

# Analisis Terhadap Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara pada Siswa SMA di Magelang

Yudha Tri Bayu Raharja<sup>1</sup>, Bambang Suhardi<sup>2\*</sup>, dan Irwan Iftadi<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret

Jl. Ir Sutami No.36 A, Surakarta, 57162, Indonesia

Email: yudhatri.hororal@gmail.com<sup>1</sup>, bambangsuhardi@staff.uns.ac.id<sup>2</sup>, iftadi@ft.uns.ac.id<sup>3</sup>

\*Corresponding author

## Abstrak

Keadaan semakin kompleks dan serius ketika datang ke masalah kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hal ini terbukti dari peningkatan jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun. Data dari Bidang TI Subbid Tek Info Polda Jawa Tengah mengungkapkan bahwa wilayah Magelang menduduki peringkat ke tiga yang memiliki total korban terbanyak (korban meninggal, luka berat, dan luka ringan) di wilayah Jawa Tengah pada tahun 2018 dan 2019, yaitu sebanyak 1413 dan 1950 korban. Selain itu, Magelang juga menduduki peringkat ke empat yang memiliki korban terbanyak di wilayah Jawa Tengah di tahun 2020 yaitu sebanyak 1330 korban. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding siswa SMA di Magelang. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan metode Cross Sectional. Sampel pada penelitian ini adalah siswa-siswi SMA kelas XII yang bersekolah di Magelang dengan jumlah sampel sebanyak 129 siswa. Pengambilan sampel menggunakan teknik sampling dengan Kuota Sampling. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan uji regresi linear berganda. Hasil analisis regresi linear berganda menunjukkan bahwa variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya secara simultan berpengaruh positif terhadap perilaku keselamatan berkendara siswa. Diharapkan dapat diadakan penyuluhan dan pelatihan mengenai *Safety Riding* di sekolah untuk meningkatkan pengetahuan, pengalaman, dan sikap tentang *Safety Riding* pada siswa.

**Kata kunci:** Kecelakaan Lalu Lintas, Keselamatan Berkendara, Remaja, Regresi Linear

## Abstract

The situation becomes increasingly complex and serious when it comes to traffic accident issues on the highway. This is evident from the increasing number of accidents from year to year. Data from the IT Department, Subdivision of Information Technology of the Central Java Regional Police, reveals that the Magelang region ranks third in having the highest total casualties (fatalities, serious injuries, and minor injuries) in Central Java in 2018 and 2019, with a total of 1413 and 1950 casualties, respectively. Furthermore, Magelang also ranked fourth in having the most casualties in Central Java in 2020, with a total of 1330 casualties. This study aims to determine the factors related to the Safety Riding behavior of high school students in Magelang. This research is a quantitative study using the Cross-Sectional method. The sample in this study consists of 129 twelfth-grade high school students in Magelang. Sampling was done using the Quota Sampling technique. Data analysis in this study uses multiple linear regression tests. The results of the multiple linear regression analysis show that attitude, driving experience, and peer influence simultaneously have a positive effect on students' driving safety behavior. It is expected that education and training on Safety Riding can be conducted in schools to enhance students' knowledge, experience, and attitudes regarding Safety Riding.

**Keywords:** Traffic Accidents, Safety Riding, Teenager, Linear Regression

## 1. Pendahuluan

Keadaan semakin kompleks dan serius ketika datang ke masalah kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Hal ini terbukti dari peningkatan jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun. Kecelakaan lalu lintas ini berkaitan erat dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan di Indonesia terus meningkat seiring berjalannya waktu. Pada tahun 2018, terdapat

106.657.952 unit sepeda motor. Jumlah tersebut meningkat setiap tahunnya hingga mencapai sebanyak 125.267.349 unit sepeda motor pada tahun 2022. Begitu juga dengan jumlah kendaraan sepeda motor di Kabupaten Magelang, pada tahun 2018 terdapat sebanyak 410.495 unit. Jumlah tersebut meningkat setiap tahunnya hingga mencapai sebanyak 472.549 unit

---

<sup>2\*</sup> Penulis korespondensi

sepeda motor pada tahun 2021 (Badan Pusat Statistik dan Korlantas Polri, 2022).

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub, pada tahun 2020, dapat diambil kesimpulan bahwa korban kecelakaan di Indonesia menurut tingkat pendidikan didominasi oleh pelajar SLTA, mencapai jumlah korban sebanyak 80.641 orang. Jumlah korban juga tercatat pada tingkat pendidikan SLTP sebanyak 17.699 orang dan SD sebanyak 12.557 orang. Sementara itu, korban kecelakaan dengan tingkat pendidikan lebih tinggi, seperti D3 sebanyak 770 orang, S1 sebanyak 3.751 orang, dan S2 sebanyak 136 orang, dengan jumlah yang lebih rendah. Berdasarkan catatan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang didapat dari Korlantas Polri, pelajar menjadi korban kecelakaan lalu lintas paling banyak di Indonesia. Sedangkan jenis kendaraan yang sering terlibat dalam periode 2016-2020 adalah sepeda motor, yakni sebesar 74,54%.

