

**SKRIPSI**

**STUDI PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA  
PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA PALANGKA RAYA**

Oleh :

**ARIE WIRANATHA**  
NIM. DAB 116 009



**JURUSAN / PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS PALANGKA RAYA  
PALANGKA RAYA  
2022**

**STUDI PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGENDARA  
SEPEDA MOTOR DI KOTA PALANGKA RAYA**

**SKRIPSI**


Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Stara-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

Oleh :

**ARIE WIRANATHA**  
NIM. DAB 116 009

**Disetujui sesuai dengan revisi dalam Form  
Rekomendasi dan Berita Acara Ujian Skripsi**

Pembimbing Utama

  
**DESI RIANI, S.T., M.T.**  
NIP. 19791201 200501 2 001


Pembimbing Pendamping

  
**SALONTEN, S.T., M.T.**  
NIP. 19771203 200212 1 002

Mengetahui:

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

Ketua,

  
**Dr. RUDI WALUYO, S.T., M.T.**  
NIP. 19780608 200501 1 003

# STUDI PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA PALANGKA RAYA

## SKRIPSI

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Strata-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

Oleh :

**ARIE WIRANATHA**  
NIM. DAB 116 009

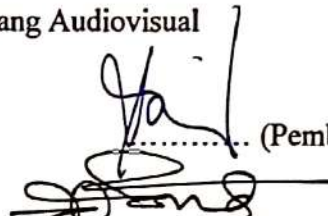
Telah dipertahankan di depan Tim Penguji, pada:

Hari/Tanggal : Selasa, 07 Desember 2021


Waktu : 09.00 – 11.00 WIB

Tempat : Ruang Audiovisual


1. **DESI RIANI, S.T., M.T.**  
NIP. 19791201 200501 2 001

 ..... (Pembimbing Utama/Pertama)

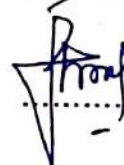
2. **SALONTEN, S.T., M.T.**  
NIP. 19771203 200212 1 002

 ..... (Pembimbing Pendamping/Kedua)

3. **Ir. DESRIANTOMY, M.T.**  
NIP. 19621223 199002 1 001

 ..... (Anggota)

4. **Dr. SUTAN P. SILITONGA, S.T.P., S.T., M.T.**  
NIP. 19770303 200501 1 004

 ..... (Anggota)

Mengetahui:

Fakultas Teknik  
Universitas Palangka Raya

Dekan,



**Ir. WALUYO NUSWANTORO, M.T.**  
NIP. 19651111 199302 1 001

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya

Ketua,



**Dr. RUDI WALUYO, S.T., M.T.**  
NIP. 19780608 200501 1 003

## BIODATA MAHASISWA

### Data Pribadi

Nama : Arie Wiranatha  
NIM : DAB 116 009  
Tempat, Tanggal lahir : Kuala Kapuas, 08 Januari 1999  
Status : Belum Menikah  
Agama : Kristen Protestan  
Pekerjaan : Mahasiswa  
No. Telp Rumah : -  
Alamat : Jl. Panglima Batur, Gg. Nusantara No. 09  
Email : ariewiranatha18@gmail.com  
No Hp : 082253402278  
No Wa : 082253402278  
Facebook : Arie Wiranatha  
Instagram : ariewiranatha  
Line : -  
Nama Ayah : Riak Yones  
Pekerjaan Ayah : Tidak Bekerja  
Alamat : Eba Raya, Dusun Timur Kabupaten Barito Timur.  
No. Hp : 081253175584  
Nama Ibu : Hartani  
Pekerjaan Ibu : Petani  
Alamat : Eba Raya, Dusun Timur Kabupaten Barito Timur.  
No. HP : 081348894074



### Riwayat Pendidikan\*)

- SD : SDN 2 Selat Dalam (2004-2010)
- SLTP : SMPN 4 Selat (2010-2013)
- SLTA : SMAN 1 Tamiang Layang (2013-2016)
- Mulai mengikuti perkuliahan Program Strata-1 pada Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Universitas Palangka Raya bulan Agustus 2016

Palangka Raya, 29 Januari 2022  
Yang membuat pernyataan

ARIE WIRANATHA  
NIM. DAB 116 009

## **LEMBAR PERSEMBAHAN**

Segala puji dan syukur kepada Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan rahmat, pertolongan dan anugerah-Nya melalui orang – orang yang membimbing dan mendukung dengan berbagai cara sehingga penulis dapat menulis dan menyelesaikan skripsi ini.

### **ORANG TUA**

Terima kasih saya ucapkan kepada ayah saya Drs.RIAK YONES dan juga ibu saya Dra.HARTANI, atas segala hal dan perjuangan yang telah diberikan di dalam hidup saya, saya bersyukur kepada Allah telah memberikan kedua orang tua yang hebat di dalam hidup saya. Keduanya lah yang membuat segalanya menjadi mungkin sehingga saya bisa sampai pada tahap di mana skripsi ini akhirnya selesai. Terima kasih atas segala tetesan keringatmu, jerih payahmu, doa mu selalu menyertai langkahku. Dukungan kedua orang tua saya adalah kekuatan yang besar dalam menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini saya persembahkan buat kedua orang tua saya, semoga ini menjadi awal kedepannya untuk membuat kedua orang tua saya bangga dan bahagia.

### **KELUARGA**

Terima kasih saya ucapkan kepada kaka tersayang saya ANJELINA VUSPITASARI, S.T. yang telah banyak membantu saya sehingga saya biasa menyelesaikan perkuliahan dan juga kepada keluarga saya untuk segala dukungan yang telah diberikan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

### **TEMAN-TEMAN TEKNIK SIPIL (ANGKATAN 2016)**

Untuk teman-teman Teknik sipil Angkatan 2016 skripsi ini saya persembahkan untuk kalian, terima kasih banyak atas support, masukan, saran dan segala kebaikan yang telah kalian perbuat dalam kehidupan saya yang tidak akan pernah saya lupakan.

### **DOSEN TERHORMAT**

Terimakasih kepada Bapak dan Ibu dosen Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya, atas segala pengajaran dan bimbingannya selama saya menjadi mahasiswa Teknik Sipil UPR. Terimakasih juga saya ucapkan kepada dosen pembimbing Skripsi Saya Ibu DESI RIANI, S.T., M.T. dan Bapak SALONTEN, S.T., M.T. dan dosen penguji Skripsi Saya, yang telah membimbing Saya selama pengerjaan Skripsi ini hingga Saya dapat menyelesaikannya dan terimakasih untuk pengalaman-pengalaman yang telah di ajarkan kepada Saya.

### **ORANG SPESIAL**

Terimakasih untuk INGCA CLAUDIA, S.Tr.Keb. atas dukungan, doa, kebaikan, dan perhatiannya yang diberikan sehingga Saya dapat menyelesaikan Skripsi ini.

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan dengan sungguh, bahwa Skripsi saya belum dipakai sebelumnya untuk memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi manapun. Segala kutipan dan pikiran dari berbagai sumber yang diungkapkan sebagaimana disebutkan lengkap dalam daftar pustaka. Apabila kemudian ternyata pernyataan saya ini tidak benar, maka saya bersedia menerima segala konsekuensi akibat ketidakbenaran pernyataan saya.

