

# Model Pengaruh Sikap Pengendara Sepeda Motor Terhadap Peraturan Lalu Lintas di Kota Banda Aceh

Taufik Maulana<sup>1</sup>, Febrina Dian Kurniasari<sup>2</sup>, Heru Pramanda<sup>3</sup>

<sup>123</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Iskandar Muda, Banda Aceh, Indonesia

\*Koresponden email: [taufikmaulana.y91@gmail.com](mailto:taufikmaulana.y91@gmail.com)

Diterima: 04 Juni 2023

Disetujui: 28 November 2023

## Abstract

Safety in traffic is greatly influenced by the behavior of motorcyclists. The purpose of this study is to find out how the attitude of drivers influences traffic regulations in the City of Banda Aceh and to find out which aspects have the most dominant influence on traffic regulations in the City of Banda Aceh. The problems discussed in this study are the variables from which aspects affect traffic regulations in the City of Banda Aceh and what are the most dominant aspect factors that influence traffic regulations in the City of Banda Aceh. Data processing uses the method of Descriptive Statistical Data Analysis and Hypotheses with the help of the SPSS Version 26 application. The results of the multiple regression analysis test show that the value of the regression coefficient for the independent variable if it increases by 1% then motorists will increase assuming the other independent variables are considered constant. The dominant test results for the largest beta value are owned by the negligence aspect, namely 0.329 with a  $t_{count}$  of 4.608. So the attitude aspect is the most dominant variable in influencing the magnitude of traffic regulations in Banda Aceh City.

**Keywords:** *Motorcyclists, Traffic Rules, SPSS 26, Linear Regression, Random Sampling*

## Abstract

Keselamatan dalam berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh perilaku pengendara sepeda motor. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaruh sikap pengendara terhadap peraturan lalu lintas di wilayah Kota Banda Aceh dan untuk mengetahui aspek mana yang paling dominan berpengaruh terhadap peraturan lalu lintas di wilayah Kota Banda Aceh. Permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini adalah variabel dari aspek apa saja yang mempengaruhi peraturan lalu lintas di wilayah Kota Banda Aceh dan faktor aspek apa yang paling dominan yang berpengaruh terhadap peraturan lalu lintas di wilayah Kota Banda Aceh. Pengolahan data menggunakan metode Analisis Data Statistik Deskriptif dan Hipotesis dengan bantuan aplikasi SPSS Versi 26. Hasil uji analisis regresi berganda menunjukkan nilai koefisien regresi untuk variabel independen jika mengalami kenaikan 1% maka pengendara motor akan naik dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Hasil uji dominan nilai beta terbesar dimiliki oleh aspek kelalaian yaitu 0.329 dengan  $t_{hit}$  sebesar 4.608. Jadi aspek sikap menjadi variabel yang paling dominan dalam mempengaruhi besarnya peraturan lalu lintas di Kota Banda Aceh.

**Kata Kunci :** *Pengendara Sepeda Motor, Peraturan Lalu Lintas, SPSS 26, Regresi Linier, Random Sampling*

## 1. Pendahuluan

Lalu lintas adalah salah satu faktor yang menunjang suatu kota. Karena dengan adanya lalu lintas, kegiatan dalam dunia kerja, bisnis, pendidikan dan sebagainya dapat berjalan dengan lancar. Melanggar lalu lintas dianggap hal yang lumrah bagi para pengendara. Hal tersebut dilakukan demi mempermudah dan mempercepat dalam berkendara untuk kelancaran aktivitas mereka sehari-hari.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pengguna jalan dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang diruang lalu lintas jalan. Kegiatan berlalu lintas diperlukan suatu peraturan yang dapat digunakan untuk menjadi pedoman masyarakat, sehingga pelanggaran lalu lintas tidak terjadi. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan-peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga kematian berlalu lintas.

Pelanggaran lalu lintas tidak hanya disebabkan oleh kecenderungan oleh sebagian masyarakat, akan tetapi pelanggaran lalu lintas juga disebabkan oleh sikap ketidaksabaran dalam diri masyarakat, sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kemudian pelanggaran lalu lintas juga bisa disebabkan oleh peningkatan jumlah penduduk yang terjadi mempengaruhi peningkatan perjalanan yang berpengaruh pada kebutuhan transportasi.

Sugiyono (2014) menyatakan bahwa pengertian ukuran sampel adalah:[1] “Ukuran sampel merupakan besarnya sampel yang akan diambil untuk melaksanakan suatu penelitian dari sejumlah populasi yang telah ditentukan.” Dalam penelitian ini yang menjadi sampel adalah berupa data kuesioner yang telah diisi oleh responden terpilih dari seluruh sampel yang ditetapkan. Sampel dalam penelitian ini adalah penduduk dari kecamatan Ule Kareng dan Kecamatan Kuta Alam yang mengendarai sepeda motor pada tiga titik simpang yaitu Sp BPKP, Sp Jambotape dan Sp Metodist Dengan ukuran populasi (N) sebanyak 20906 penduduk, maka jumlah sampel yang akan dijadikan unit analisis dihitung menggunakan rumus Slovin (Suliyanto, 2006) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

Dimana :

N = Jumlah populasi

e = Batas kesalahan yang ditoleransi dalam pengambilan sampel (10%)

n = Jumlah sampel

## 2. Teknik Sampling

Teknik sampling pada dasarnya dikelompokkan menjadi dua yaitu probability sampling dan nonprobability sampling. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode probability sampling, sedangkan cara pengambilan sampel yang digunakan adalah simple random sampling.