Data dari Bidang TI Subbid Tek Info Polda Jawa Tengah mengungkapkan bahwa wilayah Magelang menduduki peringkat ke tiga yang memiliki total korban terbanyak (korban meninggal, luka berat, dan luka ringan) di wilayah Jawa Tengah pada tahun 2018 dan 2019, yaitu sebanyak 1413 dan 1950 korban. Selain itu, Magelang juga menduduki peringkat ke empat yang memiliki korban terbanyak di wilayah Jawa Tengah di tahun 2020 yaitu sebanyak 1330 korban. Satlantas Polres Magelang mencatat bahwa kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 didominasi oleh usia 16 sampai 35 tahun dengan keterangan yang paling banyak terlibat yaitu pelajar yang belum memiliki SIM.

Menurut Rahardjo (2014) ada beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia, yang terkait dengan kemampuan dan karakteristik pengemudi, faktor kendaraan, yang berkaitan dengan pemenuhan persyaratan teknis untuk menjaga keselamatan jalan, serta faktor prasarana dan lingkungan. Menurut Rifal (2015), secara keseluruhan, faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di Indonesia dapat diuraikan sebagai berikut: faktor manusia menyumbang sebesar 93%, faktor kendaraan sebesar 2,8%, faktor jalan sebesar 3,2%, dan faktor lingkungan sebesar 0,5%. Angka kematian yang tinggi akibat kecelakaan pada remaja disebabkan oleh kurangnya pemahaman terhadap risiko bahaya di jalan raya. Pengendara remaja sering kali menempatkan diri dalam situasi berisiko dengan tidak menggunakan perlengkapan berkendara dan melanggar aturan lalu lintas (Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018).

Menurut teori Lawrence Green dan rekan-rekannya (dalam Notoatmodjo, 2010), perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor utama, yaitu faktor perilaku (*behavioral causes*) dan faktor di luar perilaku (*non-behavior causes*). Selanjutnya, perilaku itu sendiri dibentuk oleh tiga faktor, yakni:

1. Faktor predisposisi (*predisposing factors*), mencakup aspek-aspek seperti pengetahuan, sikap, kepercayaan, keyakinan, nilai-nilai, dan sejenisnya.
2. Faktor pemungkin (*enabling factor*), melibatkan hal-hal seperti kondisi lingkungan fisik, pengalaman berkendara, ketersediaan fasilitas atau sarana-sarana keselamatan kerja, seperti keberadaan alat pendukung dan pelatihan.
3. Faktor penguat (*reinforcement factor*), yang mencakup aspek hukum, peraturan, pengawasan, peran guru, orang tua, peran teman sebaya, dan elemen-elemen sejenis (Notoatmodjo, 2010).

Astuti (2020), melakukan studi pada siswa SMA Negeri 7 Kota Bengkulu dengan sampel sebanyak 74 siswa, mendapatkan hasil bahwa sebagian besar 53,8% responden memiliki pengetahuan baik dan berperilaku aman yaitu 35 responden. Didapat hasil juga bahwa hampir 88,2% responden memiliki sikap positif berperilaku aman yaitu 30 responden. Pada variabel jenis kelamin diketahui bahwa sebagian besar 71,8% responden laki-laki berperilaku tidak aman yaitu 28 responden. Sedangkan dari 35 responden yang berjenis kelamin perempuan sebagian besar 68,6% responden berperilaku aman yaitu 24 responden. Maka dapat disimpulkan pada penelitian ini bahwa ada hubungan antara pengetahuan, sikap, dan jenis kelamin, dengan perilaku keselamatan berkendara (*Safety Riding*) pada siswa.

Oleh karena itu, dari hasil penelitian dan data-data di atas dapat dikatakan bahwa siswa belum memperhatikan aspek keselamatan dalam berkendara khususnya di wilayah Magelang yang nantinya dapat berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya untuk para pengendara sepeda motor. Atas dasar permasalahan tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan analisis terhadap faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA di Magelang.

