

**PENGARUH PERILAKU BERKENDARA BERDASARKAN ASPEK
EKONOMI DI PULAU LOMBOK DENGAN SEM-WARPPLS**

*THE EFFECT OF DRIVING BEHAVIOR BASED ON THE ECONOMIC ASPECTS AT
LOMBOK ISLAND BY USING SEM – WARPPLS PROGRAM*

Artikel Ilmiah

Untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-1 Jurusan Teknik Sipil



Oleh:

**COK ISTRI MAHADEWI PRANANINGTYAS SUMAMPAN
F1A 018 023**

**JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MATARAM
2023**

ARTIKEL ILMIAH

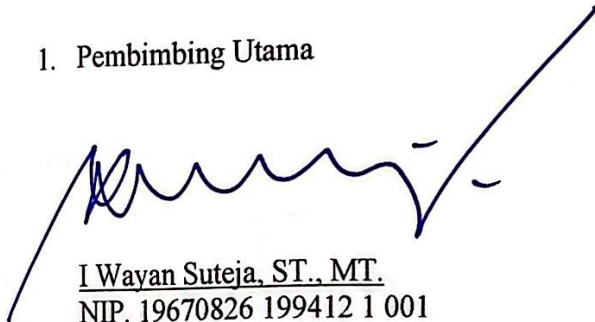
PENGARUH PERILAKU BERKENDAR BERDASARKAN ASPEK
EKONOMI DI PULAU LOMBOK DENGAN SEM – WarpPLS

Oleh:

Cok Istri Mahadewi Prananingtyas Sumampan
F1A 018 023

Telah diperiksa dan disetujui oleh Tim Pembimbing:

1. Pembimbing Utama



I Wayan Suteja, ST., MT.
NIP. 19670826 199412 1 001

Tanggal: 27-02-2023

2. Pembimbing Pendamping



Hasyim, ST., MT.
NIP. 19651231 199512 1 001

Tanggal: 27-02-2023

Mengetahui
Ketua Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Mataram



Haryadi, S.P., MSc(Eng)., Dr. Eng.
NIP. 19731027 199802 1 001

ARTIKEL ILMIAH

**PENGARUH PERILAKU BERKENDARA BERDASARKAN ASPEK
EKONOMI DENGAN SEM-WARPPLS**

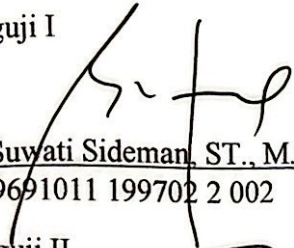
Oleh:

**Cok Istri Mahadewi Prananingtyas Sumampun
F1A 018 023**

Telah diujikan di depan tim Penguji
Pada tanggal 22 Februari 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat mencapai derajat Sarjana S-1
Jurusan Teknik Sipil

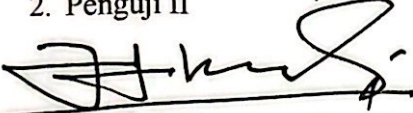
Susunan Tim Penguji

1. Penguji I


I A O Suwaty Sideman, ST., M.Sc.
NIP. 19691011 199702 2 002


Tanggal:

2. Penguji II


Dr. Made Mahendra, ST., MT.
NIP. 19660626 199412 1 001

Tanggal:

3. Penguji III


Rohani, ST., MT.
NIP. 19671231 199512 2 001

Tanggal:

Mataram, Februari 2023
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Mataram



Muhammad Syamsu Iqbal, ST., MT., PhD.
NIP. 19720222 199903 1 002

PENGARUH PERILAKU BERKENDARA BERDASARKAN ASPEK EKONOMI DI PULAU LOMBOK DENGAN SEM-WARPPLS

Cok Istri Mahadewi Prananingtyas Sumampan¹, I Wayan Suteja², Hasyim²

¹Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Universitas Mataram

²Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Mataram

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mataram

ABSTRAK

Data dari Kepolisian Daerah Nusa Tenggara Barat dalam 3 tahun terakhir (2019 -2021) tercatat jumlah kecelakaan lalu lintas di Pulau Lombok sebanyak 3.070 kasus. Salah satu faktor yang menyebabkan tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas adalah faktor pengemudi sebesar 93,52%. Selain itu, dapat diakibatkan oleh beberapa aspek ekonomi lainnya seperti aspek penghasilan, jenis pekerjaan dan jumlah kepemilikan kendaraan, sehingga perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui apakah aspek ekonomi dapat mempengaruhi perilaku berkendara terhadap kecelakaan lalu lintas. Terdapat tiga variabel yang digunakan dalam penelitian ini antara lain: variabel perilaku (B), pelanggaran lalu lintas (V) dan kecelakaan lalu lintas (A).