Menurut Sugiyono (2014) “Probability sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel.” Probability sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah stratified random sampling dengan alokasi secara proporsional. Alokasi secara proporsional digunakan agar setiap bagian di masing-masing perusahaan terwakili dalam sampel yang terkumpul.[2] Rumus alokasi proporsional yang digunakan sebagai berikut :

$$n_i = \frac{N_i}{N} \times n \quad (2)$$

Dimana:

$n_i$  = Besarnya sampel pada bagian ke-i

$N_i$  = Besarnya populasi pada bagian ke-i

N = Besarnya populasi keseluruhan

n = Besar ukuran sampel

### 3. Uji Validasi

Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen. Suatu instrumen yang valid mempunyai validitas tinggi, sebaliknya instrumen yang kurang valid mempunyai produktivitas rendah. Sebuah instrumen dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan.

Cara untuk menguji validitas adalah sebagai berikut :

1. Mendefinisikan secara operasional konsep yang akan diukur, yaitu dengan (1) mencari definisi dan merumuskan tentang konsep yang akan diukur yang telah ditulis para ahli dalam literatur, (2) kalau sekiranya tidak ditemukan dalam literatur maka untuk lebih mematangkan definisi dan rumusan konsep tersebut peneliti harus mendiskusikannya dengan para ahli. (3) menanyakan langsung kepada calon responden penelitian mengenai aspek-aspek konsep yang akan diukur. Dari jawaban yang diperoleh peneliti dapat membuat kerangka konsep dan kemudian menyusun pertanyaan yang operasional.
2. Melakukan uji coba skala pengukuran yang dihasilkan dari langkah pertama kepada sejumlah responden. Responden diminta untuk menjawab seperti pada tabel 2.1 Skala Likert dari masing-masing pertanyaan. Sangat disarankan agar jumlah responden untuk uji coba, minimal 30 orang agar distribusi skor (nilai) akan lebih mendekati kurve normal.
3. Mempersiapkan tabel tabulasi jawaban
4. Menghitung korelasi antara masing-masing pernyataan dengan skor total dengan menggunakan rumus teknik korelasi produk moment. Adapun rumusannya adalah :

$$r = \frac{n\sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{\{n\sum X_i^2 - (\sum X_i)^2\} \{n\sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}} \quad (3)$$

Keterangan

r : koefisien korelasi,

Y : produktivitas

Xi : elemen variabel bebas

n : jumlah data

(Masri Singarimbun, 1987 : 124-137)

Syarat minimum untuk dianggap memenuhi syarat validitas adalah jika r hitung > rtabel dan taraf signifikannya sebesar 5%. (Suharsimi Arikunto, 1996 : 150-160)

Suatu instrumen dinyatakan valid apabila harga koefisien r hitung  $\geq 0,3$ . (Sudarmanto R Gunawan, 2005: 79)

### 4. Uji Reliabilitas

Menurut Arikunto, 2006 menyatakan bahwa pengukuran reliabilitas adalah pengukuran tentang stabilitas dan konsistensi dari alat pengukuran.[3] Reabilitas menunjukkan pada satu pengertian bahwa sesuatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik. Instrumen reliabel sebenarnya yang mengandung arti bahwa instrumen tersebut cukup baik sehingga mampu mengungkapkan data yang bisa dipercaya.

Untuk mengukur reliabilitas dapat digunakan analisis Alpha Cronbach dengan rumus sebagai berikut :

$$r_n = \left( \frac{k}{k-1} \right) \left( 1 - \frac{\sum ab^2}{at^2} \right) \quad (4)$$

keterangan :

r<sub>n</sub> : Reliabilitas instrument

k : Banyaknya butir pertanyaan

$\sum ab^2$  : Jumlah varian butir

at<sup>2</sup> : Varian total

Cara pengujian reliabilitas dilakukan dengan bantuan komputer program IBM SPSS versi 26, yang dilakukan dengan metode Cronbach Alpha, dimana suatu kuesioner dikatakan reliabel jika nilai Cronbach Alpha lebih besar dibandingkan dengan nilai reliabilitas yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 1. Hubungan Jumlah Butir dengan Reliabilitas Instrumen

| Jumlah Butir | Reliabilitas |
|--------------|--------------|
| 5            | 0,20         |
| 10           | 0,33         |
| 20           | 0,50         |
| 40           | 0,67         |
| 80           | 0,80         |

Sumber: Tomas Aprilian (2010)

## 5. Metodologi

Dalam penelitian ini metode yang digunakan dalam pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer dengan metode analisis deskriptif kuantitatif yang dilakukan observasi langsung ke lokasi pengambilan data di tiga titik wilayah setempat Sp BPKP, Sp Jambotape dan Sp Metodis. Masing-masing variabel independen (variabel bebas) terhadap perilaku melanggar lalu lintas dengan menggunakan metode pengumpulan data Survei. Pendekatan yang digunakan untuk menjawab penelitian tersebut adalah pendekatan kuantitatif, serta pengambilan data dalam penelitian ini melalui penyebaran angket kuesioner.