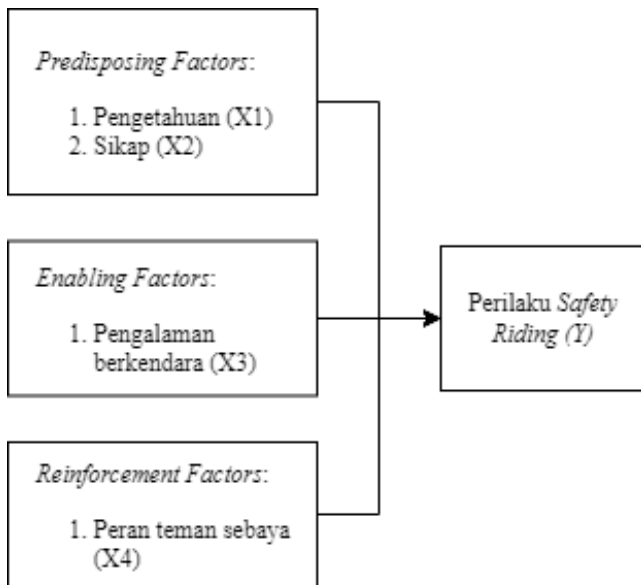
## 2. Metode Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan metode *Cross Sectional* yang diawali dengan penyebaran kuesioner kepada responden. Sampel pada penelitian ini adalah siswa-siswi SMA kelas XII yang bersekolah di Magelang dengan jumlah sampel sebanyak 129 siswa dengan total populasi sebanyak 183 yang terdiri dari enam kelas berbeda. Pengambilan sampel menggunakan teknik sampling dengan Kuota Sampling. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan uji regresi linear berganda.

Perhitungan sampel minimal menggunakan rumus Slovin yaitu sebagai berikut:

$$N = \frac{N}{1+N(e)^2} = \frac{183}{1+183(0,05)^2} = 126 \quad (1)$$

Untuk kerangka teori dalam penelitian ini, dapat dilihat pada Gambar 1 di bawah ini:



**Gambar 1.** Kerangka Teori

Sumber: Modifikasi dari penelitian Azizah (2016) dan Astuti (2020)

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linier berganda. Menurut Yuliara (2016), model regresi linier berganda adalah suatu persamaan yang digunakan untuk menjelaskan korelasi antara satu variabel independen atau respons ( $Y$ ) dengan dua atau lebih variabel bebas atau prediktor ( $X_1, X_2, \dots, X_n$ ). Uji regresi linier berganda bertujuan untuk meramalkan nilai variabel respons ( $Y$ ) berdasarkan nilai-nilai variabel prediktornya ( $X_1, X_2, \dots, X_n$ ). Selain itu, uji ini juga bermanfaat untuk memahami arah hubungan antara variabel tak bebas dan variabel bebas yang terlibat (Yuliara, 2016).

Persamaan regresi linier berganda secara matematik diekspresikan oleh:

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_n X_n \quad (2)$$

Keterangan:

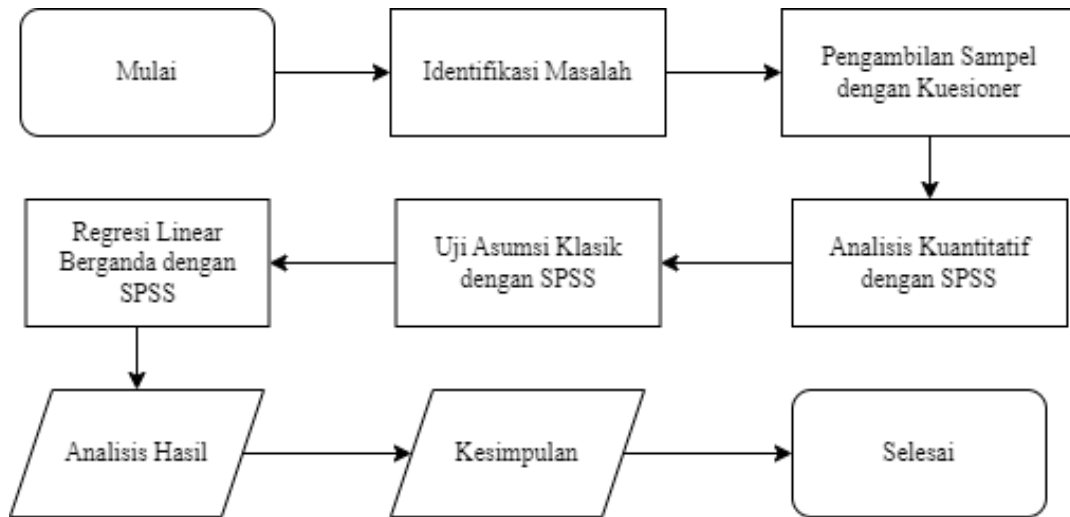
$Y$	= variabel tak bebas
$a$	= konstanta
$b_1, b_2, \dots, b_n$	= nilai koefisien regresi
$X_1, X_2, \dots, X_n$	= variabel bebas

Berikut merupakan tahapan dalam pengujian regresi linear berganda dengan mempertimbangkan uji asumsi klasik:

1. Dimulai dengan identifikasi masalah serta pengambilan sampel dari populasi yang telah ditentukan. Dalam penelitian ini, kuesioner atau angket digunakan untuk mengumpulkan data mengenai faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara. Jenis angket yang diterapkan adalah angket tertutup.

