

## **BAB IV**

### **TEMUAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

##### **4.1.1. Gambaran Lokasi Penelitian**

Kota Bandung merupakan Ibu Kota Provinsi Daerah Tingkat 1 Jawa Barat, yang terletak di antara 107° bujur timur dan 6° 55' Lintang Selatan, sehingga memiliki letak yang sangat strategis. Kota Bandung memiliki iklim yang sejuk dan lembab dengan curah hujan rata – rata 204,11 mm dan jumlah hujan rata–rata 18 hari per bulan (Krimayanti et al., 2019). Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), pada tahun 2018 Kota Bandung memiliki luas wilayah 16,7 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk 2.503.708 orang dengan pertumbuhan rata-rata 0,47% serta tingkat kepadatan penduduk mencapai 14.932 jiwa/km<sup>2</sup>. Kota Bandung memiliki tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi. Data Dinas Perhubungan Perhubungan (DISHUB) pada tahun 2021 menunjukkan bahwa kendaraan pribadi beroda dua di Kota Bandung berjumlah 1.116.779 unit.

Data dari Dinas Perhubungan (DISHUB) Jawa Barat menunjukkan bahwa kemacetan terjadi disebabkan oleh banyaknya jumlah para pekerja dan anak sekolah yang pergi pada pukul 06.30 - 08.30 WIB serta jam pulang pada pukul 15.00 - 20.30 WIB (Lazuardi, 2020). Penelitian ini dilakukan di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung yang merupakan salah satu titik rawan kemacetan di Kota Bandung dengan aktivitas penggunaan jalan cukup tinggi dan didominasi kegiatan industri, penggunaan lahan bermukim, serta perdagangan dan jasa. Adapun kriteria responden dalam penelitian ini, di antaranya: 1) pengendara motor, 2) usia 17-35 tahun, 3) pengguna jalan aktif dengan frekuensi sering melewati Jalan Raya Kopo.

#### 4.1.2. Karakteristik Data Responden

Peneliti menyusun instrumen penelitian berupa kuesioner dengan menggunakan media *Google Form* yang disebarikan secara daring. Pada lembar identitas diri, peneliti mengidentifikasi karakteristik setiap responden agar sesuai dengan tujuan penelitian yaitu mengetahui pengaruh kemacetan terhadap *aggressive driving* pengendara motor dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator. Adapun kriteria responden pada penelitian ini, di antaranya: 1) pengendara motor berusia 17-35 tahun, 2) memiliki pengalaman berkendara > 6 bulan, 3) pengguna jalan aktif dengan frekuensi sering melewati Jalan Raya Kopo, Kota Bandung. Berikut data yang diperoleh berdasarkan jawaban responden:

**Tabel 4 1. Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Laki-laki	40	40%
Perempuan	60	60%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Berdasarkan tabel 4.1, penelitian ini diisi oleh 100 orang responden. Responden berjenis kelamin laki-laki berjumlah 40 orang dengan persentase 40%. Sedangkan responden berjenis kelamin perempuan berjumlah 60 orang dengan persentase 60%. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden berjenis kelamin perempuan.

**Tabel 4 2. Rentang Usia Responden**

Usia	Frekuensi	Persentase (%)
17 tahun	1	1%
18 tahun	3	3%
19 tahun	7	7%
20 tahun	8	8%
21 tahun	16	16%
22 tahun	36	36%
23 tahun	8	8%
24 tahun	4	4%
25 tahun	2	2%

26 tahun	3	3%
27 tahun	3	3%
31 tahun	2	2%
32 tahun	2	2%
33 tahun	1	1%
35 tahun	4	4%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Penelitian ini memiliki kriteria responden dengan rentang usia 17-35 tahun. Berdasarkan tabel 4.2, responden dengan frekuensi terbanyak yaitu berusia 22 tahun berjumlah 36 orang dengan persentase 36%, 21 tahun berjumlah 16 orang dengan persentase 16%, 20 tahun berjumlah 8 orang dengan persentase 8%, 23 tahun berjumlah 8 orang dengan persentase 8%, 19 tahun berjumlah 7 orang dengan persentase 7%, 24 tahun berjumlah 4 orang dengan persentase 4%, 35 tahun berjumlah 4 orang dengan persentase 4%, 18 tahun berjumlah 3 orang dengan persentase 3%, 26 tahun berjumlah 3 orang dengan persentase 3%, 27 tahun berjumlah 3 orang dengan persentase 3%, 25 tahun berjumlah 2 orang dengan persentase 2%, 31 tahun berjumlah 2 orang dengan persentase 2%, 32 tahun berjumlah 2 orang dengan persentase 2%, 17 tahun berjumlah 1 orang dengan persentase 1%, dan 33 tahun berjumlah 1 orang dengan persentase 1%. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden berusia 22 tahun.

**Tabel 4.3. Frekuensi Pengalaman Berkendara Motor**

<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase (%)</b>
6 bulan - 6 tahun	57	57%
7 - 12 tahun	30	30%
13 - 18 tahun	13	13%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Penelitian ini memiliki kriteria responden dengan pengalaman berkendara motor selama 6 bulan-18 tahun. Berdasarkan tabel 4.3, responden dengan pengalaman berkendara motor selama 6 bulan-6 tahun berjumlah 57 orang dengan persentase 57%. Sedangkan

responden dengan pengalaman berkendara motor selama 7-12 tahun berjumlah 30 orang dengan persentase 30%. Selain itu, responden dengan pengalaman berkendara motor selama 13-18 tahun berjumlah 13 orang dengan persentase 13%. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden dengan pengalaman berkendara motor selama 6 bulan-6 tahun.

**Tabel 4.4. Frekuensi Berkendara Motor di Kota Bandung**

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
setiap hari	68	68%
1-3 kali per minggu	32	32%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Berdasarkan data pada tabel 4.4, responden yang berkendara motor di Kota Bandung dengan frekuensi sering pada setiap harinya berjumlah 68 orang dengan persentase 68%. Sedangkan responden yang berkendara motor di Kota Bandung dengan frekuensi setiap 1-3 kali per minggu berjumlah 32 orang dengan persentase 32%. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden dengan frekuensi berkendara motor di Kota Bandung setiap hari.

**Tabel 4.5. Frekuensi Berkendara Motor di Jalan Raya Kopo**

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
setiap hari	32	32%
1-3 kali per minggu	58	58%
1-3 kali per bulan	10	10%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Berdasarkan data pada tabel 4.5, responden yang berkendara motor di Jalan Raya Kopo dengan frekuensi sering pada setiap harinya berjumlah 32 orang dengan persentase 32%. Sedangkan responden yang berkendara motor di Jalan Raya Kopo dengan setiap 1-3 kali per minggu berjumlah 58 orang dengan persentase 58% dan setiap 1-3 kali per bulan berjumlah 10 orang dengan persentase 10%. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden dengan

frekuensi berkendara motor di Jalan Raya Kopo setiap 1-3 kali per minggu.

**Tabel 4.6. Frekuensi Waktu (Hari) Melewati Jalan Raya Kopo**

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Hari Kerja	30	30%
Hari Libur	24	24%
Hari Kerja dan Hari Libur	46	46%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Berdasarkan tabel 4.6, frekuensi hari saat melewati Jalan Raya Kopo terbagi menjadi hari kerja dan hari libur. Responden yang berkendara motor di Jalan Raya Kopo pada hari kerja berjumlah 30 orang dengan persentase 30%. Sedangkan responden yang berkendara motor di Jalan Raya Kopo pada hari libur berjumlah 24 orang dengan persentase 24%. Selain itu, responden dengan frekuensi melewati Jalan Raya Kopo pada hari kerja dan hari libur sekaligus berjumlah 46 orang dengan persentase 46%. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden dengan frekuensi berkendara motor di Jalan Raya Kopo setiap hari kerja dan hari libur (setiap hari).

**Tabel 4 7. Frekuensi Waktu (Jam) Melewati Jalan Raya Kopo**

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Pagi	10	10%
Siang	8	8%
Sore	8	8%
Malam	4	4%
Pagi, Siang	3	3%
Pagi, Sore	10	10%
Pagi, Malam	4	4%
Siang, Sore	5	5%
Siang, Malam	4	4%
Sore, Malam	7	7%
Pagi, Siang, Sore	8	8%
Pagi, Sore, Malam	6	6%
Pagi, Siang, Malam	2	2%
Siang, Sore, Malam	3	3%
Pagi, Siang, Sore, Malam	18	18%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Berdasarkan data pada tabel 4.7, frekuensi waktu (jam) saat melewati Jalan Raya Kopo terbagi menjadi pagi, siang, sore dan malam hari. Peneliti mencoba mengurutkan frekuensi waktu (jam) responden pada saat melewati Jalan Raya Kopo dari persentase terbanyak yaitu responden dengan frekuensi berkendara setiap pagi, siang, sore, dan malam hari berjumlah 18 orang dengan persentase 18%; pada pagi dan sore hari berjumlah 10 orang dengan persentase 10%; serta pada pagi hari saja berjumlah 10 orang dengan persentase 10%. Sedangkan responden lainnya yang berkendara pada siang hari berjumlah 8 orang dengan persentase 8%; sore hari berjumlah 8 orang dengan persentase 8%; pada pagi, siang, dan sore hari berjumlah 8 orang dengan persentase 8%; sore dan malam hari berjumlah 7 orang dengan persentase 7%; pada pagi, siang, dan malam hari berjumlah 6 orang dengan persentase 6%; siang dan sore hari berjumlah 5 orang dengan persentase 5%; malam hari berjumlah 4 orang dengan persentase 4%; pagi dan malam hari berjumlah 4 orang dengan persentase 4%; siang dan malam hari berjumlah 4 orang dengan persentase 4%; pada pagi dan siang hari berjumlah 3 orang dengan persentase 3%; pada siang, sore, dan malam berjumlah 3 orang dengan persentase 3%; pada pagi, siang, dan malam hari berjumlah 2 orang dengan persentase 2%. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden dengan frekuensi sering melewati Jalan Raya Kopo pada setiap waktunya yaitu pagi, siang, sore, dan malam hari.