Penelitian ini berlokasi di dua kecamatan yaitu di Kecamatan Ule Kareng di titik SP BPKP wilayah setempat Gampong Lamteh dan Gampong Lambuk, Kecamatan Kuta Alam terdapat 2 titik penelitian yaitu pada titik SP Jambotape wilayah setempatnya gampong Beurawe dan Lamdingin serta titik lokasi penelitian yang selanjutnya yaitu pada titik Sp Methodist di wilayah setempat di Gampong Mulia dan gampong Keuramat.

Untuk sebuah penelitian pastinya memerlukan data agar penelitian menjadi lebih akurat dan jelas sumbernya. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah primer dan data sekunder.

## 6. Populasi dan Sampling

Dengan ukuran populasi (N) sebanyak 20906 jumlah penduduk yang terdata, maka jumlah sampel yang akan dijadikan responden dihitung menggunakan rumus slovin sebagai berikut :

Dik :  $e = 10\%$

$$n = \frac{N}{1 + 20906 \cdot 0,1^2}$$

$$= \frac{20906}{1 + 20906 \cdot 0,01}$$

$$= 100$$

Jadi pada penelitian ini jumlah penduduk yang mengendarai sepeda motor yang menjadi sampel penelitian (n) diambil sebanyak 100 orang.

Menggunakan alokasi secara proposional diperoleh jumlah sampel untuk masing-masing bagian sebagai berikut :

Tabel 2. Populasi dan Sampel

| Titik Penelitian          | Kecamatan            | Gampong                | Populasi     | Perhitungan                            | Total Sampel |
|---------------------------|----------------------|------------------------|--------------|--|--------------|
| Sp BPKP                   | Kecamatan Ule Kareng | Lamteh                 | 1581         | $\frac{1581 \times 100}{20906} = 7,5$  | 8            |
|                           |                      | Lambhuk                | 5742         | $\frac{5742 \times 100}{20906} = 27,4$ | 27           |
|                           |                      | <b>Jumlah Sampel A</b> |              |  |              |
| Sp Jambo Tape             | Kecamatan Kuta Alam  | Beurawe                | 4863         | $\frac{4863 \times 100}{20906} = 23,2$ | 23           |
|                           |                      | Lamdingin              | 3367         | $\frac{3367 \times 100}{20906} = 16,1$ | 16           |
|                           |                      | <b>Jumlah Sampel B</b> |              |  |              |
| Sp Methodist              |                      | Keuramat               | 663          | $\frac{663 \times 100}{20906} = 3,5$   | 4            |
|                           |                      | Mulia                  | 4690         | $\frac{4690 \times 100}{20906} = 22,4$ | 22           |
|                           |                      | <b>Jumlah Sampel C</b> |              |  |              |
| <b>Jumlah Keseluruhan</b> |                      |                        | <b>20906</b> |  | <b>100</b>   |

Sumber : Kementerian Dalam Negeri (Ditjen Pemdes)

## 7. Variabel Penelitian

Variabel penelitian dapat membedakan atau membawa variasi pada suatu nilai tertentu. Ada dua jenis variabel yang diuji dalam penelitian ini yaitu variabel dependen dan variabel independen.

### 7.1 Variabel independen

yaitu variabel yang menjadi sebab terjadinya atau terpengaruhnya variabel terikat. Variabel independen yang dipakai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- $X_1$  : Aspek sikap
- $X_2$  : Aspek umur
- $X_3$  : Aspek jenis kelamin
- $X_4$  : Aspek tingkat pendidikan
- $X_5$  : Aspek kesenjangan
- $X_6$  : Aspek ugal-ugalan
- $X_7$  : Aspek disiplin
- $X_8$  : Aspek kelalaian
- $X_9$  : Aspek keselamatan
- $X_{10}$  : Kelengkapan kendaraan

### 7.2 Variabel Dependen

Variabel dependen adalah variabel terikat yang dipengaruhi karena adanya variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- $Y_1$  : Peraturan lalu lintas

Pelaksanaan survey dan penyebaran kuesioner yang dilakukan di lokasi penelitian berlangsung selama 5 hari.

| No. | Pertanyaan   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-----|--|---|---|---|---|---|
| 1.  | Saya akan memasang tanda nomor kendaraan pada kendaraan  |   |   |   |   |   |
| 2.  | Anak dibawah 17 tahun diwajibkan mengendarai sepeda motor  |   |   |   |   |   |
| 3.  | Pelanggaran lalu lintas terhadap pelajar laki-laki lebih besar dari pelajar perempuan                            |   |   |   |   |   |
| 4.  | Saya selalu mematuhi kewajiban membayar pajak kendaraan bermotor   |   |   |   |   |   |
| 5.  | Ikut-ikutan melanggar lalu lintas agar terlihat keren oleh teman-teman   |   |   |   |   |   |
| 6.  | Saya akan tetap mengemudi meskipun tidak memiliki SIM dan tidak membawa STNK                                     |   |   |   |   |   |
| 7.  | Saat rambu lalu lintas berwarna merah, saya akan tetap berhenti  |   |   |   |   |   |
| 8.  | Saya tetap Mengangkat telepon atau membalas sms saat sedang mengemudi dikarenakan hal tersebut bukan pelanggaran |   |   |   |   |   |
| 9.  | Saya takut terlambat sehingga memilih untuk mengabaikan serta menerobos peraturan lalu lintas                    |   |   |   |   |   |
| 10. | Kendaraan motor saya dilengkapi dengan kaca spion, klakson, serta lampu yang layak.                              |   |   |   |   |   |