2. Sebelum dilakukan analisis regresi harus dilakukan uji asumsi klasik terlebih dahulu. Uji ini bertujuan untuk mengevaluasi sejumlah asumsi dari persamaan regresi yang diperoleh agar dapat dipastikan kevalidannya dalam melakukan prediksi. Santoso (2005) menyatakan bahwa dalam analisis regresi, terdapat beberapa asumsi yang perlu terpenuhi agar persamaan regresi yang dihasilkan dapat dianggap valid dalam konteks prediksi. Asumsi-asumsi tersebut yaitu uji normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas. Selain itu, dilakukan juga uji validitas dan reliabilitas terlebih dahulu.
3. Setelah dilakukan uji asumsi klasik, kemudian dilakukan analisis regresi linear berganda dengan menggunakan *software* SPSS. Untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel bebas secara terpisah maupun secara bersama-sama terhadap variabel terikat juga dapat dilakukan dengan menggunakan uji  $t$  (parsial) dan uji  $f$  (simultan) (Yuliara, 2016).
4. Dilakukan Uji  $f$  yang bertujuan untuk menentukan apakah terdapat pengaruh bersama-sama antara variabel independen dan variabel dependen dalam sebuah model. Kriteria yang digunakan adalah apabila nilai probabilitas  $F$ -hitung (hasil *output* ditunjukkan pada kolom sig.) lebih kecil daripada tingkat kesalahan ( $\alpha$ ) sebesar 0,05 (yang telah ditentukan), maka hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak. Dengan kata lain, dapat dianggap bahwa model regresi yang diestimasi layak digunakan. Sebaliknya, jika nilai probabilitas  $F$ -hitung lebih besar dari tingkat kesalahan 0,05, maka dapat dikatakan bahwa hipotesis nol ( $H_0$ ) diterima jika nilai  $F$ -hitung  $\leq F$ -tabel dan signifikansi  $> 0,05$ .
5. Dilakukan Uji  $t$  yang bertujuan untuk mengevaluasi signifikansi statistik dari koefisien regresi. Kriteria yang digunakan dalam pengambilan keputusan adalah apabila nilai probabilitas ( $p$ -value) yang dihasilkan oleh uji  $t$  lebih kecil dari 0,05, maka hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak, dan dapat dianggap bahwa koefisien regresi tersebut signifikan secara statistik. Sebaliknya, jika nilai probabilitas lebih besar dari 0,05, maka  $H_0$  diterima, dan dapat disimpulkan bahwa koefisien regresi tersebut tidak signifikan secara statistik pada tingkat signifikansi 0,05.
6. Hasil akhir dari metode ini menghasilkan hipotesis dan koefisien determinasi ( $R^2$ ). Hipotesis dan koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebagai pengambilan keputusan dalam penelitian ini (Yuliara, 2016).
7. Tahap terakhir yaitu analisis hasil dan pembuatan kesimpulan.

Berikut merupakan bagan pengujian yang akan dilakukan dalam penelitian ini, seperti pada Gambar 2. di bawah ini:

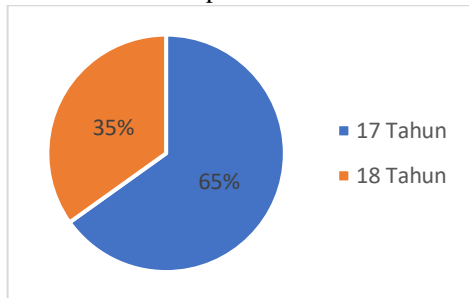


Gambar 2. Model Pengujian Regresi Linier Berganda

**3. Hasil dan Pembahasan**

Berikut merupakan karakteristik responden yang telah didapatkan:

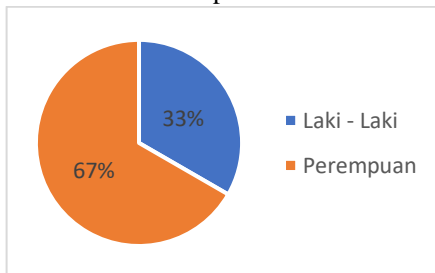
a. Gambaran umum responden berdasarkan umur. Dari hasil penelitian, tergambar informasi mengenai gambaran umur responden yang dapat dilihat dalam ilustrasi pada Gambar 3 di bawah ini:



Gambar 3. Responden Berdasarkan Umur

Sebagian besar responden merupakan siswa dengan umur 17 tahun yaitu sebanyak 84 siswa atau sebesar 65%, sisanya merupakan siswa laki-laki yaitu sebanyak 45 siswa atau sebesar 35%.