Palangka Raya, Januari 2022



**ARIE WIRANATHA**  
NIM. DAB 116 009

## RINGKASAN

**STUDI PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA PALANGKA RAYA**, Arie Wiranatha, DAB 116 009, Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Palangka Raya meningkat berdasarkan data jumlah kendaraan bermotor Kota Palangka Raya tercatat berjumlah 274.393 unit pada tahun 2019 yang meningkat dari data tahun 2018 jumlah kepemilikan sepeda motor di Kota Palangka Raya berjumlah 259.731 unit. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perilaku keselamatan berkendara pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya, selain variabel perilaku pengendara juga diteliti variabel persepsi risiko dan risiko kecelakaan.

Penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder. Data primer di peroleh dari kuesioner menggunakan teknik sampling sehingga di peroleh jumlah responden sebanyak 348 responden pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya. Metode analisis yang digunakan adalah model analisis *Structural Equation Model* (SEM) yang dibantu dengan *software Analisis Moment Of Structure* (AMOS) 24.

Berdasarkan kuesioner diperoleh data karakteristik responden 52% berjenis kelamin laki – laki, 48% berjenis kelamin perempuan, dengan rentang usia 20 tahun kebawah (19,5%) usia antara 21 – 30 tahun (73,6%) dan usia diatas 30 tahun (6,9%). Hasil penelitian perilaku keselamatan berkendara pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya termasuk kriteria baik. Persepsi risiko memiliki pengaruh positif terhadap perilaku keselamatan berkendara secara signifikan, persepsi risiko memiliki pengaruh positif terhadap risiko kecelakaan secara signifikan dan perilaku keselamatan berkendara memiliki pengaruh positif terhadap risiko kecelakaan.

**Kata Kunci** : Studi Perilaku, Perilaku Keselamatan Berkendara, Perilaku Pengendara Motor, *Structural Equation Model* (SEM)

## SUMMARY

**STUDY OF DRIVING SAFETY BEHAVIOR ON MOTORCYCLES IN PALANGKA RAYA CITY**, Arie Wiranatha, DAB 116 009, Department / Program of Civil Engineering Studies, Faculty of Engineering, University of Palangka Raya.

According to data on the number of motorized vehicles in Palangka Raya City, which was reported at 274,393 units in 2019, a growth over 2018 data, when the number of motorcycles in Palangka Raya City was 259,731 units. The goal of this study is to establish motorcyclists' safety driving behavior in Palangka Raya. In addition to the driver's conduct, the risk perception variable and the risk of accidents are also explored.

Primary and secondary data sources are used in this research. Primary data was collected using surveys using a sampling technique, resulting in a total of 348 respondents from Palangka Raya who were motorcycle riders. The Structural Equation Model (SEM) analysis model was employed in conjunction with the Moment Of Structure Analysis (AMOS) 24 program.

According to the data gathered from the questionnaire, 52 percent of respondents are male and 48 percent are female, with an age range of 20 years and under (19.5%), 21-30 years (73.6%), and above 30 years (73.6%). ( 6.9 percent ). The findings of a study on motorcyclists' safety driving behavior in Palangka Raya offer several good criteria. Risk perception has a positive impact on driving safety behavior, risk perception has a positive impact on accident risk, and driving safety behavior has a positive impact on accident risk.

**Keywords:** Behavioral Studies, Safe Driving Behavior, Motorcyclist Behavior, Sturctural Equation Model (SEM)

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan Karunia-Nya, sehingga Skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi yang berjudul **“STUDI PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA PALANGKA RAYA”**.

Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan studi Program Strata-1 Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.

Banyak pihak yang sudah dengan ikhlas membantu dalam bentuk dukungan dan bimbingan pada proses menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, tidak lupa juga disampaikan terima kasih kepada :

1. Bapak **Ir. Waluyo Nuswantoro, M.T.** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
2. Ibu **Frieda, S.T., M.T.** selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
3. Bapak **Dr. Sutan Parasian Silitonga, S.T.P., S.T., M.T.** selaku Wakil Dekan Bidang Umum dan Keuangan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya dan selaku Dosen Penguji 4 Skripsi.
4. Bapak **Dr. Deddy Nan Setya Putra Tanggara, S.T., M.T.** selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
5. Bapak **Dr. Rudi Waluyo, S.T., M.T.** selaku Ketua Jurusan/Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
6. Bapak **Okrobianus Hendri, S.T., M.T.** selaku Dosen Pembimbing Akademik.

7. Ibu **Desi Riani, S.T., M.T.** selaku Dosen Pembimbing Skripsi Utama dan Ketua Penguji/Penguji 1 Skripsi.
8. Bapak **Salonten, S.T., M.T.** selaku Dosen Pembimbing Skripsi Pendamping dan Sekretaris/Penguji 2 Skripsi.
9. Bapak **Ir. Desriantomy, M.T.** selaku Dosen Penguji 3 Skripsi.
10. Seluruh Dosen Jurusan/Program Studi Teknik Sipil beserta Staf Tata Usaha Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya.
11. Teman – teman Mahasiswa Teknik khususnya keluarga besar Teknik Sipil 2016 dan semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung membantu dalam penyelesaian Skripsi ini.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati dan menyadari akan segala kekurangan dalam penyajian Skripsi ini, segala bentuk tanggapan, kritik dan saran-saran yang bersifat membangun dan ikut memajukan sangat diharapkan sebesar-besarnya dari berbagai pihak demi tercapainya tujuan dan substansi yang diinginkan dalam menyusun Skripsi ini. Terima kasih.

Palangka Raya, Januari 2022



**ARIE WIRANATHA**  
NIM. DAB 116 009

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>BIODATA PENULIS.....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PERSEMBAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>SURAT PERNYATAAN .....</b>	<b>v</b>
<b>RINGKASAN .....</b>	<b>vi</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR DEFINISI DAN ISTILAH/NOTASI .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	4
1.4 Batasan Masalah .....	4
1.5 Manfaat Penelitian .....	5
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>6</b>
2.1 Pengertian Transportasi .....	6
2.2 Persepsi Risiko.....	7
2.2.1 Indikator Persepsi Risiko .....	7
2.3 Perilaku Keselamatan Berkendara .....	8
2.3.1 Indikator Perilaku Keselamatan Berkendara .....	8
2.4 Risiko Kecelakaan .....	9
2.4.1 Indikator Risiko Kecelakaan .....	9
2.5 Uji Validitas .....	10
2.6 Uji Reliabilitas .....	10

	Halaman
2.7 Analisis Jalur .....	11
2.8 <i>Sturctural Equation Model</i> .....	12
2.9 Evaluasi <i>Structural Equation Model</i> .....	15
2.10 Studi Terdahulu .....	15
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>18</b>
3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian .....	18
3.2 Jenis Penelitian .....	18
3.3 Populasi dan Sampel Penelitian.....	18
3.3.1 Populasi .....	18
3.3.2 Sampel.....	18
3.4 Kerangka Konsep.....	19
3.5 Variabel Penelitian.....	20
3.6 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel.....	21
3.7 Instrumen Penelitian .....	22
3.7.1 Uji Validitas .....	22
3.7.2 Uji Reliabilitas.....	23
3.8 Teknik Pengambilan Data.....	23
3.9 Metode Pengolahan Data .....	24
3.10 Bagan Alir Penelitian.....	25
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>26</b>
4.1 Karakteristik Responden.....	26
4.2 Analisis Variabel Penelitian .....	27
4.2.1 Analisis Variabel Persepsi Risiko .....	28
4.2.1.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Data Persepsi Risiko .....	28
4.2.2 Analisis Variabel Perilaku Keselamatan Berkendara.....	30
4.2.2.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Data Perilaku Keselamatan Berkendara.....	31