**Tabel 4 8. Frekuensi Menghadapi Kemacetan di Jalan Raya Kopo**

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	60	60%
Kadang-kadang	40	40%
Tidak Pernah	0	0%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Berdasarkan data pada tabel 4.8, responden dengan frekuensi sering menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo berjumlah 60 orang

dengan persentase 60%. Sedangkan responden dengan frekuensi kadang-kadang menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo berjumlah 40 orang dengan persentase 40%, dan tidak terdapat responden yang menyatakan tidak pernah menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo. Hal tersebut menunjukkan bahwa penelitian ini didominasi oleh responden dengan frekuensi sering menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo.

## 4.2. Temuan Penelitian

Kuesioner terdiri atas 3 lembar skala pengukuran dari setiap variabel yaitu pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo (X), perilaku *aggressive driving* (Y), dan persepsi risiko kecelakaan lalu lintas (Z).

### 4.2.1. Hasil Temuan Per Variabel

#### 4.2.1.1. Kemacetan di Jalan Raya Kopo

Pada lembar pertama skala pengukuran, peneliti menyusun variabel kemacetan (X) dengan indikator pernyataan yang diadaptasi dari teori faktor pengaruh kemacetan dari (Cambridge Systematic, Texas Transportation Institute, 2006) dengan 9 butir pernyataan. Pilihan jawaban terdiri atas 3 alternatif jawaban yaitu sering, kadang-kadang, dan tidak pernah. Berikut data yang diperoleh berdasarkan jawaban responden:

**Tabel 4.9. Kemacetan Karena Jumlah Kendaraan Yang Melebihi Lebar Jalan**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	62	62%
Kadang-kadang	37	37%
Tidak Pernah	1	1%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-1 disusun untuk mengukur dimensi kapasitas jalan (*physical bottleneck*). Adapun indikator yang diukur yaitu

kemacetan terjadi karena jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan. Berdasarkan data pada tabel 4.9, sebanyak 62 orang dengan persentase 62% menyatakan sering mengalami kemacetan karena jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan, 37 orang dengan persentase 37% menyatakan kadang-kadang, dan 1 orang lainnya dengan persentase 1% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** mengalami kemacetan karena jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan.

**Tabel 4.10. Kemacetan Karena Tata Letak Jalan Yang Kurang Memadai**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	42	42%
Kadang-kadang	46	46%
Tidak Pernah	12	12%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-2 disusun untuk mengukur dimensi kapasitas jalan (*physical bottleneck*). Adapun indikator yang diukur yaitu kemacetan terjadi karena tata letak jalan yang kurang memadai. Berdasarkan data pada tabel 4.10, sebanyak 42 orang dengan persentase 42% menyatakan sering mengalami kemacetan tata letak jalan yang kurang memadai, 46 orang dengan persentase 46% menyatakan kadang-kadang, dan 12 orang lainnya dengan persentase 12% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** mengalami kemacetan karena tata letak jalan yang kurang memadai.

**Tabel 4.11. Kemacetan Karena Penutupan Jalan Atau Pengalihan Jalur**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	15	15%
Kadang-kadang	41	41%
Tidak Pernah	44	44%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)



Pernyataan ke-3 disusun untuk mengukur dimensi kecelakaan lalu lintas (*traffic incident*). Adapun indikator yang diukur yaitu kecelakaan menyebabkan kemacetan karena penutupan jalan atau pengalihan jalur. Berdasarkan data pada tabel 4.11, sebanyak 15 orang dengan persentase 15% menyatakan sering mengalami kemacetan karena penutupan jalan atau pengalihan jalur akibat kecelakaan lalu lintas, 41 orang dengan persentase 41% menyatakan kadang-kadang, dan 44 orang lainnya dengan persentase 44% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** mengalami kemacetan karena penutupan jalan atau pengalihan jalur akibat kecelakaan lalu lintas.

**Tabel 4.12. Kemacetan Karena Kecelakaan Lalu Lintas  
Menghambat Arus Jalan**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	15	15%
Kadang-kadang	41	41%
Tidak Pernah	44	44%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-4 disusun untuk mengukur dimensi kecelakaan lalu lintas (*traffic incident*). Adapun indikator yang diukur yaitu kecelakaan lalu lintas menghambat arus jalan karena banyak pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kejadian tersebut. Berdasarkan data pada tabel 4.12, sebanyak 15 orang dengan persentase 15% menyatakan sering mengalami kemacetan karena banyak pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kecelakaan lalu lintas, 41 orang dengan persentase 41% menyatakan kadang-kadang, dan 44 orang lainnya dengan persentase 44% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** mengalami kemacetan karena banyak pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kecelakaan lalu lintas.

**Tabel 4.13. Kemacetan Karena Konstruksi Pada Jalan**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	32	32%
Kadang-kadang	52	52%
Tidak Pernah	16	16%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-5 disusun untuk mengukur dimensi area pekerjaan (*work zone*). Adapun indikator yang diukur yaitu aktivitas konstruksi pada jalan menyebabkan penurunan lebar jalan sehingga terjadi kemacetan. Berdasarkan data pada tabel 4.13, sebanyak 32 orang dengan persentase 32% menyatakan sering mengalami kemacetan karena penurunan lebar jalan akibat aktivitas konstruksi, 52 orang dengan persentase 52% menyatakan kadang-kadang, dan 16 orang lainnya dengan persentase 16% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** mengalami kemacetan karena penurunan lebar jalan akibat aktivitas konstruksi.

**Tabel 4.14. Kemacetan Karena Lampu Pengatur Lalu Lintas Memiliki Durasi Yang Terlalu Singkat Pada Arus Jalan Yang Tinggi**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	49	49%
Kadang-kadang	36	36%
Tidak Pernah	15	15%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-6 disusun untuk mengukur alat ukur lalu lintas (*traffic control devices*). Adapun indikator yang diukur yaitu kemacetan karena lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi. Berdasarkan data pada tabel 4.14, sebanyak 49 orang dengan persentase 49% menyatakan sering mengalaminya, 36 orang dengan persentase 36% menyatakan kadang-kadang, dan 15 orang lainnya dengan persentase 15% tidak pernah

mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** mengalami kemacetan karena lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi.

**Tabel 4.15. Kemacetan Karena Penyelenggaraan Acara Khusus Tidak Dibarengi Dengan Area Parkir Yang Memadai**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	16	16%
Kadang-kadang	46	46%
Tidak Pernah	38	38%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-7 disusun untuk mengukur acara khusus (*special event*). Adapun indikator yang diukur yaitu penyelenggaraan acara khusus tidak dibarengi dengan area parkir yang memadai sehingga memakan ruas jalan. Berdasarkan data pada tabel 4.15, sebanyak 16 orang dengan persentase 16 % menyatakan sering mengalami kemacetan karena penyelenggaraan acara khusus tidak dibarengi dengan area parkir yang memadai sehingga memakan ruas jalan, 46 orang dengan persentase 46% menyatakan kadang-kadang dan 38 orang lainnya dengan persentase 38% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** mengalami kemacetan karena penyelenggaraan acara khusus tidak dibarengi dengan area parkir yang memadai sehingga memakan ruas jalan.

**Tabel 4.16. Kemacetan Karena Acara Khusus Diselenggarakan Pada Waktu Sibuk Jalan**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	18	18%
Kadang-kadang	45	45%
Tidak Pernah	37	37%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-8 disusun untuk mengukur acara khusus (*special event*). Adapun indikator yang diukur yaitu penyelenggaraan acara khusus diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas. Berdasarkan data pada tabel 4.16, sebanyak 18 orang dengan persentase 18% menyatakan sering mengalami kemacetan karena penyelenggaraan acara khusus diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas, 45 orang dengan persentase 45% menyatakan kadang-kadang, dan 37 orang lainnya dengan persentase 37% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** mengalami kemacetan karena penyelenggaraan acara khusus diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas.

**Tabel 4 17. Kemacetan Terjadi Saat Arus Kendaraan Meningkat**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	82	82%
Kadang-kadang	18	18%
Tidak Pernah	0	0%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-9 disusun untuk mengukur fluktuasi arus normal (*fluctuations in normal traffic*). Adapun indikator yang diukur yaitu kemacetan terjadi saat arus kendaraan meningkat pada jam masuk dan pulang sekolah. Berdasarkan data pada tabel 4.17, sebanyak 82 orang dengan persentase 82% menyatakan sering mengalaminya, 18 orang dengan persentase 18% menyatakan kadang-kadang, dan tidak ada responden yang tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** mengalami kemacetan saat arus kendaraan meningkat pada jam masuk dan pulang sekolah.

#### 4.2.1.2. *Aggressive Driving* Pengendara Motor

Pada lembar kedua skala pengukuran, peneliti menyusun variabel *aggressive driving* (Y) dengan indikator pernyataan yang dimodifikasi dari *Aggressive Driving Behaviour Scale (ADBS)* yang dikaitkan dengan teori faktor pengaruh perilaku anomi dari Sidang *Swiss Institute of Development (SID)* dengan 11 butir pernyataan. Pilihan jawaban terdiri atas 3 alternatif jawaban yaitu sering, kadang-kadang, dan tidak pernah. Berikut data yang diperoleh berdasarkan jawaban responden:

**Tabel 4.18. *Aggressive Driving* Dengan Membunyikan Klakson Untuk Memperingati Pengendara Lain**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	24	24%
Kadang-kadang	45	45%
Tidak Pernah	31	31%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-1 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan membunyikan klakson ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak tepat. Berdasarkan data pada tabel 4.18, sebanyak 24 orang dengan persentase 24% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan membunyikan klakson untuk memperingati pengendara lain, 45 orang dengan persentase 45% menyatakan kadang-kadang, dan 31 orang lainnya dengan persentase 31% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** berperilaku *aggressive driving* dengan membunyikan klakson untuk memperingati pengendara lain.

**Tabel 4.19. Aggressive Driving Dengan Mengumpat Saat Berkendara**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	17	17%
Kadang-kadang	42	42%
Tidak Pernah	41	41%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-2 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan memberikan peringatan ketika pengendara lain melakukan hal yang tidak disukai. Berdasarkan data pada tabel 4.19, sebanyak 17 orang dengan persentase 17% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan mengumpat saat berkendara, 42 orang dengan persentase 42% menyatakan kadang-kadang, dan 17 orang lainnya dengan persentase 17% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** berperilaku *aggressive driving* dengan mengumpat saat berkendara.