## 8. Uji Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu pernyataan yang penting kedudukannya dalam penelitian. Pada umumnya hipotesis adalah jawaban sementara terhadap pertanyaan-pertanyaan yang dikemukakan dalam perumusan masalah. Hipotesis menurut tata bahasa berarti suatu pernyataan yang kedudukannya belum sekuat seperti proporsi atau dalil. Menurut pola umum metode ilmiah, setiap penelitian terhadap suatu obyek hendaknya dibawah suatu tuntunan suatu hipotesis yang berfungsi sebagai pegangan sementara atau jawaban sementara yang masih harus dibuktikan kebenarannya di dalam kenyataan percobaan atau praktek. Menurut Husein Umar (2022) setiap hipotesis mempunyai paling tidak salah satu beberapa fungsi berikut :

1. Sebagai jawaban sementara yang masih perlu diuji kebenarannya.
2. Petunjuk variabel penyelidikan lebih lanjut.
3. Sebagai suatu hipotesis kerja.
4. Suatu dugaan tentang sesuatu yang akan ditemukan.
5. Sebagai konsep yang dikembangkan.
6. Sebagai bahan suatu bangunan suatu teori.

Adapun uji hipotesis yang akan dilakukan adalah:

1. Uji F (F test)

Uji F ini digunakan untuk menguji apakah variabel -variabel yang ada secara simultan (bersama-sama) berpengaruh signifikan terhadap produktivitas kerja pada proyek, yaitu membandingkan antara nilai tingkat signifikan ( $\alpha$ ) = 5% (0,05) yang ditetapkan dengan nilai sig F hitung. Jika F hitung kurang daripada nilai  $\alpha$  yang ditetapkan maka dapat disimpulkan bahwa semua variabel bebas secara simultan dapat mempengaruhi variabel terikat. Sebaliknya jika F hitung lebih daripada nilai  $\alpha$ , maka dapat disimpulkan bahwa variabel bebas secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel terikat (Y).

2. Uji t (t test)

Uji t ini digunakan untuk menguji apakah variabel -variabel yang ada secara parsial (sendiri-sendiri) benar-benar mempunyai pengaruh signifikan atau tidak signifikan, terhadap produktivitas kerja pada proyek, yaitu membandingkan antara t hitung masing-masing variabel dan sig t dengan nilai tingkat signifikan  $t = 5\%$  (0,05) yang telah ditetapkan. Jika sig t hitung variabel bebas kurang daripada nilai sig t yang telah ditetapkan maka dapat disimpulkan bahwa berada didalam daerah penolakan  $H_0$  maka hipotesis  $H_a$  dapat diterima atau variabel bebas berpengaruh terhadap variabel terikat. Sebaliknya jika sig t variabel bebas lebih daripada sig t yang telah ditetapkan berarti bahwa variabel bebas tidak berpengaruh terhadap variabel terikat.

## 9. Pengertian SPSS

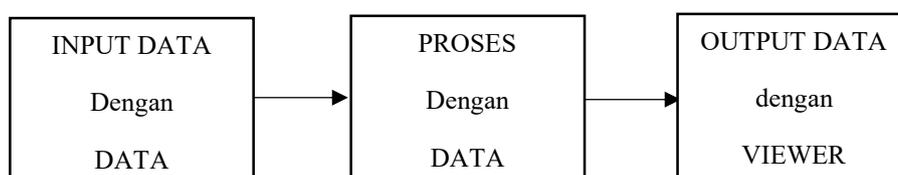
(Purnomo, 2016) SPSS adalah sebuah program yang digunakan untuk membuat analisis statistika. SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences* atau Paket Statistik Untuk Ilmu Sosial) versi pertama dirilis pada tahun 1968, diciptakan oleh Norman Nie, seorang lulusan Fakultas Ilmu Politik dari Stanford University, yang sekarang menjadi Profesor Emeritus Ilmu Politik di University of Chicago dan kemudian diakuisi oleh IBM pada tahun 2009.