	Halaman
4.2.3 Analisis Variabel Risiko Kecelakaan .....	32
4.2.3.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Data Risiko Kecelakaan .....	33
4.3 Analisis <i>Structural Equation Model</i> .....	35
4.3.1 Uji Hipotesis.....	35
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>38</b>
5.1 Kesimpulan .....	38
5.2 Saran .....	39
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

	Halaman
2.4 Hasil Penelitian Terdahulu .....	16
3.1 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel.....	21
4.1 Rekapitulasi Data Kuesioner Persepsi Risiko.....	28
4.2 Hasil Uji Validitas Data Persepsi Risiko .....	29
4.3 Hasil Uji Reliabilitas Persepsi Risiko.....	29
4.4 Rekapitulasi Data Kuesioner Perilaku Keselamatan Berkendara .....	30
4.5 Hasil Uji Validitas Data Perilaku Keselamatan Berkendara .....	31
4.6 Hasil Uji Reliabilitas Persepsi Risiko.....	32
4.7 Rekapitulasi Data Kuesioner Risiko Kecelakaan .....	32
4.8 Hasil Uji Validitas Data Risiko Kecelakaan.....	33
4.9 Hasil Uji Reliabilitas Risiko Kecelakaan .....	34
4.10 Hasil Uji Hipotesis.....	36

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Diagram Jalur SEM .....	13
3.1 Kerangka Konsep Penelitian.....	19
3.2 Bagan Alir Penelitian.....	25
4.1 Karakteristik Responden.....	26
4.2 <i>Structural Equation Model</i> (SEM) Persepsi Risiko, Perilaku Keselamatan Berkendara dan Risiko Kecelakaan .....	35

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 : Jadwal Penelitian

Lampiran 2 : Kuesioner dengan Google Formulir

Lampiran 3 : Tabel Penentuan Jumlah Sampel Isaac dan Michael

Lampiran 4 : Data Hasil Kuesioner

Lampiran 5 : Data Hasil Analisis SPSS

Lampiran 6 : Data Hasil Analisis SEM AMOS

## DAFTAR DEFINISI DAN ISTILAH/NOTASI

<i>Istilah</i>	<i>Keterangan</i>
PR	Variabel Persepsi Risiko
PKB	Variabel Perilaku Keselamatan Berkendara
RK	Risiko Kecelakaan
r	Korelasi Antar Variabel
Valid	Ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya
Person Correlation	Ukuran korelasi yang digunakan untuk mengukur kekuatan dan arah hubungan linier dari dua variabel
Sig	Taraf Signifikansi
N	Jumlah Sampel Penelitian
Reliabel	Indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya atau dapat diandalkan
<i>Cronbach Alpha</i>	Suatu indikator yang andal juga dapat dilihat dari nilai correlated item-total correlation. Correlated item-total correlation juga dapat digunakan untuk menghapus indikator yang tidak handal dalam suatu variabel. Nilai correlated item-total correlation dalam suatu indikator agar dinyatakan handal adalah minimal 0.50
Chi – square	Digunakan untuk menyampaikan atau menunjukkan keberadaan hubungan (ada atau tidaknya) antara variabel yang diteliti.
CMIN/DF	Indikator untuk mengukur tingkat kesesuaian sebuah model.
DF	Jumlah nilai yang terlibat atau total pengamatan (N) dikurangi banyaknya parameter yang ditaksir ( $df = N - \text{banyaknya parameter}$ )
RMSEA	Nilai indeks yang digunakan untuk mengoreksi nilai statistik chi-square dalam sampel yang besar.

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Salim, 2000). Transportasi digunakan untuk mempermudah manusia dalam melakukan aktivitas sehari – hari. Transportasi yang lancar dapat menunjukkan suatu kota yang tertata dengan baik, hal ini disebabkan karena transportasi memiliki peran yang penting dalam perkembangan pembangunan di suatu perkotaan. Transportasi memiliki peran penting sebagai penggerak dan perekat kesenjangan antar wilayah karena dapat menghubungkan berbagai daerah sehingga dapat memperlancar roda perekonomian. Transportasi dapat membantu perekonomian agar lebih baik disatu daerah bahkan disuatu Negara menurut Fahrda (dalam Hardati, 2021). Dengan meningkatnya jumlah pertumbuhan penduduk maka kebutuhan akan sarana transportasi ikut bertambah.

Sarana transportasi adalah alat transportasi yang digunakan untuk mempermudah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Salah satu alat transportasi yang paling banyak digunakan adalah sepeda motor, karena dapat memenuhi kebutuhan masyarakat hampir di semua golongan masyarakat. Sepeda motor memiliki harga yang relatif standar sehingga mudah untuk dimiliki masyarakat terlebih mempertimbangkan kemudahan dalam penggunaan dan efisiensi waktu serta biaya dalam perjalanan turut mempengaruhi peningkatan jumlah kepemilikan sepeda motor.

Berdasarkan data jumlah kendaraan bermotor Kota Palangka Raya menurut jenis dan fungsinya pada kantor Pusat Statistik Kota Palangka Raya tercatat bahwa jumlah kepemilikan sepeda motor di Kota Palangka Raya berjumlah 274.393 unit pada tahun 2019 yang meningkat dari data tahun 2018 jumlah kepemilikan sepeda motor di Kota Palangka Raya berjumlah 259.731 unit.

Peningkatan jumlah sepeda motor di Kota Palangka Raya, mempunyai pontesi dampak buruk terhadap lalu lintas. Salah satu dampaknya adalah kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh pengendara sepeda motor. Menurut data kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis kendaraan tahun 2018 pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tercatat kecelakaan lebih didominasi oleh sepeda motor sebanyak 73,47%. Lubis (2019) mengatakan penyebab kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh faktor perilaku pengendara seperti jarak berdekatan, tidak pakai helm, tidak tertib, dan melampaui batas kecepatan menjadi penyumbang angka paling tinggi.

Menurut Ma, Ming, dkk (dalam Lubis, 2019) menemukan bahwa sikap pengemudi terhadap pelanggaran aturan dan memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi memiliki dampak signifikan pada perilaku berkendara yang berisiko. Selanjutnya, dua skala persepsi risiko, yaitu kemungkinan kecelakaan dan kepedulian akan kecelakaan memiliki efek tidak langsung yang signifikan terhadap perilaku berkendara berisiko. Persepsi risiko adalah penilaian subyektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Budiastomo, N. (2007) menjelaskan bahwa pengendara tidak akan mengambil keputusan untuk melakukan suatu tindakan (perilaku) yang dipersepsi

sebagai berisiko tinggi, bahkan sangat tinggi sehingga akan berdampak pada terancamnya keselamatan, namun tidak jarang pula persepsi pengendara salah. Pengendara tersebut mempersepsikan risiko yang lebih kecil dari pada risiko yang sebenarnya. Akibatnya pengendara mengambil keputusan yang berisiko tinggi sehingga dapat membahayakan keselamatan. Hal ini berarti semakin tinggi persepsi risiko pengendara terhadap suatu perilaku akan membuat perilaku tersebut memiliki kemungkinan yang rendah untuk muncul.

Perilaku berkendara yang buruk menjadi salah satu faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan dikarenakan kurangnya kesadaran terhadap aspek keselamatan berkendara. Perilaku pengendara sepeda motor yang kurang memahami aspek keselamatan berkendara menjadi bahan pertimbangan terhadap perilaku pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya. Berdasarkan latar belakang ini, penulis mengambil judul penelitian “Studi Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Palangka Raya”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas, rumusan masalah dari penelitian Skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik responde pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya ?
2. Bagaimana perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya ?