Structural Equation Modeling (SEM) adalah salah satu teknik analisis multivariat yang digunakan untuk menganalisis hubungan antar variabel yang lebih kompleks dibandingkan dengan analisis regresi dan analisis faktor. Proses SEM tidak dapat dilakukan secara manual, karena kompleksitas model dan alat statistik yang digunakan, sehingga perlu *software* yaitu WarpPLS 7.0. *Software* ini digunakan untuk mengetahui pengaruh perilaku berkendara (B) terhadap kecelakaan lalu lintas (A) dengan pelanggaran lalu lintas (V) sebagai variabel mediasi.

Aspek penghasilan memiliki pengaruh yang signifikan dengan nilai pengaruh rata-rata sebesar 28,50%, kemudian aspek pekerjaan sebesar 22,65% dan aspek jumlah kepemilikan kendaraan sebesar 18,60%. Hal ini menunjukkan bahwa penghasilan seseorang memiliki pengaruh yang kuat dalam perilaku berkendara dibandingkan dengan aspek lainnya.

Kata kunci: Perilaku berkendara, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, SEM, WarpPLS.

ABSTRACT

Data from Nusa Tenggara Barat Regional Police in last 3 years (2019-2021) recorded that the number of traffic accidents in Lombok Island show as many as 3.070 cases. The driver aspect, which contributes 93.52% to the high rate of traffic accidents, is one such aspect. It is caused by several other aspects, for example income aspect, title of job, and number of vehicle ownership. So, it is necessary to conduct research, to find out whether economic aspects can affect driving behavior towards traffic accidents. There are three variables used in this study, such as: behavior variable (B), traffic violation (V) and traffic accident (A).

In comparison to regression analysis and factor analysis, Structural Equation Modeling (SEM) is one of the multivariate analysis techniques that is used to analyze more complex relationships between variables. Due to the complexity of the model and the statistical tools that used, the SEM procedure requires software like WarpPLS 7.0, which cannot be done manually. This software is used to determine the effect of driving behavior (B) on traffic accidents (A) with traffic violations (V) as the mediating variable.

Based on this research, we found a value of 28.50% for income aspect has a significant impact on driving behavior, followed by the title of job aspect at 22.65% and the number of vehicles owned at 18,60%. This shows that, in comparison to other factors, a person's income has a significant impact on their driving behavior.

Keywords: Driving behavior, traffic violation, traffic accidents, SEM, WarpPLS.

A. PENDAHULUAN

Pulau Lombok yang saat ini menjadi sebuah pulau yang berkembang dari pertumbuhan industri, penggunaan jasa, perdagangan dan juga transportasi. Tingginya mobilitas di Pulau Lombok dapat dilihat dari beragamnya kegiatan di berbagai bidang seperti bidang ekonomi, sosial, budaya, politik dan juga pendidikan. Hal tersebut dapat memberi dampak yang tinggi terhadap tingkat kecelakaan yang ada. Berdasarkan data yang didapat dari Kepolisian Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat selama 3 (tiga) tahun terakhir tercatat 3.070 kasus kecelakaan lalu lintas yang ada di Pulau Lombok.

Beberapa faktor atau penyebab kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 4 yaitu : faktor lingkungan sebesar 0,49%, faktor kendaraan sebesar 2,76% (tipe kendaraan dan kondisi kendaraan), faktor jalan sebesar 3,23% (kondisi jalan) dan faktor pengemudi sebesar 93,52% (kemampuan pengemudi dan perilaku pengemudi). Menurut Warpani (2002) dalam Permana (2012) juga mengatakan bahwa hampir semua pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas penyebab utamanya adalah pengemudi, sehingga perilaku pengemudi saat berkendara mempunyai pengaruh terhadap kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas.