Semula SPSS hanya digunakan untuk ilmu statistik saja, tetapi perkembangan berikutnya digunakan untuk berbagai disiplin ilmu sehingga dijuluki secara resmi IBM SPSS, sebagaimana sebagian besar pengguna masih menyebutnya sebagai SPSS. SPSS ini digunakan oleh peneliti pasar, peneliti kesehatan, perusahaan, pemerintah, peneliti pendidikan, organisasi pemasaran dan sebagainya. Selain analisis statistika, manajemen data (seleksi kasus, penajaman file, pembuatan data turunan) dan dokumentasi data (kamus meta-data ikut dimasukkan bersama data) juga merupakan fitur-fitur dari software dasar SPSS. Statistik yang termasuk software dasar SPSS, yaitu :

1. Statistik Deskriptif: tabulasi silang, frekuensi, deskripsi, penelusuran, variabel deskripsi rasio.
2. Statistik Bivariat: Rata-rata, t-test, ANOVA, Korelasi (bivariat, parsial, jarak) dan Nonparametric tests
3. Prediksi hasil: regresi linear
4. Prediksi untuk mengidentifikasi kelompok: analisis variabel, analisis cluster (two-step, K-means, hierarkis) dan diskriminan

### 9.1 Metode Kerja SPSS

Pada dasarnya variabel berfungsi mengolah data menjadi informasi yang berarti. Data yang diolah dimasukkan sebagai input, kemudian dengan proses pengolahan data oleh variabel dihasilkan output berupa informasi untuk kegunaan lebih lanjut. Berikut sedikit gambaran tentang cara kerja variabel dengan program SPSS dalam mengolah data.



Gambar 1. Cara kerja SPSS

Data hasil penelitian atau data yang akan diproses dimasukkan lewat menu DATA EDITOR yang secara otomatis muncul di layar variabel.

1. Data yang telah diinput kemudian diproses, juga lewat menu DATA EDITOR
2. Memilih menu yang akan digunakan pada SPSS 26 for windows grafik, variabel dan lain-lain.
3. Hasil pengolahan data muncul di layar windows yang lain dari SPSS yaitu VIEWER, output SPSS tabel berupa teks, tulisan, tabel atau grafik.

Pada VIEWER, informasi atau output variabel dapat ditampilkan secara:

- a. teks atau tulisan pengerjaan (perubahan bentuk huruf, penambahan, pengurangan dan lainnya) yang berhubungan dengan output berbentuk tabel yang dilakukan lewat menu text output editor
- b. tabel pengerjaan (pivoting tabel, penambahan, pengurangan, dan lainnya) yang berhubungan dengan output data yang berbentuk tabel dilakukan lewat menu pivot table editor
- c. Chart atau grafik Pengerjaan (perubahan tipe grafik dan lainnya) yang berhubungan dengan output data yang berbentuk grafis dapat dilakukan lewat menu chart editor.

## 10. Metode Statistik Deskriptif

(Sugiyono: 2015) Statistik deskriptif adalah variabel yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.[4]

Dengan variabel deskriptif data yang terkumpul dianalisis dengan perhitungan rata-rata dan persentase, sehingga dapat menggambarkan berapa rata-rata pelanggaran yang dilakukan, berapa peraturan yang dipatuhi dan berapa yang mematuhi peraturan lalu lintas dan sikap atau kesadaran pengendara terhadap peraturan lalu lintas. [5]

## 11. Hasil

Berikut diuraikan mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh setelah proses pengumpulan data, pengolahan data dan analisis data. Dalam proses analisis yang dilakukan menggunakan perhitungan variabel untuk tujuan penganalisaan data. Pengolahan data pada penelitian ini menggunakan alat bantu SPSS yang menghasilkan output mengenai Model Pengaruh Sikap Pengendara Motor Terhadap Peraturan Lalu Lintas di Kota Banda Aceh.

## 12. Hasil Uji Validasi

Rumus yang digunakan dalam uji validitas adalah *Product Moment* dari *Pearson*. Dari rumus tersebut, akan diperoleh angka korelasi (nilai  $r$ ) yang dapat dipakai untuk menjelaskan hubungan variabel. Besarnya  $r$  dapat dihitung dengan taraf kesalahan atau signifikansi 5%. Apabila  $r_{hitung} > r_{tabel}$  maka dapat disimpulkan data tersebut valid dan dapat digunakan untuk mengukur apa yang akan diukur, sebagaimana diperlihatkan pada tabel 4.1 dibawah ini :

Tabel 3. Rekapitulasi Hasil Uji Validitas

| Item<br>Pertanyaan | Koefisien<br>Korelasi | Syarat | Kesimpulan |
|--------------------|-----------------------|--------|------------|
| X1                 | 0,316                 | 0,165  | Valid      |
| X2                 | 0,347                 | 0,165  | Valid      |
| X3                 | 0,289                 | 0,165  | Valid      |
| X4                 | 0,318                 | 0,165  | Valid      |
| X5                 | 0,235                 | 0,165  | Valid      |
| X6                 | 0,284                 | 0,165  | Valid      |
| X7                 | 0,205                 | 0,165  | Valid      |
| X8                 | 0,302                 | 0,165  | Valid      |
| X9                 | 0,383                 | 0,165  | Valid      |
| X10                | 0,316                 | 0,165  | Valid      |

Sumber : Tyyas Amborowari (2015)

Dari tabel hasil pengujian validitas terhadap 100 responden dapat diketahui bahwa seluruh butir pertanyaan memiliki koefisien korelasi *product moment person* lebih besar dari pada  $r_{tabel}$  ( $r = 0,196$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa 10 pertanyaan dinyatakan valid dan dijadikan butir pertanyaan pada saat wawancara.