**Tabel 4.20. Aggressive Driving Dengan Melakukan Gerakan Peringatan Ketika Pengendara Lain Melakukan Hal Yang Tidak Disukai**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	14	14%
Kadang-kadang	37	37%
Tidak Pernah	49	49%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-3 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan melakukan gerakan peringatan kepada pengendara lain ketika melakukan hal yang tidak disukai. Berdasarkan data pada tabel 4.20, sebanyak 14 orang dengan persentase 14% menyatakan sering

berperilaku *aggressive driving* dengan membuat gerakan peringatan kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak disukai, 37 orang dengan persentase 37% menyatakan kadang-kadang, dan 49 orang lainnya dengan persentase 49% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** berperilaku *aggressive driving* dengan membuat gerakan peringatan kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak disukai.

**Tabel 4.21. Aggressive Driving Dengan Mengerem Secara Sengaja**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	6	6%
Kadang-kadang	30	30%
Tidak Pernah	64	64%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-4 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan mengerem secara sengaja ketika kendaraan di belakang terlalu dekat. Berdasarkan data pada tabel 4.21, sebanyak 6 orang dengan persentase 6% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan mengerem secara tiba-tiba saat lampu lalu lintas berubah dari hijau menjadi kuning tanpa melihat kaca spion, 30 orang dengan persentase 30% menyatakan kadang-kadang, dan 64 orang lainnya dengan persentase 64% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** berperilaku *aggressive driving* dengan mengerem secara tiba-tiba saat lampu lalu lintas berubah dari hijau menjadi kuning tanpa melihat kaca spion.

**Tabel 4.22. Aggressive Driving Dengan Berusaha Menyalip Kendaraan Lain Walaupun Tidak Diberikan Celah**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	15	15%
Kadang-kadang	37	37%
Tidak Pernah	48	48%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-5 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan menyalip ke barisan lalu lintas walaupun pengendara lain mencoba menutup celah antar kendaraan. Berdasarkan data pada tabel 4.22, sebanyak 15 orang dengan persentase 15% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan berusaha menyalip kendaraan lain walaupun tidak diberikan celah, 37 orang dengan persentase 37% menyatakan kadang-kadang, dan 48 orang lainnya dengan persentase 48% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** berperilaku *aggressive driving* dengan berusaha menyalip kendaraan lain walaupun tidak diberikan celah.

**Tabel 4.23. Aggressive Driving Dengan Menutup Celah Saat Pengendara Lain Berusaha Untuk Menyalip**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	8	8%
Kadang-kadang	35	35%
Tidak Pernah	57	57%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-6 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan mempercepat laju kendaraan saat pengendara lain mencoba



untuk menyalip. Berdasarkan data pada tabel 4.23, sebanyak 8 orang dengan persentase 8% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan sengaja menutup celah saat pengendara lain berusaha untuk menyalip, 35 orang dengan persentase 35% menyatakan kadang-kadang, dan 57 orang lainnya dengan persentase 57% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** berperilaku *aggressive driving* dengan menutup celah saat pengendara lain berusaha untuk menyalip.

**Tabel 4.24. *Aggressive Driving* Dengan Berbelok Secara Tiba-Tiba Tanpa Memberikan Isyarat Kepada Pengendara Lain**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	0	0%
Kadang-kadang	20	20%
Tidak Pernah	80	80%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-7 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan mempercepat laju kendaraan saat pengendara lain mencoba untuk menyalip. Berdasarkan data pada tabel 4.24, tidak ada responden yang menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan berbelok secara tiba-tiba tanpa memberikan isyarat kepada pengendara lain, sementara 20 orang dengan persentase 20% menyatakan kadang-kadang, dan 80 orang lainnya dengan persentase 80% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** berperilaku *aggressive driving* dengan berbelok secara tiba-tiba tanpa memberikan isyarat kepada pengendara lain.

**Tabel 4.25. Aggressive Driving Dengan Mendekatkan Jarak Berkendara Dengan Pengendara Lain Secara Berjajar Sambil Berbincang Pada Posisi Lajur Tengah Atau Pun Kanan Lalu Lintas**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	0	0%
Kadang-kadang	28	28%
Tidak Pernah	72	72%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-8 disusun untuk mengukur dimensi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan pola hubungan sosial yang terganggu. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan atau pindah. Berdasarkan data pada tabel 4.25, tidak ada responden yang menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan mendekatkan jarak berkendara dengan pengendara lain secara berjajar sambil berbincang pada posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas, sementara 28 orang dengan persentase 28% menyatakan kadang-kadang, dan 72 orang lainnya dengan persentase 72% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** berperilaku *aggressive driving* dengan mendekatkan jarak berkendara dengan pengendara lain secara berjajar sambil berbincang pada posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas.

**Tabel 4.26. Aggressive Driving Dengan Menyalip Kendaraan Di Depan Dengan Jarak Yang Sangat Dekat**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	6	6%
Kadang-kadang	32	32%
Tidak Pernah	62	62%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-9 disusun untuk mengukur dimensi mengebut (*speeding*), tingkat penerimaan & kesejahteraan pengendara terhadap pembangunan infrastruktur transportasi. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan menyalip kendaraan di depan dengan jarak yang sangat dekat. Berdasarkan data pada tabel 4.26, sebanyak 6 orang dengan persentase 6% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan melaju cepat untuk menyalip kendaraan yang akan berbelok, 32 orang dengan persentase 32% menyatakan kadang-kadang, dan 62 orang lainnya dengan persentase 62% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **tidak pernah** berperilaku *aggressive driving* dengan melaju cepat untuk menyalip kendaraan yang akan berbelok.

**Tabel 4.27. Aggressive Driving Dengan Berkendara 20km/Jam Di Atas Batas Aman Kecepatan (>80km/Jam)**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	14	14%
Kadang-kadang	44	44%
Tidak Pernah	42	42%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-10 disusun untuk mengukur dimensi mengebut (*speeding*), tingkat penerimaan & kesejahteraan pengendara terhadap pembangunan infrastruktur transportasi. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan berkendara 20 km/jam di atas batas aman kecepatan (>80 km/jam). Berdasarkan data pada tabel 4.27, sebanyak 14 orang dengan persentase 14% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan berkendara di atas batas aman kecepatan (>80 km/jam), 44 orang dengan persentase 44% menyatakan kadang-kadang, dan 42 orang lainnya dengan persentase 42% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan

bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** berperilaku *aggressive driving* dengan berkendara di atas batas aman kecepatan ( $>80$  km/jam).

**Tabel 4.28. *Aggressive Driving* Dengan Mempercepat Laju Kendaraan, Membunyikan Klakson Berkali-Kali Saat Lampu Lalu Lintas Berubah Dari Kuning Menjadi Merah**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	35	35%
Kadang-kadang	50	50%
Tidak Pernah	15	15%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-11 disusun untuk mengukur dimensi mengebut (*speeding*), tingkat penerimaan dan kesejahteraan pengemudi terhadap pembangunan infrastruktur transportasi. Adapun indikator yang diukur yaitu berperilaku *aggressive driving* dengan mempercepat laju kendaraan dan membunyikan klakson berkali-kali saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah. Berdasarkan data pada tabel 4.28, sebanyak 35 orang dengan persentase 35% menyatakan sering berperilaku *aggressive driving* dengan mempercepat laju kendaraan saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah, 50 orang dengan persentase 50% menyatakan kadang-kadang, dan 15 orang lainnya dengan persentase 15% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** berperilaku *aggressive driving* dengan mempercepat laju kendaraan saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah.

#### 4.2.1.3. Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Pada lembar pertama skala pengukuran, peneliti menyusun variabel persepsi risiko kecelakaan lalu lintas (Z) dengan indikator pernyataan yang diadaptasi dari teori faktor pengaruh persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dari Roeik dan Slovic (2003) dengan 10 butir

pernyataan. Pilihan jawaban terdiri atas 3 alternatif jawaban yaitu sering, kadang-kadang, dan tidak pernah. Berikut data yang diperoleh berdasarkan jawaban responden:

**Tabel 4.29. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Trauma Akan Kecelakaan Lalu Lintas**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	11	11%
Kadang-kadang	45	45%
Tidak Pernah	44	44%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-1 disusun untuk mengukur dimensi ketakutan. Adapun indikator yang diukur yaitu ketakutan akan akibat yang ditimbulkan. Berdasarkan data pada tabel 4.29, sebanyak 11 orang dengan persentase 11% menyatakan sering mengalami trauma akan kecelakaan lalu lintas, 45 orang dengan persentase 45% menyatakan kadang-kadang, dan 44 orang lainnya dengan persentase 44% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** mengalami trauma akan kecelakaan lalu lintas.

**Tabel 4.30. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Penggunaan Peralatan Lengkap Saat Berkendara Seperti Helm, Jaket, Dan Lain-Lain**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	89	89%
Kadang-kadang	9	9%
Tidak Pernah	2	2%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-2 disusun untuk mengukur dimensi kontrol. Adapun indikator yang diukur yaitu kepercayaan terhadap kemampuan terhindar dari kecelakaan. Berdasarkan data pada tabel 4.30, 89 orang dengan persentase 89% menyatakan sering menggunakan peralatan lengkap saat berkendara seperti helm, jaket, dan lain-lain, 9 orang

dengan persentase 9% menyatakan kadang-kadang, dan 2 orang lainnya (2%) tidak pernah menggunakan. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** menggunakan peralatan lengkap saat berkendara seperti helm, jaket, dan lain-lain.

**Tabel 4.31. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Kontrol Untuk Dapat Menghindari Kecelakaan Lalu Lintas**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	47	47%
Kadang-kadang	50	50%
Tidak Pernah	3	3%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-3 disusun untuk mengukur dimensi kontrol. Adapun indikator yang diukur yaitu kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi. Berdasarkan data pada tabel 4.31, sebanyak 47 orang dengan persentase 47% menyatakan sering memiliki kontrol untuk dapat menghindari kecelakaan lalu lintas, 50 orang dengan persentase 50% menyatakan kadang-kadang, dan 3 orang lainnya dengan persentase 3% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **kadang-kadang** memiliki kontrol untuk dapat menghindari kecelakaan.