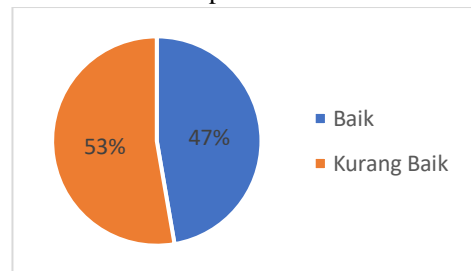
b. Gambaran umum responden berdasarkan jenis kelamin. Dari hasil penelitian, tergambar informasi mengenai jenis kelamin responden yang dapat dilihat dalam ilustrasi pada Gambar 4 di bawah ini:



Gambar 4. Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Sebagian besar responden berjenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 86 siswa atau sebesar 67%, sisanya merupakan siswa laki-laki yaitu sebanyak 43 siswa atau sebesar 33%

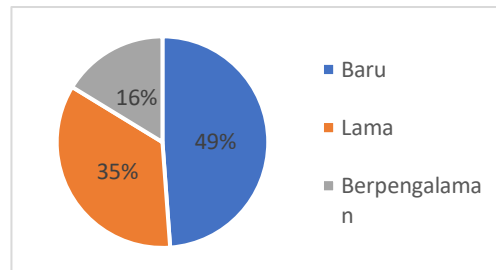
c. Deskripsi subjek variabel sikap. Dari hasil penelitian, tergambar informasi mengenai gambaran sikap mengenai responden yang dapat dilihat dalam ilustrasi pada Gambar 5 di bawah ini:



Gambar 5. Responden Berdasarkan Sikap Berkendara

Sebagian besar responden memiliki sikap kurang baik terhadap perilaku safety riding yaitu sebanyak 68 siswa atau sebanyak 52%, sisanya memiliki sikap yang baik yaitu sebesar 47% atau sebanyak 61 siswa.

d. Deskripsi subjek variabel pengalaman berkendara. Dari hasil penelitian, tergambar informasi mengenai gambaran pengalaman berkendara responden yang dapat dilihat dalam ilustrasi pada Gambar 6 di bawah ini:

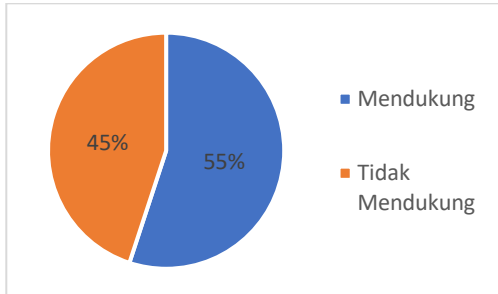


Gambar 6. Responden Berdasarkan Sikap Berkendara

Sebagian besar responden memiliki pengalaman berkendara yang masih baru (<3 tahun) yaitu sebanyak 63 siswa, sebanyak 45 (35%) siswa memiliki pengalaman berkendara yang lama (≥3 tahun tetapi belum memiliki SIM), sedangkan sisanya masuk ke dalam kategori berpengalaman

(≥3 tahun dan sudah memiliki SIM) yaitu sebanyak 21 siswa (16%).

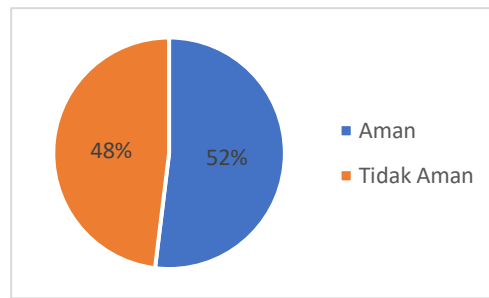
- e. Deskripsi subjek variabel peran teman sebaya. Dari hasil penelitian, tergambar informasi gambaran mengenai peran teman sebaya kepada responden yang dapat dilihat dalam ilustrasi pada Gambar 7 di bawah ini:



**Gambar 7.** Responden Berdasarkan Peran Teman Sebaya

Sebagian besar responden yaitu sebanyak 55% memiliki teman yang mendukung terhadap keselamatan berkendara dengan jumlah 67 siswa. Sebanyak 58 responden (45%) memiliki teman yang tidak mendukung terhadap *safety riding*

- f. Deskripsi subjek variabel perilaku keselamatan berkendara. Dari hasil penelitian, tergambar informasi mengenai gambaran perilaku keselamatan berkendara responden yang dapat dilihat dalam ilustrasi pada Gambar 8 di bawah ini:



**Gambar 8.** Responden Berdasarkan Perilaku Berkendara

Sebagian besar responden yaitu sebanyak 52% memiliki perilaku aman yang berjumlah 67 siswa. Sedangkan sisanya sebanyak 62 responden (48%) memiliki perilaku tidak aman terhadap *safety riding*.

**3.1 Uji Validitas**

Menurut Al Hakim (2021), sebuah alat dianggap valid ketika setiap itemnya memiliki korelasi positif dengan nilai r yang dihitung lebih besar dari nilai r pada tabel ( $r_{hitung} > r_{tabel}$ ). Nilai r yang diperoleh dari perhitungan kemudian dibandingkan dengan nilai pada tabel koefisien korelasi *product moment*. Nilai r tabel untuk 129 responden adalah 0,159 pada taraf signifikansi 5% atau tingkat kepercayaan 95%. Dari hasil yang diperoleh pada tabel 2 berikut, dapat disimpulkan bahwa variabel sikap dan perilaku dinyatakan valid karena memiliki nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$  untuk setiap itemnya. Sedangkan pada variabel pengetahuan terdapat dua item yang tidak valid yaitu item nomor satu, tiga, dan sepuluh karena memiliki nilai  $r_{hitung} < r_{tabel}$ , sehingga ketiga item tersebut dapat dihapus sebelum dilakukan uji reliabilitas.