### 13. Hasil Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui kestabilan dan kekonsistenan apabila dilakukan pengukuran kembali dengan subjek yang sama. Pengukuran reliabilitas dilakukan dengan menggunakan *Cronbach's Alpha*. Adapun pengujian dengan menggunakan koefisien *Cronbach's Alpha* harus lebih besar atau sama dengan 0,6 yaitu nilai yang dianggap dapat menguji handal tidaknya kuesioner yang digunakan, sebagaimana diperlihatkan pada tabel 4.2 dibawah ini :

Tabel 4. Rekapitulasi Uji Reliabilitas

| No | Pengaruh Sikap        | Alpha | Jumlah Variabel |
|----|-----------------------|-------|-----------------|
| 1  | Peraturan lalu lintas | 0,179 | 10              |

Sumber : Tyyas Amborowari (2015)

### 14. Hasil Analisis

Analisis ini digunakan untuk menganalisa hasil jawaban kuesioner yang telah diisi oleh responden tentang pengaruh variabel yang telah ditentukan tersebut. Selanjutnya analisa tersebut disusun dalam tabel *frequency* dengan keterangan kategori jawaban responden.

Tabel 5. Hasil analisis Deskriptif

| Variabel                 | Dampak yang mempengaruhi | frequency | Percent (%) |
|--------------------------|--------------------------|-----------|-------------|
| Aspek sikap              | Agak berpengaruh         | 63        | 63,0        |
| Aspek umur               | Berpengaruh              | 68        | 68,0        |
| Aspek jenis kelamin      | Agak berpengaruh         | 67        | 67,0        |
| Aspek tingkat pendidikan | Agak berpengaruh         | 64        | 64,0        |
| Aspek kesengajaan        | Berpengaruh              | 61        | 61,0        |
| Aspek ugal-ugalan        | Berpengaruh              | 71        | 71,0        |
| Aspek disiplin           | Berpengaruh              | 71        | 71,0        |
| Aspek kelalaian          | Berpengaruh              | 71        | 71,0        |
| Aspek keselamatan        | Berpengaruh              | 75        | 75,0        |
| Kelengkapan kendaraan    | Berpengaruh              | 49        | 49,0        |

Sumber : Tyyas Amborowari (2015)

Dari hasil tabel 4.4 diatas dapat dilihat dari jumlah *frequency* tertinggi bahwa aspek keselamatan adalah aspek yang berpengaruh terhadap peraturan lalu lintas dengan *frequency* sejumlah 75 dengan jumlah persentase 75,0 %.

Penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda untuk mengukur secara kuantitas tentang pengaruh variabel aspek sikap, aspek umur, aspek jenis kelamin, aspek tingkat pendidikan, aspek kesengajaan, aspek ugal-ugalan, aspek disiplin, aspek kelalaian, aspek keselamatan, dan kelengkapan kendaraan terhadap peraturan lalu lintas.

Hasil analisis regresi berganda yang dilakukan dengan menggunakan bantuan SPSS versi 26 adalah sebagai berikut :

Tabel 6. Hasil Analisis Regresi Berganda  
Coefficients<sup>a</sup>

| Model |                          | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | t      | Sig. |
|-------|--------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
|       |                          | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      |
| 1     | (Constant)               | 20.372                      | 1.999      |                           | 10.190 | .000 |
|       | Aspek Sikap              | 1.379                       | .227       | .322                      | 6.083  | .000 |
|       | Aspek Umur               | .985                        | .243       | .227                      | 4.053  | .000 |
|       | Aspek Jenis Kelamin      | 1.046                       | .221       | .255                      | 4.740  | .000 |
|       | Aspek Tingkat pendidikan | 1.237                       | .249       | .278                      | 4.976  | .000 |
|       | Aspek Kesengajaan        | 1.029                       | .190       | .301                      | 5.422  | .000 |
|       | Aspek Ugal-ugalan        | 1.063                       | .231       | .267                      | 4.602  | .000 |
|       | Aspek Disiplin           | .556                        | .226       | .138                      | 2.461  | .016 |
|       | Aspek Kelalaian          | 1.253                       | .272       | .329                      | 4.608  | .000 |
|       | Aspek Keselamatan        | .854                        | .337       | .182                      | 2.537  | .013 |
|       | Kelengkapan kendaraan    | .710                        | .175       | .231                      | 4.048  | .000 |

Sumber : Tyyas Amborowari (2015)

Berdasarkan tabel 6. hasil analisis regresi berganda di atas maka diperoleh persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Y = 20.372 + 1.379X_1 + 0.985X_2 + 1.046X_3 + 1.237X_4 + 1.029X_5 + 1.063X_6 + 0.556X_7 + 1.253X_8 + 0.854X_9 + 0.710X_{10}$$

## 15. Pengejuan Hipotesis

### 15.1 Uji Simultan (Uji f)

Uji F dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel independent yaitu variabel aspek sikap, aspek umur, aspek jenis kelamin, aspek tingkat pendidikan, aspek kesengajaan, aspek ugal-ugalan, aspek disiplin, aspek kelalaian, aspek keselamatan, dan kelengkapan kendaraan secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel dependen peraturan lalu lintas.