3. Bagaimana hubungan antara persepsi risiko dengan perilaku keselamatan berkendara terhadap risiko kecelakaan ?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian Skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis karakteristik pada pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya.
2. Menganalisis perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya.
3. Menganalisis hubungan antara persepsi risiko dengan perilaku keselamatan berkendara terhadap risiko kecelakaan.

### 1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah dari penelitian Skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian berada di area Kota Palangka Raya.
2. Pengambilan data menggunakan kuesioner dilakukan dengan teknik *sampling* menggunakan *google form*.
3. Penelitian yang dilakukan berupa analisis hipotesa hubungan persepsi risiko dengan perilaku keselamatan berkendara terhadap risiko kecelakaan lalu lintas.

## 1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai dari penelitian Skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Memahami karakteristik dari masyarakat pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya.
2. Memahami yang meliputi perilaku keselamatan berkendara, persepsi risiko, dan risiko kecelakaan pada pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya.
3. Untuk Pemerintah atau instansi terkait dapat digunakan sebagai acuan dalam membuat atau memutuskan kebijakan yang berkaitan terhadap pengendara sepeda motor sehingga dapat meningkatkan keselamatan dalam berlalu lintas.
4. Menambahkan pengetahuan pada bidang perencanaan transportasi, khususnya yang berkaitan dengan perilaku keselamatan berkendara dan menjadi bahan acuan bagi kalangan akademis dalam menyusun atau membuat penelitian serupa di masa mendatang.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Transportasi**

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Ia menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Dapat dikatakan transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Pengguna atau manusia selalu berusaha mencapai transportasi yang efisien yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin.

Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang mana *trans* berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain. Menurut Salim (2000) transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*komoditi*) dan penumpang ke tempat lain.

## 2.2 Persepsi Risiko

Persepsi adalah penilaian subjektif mengenai sesuatu hal. Persepsi risiko berkendara adalah penilaian subjektif mengenai bahaya-bahaya yang ada di jalan, kemampuan berkendara, kemampuan kendaraannya, kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan, dan besarnya perhatian pengemudi akan konsekuensinya oleh Budiastomo, N dan Santoso, A. (dalam Lubis, 2019).

### 2.2.1 Indikator Persepsi Risiko

Penilaian subjektif pengemudi terhadap suatu risiko dapat diukur dari indikator kekhawatiran yang diambil dari salah satu skala penilaian persepsi risiko oleh Rundmo & Iversen (dalam Lubis, 2019). Kekhawatiran pengemudi akan kecelakaan muncul dari seberapa besar pengemudi berpikir tentang peluang kecelakaan yang mungkin terjadi, dan kesiapan pengemudi maupun kendaraan yang digunakan sebelum melakukan perjalanan. Selanjutnya indikator tekanan sosial Aji Prasetyo, dkk (dalam Lubis, 2019) menjelaskan tekanan sosial dapat membuat pengemudi menjadi tidak sabar dan cenderung melanggar peraturan lalu lintas dengan mudah. Hal tersebut dikarenakan pengemudi tidak lagi memikirkan risikonya. Akibat pengemudi mempersepsikan sesuatu yang berisiko tinggi menjadi berisiko rendah.

## **2.3 Perilaku Keselamatan Berkendara**

Perilaku keselamatan berkendara adalah suatu upaya yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat kecelakaan dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita oleh Chrussiawanti (dalam Sumantri, 2018).

### **2.3.1 Indikator Perilaku Keselamatan Berkendara**

Menurut Rundmo & Iversen (dalam Lubis, 2019) menjelaskan bahwa ketidakpatuhan pengendara akan peraturan berdampak pada perilaku berkendara yang berisiko. Kasus kecelakaan sepeda motor yang sering terjadi disebabkan faktor perilaku pengendara. Faktor yang menyumbang angka tertinggi adalah jarak yang berdekatan, tidak pakai helm, tidak tertib, melampaui batas kecepatan, dan melawan arus. Perilaku-perilaku tersebut adalah bentuk ketidakpatuhan pengendara akan peraturan lalu lintas. Maka dari itu kepatuhan pengendara menjadi indikator pertama pengukuran perilaku keselamatan berkendara pengendara sepeda motor.

Menurut Undang – undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang di sebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Maka dari itu pentingnya mengecek kondisi dan kelengkapan kendaraan sebelum memulai berkendara menjadi indikator pengukuran terhadap perilaku keselamatan berkendara.

Indikator – indikator pengukuran perilaku keselamatan berkendara kemudian disusun kedalam kuesioner Perilaku keselamatan berkendara.

## 2.4 Risiko Kecelakaan

Risiko kecelakaan adalah bahaya atau konsekuensi yang muncul akibat suatu peristiwa yang terjadi secara tidak sengaja dan menimbulkan kerugian baik kerugian nyawa maupun materil (Lubis, 2019).

### 2.4.1 Indikator Risiko Kecelakaan

Besarnya risiko kecelakaan dapat diukur melalui indikator kemampuan pengemudi oleh Da Costa & Siti Malkhamah (dalam Lubis, 2019) yaitu :

1. Perlambatan kecepatan
2. Respon terhadap potensi kecelakaan
3. Estimasi jarak pengereman

Perlambatan kecepatan (*deceleration rate*) adalah kemampuan pengemudi melakukan perlambatan kecepatan sebagai bentuk pengendalian pengemudi guna mengurangi kemungkinan risiko yang dialami. Respon terhadap potensi kecelakaan (*respond to traffic accident risk*) untuk mengukur reaksi pengemudi akan kemungkinan bahaya yang muncul. Dan estimasi jarak pengereman adalah kemampuan pengemudi memperkirakan jarak pengereman sesaat sebelum mengenai bahaya (*braking distance*). Kemudian indikator-indikator dimasukkan ke dalam kuesioner risiko kecelakaan.

## 2.5 Uji Validitas

Validitas adalah suatu indeks yang menunjukkan alat ukur itu benar-benar mengukur apa yang diukur. Validitas digunakan untuk mengukur tentang ketepatan instrumen penelitian, atau mengukur tentang apa yang diukur. Tinggi rendahnya validitas instrumen menunjukkan sejauh mana data yang terkumpul tidak menyimpang dari gambaran tentang validitas yang dimaksud Notoatmodjo (dalam Azizah, 2016).

Menurut Sugiyono (2010), salah satu rumus korelasi yang dapat digunakan untuk mengetahui tingkat validitas instrumen adalah rumus yang dikemukakan oleh Pearson yang dikenal dengan rumus korelasi Pearson Product Moment, yaitu:

$$r_{xy} = \frac{n (\Sigma XY) - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{\sqrt{\{n \Sigma X^2 - (\Sigma X)^2\} \{n \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2\}}} \dots\dots\dots (2.1)$$

Keterangan :

$r_{xy}$  = Korelasi antar variabel X dan Y

X = Skor pertanyaan

Y = Skor total

N = Skor pertanyaan dikalikan skor soal

Suatu instrumen dinyatakan valid apabila korelasi tiap butir memiliki nilai positif dengan  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel (Notoatmodjo, 2010: 129).

## 2.6 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui tingkat konsistensi hasil pengukuran jika dilakukan pengukuran ulang terhadap gejala dan alat ukur yang

sama. Yang dimaksud reliabilitas adalah menunjukkan suatu pengertian bahwa suatu instrument cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpulan data karena instrument tersebut baik. Pengukuran reliabilitas menggunakan bantuan software komputer dengan rumus alpha cronbach. Suatu instrumen dikatakan reliable apabila *Cronbach alpha* > 0,60 maka variabel tersebut dikatakan reliabel (Ghozali, 2005).