**Tabel 2.** Hasil Uji Validitas

Nomor Indikator	R <sub>hitung</sub> (Variabel Pengetahuan)	R <sub>hitung</sub> (Variabel Sikap)	R <sub>hitung</sub> (Variabel Perilaku)	R <sub>hitung</sub> (Variabel Peran Teman Sebaya)	R <sub>tabel</sub>
1.	0,082	0,518	0,563	0,471	0,159
2.	0,460	0,657	0,389	0,395	0,159
3.	0,129	0,607	0,375	600	0,159
4.	0,263	0,581	0,493	618	0,159
5.	0,433	0,410	0,402	581	0,159
6.	0,291	0,661	0,551	614	0,159
7.	0,328	0,527	0,515	614	0,159
8.	0,259	0,364	0,491	491	0,159
9.	0,434	0,639	0,481	-	0,159
10.	0	0,558	0,419	-	0,159
11.	0,210	-	0,241	-	0,159
12.	0,443	-	0,264	-	0,159
13.	0,320	-	0,581	-	0,159
14.	-	-	0,539	-	0,159
15.	-	-	0,664	-	0,159

**3.2 Uji Reliabilitas**

Pengukuran reliabilitas menggunakan bantuan *software* komputer yaitu SPSS dengan rumus *alpha cronbach*. Suatu instrumen dikatakan *reliable* apabila

nilai *cronbach alpha* > 0,6. Dasar pengambilan uji reliabilitas *cronbach alpha* menurut Wiratna Sujerweni (2014).

**Tabel 2.** Uji Reliabilitas

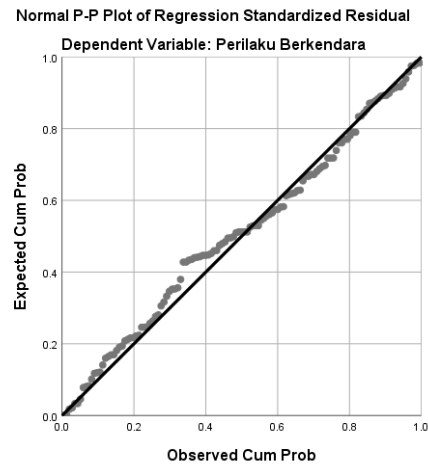
No	Variabel	Nilai Cronbach Alpha
1.	Pengetahuan	0,257
2.	Sikap	0,738
3.	Peran Teman Sebaya	0,673
4.	Perilaku	0,716

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa variabel sikap, peran teman sebaya, dan perilaku berkendara memiliki nilai *cronbach alpha* sebesar 0.738, 0.673 dan 0.716 (> 0,6) maka kedua variabel tersebut dapat dikatakan reliabel. Sedangkan untuk variabel pengetahuan memiliki nilai *cronbach alpha* sebesar 0,257 (<0,6) maka variabel pengetahuan tidak reliabel, sehingga tidak dilakukan analisis data lebih lanjut karena variabel ini sudah tidak reliabel dalam konteks penelitian ini.

**3.3 Uji Normalitas**

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah eror yang diestimasi dari pengukuran terdistribusi dengan normal (Hayes, 2013). Uji normalitas yang dilakukan menggunakan model *probability plot*. Menurut Ghozali dan Ratmono (2017), model regresi dinyatakan berdistribusi normal jika data *plotting* yang menggambarkan data sesungguhnya mengikuti garis diagonal.

Dari Gambar 8. hasil uji normalitas *probability plot* di bawah dapat disimpulkan bahwa model regresi dapat dinyatakan berdistribusi normal karena memiliki data *plotting* (titik-titik) yang menggambarkan data sesungguhnya mengikuti garis diagonal.



**Gambar 8.** Hasil Uji Normalitas Probability Plot

**3.4 Uji Multikolinearitas**

Uji multikolinieritas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi di antara ketiga variabel independen. Ketiga variabel independen yang memiliki korelasi dianggap *overlap* sehingga berdampak pada hasil analisis regresi. Apabila nilai *tolerance* > 0,1 dan nilai *variance inflation factor* (VIF) < 10, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat korelasi di antara variabel independen.

Dari hasil yang diperoleh di atas dapat disimpulkan bahwa variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya dinyatakan normal karena memiliki nilai *tolerance* > 0,1 dan nilai *variance inflation factor* (VIF) < 10.

**Tabel 3.** Hasil Uji Multikolinearitas

No	Variabel	Nilai Tolerance	Nilai VIF	Keterangan
1.	Sikap	.963	1.039	Tidak ada multikolinieritas
2.	Pengalaman	.996	1.004	Tidak ada multikolinieritas
3.	Peran Teman Sebaya	.967	1.034	Tidak ada multikolinieritas

**3.5 Uji Heteroskedastisitas**

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk menentukan apakah terdapat ketidaksamaan dalam varian residual antar observasi dalam model regresi. Dasar pengambilan keputusan dengan uji glejser adalah menurut Ghozali dan Ratmono (2017) yaitu jika nilai signifikansi > 0,05 maka data tidak terjadi heteroskedastisitas.