Dengan :

$$\begin{aligned} \alpha &= 5\% (0,05) \\ F_{tabel} &= F (\alpha; (k-1) (n-2)) \\ &= F (0,05; (10-1) (100-2)) \\ &= F (0,05; (9) (98)) \\ &= 1,98 \end{aligned}$$

Tabel 7. Hasil Uji F  
ANOVA<sup>a</sup>

| Model |            | Sum of Squares | df | Mean Square | F      | Sig.              |
|-------|------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| 1     | Regression | 345.459        | 10 | 34.546      | 28.068 | .000 <sup>b</sup> |
|       | Residual   | 109.541        | 89 | 1.231       |        |                   |
|       | Total      | 455.000        | 99 |             |        |                   |

Sumber : Tyyas Amborowari (2015)

- Dependent Variable: Dependen Variabel (DV) Peraturan lalu lintas
- Predictors: (Constant), Kelengkapan kendaraan, Aspek tingkat pendidikan, Aspek sikap, Aspek ugal-ugalan, Aspek jenis kelamin, Aspek kesengajaan, Aspek umur, Aspek disiplin, Aspek kelalaian, Aspek keselamatan

Berdasarkan hasil uji simultan (uji f) tabel 7 diatas diketahui  $F_{hitung}$  sebesar 28,068 dengan signifikansi 0,00 sedangkan nilai  $F_{tabel}$  pada distribusi dengan tingkar kesalahan 5% adalah sebesar 2,034. Hal ini bearti bahwa  $F_{hitung} > F_{tabel}$  ( $28,06 > 2,034$ ) dengan nilai signifikansi  $0,00 < 0,05$ . Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel  $X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7, X_8, X_9$ , dan  $X_{10}$  terdapat pengaruh simultan yang positif terhadap variabel Y, yang bearti variabel aspek sikap, aspek umur, aspek jenis kelamin, aspek tingkat pendidikan, aspek kesengajaan, aspek ugal-ugalan, aspek disiplin, aspek kelalaian, aspek keselamatan, dan kelengkapan kendaraan memiliki pengaruh simultan yang positif terhadap peraturan lalu lintas.

### 15.2 Uji Parsial (Uji t)

Uji t dilakukan untuk mengetahui pengaruh masing-masing (parsial) variabel independent yaitu variabel aspek sikap, aspek umur, aspek jenis kelamin, aspek tingkat pendidikan, aspek kesengajaan, aspek ugal-ugalan, aspek disiplin, aspek kelalaian, aspek keselamatan, dan kelengkapan kendaraan terhadap peraturan lalu lintas.

Dengan :

$$\begin{aligned} a &= 5\% (0,05) \\ t_{tabel} &= t(a/2; n-k) \\ &= t(0,025; 100-10) \\ &= t(0,025; 90) \end{aligned}$$

Dari tabel 6 diatas dapat dilihat bahwa pada nilai t pengujian masing-masing variabel secara parsial diatas dapat dijelaskan sebagai berikut:

#### a. Aspek Sikap( $X_1$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek sikap ( $X_1$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  6,083 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $6,083 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek sikap ( $X_1$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

#### b. Aspek umur( $X_2$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek umur ( $X_2$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitu}$  4,053 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $4,053 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek umur ( $X_2$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

#### c. Aspek Jenis Kelamin ( $X_3$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek jenis kelamin ( $X_3$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  4,740 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $4,740 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek jenis kelamin ( $X_3$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

#### d. Aspek Tingkat Pendidikan ( $X_4$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek tingkat pendidikan ( $X_4$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  4,976 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $4,976 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa tingkat pendidikan ( $X_4$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

#### e. Aspek Kesengajaan ( $X_5$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek kesengajaan ( $X_5$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  5,422 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $5,422 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek kesengajaan ( $X_5$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

f. Aspek Ugal-ugalan ( $X_6$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek ugal-ugalan ( $X_6$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  4,602 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $4,602 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek ugal-ugalan ( $X_6$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

g. Aspek Disiplin ( $X_7$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek disiplin ( $X_7$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  2,461 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $2,461 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek disiplin ( $X_7$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

h. Aspek Kelalaian ( $X_8$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek sikap ( $X_8$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  4,608 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $4,608 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek kelalaian ( $X_8$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

i. Aspek Keselamatan ( $X_9$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek keselamatan ( $X_9$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  2,537 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $2,537 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek keselamatan ( $X_9$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

j. Kelengkapan Kendaraan ( $X_{10}$ )

Hasil pengujian dengan SPSS untuk variabel aspek sikap ( $X_{10}$ ) terhadap pengendara motor (Y) diperoleh nilai  $t_{hitung}$  4,048 sedangkan  $t_{tabel}$  1,987. Selain itu, nilai signifikansinya adalah sebesar 0,00 lebih kecil dari pada 0,05. Karena nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$  ( $4,048 > 1,987$ ) dan nilai signifikansi lebih kecil dari taraf nilai signifikan 0,05 ( $0,00 < 0,05$ ), maka dapat disimpulkan bahwa aspek kelengkapan kendaraan ( $X_{10}$ ) berpengaruh positif signifikan terhadap peraturan lalu lintas.