**Tabel 4.32. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Rasa Lebih Berhati-Hati Saat Melewati Jalan Yang Belum Pernah Dilalui**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	72	72%
Kadang-kadang	24	24%
Tidak Pernah	4	4%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-4 disusun untuk mengukur dimensi kontrol. Adapun indikator yang diukur yaitu situasi pernah atau belum pernah dialami. Berdasarkan data pada tabel 4.32, sebanyak 72 orang dengan persentase 72% menyatakan sering merasa lebih berhati-hati saat

melewati jalan yang belum pernah dilalui, 24 orang dengan persentase 24% menyatakan kadang-kadang, dan 4 orang lainnya dengan persentase 4% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** merasa lebih berhati-hati saat melewati jalan yang belum pernah dilalui.

**Tabel 4.33. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Pengendara Yang Tidak Terkontrol Memiliki Risiko Kecelakaan Yang Lebih Tinggi**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	81	81%
Kadang-kadang	18	18%
Tidak Pernah	1	1%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-5 disusun untuk mengukur dimensi asal risiko. Adapun indikator yang diukur yaitu sumber risiko. Berdasarkan data pada tabel 4.33, sebanyak 81 orang dengan persentase 81% menyatakan sering memiliki persepsi jika pengendara yang tidak terkontrol memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi, 18 orang dengan persentase 18% menyatakan kadang-kadang, dan 1 orang lainnya dengan persentase 1% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** memiliki persepsi pengendara yang tidak terkontrol memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi.

**Tabel 4.34. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Kebiasaan Berkendara Dengan Menggunakan Telepon Seluler**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	60	60%
Kadang-kadang	32	32%
Tidak Pernah	8	8%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-6 disusun untuk mengukur dimensi kewaspadaan. Adapun indikator yang diukur yaitu waspada terhadap

kemungkinan mengalami risiko. Berdasarkan data pada tabel 4.34, sebanyak 60 orang dengan persentase 60% menyatakan sering berkendara dengan menggunakan telepon seluler, 32 orang dengan persentase 32% menyatakan kadang-kadang, dan 8 orang lainnya (8%) tidak pernah melakukannya. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** berkendara menggunakan telepon seluler.

**Tabel 4.35. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Kebiasaan Berkendara Dengan Berlawanan Arah Agar Cepat Sampai Tujuan**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	52	52%
Kadang-kadang	45	45%
Tidak Pernah	3	3%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-7 disusun untuk mengukur dimensi pilihan. Adapun indikator yang diukur yaitu peluang keuntungan. Berdasarkan data pada tabel 4.35, sebanyak 52 orang dengan persentase 52% menyatakan sering melewati jalan yang berlawanan arah agar cepat sampai tujuan, 45 orang dengan persentase 45% menyatakan kadang-kadang, dan 3 orang lainnya dengan persentase 3% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** melewati jalan yang berlawanan arah agar cepat sampai tujuan.

**Tabel 4.36. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Berkendara Dalam Kondisi Tubuh Yang Sehat**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	72	72%
Kadang-kadang	25	25%
Tidak Pernah	3	3%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-8 disusun untuk mengukur dimensi kewaspadaan. Adapun indikator yang diukur yaitu waspada terhadap



kemungkinan mengalami risiko. Berdasarkan data pada tabel 4.36, sebanyak 72 orang dengan persentase 72% menyatakan sering berkendara dalam kondisi tubuh yang sehat, 25 orang dengan persentase 25% menyatakan kadang-kadang, dan 3 orang lainnya (3%) menyatakan tidak pernah. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** berkendara dalam kondisi tubuh sehat.

**Tabel 4.37. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Kebiasaan Berhati-Hati Saat Melalui Lokasi Rawan Kecelakaan**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	73	73%
Kadang-kadang	26	26%
Tidak Pernah	1	1%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-9 disusun untuk mengukur dimensi kewaspadaan. Adapun indikator yang diukur yaitu waspada terhadap kemungkinan mengalami risiko. Berdasarkan data pada tabel 4.37, sebanyak 73 orang dengan persentase 73% menyatakan sering lebih berhati-hati saat melalui lokasi rawan kecelakaan, 26 orang dengan persentase 26% menyatakan kadang-kadang, dan 1 orang lainnya dengan persentase 1% tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** lebih berhati-hati saat melalui lokasi rawan kecelakaan.

**Tabel 4.38. Persepsi Risiko Kecelakaan Mengenai Kebiasaan Berhati-Hati Saat Berkendara Bersama Anak-Anak**

Pilihan Jawaban	Frekuensi	Persentase (%)
Sering	87	87%
Kadang-kadang	13	13%
Tidak Pernah	0	0%
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100%</b>

(Sumber: data diolah peneliti, 2023)

Pernyataan ke-10 disusun untuk mengukur dimensi kewaspadaan. Adapun indikator yang diukur yaitu melibatkan anak-

anak. Berdasarkan data pada tabel 4.38, sebanyak 87 orang dengan persentase 87% menyatakan sering berhati-hati saat berkendara bersama anak-anak, 13 orang dengan persentase 13% menyatakan kadang-kadang, dan tidak ada responden yang tidak pernah mengalami kondisi tersebut. Data yang diperoleh menunjukkan bahwa mayoritas responden **sering** berhati-hati saat berkendara bersama anak-anak.

#### 4.2.2. Uji Asumsi Klasik

Pengujian ini dilakukan sebagai pemenuhan syarat dari analisis regresi, di antaranya: data memiliki nilai distribusi normal, tidak mengalami gejala multikolinearitas maupun heteroskedastisitas, dan autokorelasi (Ghozali & Ratmono, 2017). Namun, penelitian ini hanya difokuskan pada uji normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas. Pengujian untuk autokorelasi tidak dilakukan karena data penelitian berupa *cross-section* yang dilakukan secara bersamaan dalam satu waktu bukan data *time series* yang berdasarkan runtutan waktu dan sangat bergantung kepada hasil observasi pada penelitian terdahulu (Basuki & Prawoto, 2017). Selain itu, sebelum dilakukannya uji asumsi klasik, data di-*transform* terlebih dahulu dari bentuk ordinal ke interval untuk memenuhi persyaratan pengujian (Lubis, 2021).

##### 4.2.2.1. Uji Normalitas

Pengujian dilakukan dengan statistik parametrik *Kolmogorov Smirnov* berdasarkan nilai residual. Adapun dasar pengambilan keputusan berdasarkan hipotesis:

1.  $H_0$ : Nilai sig. < 0,05, data memiliki nilai distribusi tidak normal.
2.  $H_a$ : Nilai sig. > 0,05, data memiliki nilai distribusi normal.

**Tabel 4.39. Uji Normalitas Residual****1-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

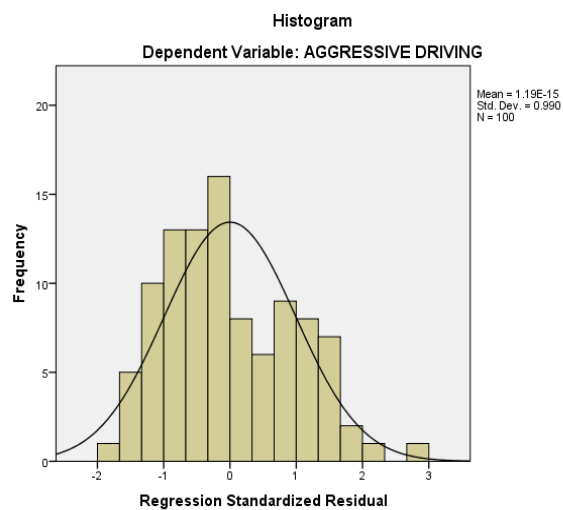
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.23397998
Most Extreme Differences	Absolute	.092
	Positive	.092
	Negative	-.067
Test Statistic		.092
<b>Asymp. Sig. (2-tailed)</b>		<b>.036<sup>c</sup></b>

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

**Gambar 4. 1. Histogram Uji Normalitas Residual**

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Pada pengujian awal, residual menunjukkan nilai sig. sebesar 0,036 ( $< 0,05$ ) sehingga data dinyatakan tidak berdistribusi normal. Setelah dilakukan pengecekan uji normalitas pada setiap variabel, peneliti menemukan sumber masalah data yang tidak berdistribusi normal pada salah satu variabel yaitu persepsi risiko kecelakaan (Z).

Berikut rincian data per variabel:

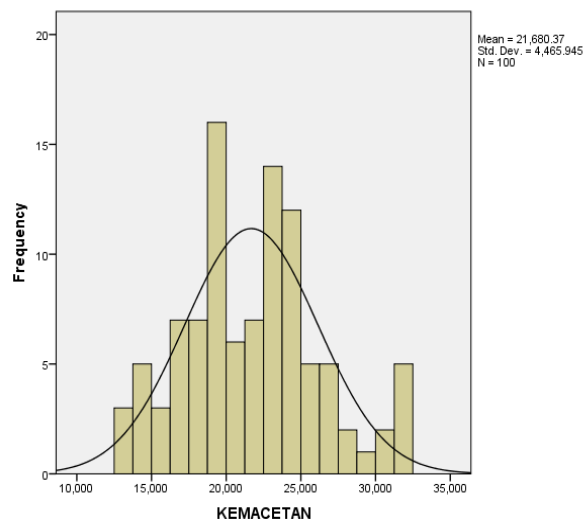
**Tabel 4.40. Uji Normalitas Variabel Kemacetan (X)**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
KEMACETAN	.086	100	<b>.067</b>	.976	100	.059

a. Lilliefors Significance Correction

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.40, menunjukkan nilai sig. sebesar 0,067 (> 0,05) sehingga data dinyatakan berdistribusi normal.



**Gambar 4. 2. Histogram Uji Normalitas Variabel Kemacetan (X)**

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan gambar 4.2, grafik berbentuk lonceng dan kurva tidak condong ke kiri atau kanan sehingga data berdistribusi normal.