## 2.7 Analisis Jalur (*Path Analysis*)

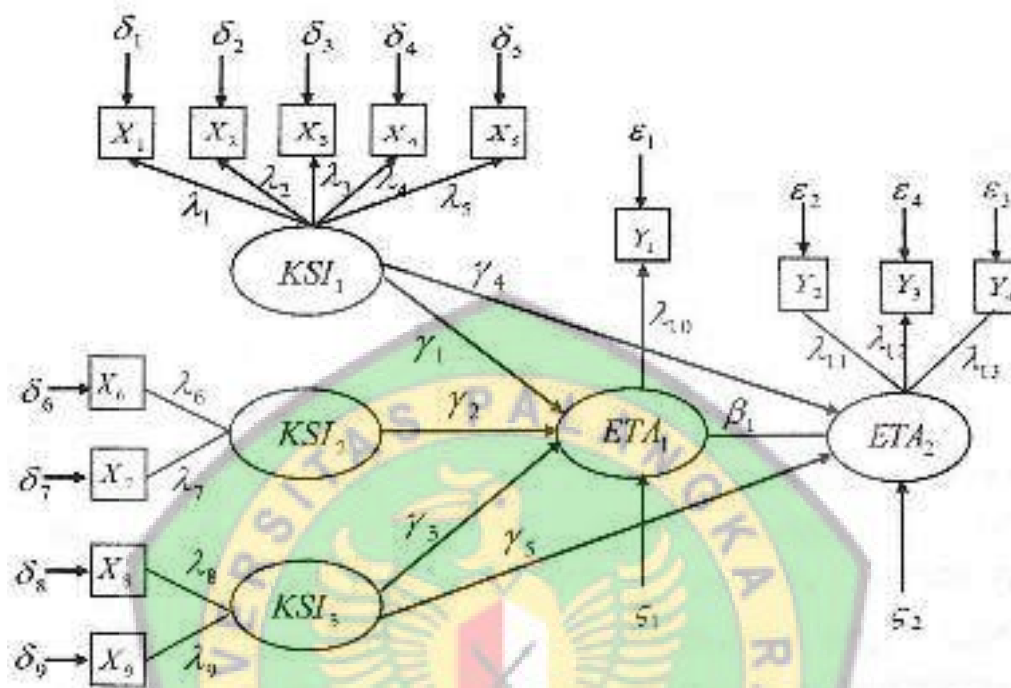
Menurut Ghozali (2018) analisis jalur (*path analysis*) adalah penggunaan analisis regresi untuk menaksir hubungan satu variabel (sebab) dengan variabel (akibat) yang telah ditetapkan sebelumnya berdasarkan teori. Analisis jalur pada dasarnya ialah suatu teknik analisis hubungan sebab - akibat dimana variabel-variabel independen mempengaruhi variabel dependen baik secara langsung maupun tidak langsung. Analisis jalur merupakan pengembangan langsung bentuk regresi berganda dengan tujuan untuk memberikan estimasi tingkat kepentingan (*magnitude*) dan signifikansi (*significance*) hubungan sebab akibat hipotetikal dalam seperangkat variabel. Model analisis berganda digunakan untuk memprediksi nilai variabel dependen (Y) termasuk nilai rata-rata berdasarkan nilai variabel-variabel independen (Xi) sedangkan model analisis jalur menganalisis besarnya pengaruh langsung dan tidak langsung dari variabel sebab terhadap variabel akibat.

## 2.8 *Structural Equation Model (SEM)*

SEM adalah singkatan dari model persamaan struktural (*structural equation model*) yang merupakan generasi kedua teknik analisis *multivariate* yang memungkinkan peneliti untuk menguji hubungan antara variabel yang kompleks baik *recursive* maupun *non-recursive* untuk memperoleh gambaran menyeluruh mengenai suatu model yang berarti memungkinkan peneliti untuk melakukan penelitian pengaruh beberapa variabel terhadap variabel lain secara simultan (Ghozali dan Fuad, 2008). Tidak seperti analisis *multivariate* biasa (regresi berganda dan analisis faktor). SEM merupakan suatu analisis dengan pendekatan perpaduan dari dua analisis yaitu analisis faktor (*factor analysis*) dan analisis jalur (*path analysis*). SEM dapat melakukan pengujian secara bersama-sama, yaitu: model struktural yang mengukur hubungan antara *independent* dan *dependent construct*, serta model *measurement* yang mengukur hubungan (nilai *loading*) antara variabel indikator dengan konstruk (variabel laten) (Bollen, 1989).

Diagram jalur SEM berfungsi untuk menunjukkan pola hubungan antar variabel yang diteliti. Dalam SEM pola hubungan antar variabel akan diisi dengan variabel yang diobservasi, variabel laten dan indikator. Didasarkan pola hubungan antar variabel. Model SEM merupakan penggabungan dua model secara serentak yaitu model struktural (*structural model*) dan model pengukuran (*measurement model*). Model struktural merupakan model yang dibentuk oleh pola hubungan antara variabel laten eksogen sebagai variabel independen dan variabel laten endogen sebagai variabel dependen. Model pengukuran adalah model untuk mengukur value dari masing-masing variabel laten eksogen dan variabel laten

endogen melalui variabel manifest masing-masing. Pada Gambar 2.1 di bawah ini diberikan contoh diagram jalur SEM.



**Gambar 2.1** Diagram Jalur SEM

Dengan penjelasan simbol sebagai berikut:

1. Ada dua variabel laten, yaitu  $\xi_1$  (dibaca KSI) sebagai variabel eksogenous dan  $\epsilon_1$  (dibaca ETA) sebagai variabel endogenous.
2. Ada 5 variabel terobservasi, yaitu  $X_1, X_2,$  dan  $X_3$  yang berfungsi sebagai indikator dari variabel laten  $\xi_1$  serta  $Y_1,$  dan  $Y_2$  sebagai indikator variabel laten  $\epsilon_1$ .
3. Ada satu kesalahan residual (residual term), yaitu  $\delta_1$  (dibaca ZETA) yang berhubungan dengan prediksi nilai variabel laten  $\epsilon_1$ .
4. Ada dua kesalahan pengukuran (error term) untuk  $Y_1$  dan  $Y_2$ , yaitu  $\epsilon_1$  dan  $\epsilon_2$  serta tiga kesalahan pengukuran untuk  $X_1, X_2,$  dan  $X_3$  yaitu  $\delta_1, \delta_2,$  dan  $\delta_3$ .

5. Anak panah searah dari  $\xi_1$  ke  $\varepsilon_1$  menunjukkan bahwa variabel laten exogenous  $\xi_1$  mempengaruhi variabel laten endogenous  $\varepsilon_1$ .
6. Anak panah searah dari  $\xi_1$  ke  $X_1$ ,  $X_2$ , dan  $X_3$ , serta dari  $\varepsilon_1$  ke  $Y_1$  dan  $Y_2$  yang diwakili dengan  $\lambda$  adalah jalur regresi, yang menunjukkan bahwa adanya pengaruh dari masing-masing variabel laten ke masing-masing indikatornya.
7. Anak panah dua arah antara  $X_1$  dan  $X_2$  merupakan kovarian atau korelasi antara indikator  $X_1$  dan  $X_2$  (Sukaria Sinulingga, 2017).