## 16. Kesimpulan

1. Hasil uji analisis deskriptif diambil nilai terbesar yang mempengaruhi peraturan lalu lintas adalah dari aspek keselamatan dengan jumlah *frequency* 75 dan nilai persentasinya adalah 75,0%.
2. Hasil uji analisis regresi berganda menunjukkan nilai koefisien regresi untuk variabel independent jika mengalami kenaikan 1% maka pengendara motor akan naik dengan asumsi variabel independen lainnya dianggap konstan. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independent dan variabel dependen.
3. Hasil dari uji hipotesis dinyatakan bahwa pada uji f variabel dependen memiliki pengaruh secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel independen, sedangkan pada uji t variabel independent secara parsial memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen yaitu pada peraturan lalu lintas.
4. Hasil uji dominan nilai beta terbesar dimiliki oleh aspek kelalaian yaitu 0.329 dengan  $t_{hit}$  sebesar 4.608. Jadi dengan demikian variabel dari aspek sikap menjadi variabel yang paling dominan dalam mempengaruhi besarnya peraturan lalu lintas di Kota Banda Aceh.
5. Uji dominan dapat di ketahui variabel aspek kelalaian memiliki nilai koefisien beta terbesar yaitu 0,329. Dengan nilai koefisiensi beta terbesar yaitu 0,329 dapat disimpulkan bahwa aspek kelalaian memiliki pengaruh yang paling dominan terhadap peraturan lalu lintas di wilayah Kota Banda Aceh.

## 17. Saran

Bedasarkan kesimpulan yang telah dilakukan maka adapun saran yang dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Masyarakat hendaknya sadar akan pentingnya keselamatan dan ketertiban dalam hal berlalu lintas. Berkendara sesuai dengan ketentuan tentunya akan menunjang kelancaran lalu lintas khususnya di kota banda aceh.
2. Pengendara sepeda motor dalam mengendarai sepeda motor dilalu lintas dapat pula menerapkan perilaku *safety driving*. *Safety driving* adalah bagian dari budaya keselamatan jalan yang melihat bagaimana tindakan aman seseorang dalam berkendara. Salah satunya dapat terlihat dalam kepatuhan berlalulintas sehingga dapat mengurangi tingkat kecelakaan.
3. Pada peneliti selanjutnya disarankan untuk melakukan ragam dan karakteristik sampel penelitian seperti yang memiliki pengalaman pernah ditilang.

## 18. Daftar Pustaka

- [1] Sugiyono, 2014. *“Pengertian Ukuran Sampel”*, Malang: Polinema Press.
- [2] Sugiyono, 2014, *“Teknik Sampling”*. Vol.1 no.2
- [3] Arikunto Suharsimi, *Pengertian pengukuran reliabilitas*. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 2006.
- [4] Sugiyono, *“Statistik Deskriptif”*, vol.1 no.2, 2015
- [5] Rismawan, E. (2009). *“Statistik Deskriptif”*. Jakarta: Pena Terbit.
- [6] Abbott, L.J., and Parker, S 1995. Audit Committee Characteristic and Auditor Switches. Research in Accounting Regulation. Vol. 15. pp 151-165  
Adi, Rianto, 2021, *“Metodologi Penelitian Teknik”*, Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- [7] Ajzen, I. (2005). *Attitudes, Personality, and Behavior*. 2nd Edition. New York: Open University Press.
- [8] Anggrasena, B. 2020. *“Strategi Penegakan Hukum dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum”*. Yogyakarta
- [9] Arikunto Suharsimi, *Manajemen Penelitian, Edisi Revisi*. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 2006.
- [10] Arliman, Laurensius, 2015, *“Penegakan Hukum dan Kesadaran Masyarakat dalam Berlalu Lintas”*, Yogyakarta: Deepublish.
- [11] Azis, R. & Asrul, 2018, *“Pengantar Sistem dan Perencanaan Lalu lintas Transportasi”*, Yogyakarta: Deepublish.
- [12] Eka, Bambang P. (2012). *“Faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di kuningan”*. Skripsi. Universitas Negeri Semarang
- [13] Hamzah, Andi, 2017, *“Hukum Pidana Indonesia”*, Jakarta: Sinar Grafika.
- [14] Malik, Abdul. 2018. *“Pembinaan Kesadaran Hukum dalam Bidang Lalu Lintas”*. Seminar Nasional Kesadaran Hukum Masyarakat Jalan Raya, Yogyakarta: Fakultas Hukum UII.
- [15] Sarry, Y. P., & Widodo, H. 2018. *“Upaya Polisi Lalu Lintas Dalam Meningkatkan Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengendara Bermotor (Studi Deskriptif Terhadap Program Kanalisasi Lajur Kiri Pada Satlantas”*. Polrestabes Surabaya).
- [16] Tahir, A. 2016. *“Studi penyebab kecenderungan pelanggaran lalu lintas”*. Bandung, Penerbit: literasi
- [17] Wesli.2016. *“Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM)”*. <https://teras.unimal.ac.id/index.php/teras/article/view/6/0>. Diakses Tanggal 22 Juni 2022.