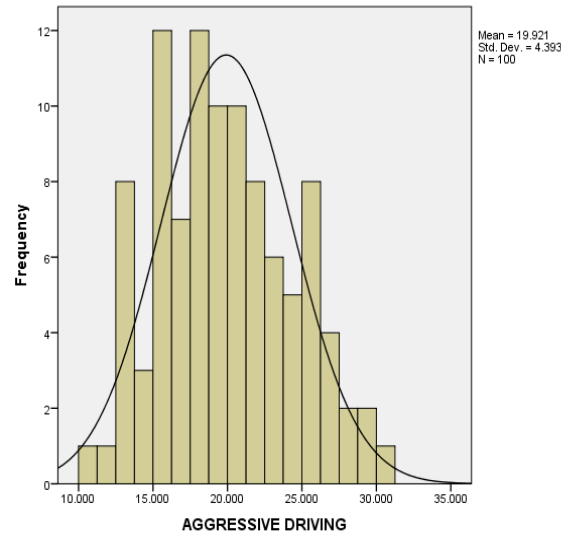
**Tabel 4.41. Uji Normalitas Variabel *Aggressive Driving* (Y)**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
<i>AGGRESSIVE DRIVING</i>	.079	100	<b>.125</b>	.976	100	.060

a. Lilliefors Significance Correction

(Sumber: data SPSS 23 version)

Berdasarkan tabel 4.41, menunjukkan nilai sig. sebesar 0,125 ( $> 0,05$ ) sehingga data dinyatakan berdistribusi normal.



**Gambar 4. 3. Histogram Uji Normalitas Variabel *Aggressive Driving* (Y)**

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan gambar 4.3, grafik histogram berbentuk lonceng dan kurva tidak condong ke kiri atau kanan sehingga data dinyatakan berdistribusi normal.

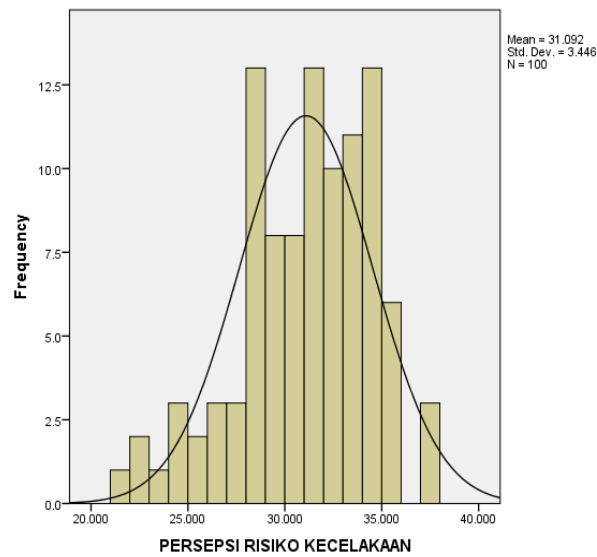
**Tabel 4.42. Uji Normalitas Variabel Persepsi Risiko Kecelakaan (Z)**

	Tests of Normality					
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN	.099	100	<b>.018</b>	.967	100	.012

a. Lilliefors Significance Correction

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.42, menunjukkan nilai sig. sebesar 0,018 ( $< 0,05$ ) sehingga data dinyatakan tidak berdistribusi normal.



**Gambar 4. 4. Histogram Uji Normalitas Variabel Persepsi Risiko Kecelakaan (Z)**

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan gambar 4.4, grafik histogram berbentuk lonceng namun kurva condong ke arah kanan dan relatif lebih tinggi, sehingga data dinyatakan tidak berdistribusi normal. Oleh karena itu, data pada setiap variabel  $X$  di-transform dengan *substansial negative skewness* dengan rumus  $LG10(k-x)$ .

**Tabel 4 43. Uji Normalitas Residual**

**One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

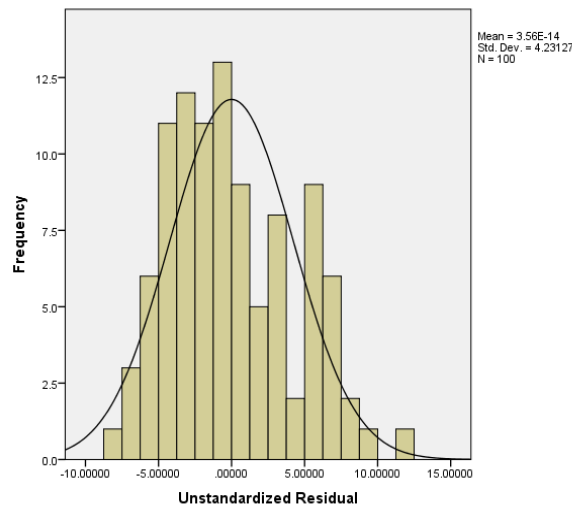
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.23127114
Most Extreme Differences	Absolute	.087
	Positive	.087
	Negative	-.072
Test Statistic		.087
<b>Asymp. Sig. (2-tailed)</b>		<b>.060<sup>c</sup></b>

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

(Sumber: data SPSS 23.0 version)



**Gambar 4 5. Histogram Uji Normalitas Residual**

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Setelah dilakukan *transform substansial negative skewness* dengan rumus LG10 (k-x), uji normalitas menunjukkan nilai residual sig. 0,60 ( $> 0,05$ ) sehingga data **memiliki** nilai distribusi normal.

#### 4.2.2.2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk memastikan data tidak memiliki gejala multikolinearitas. Gejala multikolinearitas dapat menimbulkan masalah dalam proses analisis regresi. Korelasi antar variabel bebas yang sangat tinggi menghasilkan model regresi yang bias, tidak stabil, dan jauh dari nilai prediksinya (Basuki, 2017). Adapun dasar pengambilan keputusan berdasarkan hipotesis:

1.  $H_0$ : Jika nilai *tolerance*  $< 0,10$  dan *VIF*  $> 10$ , maka data memiliki gejala multikolinearitas.
2.  $H_a$ : Jika nilai *tolerance*  $> 0,10$  dan *VIF*  $< 10$ , maka data tidak memiliki gejala multikolinearitas.

Tabel 4 44. Uji Multikolinearitas

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	28.983	4.125		7.027	.000		
KEMACETAN	7.715E-05	.000	.078	.785	.434	.960	1.042
PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN	-.345	.127	-.271	-2.711	.008	.960	1.042

a. Dependent Variable: *AGGRESSIVE DRIVING*

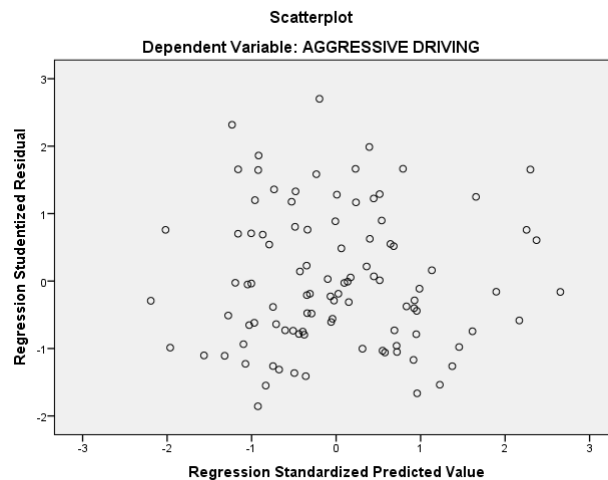
(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan uji multikolinearitas, nilai *tolerance* menunjukkan hasil 0,960 ( $> 0,10$ ) dan VIF 1,042 ( $< 10$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa **data tidak memiliki gejala multikolinearitas.**

#### 4.2.2.3. Uji Heteroskedastisitas

Pengujian dilakukan untuk mengetahui penyimpangan data yaitu perbedaan varian dari nilai residual yang dihasilkan (Qurnia Sari et al., 2017). Prasyarat yang harus terpenuhi dalam model regresi yaitu tidak adanya gejala heteroskedastisitas. Salah satu metode pengujian yang bisa digunakan untuk mendeteksi gejala adalah *scatterplot*. Jika *dot* menyebar tidak teratur, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.





**Gambar 4.6. Uji Heteroskedastisitas (Scatterplot)**

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan gambar 4.6, dot pada *scatterplot* menyebar secara tidak teratur sehingga **data tidak mengalami heteroskedastisitas.**

**Tabel 4.45. Uji Heteroskedastisitas (Glejser)**

Coefficients <sup>a</sup>							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	1.734	2.325		.746	<b>.458</b>		
KEMACETAN	-1.152 E-05	.000	-.021	-.208	<b>.836</b>	.960	1.042
PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN	.064	.072	.092	.891	<b>.375</b>	.960	1.042

a. Dependent Variable: ABSRES

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Keputusan diambil berdasarkan cara *glejser* dengan hipotesis:

1.  $H_0$ : Jika nilai sig.  $< 0,05$ , maka data memiliki gejala heteroskedastisitas.
2.  $H_a$ : Jika nilai sig.  $> 0,05$ , maka data tidak memiliki gejala heteroskedastisitas.

Berdasarkan tabel 4.45, nilai sig. variabel independen (X) yaitu kemacetan dan persepsi risiko kecelakaan terhadap variabel dependen (Y) yaitu *aggressive driving* menunjukkan nilai sig. kemacetan 0,836 ( $> 0,05$ ) dan nilai sig. persepsi risiko kecelakaan 0,375 ( $> 0,05$ ), sehingga dapat disimpulkan bahwa **data terbebas dari gejala heteroskedastisitas.**

#### 4.2.3. Uji Hipotesis Analisis Regresi Moderator (MRA)

##### 4.2.3.1. Pengaruh Kemacetan (X) Terhadap *Aggressive Driving* (Y)

Uji Analisis Regresi Moderator (MRA) dilakukan untuk menguji pengaruh yang terdapat dalam variabel independen (X) yaitu kemacetan terhadap variabel dependen (Y) yaitu *aggressive driving*. Adapun dasar pengambilan keputusan berdasarkan hipotesis:

1.  $H_0$ : Jika nilai  $F_{hitung} , t_{hitung} , < F_{tabel} , t_{tabel}$ , maka kemacetan tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving*.
2.  $H_a$ : Jika nilai  $F_{hitung} , t_{hitung} , > F_{tabel} , t_{tabel}$ , maka kemacetan berpengaruh terhadap *aggressive driving*.