Berdasarkan dari Gambar 3.2 dapat dibuat model persamaan struktural sebagai berikut:

$$ETA1 = \gamma_1.KSI1 + \gamma_2.KSI2 + \gamma_3.KSI3 + \delta_1$$

$$ETA2 = \beta_1.ETA1 + \gamma_4.KSI4 + \gamma_5.KSI5 + \delta_2$$

Variabel laten eksogen dapat membentuk dua pola hubungan variable laten endogen yaitu hubungan langsung (*direct relationship*) dan hubungan tidak langsung (*indirect relationship*).

Model persamaan pengukuran menjelaskan masing-masing hubungan antara variable manifest dengan variable laten, dengan model persamaan sebagai berikut:

$$X1 = \lambda_1.KSI1 + \delta_1$$

$$X2 = \lambda_2.KSI2 + \delta_2$$

## 2.9 Evaluasi *Structural Equation Model* (SEM)

Untuk mengetahui apakah model yang dibuat didasarkan pada data observasi sesuai dengan model teori atau tidak diperlukan acuan indeks kecocokan model. Jika hasil pengujian model menunjukkan derajat kecocokan yang tinggi (good fit) dan hipotesis jalur dan arah hubungan juga sesuai maka model yang diuji tersebut dapat dikatakan cukup mendukung.

Berikut ini nilai-nilai indeks kecocokan model yang sering digunakan dalam SEM, diantaranya :

1. Nilai good-ness of fit test (GFT) melalui uji statistik chi kuadrat ( $X^2$  Test) pada  $Phitung > 0,05$ .
2. Nilai Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)  $< 0,08$
3. Model dapat dikatakan reliable jika nilai t kritis  $> 1,96$
4. Validitas model dapat dicapai jika  $\lambda > 0,50$ .

(Sukaria Sinulingga dalam Lubis 2019)

## 2.10 Studi Terdahulu

Sebelum penelitian “Studi Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Palangka Raya” dilakukan, ada beberapa penelitian terdahulu yang dapat menjadi sarana bantu bagi penulis dalam penyelesaian penelitian ini.

Tabel 2.4 Hasil Penelitian Terdahulu

NO	PENELITIAN	VARIABEL	METODE	HASIL PENELITIAN
1.	<p>“Pengaruh Pengetahuan Berkendaraan Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM)” oleh Wesli (2015)</p>	<p>Pengetahuan Pengendara, Perilaku Pengguna Sepeda Motor dan Kecelakaan Lalu Lintas.</p>	<p>Struktural Equation Model</p>	<p>Hasil penelitian menggambarkan bahwa pengetahuan pengendara sepeda motor berpengaruh sebesar 16,2% terhadap perilaku pengendara dengan critical ratio sebesar 2,033 dan nilai <i>p-value</i> 0,04 jadi dapat disimpulkan bahwa variabel yang dibentuk faktor perilaku pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas diperoleh nilai <i>loading factor</i> sebesar 0,749 dengan <i>p-value</i> signifikan maka dapat menjelaskan kondisi aktual kecelakaan lalu lintas.</p>
2.	<p>“Pengaruh Karakteristik Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Terhadap Aspek Keselamatan Berkendara” oleh Pangeran, Kusuma dan Setiawan (2016)</p>	<p>Kebiasaan, Atribut, SIM, dan Perilaku.</p>	<p>Struktural Equation Model</p>	<p>Hasil penelitian dapat diketahui bahwa jenis kelamin dan usia saat mulai mengendarai sepeda motor memiliki pengaruh terhadap aspek keselamatan berkendara, sedangkan jarak tempuh dan jenis universitas kurang memiliki pengaruh terhadap aspek keselamatan berkendara.</p>

NO	PENELITIAN	VARIABEL	METODE	HASIL PENELITIAN
3.	<p>“Analisis Pengaruh Perbedaan Jenis Kelamin Dalam Perilaku Mengemudi Terhadap Kecelakaan Di Kota Mataram Menggunakan SEM (<i>Structural Equation Modeling</i>)” oleh Miralul Fiana (2018).</p>	<p>Perilaku Pengemudi, Pelanggaran Lalu Lintas, dan Kecelakaan Lalu Lintas</p>	<p>Struktural Equation Model</p>	<p>Hasil analisis menunjukkan bahwa perbedaan jenis kelamin berpengaruh terhadap perilaku mengemudi. Perilaku mengemudi memiliki hubungan yang signifikan dengan pelanggaran lalu lintas dengan nilai Loading Factor atau besarnya korelasi antara indikator dengan konstruk latennya. &gt; 0.5 yaitu 0,882 untuk pengemudi laki-laki dan 0,996 untuk pengemudi perempuan. Pelanggaran lalu lintas mempunyai pengaruh 60,6% terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi bagi pada pengemudi laki-laki dan 45,1% bagi pengemudi perempuan. (Lubis, 2019)</p>
4.	<p>”Analisis Pengaruh Persepsi Risiko dan Persepsi pada <i>Driving Task</i> terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara” oleh Farandy Anggarajati Darmawan dan Nia Budi P, S.T., M.T. (2019).</p>	<p>Persepsi Risiko, Perilaku Agresif, Kondisi Jalan, <i>Carelessness, Driving Task</i>, Peraturan Lalu Lintas, <i>Driving Responsibility</i> dan Kegiatan Non – Mengemudi.</p>	<p>Struktural Equation Model</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa korelasi antara persepsi risiko dan persepsi pada <i>driving task</i> tidak signifikan, persepsi risiko memiliki pengaruh terhadap perilaku keselamatan berkendara secara signifikan dan persepsi pada <i>driving task</i> tidak terbukti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara.</p>

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kota Palangka Raya Provinsi Kalimantan Tengah. Penelitian dilakukan pada bulan Maret hingga Juni 2021.

#### **3.2 Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian survei. Penelitian survei ialah suatu penyelidikan yang dilakukan untuk memperoleh fakta-fakta dari gejala yang ada dan mencari keterangan secara faktual untuk mendapatkan kebenaran. Metode survei pada umumnya menggunakan instrumen kuesioner yang diisi oleh para responden dari objek penelitian yang ditetapkan dengan metode tertentu.

#### **3.3 Populasi dan Sampel Penelitian**

##### **3.3.1 Populasi**

Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah kepemilikan sepeda motor yang tercatat pada tahun 2019 di Kota Palangka Raya. Jumlah kepemilikan sepeda motor di Kota Palangka Raya adalah 274.393 unit (kantor Pusat Statistik Kota Palangka Raya).

##### **3.3.2 Sampel**

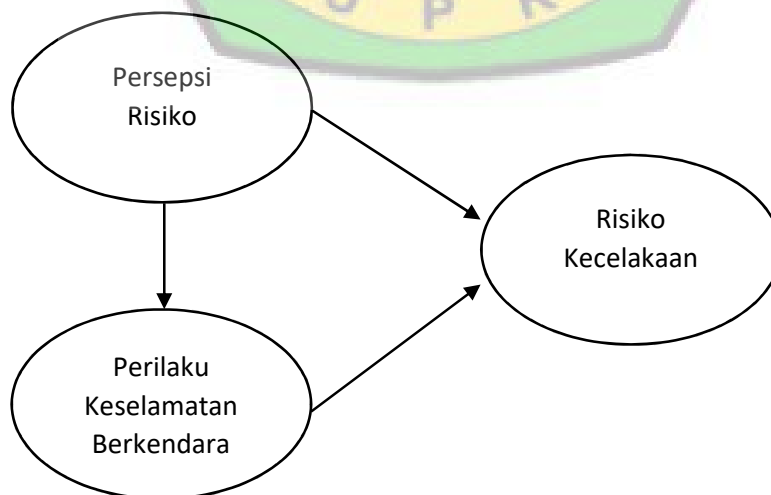
Pengertian sampel menurut Sugiyono (2012) adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sampel merupakan bagian dari populasi

yang diambil melalui cara-cara tertentu, jelas dan lengkap yang dianggap bisa mewakili populasi. Dalam penelitian ini tidak seluruh anggota populasi diambil, melainkan hanya sebagian dari populasi dikarenakan keterbatasan peneliti dalam melakukan penelitian baik dari segi waktu, tenaga, dan jumlah populasi yang sangat banyak. Oleh karena itu sampel yang diambil harus betul - betul representatif (benar-benar mewakili).