**Tabel 4.** Uji Glejser

No	Variabel	Nilai Signifikansi
1.	Sikap	0,797
2.	Pengalaman	0,668
3.	Peran Teman Sebaya	0,088

Dari Tabel 4. dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas pada variabel sikap, pengalaman, dan peran teman sebaya karena semua variabel memiliki nilai signifikansi > 0,05.

**3.6 Uji Regresi Linear Berganda**

Analisis regresi linier berganda secara umum memiliki dua variabel yaitu variabel dependen dan independen. Dalam penelitian ini variabel dependennya merupakan Perilaku Keselamatan Berkendara (Y) sedangkan untuk variabel independennya yaitu variabel Pengetahuan (X1), Sikap (X2), Pengalaman Berkendara (X3), dan Peran Teman Sebaya (X4). Pada tahap ini tidak dilakukan uji dan analisis pada variabel pengetahuan (X1) karena tidak lolos syarat uji reliabilitas. Untuk menguji apakah adanya pengaruh atas suatu perlakuan terhadap subyek penelitian, maka dilakukan Uji Anova dengan bantuan *software* SPSS dengan yang hasil sebagai berikut:

**Tabel 5.** ANOVA Test

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2007,515	3	669,172	21,153	0,000

Residual	3954,299	125	31,634
Total	5961,814	128	

Berdasarkan Tabel 5. ANOVA Test, didapatkan nilai signifikansi sebesar 0,000 dan nilai F sebesar 21,153 yang berarti bahwa variabel sikap, pengalaman

berkendara, dan peran teman sebaya secara simultan (bersama-sama) berpengaruh signifikan terhadap variabel perilaku berkendara karena memiliki nilai signifikansi  $< 0,005$  dan memiliki nilai F hitung  $(21,153) > F$  tabel  $(2,68)$ .

**Tabel 6 Model Coefficient**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	$\beta$	Std. Error	$\beta$		
(Constant)	13,332	5,522		2,414	0,017
Sikap	0,731	0,120	0,451	6,081	0,000
Pengalaman Berkendara	1,531	0,698	0,160	2,195	0,030
Peran Teman Sebaya	0,978	0,300	0,242	3,261	0,001

Hasil uji t dapat dilihat pada Tabel 6. model *coefficient* di mana didapatkan nilai koefisien regresi dari ketiga variabel  $>$  dari t tabel  $(1,657)$ . Didapatkan juga nilai signifikansi dari ketiga variabel terhadap variabel terikat yaitu lebih kecil 0,05. Dapat disimpulkan bahwa variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara karena memiliki nilai t hitung  $>$  t tabel dan nilai signifikansi  $<$  0,05 (H1 diterima dan H0 ditolak).

Berdasarkan Tabel 6. Model *Coefficient* didapatkan hasil persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = 13,332 + 0,731 X_1 + 1,531 X_2 + 0,978 X_3$$

Yang memiliki arti:

- Nilai konstanta  $a = 13,332$  (bernilai positif) artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen. Hal ini menunjukkan bahwa jika semua variabel independen yaitu variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya bernilai 0 persen atau tidak mengalami perubahan, maka nilai perilaku keselamatan berkendara adalah 13,332.
- Nilai koefisien regresi variabel Sikap ( $X_1$ ) bernilai positif sebesar 0,731. Hal ini menunjukkan jika variabel sikap mengalami kenaikan 1%, maka perilaku keselamatan berkendara akan naik sebesar 0,731 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.
- Nilai koefisien regresi variabel Pengalaman Berkendara ( $X_2$ ) bernilai positif sebesar 1,531. Hal ini menunjukkan jika variabel sikap mengalami kenaikan 1%, maka perilaku keselamatan berkendara akan naik sebesar 1,531 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.
- Nilai koefisien regresi variabel Peran Teman Sebaya ( $X_3$ ) bernilai positif sebesar 0,978. Hal ini menunjukkan jika variabel sikap mengalami kenaikan 1%, maka perilaku keselamatan

berkendara akan naik sebesar 0,731 dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independen dan variabel dependen.

Untuk mengetahui persentase pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dilakukan uji koefisien determinasi ( $R^2$ ). Apabila nilai r mendekati nilai +1 atau -1, maka dapat dikatakan bahwa semakin kuatnya hubungan/korelasi yang terjadi. Sebaliknya, apabila nilai r mendekati 0, maka semakin lemahnya hubungan/korelasi yang terjadi (Yuliara, 2016).

**Tabel 7. Uji  $R^2$**

Model	R	$R^2$	P (sig.)
1	.529	.280	0,000

Berdasarkan tabel Uji  $R^2$ , didapatkan nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,280 yang berarti proporsi pengaruh variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya terhadap variabel perilaku berkendara secara simultan adalah sebesar 28,0%.