Selain itu, pengambilan keputusan juga berdasarkan nilai signifikansi 5% dengan hipotesis:

1.  $H_0$ : Jika nilai sig.  $> 0,05$ , maka kemacetan tidak memiliki pengaruh terhadap *aggressive driving*.
2.  $H_a$ : Jika nilai sig.  $< 0,05$ , maka kemacetan memiliki pengaruh terhadap *aggressive driving*.

**Tabel 4.46. Uji Signifikansi Simlutan (Uji Statistik F)**

ANOVA<sup>a</sup>

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	551532361.464	1	551532361.464	39.777	.000 <sup>b</sup>
Residual	1358825616.726	98	13865567.518		
Total	1910357978.190	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X1

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.46, dapat diketahui bahwa nilai  $F_{hitung}$  sebesar 39,777. Sedangkan nilai  $F_{tabel}$  dapat diketahui berdasarkan nilai  $df_1$  sebagai pembilang dan  $df_2$  sebagai penyebut.  $F_{tabel}$  dengan  $df_1$  bernilai 1 dan  $df_2$  bernilai 98 adalah 2,700. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $F_{hitung} (39,777) > F_{tabel} (2,700)$ . Selain itu, sig. 0,00 ( $< 0,05$ ) yang berarti kemacetan (X) **berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y).

Tabel 4.47. Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t Statistik)

Coefficients <sup>a</sup>					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	8462.263	1854.556		4.563	.000
X1	.529	.084	.537	6.307	.000

a. Dependent Variable: Y

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.47, dapat diketahui bahwa nilai  $t_{hitung}$  kemacetan (X) sebesar 6,307. Sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dengan signifikansi 5% untuk 100 responden yaitu 1,98379. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $t_{hitung} (6,307) > t_{tabel} (1,983)$ . Selain itu, sig. 0,00 ( $< 0,05$ ) yang berarti kemacetan (X) **berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y).

Adapun model regresi pada pengaruh kemacetan (X) terhadap *aggressive driving* (Y), yaitu:

$$Y = 8462.263 + 0,529X$$

Dengan interpretasi model regresi sebagai berikut:

1.  $\alpha = 8462,263$ . Artinya jika Kemacetan (X) sebesar 0, maka *Aggressive Driving* (Y) memiliki nilai sebesar 8462,263 dengan hasil nilai signifikan pada alpha 5%.
2.  $\beta = 0,529$ . Artinya dengan asumsi setiap peningkatan Kemacetan (X) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *Aggressive Driving* (Y) sebesar 0,529 dengan alpha 5% dari hasil uji t.

Tabel 4.48. Korelasional *R-square* ( $R^2$ )

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.537 <sup>a</sup>	.289	.281	3723.650

a. Predictors: (Constant), X1

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.48, dapat diketahui bahwa nilai R adalah 0,537 sehingga  $R^2$  atau *R-square* sebesar 0,289 atau 28,9%. Maka, pengaruh kemacetan terhadap *aggressive driving* memiliki **pengaruh sebesar 28,9%**, sementara 71,1% lainnya berasal dari faktor lain yang tidak diuji dalam penelitian ini.

#### 4.2.3.2. Pengaruh Kemacetan (X) Terhadap *Aggressive Driving* (Y) dengan Persepsi Risiko Kecelakaan sebagai Variabel Moderator (Z)

Uji Analisis Regresi Moderator (*MRA*) dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari variabel independen (X) yaitu kemacetan terhadap variabel dependen (Y) yaitu *aggressive driving* dengan peranan variabel moderator (Z) untuk memperkuat atau memperlemah pengaruh. Adapun dasar pengambilan keputusan berdasarkan hipotesis:

1.  $H_0$ : Jika nilai  $F_{hitung}$ ,  $t_{hitung}$ ,  $< F_{tabel}$ ,  $t_{tabel}$ , maka kemacetan tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator.
2.  $H_a$ : Jika nilai  $F_{hitung}$ ,  $t_{hitung}$ ,  $> F_{tabel}$ ,  $t_{tabel}$ , maka kemacetan berpengaruh terhadap *aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator.

Selain itu, pengambilan keputusan juga berdasarkan nilai signifikansi 5% dengan hipotesis:

1.  $H_0$ : Jika nilai sig.  $> 0,05$ , maka kemacetan tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator.
2.  $H_a$ : Jika nilai sig.  $< 0,05$ , maka kemacetan berpengaruh terhadap *aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator.

**Tabel 4.49. Uji Signifikansi Simlutan (Uji Statistik F)**

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	614056686.045	2	307028343.022	<b>22.974</b>	<b>.000<sup>b</sup></b>
	Residual	1296301292.145	97	13363930.847		
	Total	1910357978.190	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), Z, X

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.49, dapat diketahui bahwa nilai  $F_{hitung}$  sebesar 22,974. Sedangkan nilai  $F_{tabel}$  dapat diketahui berdasarkan nilai  $df_1$  sebagai pembilang dan  $df_2$  sebagai penyebut.  $F_{tabel}$  dengan  $df_1$  bernilai 2 dan  $df_2$  bernilai 97 adalah 3,090. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $F_{hitung} (22,974) > F_{tabel} (3,090)$ . Selain itu, nilai sig. 0,00 ( $< 0,05$ ) yang berarti kemacetan (X) **berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y) dengan persepsi risiko kecelakaan (Z) sebagai variabel moderator.

**Tabel 4 50. Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t Statistik)**

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2413.754	3336.840		<b>.723</b>	<b>.471</b>
	X	.423	.096	.430	<b>4.426</b>	<b>.000</b>
	Z	.268	.124	.210	<b>2.163</b>	<b>.033</b>

a. Dependent Variable: Y

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.50, dapat diketahui bahwa nilai  $t_{hitung}$  persepsi risiko kecelakaan (Z) sebesar 2,163. Sedangkan  $t_{tabel}$  dengan sig. 5% untuk 100 responden yaitu 1,983. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $t_{hitung} (2,163) > t_{tabel} (1,983)$ . Selain itu, sig. 0,033 ( $< 0,05$ ) berarti kemacetan (X) **berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y) dengan persepsi risiko kecelakaan (Z) sebagai variabel moderator.

Adapun model regresi pada pengaruh kemacetan (X) terhadap *aggressive driving* (Y) dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator (Z), yaitu:

$$Y = 2413,754 + 0,423X_1 + 0,268X_2$$

Dengan interpretasi model regresi sebagai berikut:

3.  $\alpha = 2413,754$ . Artinya jika Kemacetan (X) dan Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) sebesar 0, maka *Aggressive Driving* (Y) 2413,754 dengan hasil nilai signifikan pada alpha 5%.
4.  $\beta_1 = 0,423$ . Artinya dengan asumsi Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap peningkatan Kemacetan (X) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *Aggressive Driving* (Y) sebesar 0,423 dengan Alpha 5% dari hasil uji t.
5.  $\beta_2 = 0,268$ . Artinya dengan asumsi Kemacetan (X) bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap peningkatan Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *Aggressive Driving* (Y) sebesar 0,268 dengan Alpha 5% dari hasil uji t.

**Tabel 4.51. Korelasional R-square ( $R^2$ )**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.567 <sup>a</sup>	.321	.307	3655.671

a. Predictors: (Constant), Z, X

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.51, dapat diketahui bahwa nilai  $R$  adalah 0,567 sehingga nilai  $R^2$  atau  $R$ -square sebesar 0,321 atau 32,1%. Setelah ditambah variabel moderator, besaran pengaruh mengalami kenaikan sebesar 3,2% yang pada awalnya 28,9% menjadi 32,1%. Maka, pengaruh kemacetan terhadap *aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator dapat **memperkuat pengaruh sebesar 32,1%** dan mengalami kenaikan sebesar 3,2%.

#### 4.2.3.3. Pengaruh Kemacetan (X), Persepsi Risiko Kecelakaan (Z), dan Variabel Interaksi (X\*Z) Terhadap *Aggressive Driving* (Y)

Uji Analisis Regresi Moderator (MRA) dilakukan untuk mengetahui pengaruh kemacetan (X), persepsi risiko kecelakaan (Z), dan variabel interaksi (X\*Z) terhadap variabel dependen (Y) yaitu *aggressive driving*. Adapun dasar pengambilan keputusan berdasarkan hipotesis:

1.  $H_0$ : Jika nilai  $F_{hitung}, t_{hitung} < F_{tabel}, t_{tabel}$ , maka kemacetan, persepsi risiko kecelakaan, dan variabel interaksi tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving*.
2.  $H_a$ : Jika nilai  $F_{hitung}, t_{hitung} > F_{tabel}, t_{tabel}$ , maka kemacetan, persepsi risiko kecelakaan, dan variabel interaksi berpengaruh terhadap *aggressive driving*.

Selain itu, pengambilan keputusan juga berdasarkan nilai signifikansi 5% dengan hipotesis:

3.  $H_0$ : Jika nilai sig.  $> 0,05$ , maka kemacetan, persepsi risiko kecelakaan, dan variabel interaksi tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving*.
4.  $H_a$ : Jika nilai sig.  $> 0,05$ , maka kemacetan, persepsi risiko kecelakaan, dan variabel interaksi berpengaruh terhadap *aggressive driving*.

**Tabel 4.52. Uji Signifikansi Simlutan (Uji Statistik F)**

ANOVA<sup>a</sup>

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	646808391.738	3	215602797.246	<b>16.381</b>	<b>.000<sup>b</sup></b>
Residual	1263549586.452	96	13161974.859		
Total	1910357978.190	99			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), XZ, Z, X

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.52, dapat diketahui bahwa nilai  $F_{hitung}$  sebesar 16,381. Sedangkan nilai  $F_{tabel}$  dapat diketahui berdasarkan nilai  $df_1$  sebagai pembilang dan  $df_2$  sebagai penyebut.  $F_{tabel}$  dengan  $df_1$  bernilai 3 dan  $df_2$  bernilai 96 adalah 2,700. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $F_{hitung} (16,381) > F_{tabel} (2,700)$ . Selain itu, sig. 0,00 ( $< 0,05$ ) yang berarti kemacetan (X), persepsi risiko kecelakaan (Z), dan variabel interaksi (X\*Z) **berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y).