Jumlah sampel ditentukan dengan Tabel Penentuan Jumlah Sampel Isaac & Michael (terlampir) dengan tingkat akurasi 95% (batas toleransi kesalahan adalah 5%) kepada 274.393 orang maka jumlah sampel yang dibutuhkan sebanyak 348 sampel.

#### 3.4 Kerangka Konsep

Kerangka konsep menunjukkan hubungan logis antara variabel – variabel yang telah diidentifikasi yang penting dan menjadi fondasi dalam melaksanakan penelitian. Kerangka konsep penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 3.1



**Gambar 3.1** Kerangka Konsep Penelitian

Berdasarkan kerangka konsep maka hipotesis yang disusun yaitu sebagai berikut :

1. Hipotesis 1 : Persepsi risiko memiliki hubungan signifikan terhadap perilaku keselamatan berkendara.
2. Hipotesis 2 : Persepsi risiko memiliki hubungan signifikan terhadap risiko kecelakaan.
3. Hipotesis 3 : Perilaku keselamatan berkendara memiliki hubungan signifikan terhadap risiko kecelakaan.

### 3.5 Variabel Penelitian

Variabel Penelitian yang akan diamati adalah :

#### 1. Variabel Independen

Variabel independen adalah variable bebas. Pada penelitian ini yang merupakan variabel independen adalah :

- a. Persepsi risiko (PR) pengendara sepeda motor.
2. Variabel Dependen

Variabel dependen adalah variabel yang nilainya dipengaruhi oleh variabel lain. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah :

- a. risiko kecelakaan (RK) lalu lintas.
- b. Perilaku keselamatan berkendara (PKB) pengendara sepeda motor.

### 3.6 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel

Tabel 3.1 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel

No	Variabel	Definisi	Instrumen	Skala
1.	Persepsi Risiko.	Persepsi risiko ialah penilaian subjektif seseorang terhadap suatu risiko yang mungkin akan muncul dan seberapa besar konsekuensinya.	Kuesioner, Berupa pertanyaan dengan alternative jawaban 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Kurang Setuju = 3 4. Tidak Setuju = 2 5. Sangat Tidak Setuju = 1	Ordinal
2.	Perilaku Keselamatan Berkendara	Perilaku yang muncul atau dilakukan seseorang baik sebelum, saat maupun setelah berkendara.	Kuesioner, Berupa pertanyaan dengan alternative jawaban 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Kurang Setuju = 3 4. Tidak Setuju = 2 5. Sangat Tidak Setuju = 1	Ordinal
3.	Risiko Kecelakaan	Risiko kecelakaan adalah bahaya atau konsekuensi yang muncul akibat suatu peristiwa yang terjadi secara tidak sengaja dan menimbulkan kerugian baik kerugian nyawa maupun materil	Kuesioner, Berupa pertanyaan dengan alternative jawaban 1. Sangat Setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Kurang Setuju = 3 4. Tidak Setuju = 2 5. Sangat Tidak Setuju = 1	Ordinal

### 3.7 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat-alat yang akan digunakan untuk pengumpulan data (Notoatmodjo, 2010:87). Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini berupa kuesioner yang digunakan untuk memperoleh data – data yang berkaitan dengan perilaku keselamatan berkendara pada pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya. Untuk mengetahui apakah kuesioner ini “valid” dan “reliabel” dilakukan uji validitas dan reliabilitas.

#### 3.7.1 Uji Validitas

Suatu instrumen dinyatakan valid apabila korelasi tiap butir memiliki nilai positif dengan  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel (Notoatmodjo, 2010: 129). Hasil  $R$  yang diperoleh kemudian dibandingkan dengan hasil pada tabel *product moment*, nilai  $r$  tabel untuk 30 responden yaitu 0,361 dengan taraf signifikansi 5% atau taraf kepercayaan 95%. Apabila hasil perhitungan koefisien korelasi  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel maka instrument dinyatakan valid.

Hasil perhitungan uji validitas dari jumlah 7 pertanyaan dalam kuesioner dinyatakan valid dengan nilai tiap pertanyaan PR1 (0,867  $>$  0,361), PR2 (0,896  $>$  0,361), PKB1 (0,886  $>$  0,361), PKB2 (0,899  $>$  0,361), RK1 (0,756  $>$  0,361), RK2 (0,929  $>$  0,361), dan RK3 (0,881  $>$  0,361).

### 3.7.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas menggunakan *Cronbach Alpha* yang digunakan dalam mengolah data untuk mengukur reliabilitas. Apabila *Cronbach Alpha*  $> 0,6$  maka variabel tersebut dikatakan *Reliable* (Ghozali, 2005).

Hasil perhitungan uji reliabilitas tiap variabel didapatkan nilai *Cronbach Alpha* ( $0,712 > 0,600$ ) untuk variabel persepsi risiko, ( $0,744 > 0,600$ ) untuk variabel perilaku keselamatan berkendara dan ( $0,821 > 0,600$ ) untuk variabel risiko kecelakaan sehingga dinyatakan reliabel.

### 3.8 Teknik Pengambilan Data

Pengambilan data dilakukan menggunakan metode survei dengan melakukan penyebaran kuesioner dalam bentuk *google form*. Data yang di perlukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Data Primer

Data Primer adalah data yang dikumpulkan oleh peneliti melalui upaya pengambilan secara langsung. Pada penelitian ini data primer yang di peroleh berupa kuesioner tentang Persepsi Risiko (PR), Perilaku Keselamatan Berkendara (PKB) dan Risiko Kecelakaan (RK).

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data atau informasi yang diperoleh dalam format yang sudah tersusun atau terstruktur. Data sekunder dalam penelitian ini berupa data jumlah kepemilikan kendaraan sepeda motor di Kota Palangka Raya.