#### 4. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dapat diambil kesimpulan bahwa variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya berpengaruh positif secara simultan terhadap variabel perilaku keselamatan berkendara. Berpengaruh positif karena masing-masing variabel memiliki hasil t-hitung  $>$  nilai t-tabel  $(2,051)$  dan nilai signifikansi yang didapatkan  $<$  0,05. Koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,280 yang berarti proporsi pengaruh variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya terhadap variabel perilaku berkendara secara simultan adalah sebesar 28,0%. Artinya adalah bahwa kemampuan variabel-variabel bebas, yaitu sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya menjelaskan variabel perilaku keselamatan berkendara adalah sebesar 28,0%. Hal tersebut berarti, sisa dari nilai yaitu 72,0% pengaruh di jelaskan oleh variabel-variabel lain di luar yang dibahas dalam penelitian ini.

Bagi instansi pendidikan (sekolah), perilaku keselamatan berkendara menjadi hal yang penting untuk diperhatikan guna mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas terutama pada siswa SMA yang masih berada dalam fase remaja. Sekolah dapat mengadakan kerja sama dengan instansi pemerintahan atau kepolisian untuk memberikan penyuluhan dan pelatihan tentang keselamatan berkendara (*safety riding*) guna meningkatkan pengetahuan dan pengalaman para siswa mengenai pentingnya pengetahuan, pengalaman, sikap, dan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

Bagi siswa, diharapkan dapat mengendarai sepeda motor ketika sudah cukup umur dan sudah memiliki SIM sebagai syarat mengendarai sepeda motor. Siswa juga diharapkan dapat mengikuti penyuluhan atau pelatihan mengenai keselamatan berkendara (*safety riding*) yang diselenggarakan oleh pihak sekolah, ataupun dari pihak kepolisian dan lembaga terkait seperti dari pihak pemerintahan atau dinas sosial agar dapat meningkatkan pengetahuan, sikap, pengalaman, dan mempraktikkan perilaku *safety riding* yang benar agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Siswa dihimbau untuk mengingatkan satu sama lain agar selalu mematuhi peraturan dan rambu-rambu lalu lintas yang ada.

Saran bagi penelitian selanjutnya, bahwa temuan dari penelitian ini belum dapat menggambarkan kondisi nyata di lapangan secara penuh. Penelitian ini menggunakan tiga variabel sebagai penentu variabel perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) yaitu variabel sikap, pengalaman berkendara, dan peran teman sebaya, sedangkan masih ada banyak faktor dan variabel lain yang dapat mempengaruhi variabel perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*).

#### Daftar Pustaka

- Astuti, I. D. (2019). Analisis Penerapan Perilaku Aman Berkendara Pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor Di Kawasan Unsri Indralaya Tahun 2014.
- Al Hakim, R., Mustika, I., & Yuliani, W. (2021). Validitas dan reliabilitas angket motivasi berprestasi. *FOKUS (Kajian Bimbingan & Konseling Dalam Pendidikan)*, 4(4), 263-268.
- Azizah, M. H. (2016). Faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa (studi pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015). Universitas Negeri Semarang.
- BPS Kabupaten Magelang. (6 Desember, 2020). Jumlah kecelakaan Lalu Lintas, Korban, dan Kerugian Material yang Tercatat pada Polres Magelang Menurut Bulan 2020-2022. <https://magelangkab.bps.go.id/indicator/155/845/1/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-korban-dan-kerugian-material-yang-tercatat-pada-polres-magelang-menurut-bulan.html>
- Ghozali, I., & Ratmono, D. (2017). Analisis multivariat dan ekonometrika: teori, konsep, dan aplikasi dengan eview 10.
- Hayes, A. F. (2013). *Introduction to Mediation, Moderation and Conditional Process Analysis*. New York: The Guilford Press.
- Notoatmodjo, S. (2010). Ilmu perilaku kesehatan. Jakarta: rineka cipta, 200, 26-35
- Notoatmodjo, S., Anwar, H., Ella, N. H., & Tri, K. (2012). Promosi kesehatan di sekolah. Jakarta: rineka cipta, 21, 23.
- Rahardjo, Rinto. (2014). *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta.
- Rifal, A. D. C. (2015). Faktor risiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi bus (studi pada bus po jember indah trayek jember-situbondo).
- Singgih Santoso. (2005). *Buku Latihan Statistik Parametrik*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo, 2005, h. 370.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. (2018). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda *Factor Cause Of Road Accidents At Senior High School Students In Samarinda. The Indonesian journal of occupational safety and health*, 7(3), 329-338.
- Sujarweni, W. (2014). *Metodologi penelitian: Lengkap, praktis, dan mudah dipahami*.
- Yuliara, I. M. (2016). *Regresi linier berganda*. Denpasar: Universitas Udayana.