**Tabel 4.53. Uji Signifikansi Parameter Individual (Uji t Statistik)**

Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-29219.126	20324.726		<b>-1.438</b>	<b>.154</b>
X	1.971	.986	2.004	<b>1.999</b>	<b>.048</b>
Z	1.246	.632	.978	<b>1.971</b>	<b>.052</b>
XZ	-4.742E-05	.000	-2.076	<b>-1.577</b>	<b>.118</b>

a. Dependent Variable: Y

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.53, dapat diketahui bahwa nilai  $t_{hitung}$  variabel kemacetan (X) sebesar 1,999. Sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dengan signifikansi 5% untuk 100 responden yaitu 1,98379. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $t_{hitung} (1,999) > t_{tabel} (1,983)$ . Selain itu, nilai sig. 0,048 ( $< 0,05$ ) yang berarti kemacetan (X) **berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y).



Kemudian, nilai  $t_{hitung}$  persepsi risiko kecelakaan (Z) sebesar 1,971. Sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dengan signifikansi 5% untuk 100 responden yaitu 1,98379. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $t_{hitung}$  (1,971) <  $t_{tabel}$  (1,983). Selain itu, nilai sig. 0,052 (> 0,05) yang berarti persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator (Z) **tidak berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y).

Selain itu, nilai  $t_{hitung}$  variabel interaksi (X\*Z) sebesar -1,577. Sedangkan nilai  $t_{tabel}$  dengan signifikansi 5% untuk 100 responden yaitu 1,98379. Maka, dapat disimpulkan bahwa  $t_{hitung}$  (-1,577) <  $t_{tabel}$  (1,983). Selain itu, nilai sig. 0,118 (> 0,05) yang berarti variabel interaksi (X\*Z) **tidak berpengaruh** terhadap *aggressive driving* (Y).

Adapun model regresi pada pengaruh kemacetan (X), persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator (Z), dan variabel interaksi (X\*Z) terhadap *aggressive driving* (Y), yaitu:

$$Y = -29219,126 + 1,971X_1 + 1,246X_2 - 4,742E-05X_1X_2 + 20324.726\varepsilon$$

Dengan interpretasi model regresi sebagai berikut:

1.  $\alpha = -29219.126$ . Artinya jika Kemacetan (X) dan Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) bernilai 0 atau tidak mengalami kenaikan, maka nilai *Aggressive Driving* (Y) akan menurun sebesar 29219.126.
2.  $\beta_1 = 1,971$ . Artinya dengan asumsi Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap kenaikan Kemacetan (X) sebesar 1 satuan akan meningkat *Aggressive Driving* (Y) sebesar 1,971 dengan hasil nilai signifikan pada Alpha 5% dari hasil uji t.
3.  $\beta_2 = 1,246$ . Artinya dengan asumsi Kemacetan (X) bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap peningkatan Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *Aggressive Driving* (Y) sebesar 1,246 dengan Alpha 5% dari hasil uji t.

4.  $\beta_3 = -4,742E-05$ . Artinya dengan asumsi setiap peningkatan hasil interaksi Kemacetan (X) dan Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) sebesar 1 satuan akan menurunkan nilai *Aggressive Driving* (Y) sebesar 1,246 dengan hasil nilai signifikan pada Alpha 5% dari hasil uji t.

**Tabel 4 54. Korelasional *R-square* ( $R^2$ )**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.582 <sup>a</sup>	.339	.318	3627.944

a. Predictors: (Constant), XZ, Z, X

(Sumber: data SPSS 23.0 version)

Berdasarkan tabel 4.54, dapat diketahui bahwa nilai *Adjusted R<sup>2</sup>* setelah ditambahkan variabel interaksi sebesar 0,318 atau 31,8%. Maka, pengaruh kemacetan (X), persepsi risiko kecelakaan (Z), dan variabel interaksi (X\*Z) terhadap *aggressive driving* memiliki pengaruh sebesar 31,8%.

#### 4.2.3.4. Penarikan Kesimpulan Jenis Moderator

Berikut merupakan hasil uji regresi moderasi (MRA) dengan melibatkan variabel interaksi, di antaranya:

1. Kemacetan (X) berpengaruh terhadap *aggressive driving* (Y) dengan model regresi  $Y = -29219.126 + 1.971X$ .
2. Persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator (Z) tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving* (Y) dengan model regresi  $Y = -29219.126 + 1.246X$ .
3. Variabel interaksi (X\*Z) tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving* (Y) dengan model regresi  $Y = -29219.126 - 4.742E-05X$ .

**Tabel 4 55. Penarikan Kesimpulan Jenis Moderator**

No.	Hasil Uji <i>MRA</i>	Jenis Moderator
1.	Variabel moderator (Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<i>Quasi Moderator</i> (Moderator Semu) yaitu variabel yang memoderasi hubungan antara variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y) dan sekaligus menjadi variabel independen (X).
	Variabel interaksi (X*Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	
2.	Variabel moderator (Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<i>Pure Moderator</i> (Moderator Murni) yaitu variabel yang memoderasi hubungan antara variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y) tanpa menjadi variabel independen (X).
	Variabel interaksi (X*Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	
3.	Variabel moderator (Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<i>Prediktor Moderator</i> (Moderator Prediktor) yaitu variabel hanya berperan sebagai variabel prediktor (independen (X)) dalam model hubungan yang dibentuk.
	Variabel interaksi (X*Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	
4.	Variabel moderator (Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<i>Homologizer Moderator</i> (Moderator Potensial) yaitu variabel tersebut potensial menjadi variabel moderator.
	Variabel interaksi (X*Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	

(Sumber: (Assoc Prof. Dr. Dedi Rianto Rahadi, 2021)

Berdasarkan tabel 4.55, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa persepsi risiko kecelakaan termasuk jenis **moderator potensial** (*homologizer moderator*) yang berarti memiliki potensi untuk menjadi variabel moderator dengan besaran pengaruh 32,1%, sementara sisanya dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diuji dalam penelitian ini.

### 4.3. Pembahasan Penelitian

Berdasarkan data penelitian yang telah melalui proses pengujian, selanjutnya peneliti akan menginterpretasikan hasil temuan yang dikaitkan dengan pertanyaan penelitian, kajian pustaka, dan melakukan evaluasi data mengenai pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator.

#### 4.3.1. Pengalaman Pengendara Motor di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung

Kota Bandung memiliki tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, kendaraan roda dua milik pribadi di Kota Bandung berjumlah 1.116.779 unit pada tahun 2020. Salah satu jalan di Kota Bandung dengan aktivitas penggunaan jalan yang cukup tinggi adalah Jalan Raya Kopo. Aktivitas masyarakat didominasi oleh industri, penggunaan lahan bermukim, serta perdagangan dan jasa (Akbar Lazuardi, 2020).

Penelitian ini disusun berdasarkan data lapangan yang didapatkan melalui penyebaran kuesioner kepada 100 responden. Pengendara motor yang berpartisipasi dalam penelitian ini didominasi oleh perempuan berusia 22 tahun dengan frekuensi berkendara motor di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung setiap 1-3 kali per minggu sehingga responden dalam penelitian ini telah memenuhi kriteria sampel. Data menunjukkan bahwa setiap pengendara sering menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo pada setiap harinya (pagi, siang, sore, dan malam hari). Hal tersebut didukung dengan data dari penelitian (Akbar Lazuardi, 2020) yang menyatakan bahwa tingkat pelayanan jalan Kopo-Soreang memiliki nilai yang buruk yaitu E pada hari senin pagi dan minggu sore, nilai C pada hari senin siang dan sore, namun menunjukkan nilai yang cukup bagus yaitu A pada minggu pagi dan siang.

Kemacetan di Jalan Raya Kopo dapat diukur melalui faktor pengaruh kemacetan dari (Cambridge Systematic, Texas Transporatation Institute, 2006). Berdasarkan hasil pengolahan data terkait pengalaman responden selama menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo, faktor penyebab kemacetan yang sering dialami adalah karena banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan, arus kendaraan meningkat pada jam masuk dan pulang sekolah, serta lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi. Selain itu, terkadang kemacetan terjadi karena tata letak jalan yang kurang memadai, penurunan lebar jalan akibat aktivitas konstruksi, serta adanya penyelenggaraan acara khusus yang tidak dibarengi dengan area parkir yang memadai sehingga memakan ruas jalan dan diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas. Sementara itu, hal yang tidak pernah dialami responden adalah kemacetan yang terjadi karena penutupan jalan atau pengalihan jalur akibat kecelakaan lalu lintas ataupun banyaknya pengendara yang berhenti untuk menyaksikannya.

Kapasitas lebar jalan menunjukkan kinerja lalu lintas dapat berjalan sesuai dengan fungsinya yang mencakup kapasitas volume kendaraan dan tingkat pelayanan jalan (Edward K. Morlok, 1991). Salah satu metode dalam mengukur indikator kemacetan di Jalan Raya Kopo adalah tingkat pelayanan jalan dengan nilai A hingga F. Jalan Raya Kopo memiliki nilai terendah yaitu E ( $0,93 < 1$ ) yang terjadi di Jalan Kopo-Soreang pada hari minggu sore dan senin pagi (ITB, 2017). Nilai E menunjukkan arus jalan yang tidak stabil dengan volume kendaraan sudah mencapai kapasitas lebar jalan berkecepatan rendah yaitu kurang dari 40 km/jam. Sementara itu, nilai tertinggi untuk kinerja ruas Jalan Raya Kopo adalah nilai A ( $< 0,60$ ) tepatnya di Jalan Kopo-Peta pada hari minggu pagi dan siang dengan arus yang bebas, volume kendaraan rendah, serta kecepatan berkendara yang tinggi.