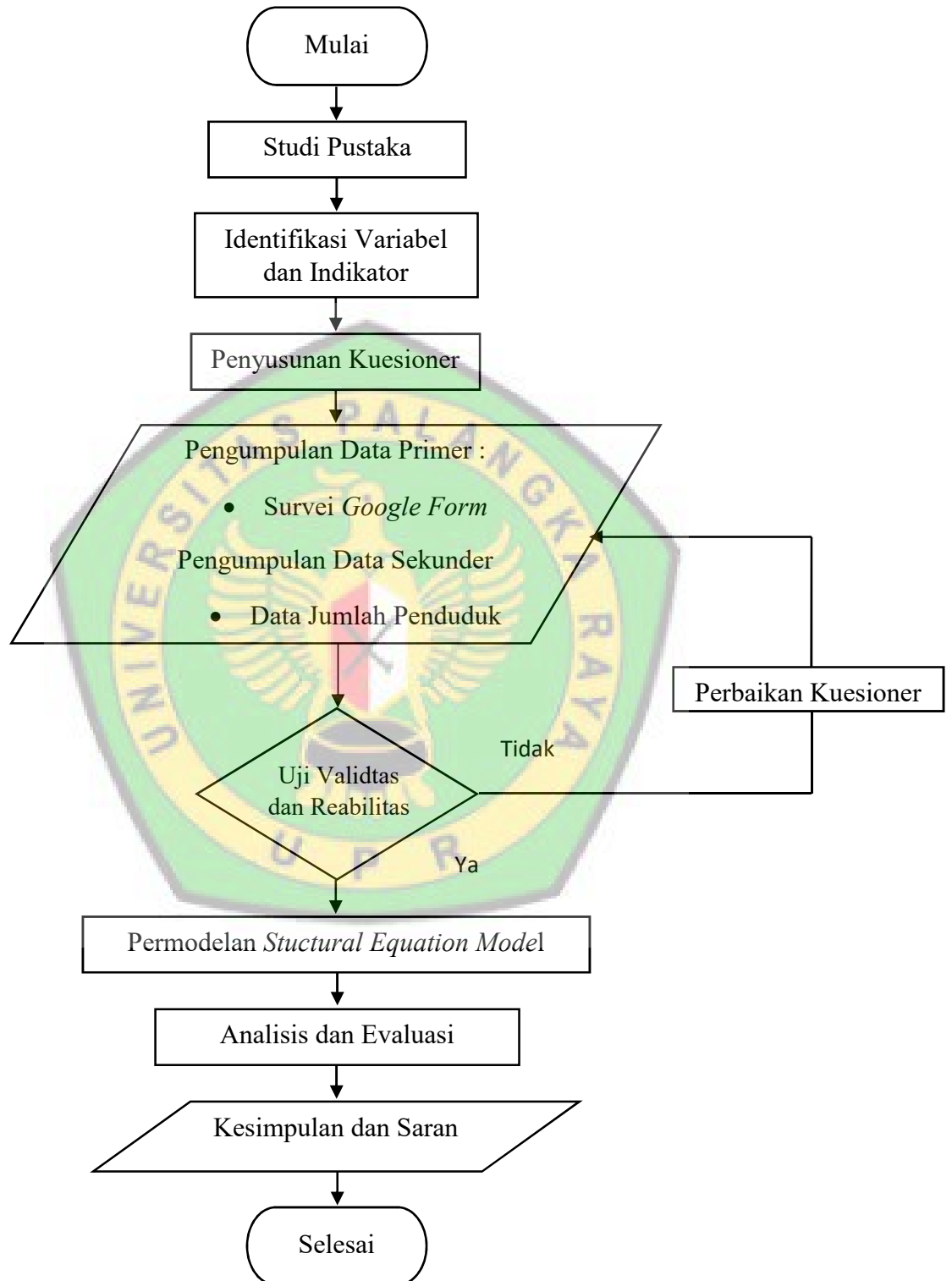
### 3.9 Metode Pengolahan Data

Langkah – langkah pengolahan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Melakukan analisis deskriptif meliputi karakteristik pengendara, persepsi risiko pengendara, perilaku keselamatan berkendara pengendara, dan risiko kecelakaan pengendara.
2. Uji statistik untuk data PR, PKB, dan RK meliputi uji validitas dan reliabilitas.
3. Pembuatan model *Structural Equation Model* (SEM).



### 3.10 Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan beberapa hal terkait dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Palangka Raya, antara lain sebagai berikut :

1. Karakteristik responden pengendara sepeda motor di Kota Palangka Raya adalah (52%) adalah Laki – Laki dan (48%) adalah Perempuan, dengan rentang usia 20 tahun ke bawah (19,5%) usia antara 21 – 30 tahun (73,6%) dan usia di atas 30 tahun (6,9%). Ditinjau dari pendidikan terakhir, (13,8%) SMP, (65,8%) SMA, dan (20,4%) Perguruan Tinggi. Apabila ditinjau dari kepemilikan SIM C (82,8%) memiliki SIM C dan (17,2%) tidak memiliki SIM C, dengan (66,1%) mengikuti tes pembuatan SIM dan (33,9%) tidak mengikuti tes pembuatan SIM.
2. Berdasarkan hasil penelitian terhadap variabel perilaku keselamatan berkendara didapatkan nilai rata-rata sebesar 4,10 yang mengindikasikan pengendara sepeda motor mematuhi peraturan lalu lintas serta selalu mengecek kondisi dan kelengkapan kendaraan sebelum berkendara sehingga tingkat Perilaku Keselamatan Berkendara Pengendara Sepeda Motor di Kota Palangka Raya masuk pada kategori baik.

3. Berdasarkan hasil penelitian didapat hubungan antar persepsi risiko dengan perilaku keselamatan berkendara terhadap risiko kecelakaan sebagai berikut:
  - a. Persepsi Risiko berpengaruh positif sebesar 47,7% terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara dan memiliki hubungan yang signifikan.
  - b. Persepsi Risiko berpengaruh positif sebesar 22,9% terhadap Risiko Kecelakaan dan memiliki hubungan yang signifikan.
  - c. Perilaku Keselamatan Berkendara berpengaruh positif sebesar 29,1% terhadap Risiko Kecelakaan dan memiliki hubungan yang signifikan.

## 5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan pada penelitian atau kajian selanjutnya :

1. Penyebaran kuesioner yang merata dan tepat sasaran sehingga data hasil kuesioner dapat lebih akurat dan beragam.
2. Memberikan penjelasan secara mendetail terhadap responden dalam mengisi kuesioner sehingga meminimalisir kesalahan data.
3. Perlu observasi secara langsung untuk melihat perilaku pengendara sepeda motor secara langsung.
4. Hasil penelitian ini masih perlu pengembangan, oleh karena itu perlu dilakukan pengembangan untuk penelitian mendatang dengan variabel yang lebih bervariasi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bolen, K. A., 1989. *Structural Equations With Latent Variabels*. Amerika: John Wiles & Sons, Inc.
- Budiastomo, N. & Santoso, G. A., 2007. Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan Dan Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah. *JPS*, 13(1).
- Darmawan, F. A. & Puspitasari, N. B., 2019. Analisis Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi pada Driving Task terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara. *Industrial Engineering Online Jurnal*, 8(3), pp. 1-7.
- Fiana, M., 2018. *Analisis Pengaruh Perbedaan Jenis Kelamin Dalam Perilaku Mengemudi Terhadap Kecelakaan Di Kota Mataram Menggunakan SEM (Structural Equation Modeling)*, Mataram: Universitas Mataram.
- Ghozali, I., 2005. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan SPSS*. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Hardati, R. N., 2021. Pengaruh Kinerja Driver Dan Fasilitas Aplikasi Terhadap Loyalitas Melalui Kepuasan Pelanggan (Studi Kasus Gojek Kota Malang). *Administrasi Bisnis*, 15(1), pp. 74-83.
- Lubis, I. P. S., 2019. *Analisis Hubungan Persepsi Risiko Dengan Perilaku Berkendara Terhadap Risiko Kecelakaan Pada Pengendara Sepeda Motor Di Departemen Teknik Industri FT USU*, Medan: Universitas Sumatera Utara.
- Pangeran, A., Kusuma, A. T. & Setiawan, R., 2016. Pengaruh Karakteristik Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Terhadap Aspek Keselamatan Berkendara. *Dimensi Pratama Teknik Sipil*, 5(1).
- Pemerintah Indonesia, 2009. *Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta, Sekretariat Negara.
- Salim, A., 2000. *Manajemen Transportasi Cetakan Pertama*. Kedua ed. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono, 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sumantri, A. S., 2018. Studi Keterampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna STIMART "AMNI" Semarang. *Saintek Maritim*, XVII(2), pp. 100-109.
- Wesli, 2015. Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM). *Teras Jurnal*, 5(1), pp. 43-50.