Perilaku *aggressive driving* terkadang dilakukan oleh para pengemudi saat menghadapi kemacetan dengan cara membunyikan klakson ketika pengemudi lain melakukan sesuatu yang tidak tepat, mengumpat saat berkendara, mempercepat laju kendaraan saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah, serta berkendara di atas batas aman kecepatan ( $> 80$  km/jam). Namun, para pengemudi motor di Jalan Raya Kopo tidak pernah melakukan perilaku *aggressive driving* seperti membuat gerakan peringatan kepada pengemudi lain, mengerem secara tiba-tiba saat lampu lalu lintas berubah dari hijau menjadi kuning tanpa melihat kaca spion, menyalip ke barisan lalu lintas walaupun pengemudi lain mencoba menutup celah, sengaja menutup celah saat pengemudi lain berusaha untuk menyalip, berbelok secara tiba-tiba tanpa memberikan isyarat kepada pengemudi lain, mendekatkan jarak berkendara dengan pengemudi lain secara berjajar sambil berbincang, atau melaju cepat untuk menyalip kendaraan yang akan berbelok.

Penelitian (Nyayu Luthfia Sya'bani, 2012) mengkaji terkait volume kendaraan dan kebisingan lalu lintas di Jalan Terusan Kopo yang mengganggu aktivitas di SD Angkasa V Lanud Sulaiman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kendaraan yang melewati jalan tersebut memiliki volume yang cukup banyak yaitu 3322,35 smp/jam pada pagi hari, 2596,7 smp/jam pada siang hari, dan 2864,9 smp/jam pada sore hari. Volume kendaraan yang ada mendorong terjadinya kebisingan lalu lintas dengan total polusi suara sebesar 78,50–80,80 dB(A) dari ideal kebisingan lalu lintas di lokasi pendidikan yaitu 55 dB(A) (Kementerian Negara Lingkungan Hidup, 1996). Kebisingan yang ada di jalan tersebut tidak hanya berasal dari banyaknya jumlah kendaraan yang melaju, tapi juga didorong dari perilaku pengemudi yang membunyikan klakson saat situasi lalu lintas sedang lancar sehingga memicu pengemudi lain untuk membalas klakson serupa, para pengemudi yang saling mengumpat, dan perilaku *aggressive driving* lainnya.

Seorang pengendara dengan persepsi risiko kecelakaan yang tinggi akan berkendara secara tertib dan waspada dengan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa para pengendara memiliki persepsi risiko kecelakaan yang cukup tinggi dibuktikan dengan 8 dari 10 butir pernyataan dianggap sering dialami oleh pengendara, seperti berkendara dalam kondisi tubuh yang sehat, menggunakan peralatan lengkap saat berkendara seperti helm, jaket, dan sebagainya, lebih berhati-hati saat melewati jalan yang belum pernah dilalui, memiliki persepsi bahwa pengendara yang tidak terkontrol memiliki risiko kecelakaan lebih tinggi, lebih berhati-hati saat melalui lokasi rawan kecelakaan, berhati-hati saat membawa anak-anak, dan terkadang memiliki trauma akan kecelakaan lalu lintas sehingga lebih waspada dalam berkendara, serta memiliki kontrol untuk menghindari kecelakaan. Namun, pada 2 pernyataan lainnya para pengendara masih sering berkendara dengan menggunakan telepon seluler dan melewati jalan yang berlawanan arah agar cepat sampai tujuan.

Persepsi risiko kecelakaan lalu lintas merupakan kemampuan seorang pengendara dalam memahami lingkungan berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya potensi kecelakaan lalu lintas. Pengendara dengan persepsi risiko kecelakaan yang tinggi akan berkendara secara sadar dan tertib berlalu lintas. Selain itu, menurut analisis data yang dilakukan oleh (Fita Sulistianingsih, 2014), terdapat korelasi negatif yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* sebesar -0,58 dan  $p = 0,000$  ( $p < 0,05$ ). Korelasi tersebut berarti semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan yang dimiliki oleh seorang pengendara, maka akan semakin rendah perilaku *aggressive driving* yang dilakukan, begitu pun sebaliknya.

#### 4.3.2. Pengaruh Kemacetan di Jalan Raya Kopo Terhadap *Aggressive Driving* Pengendara Motor

Hasil penelitian menunjukkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima dengan asumsi bahwa kemacetan berpengaruh terhadap *aggressive driving* pengendara motor dengan  $F_{hitung} (22,974) > F_{tabel} (3,090)$ , sig. 0,00 ( $< 0,05$ ). Selain itu,  $t_{hitung} (2,163) > t_{tabel} (1,983)$ , sig. 0,033 ( $< 0,05$ ) berarti kemacetan (X) berpengaruh terhadap *aggressive driving* (Y).

Model regresi dari pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen yaitu  $Y = 8462,263 + 0,529X$  dengan interpretasi nilai  $\alpha = 8462,263$  artinya jika Kemacetan (X) sebesar 0, maka *Aggressive Driving* (Y) memiliki nilai sebesar 8462,263 dengan hasil nilai signifikan pada alpha 5%; dan  $\beta = 0,529$  dengan asumsi setiap peningkatan Kemacetan (X) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *Aggressive Driving* (Y) sebesar 0,529 dengan hasil nilai signifikan pada Alpha 5% dari hasil uji t. Selain itu, pengaruh kemacetan (X) terhadap *aggressive driving* (Y) memiliki kekuatan sebesar 0,289 atau 28,9% berdasarkan nilai  $R^2$  atau *R-square*, sementara 71,1% lainnya dipengaruhi variabel lain di luar pengujian dalam penelitian ini.

Adanya pengaruh dari kondisi kemacetan terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor menunjukkan bahwa tata kelola transportasi perlu ditingkatkan lebih baik lagi. Berdasarkan model regresi dari pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, dapat diketahui bahwa perilaku *aggressive driving* akan terus mengalami peningkatan jika nilai pengaruh kemacetan naik. Penelitian lain yang dilakukan oleh (Lusiana, 2020) menyatakan bahwa stress berkendara akibat kemacetan memiliki pengaruh sebesar 9,7% terhadap perilaku *aggressive driving*. Selain itu, menurut penelitian yang dilakukan (Cucu Daryamah, 2019), kemacetan lalu lintas di Kota Bandung termasuk kategori tinggi. Penyebab terjadinya hal tersebut



yaitu volume kendaraan yang tinggi tanpa upaya pengimbangan seperti pengembangan kapasitas infrastruktur jalan. Penelitian ini menganalisis bahwa para pengendara menjaga jarak dari pengemudi yang menunjukkan sikap agresif selama berada dalam situasi kemacetan.

Kecepatan rata-rata para pengendara di Jalan Raya Kopo berkisar di bawah 50 km/jam (36,00–51,50 km/jam) dan terus menurun saat kemacetan terjadi. Namun, situasi kemacetan dengan durasi yang cukup lama dapat menimbulkan stres dan perilaku konflik antar pengendara. Para pengendara motor cenderung berperilaku *aggressive driving* dengan menaikkan kecepatan yaitu 20 km/jam di atas batas aman berkendara (80 km/jam) saat arus lalu lintas berjalan lancar setelah terjadinya kemacetan.

#### 4.3.3. Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas sebagai Variabel Moderator

Hasil penelitian menunjukkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima dengan nilai yang signifikan sehingga persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator dapat memperkuat pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor dibuktikan dengan adanya kenaikan nilai pengaruh dari 28,9% menjadi 32,1% setelah melibatkan variabel moderator. Hal tersebut menunjukkan bahwa persepsi risiko kecelakaan dapat meningkatkan pengaruh sebesar 3,2%. Adapun asumsi adanya pengaruh yang ditunjukkan dengan  $F_{hitung} (22,974) > F_{tabel} (3,090)$  dan sig. 0,00 ( $< 0,05$ ). Selain itu, nilai  $t_{hitung} (2,163) > t_{tabel} (1,983)$  dengan nilai sig. 0,033 ( $< 0,05$ ) memiliki arti kemacetan (X) berpengaruh terhadap *aggressive driving* (Y) dengan persepsi risiko kecelakaan (Z) sebagai variabel moderator.

Model regresi dari pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dengan melibatkan variabel moderator yaitu  $Y =$

$2413,754 + 0,423X_1 + 0,268X_2$  dengan interpretasi nilai  $\alpha = 2413,754$  artinya jika Kemacetan (X) dan Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) sebesar 0, maka *Aggressive Driving* (Y) 2413,754 dengan hasil nilai signifikan pada alpha 5%;  $\beta_1 = 0,423$  dengan asumsi Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap peningkatan Kemacetan (X) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *Aggressive Driving* (Y) sebesar 0,423 ; dan  $\beta_2 = 0,268$  dengan asumsi Kemacetan (X) bernilai tetap (tidak berubah), maka setiap peningkatan Persepsi Risiko Kecelakaan (Z) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *Aggressive Driving* (Y) sebesar 0,268 dengan hasil nilai signifikan pada Alpha 5% dari hasil uji t.

Untuk mengetahui jenis moderator dari variabel persepsi risiko kecelakaan lalu lintas, peneliti melakukan uji analisis regresi moderator (MRA) dengan menambahkan variabel interaksi yang merupakan hasil perkalian antara kemacetan dan persepsi risiko kecelakaan ( $X*Z$ ). Berdasarkan hasil uji regresi, dapat ditarik hipotesis bahwa kemacetan (X) berpengaruh terhadap *aggressive driving* pengendara motor (Y) dengan model regresi  $-29219.126 + 1.971X$ . Sedangkan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator (Z) tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving* (Y) dengan model regresi  $Y = -29219.126 + 1.246X$ , diikuti dengan hasil variabel interaksi ( $X*Z$ ) tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving* (Y) dengan model regresi  $Y = -29219.126 - 4.742E-05X$ . Hasil nilai  $\alpha$  pada setiap variabel menunjukkan nilai yang negatif. Hal tersebut memiliki arti jika Kemacetan (X), Persepsi Risiko Kecelakaan (Z), dan Variabel Interaksi ( $X*Z$ ) sebesar 0, maka *Aggressive Driving* (Y) akan terus mengalami penurunan pada hasil nilai signifikan pada alpha 5%. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan bahwa persepsi risiko kecelakaan termasuk jenis moderator potensial (*homologizer moderator*) yang berarti memiliki potensi untuk menjadi variabel moderator dengan besaran pengaruh 32,1%, sementara 67,9% lainnya dipengaruhi variabel lain di luar pengujian dalam penelitian ini.