Menurut Rosolino, et al., (2014) perilaku berkendara sangat berpengaruh terhadap keselamatan berlalu lintas. Beberapa komponen perilaku berkendara yang mampu mempengaruhi keselamatan di jalan adalah kecepatan, kelelahan fisik, manuver mendahului, konsumsi alkohol saat berkendara, berkendara di malam hari, usia, jenis kelamin, penggunaan sabuk keselamatan dan helm, dan faktor ekonomi serta sosial.

Faktor pengemudi merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang tinggi dibandingkan dengan faktor lainnya. Hal ini bisa disebabkan oleh beberapa faktor lainnya seperti, aspek penghasilan. Besar atau kecilnya penghasilan seseorang maka perilaku dalam berkendara tentunya akan berbeda juga. Selain adanya aspek penghasilan, aspek yang juga berpengaruh terhadap perilaku pengendara dalam berkendara adalah aspek jenis pekerjaan dan aspek kepemilikan kendaraan.

Sehingga perlu dilakukan sebuah penelitian untuk mengetahui apakah aspek-aspek tersebut berpengaruh dalam perilaku berkendara yang dapat menimbulkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam penelitian ini menggunakan metode

Structural Equation Modeling (SEM), yaitu analisis multivariat yang digunakan untuk menganalisis hubungan antar variabel yang kompleks dan didukung dengan program *software WarpPLS*

B. DASAR TEORI

1. Perilaku Berkendara

Perilaku berkendara adalah keadaan jiwa seseorang dalam berlaku, berfikir, bersikap dan merupakan refleksi dari berbagai macam aspek seorang pengendara kendaraan bermotor di jalan raya.

2. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan dilakukan secara tidak sengaja melibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

3. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan dalam beberapa bagian yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Faktor-faktor tersebut merupakan bagian dari kecelakaan lalu lintas sebagai penyebab utama kematian dan kerugian materi jika interaksi terjadi tidak dapat berfungsi dengan baik. Menurut Warpani (2002), di Indonesia penyebab utama besarnya angka kecelakaan adalah faktor manusia, baik itu dari kelalaian, keteledoran ataupun kelengahan para pengemudi kendaraan.

4. Aspek yang Ditinjau

1. Penghasilan

Penghasilan menurut ilmu ekonomi adalah jumlah harta kekayaan yang didapat oleh keluarga berupa jasa dan sesuai dengan usaha yang mereka kerjakan dan berhak untuk mendapatkan imbalan.

2. Pekerjaan

Pekerjaan adalah suatu hubungan yang melibatkan dua pihak antara perusahaan dengan pekerja/pegawai. Para pekerja akan mendapatkan gaji sebagai balas jasa dari pihak perusahaan atau orang memberikan pekerjaan.

3. Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan pribadi dapat membantu mobilitas harian dan fleksibilitas seseorang ataupun keluarga dalam berpergian dalam melindungi berbagai macam cuaca dan

medan jalan.

5. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran adalah suatu perbuatan yang dapat melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari perbuatan melawan hukum.

6. Pengertian SEM

SEM adalah singkatan dari *structural equation modeling* yang merupakan suatu teknik analisis multivariat yang digunakan untuk menganalisis hubungan antar variabel yang lebih kompleks dibandingkan dengan analisis regresi dan analisis faktor.

7. Skala Likert

Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Jawaban setiap item instrumen dapat berupa pertanyaan ataupun pernyataan.

8. Uji Validitas dan Realibilitas

Menurut (Holman, 2017) validitas atau kesahihan adalah menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur mampu mengukur apa yang ingin diukur. Sedangkan uji realibilitas adalah untuk mengetahui sejauh mana hasil pengukuran agar tetap konsisten apabila dilakukn pengukuran secara dua kali atau lebih.

9. WarpPLS

WarpPLS (*WarpPLS Analysis*) merupakan bagian dari analisis Multivariat (*Multivariat Analysis*). Melalui software ini, kita dapat mengetahui tingkat kekuatan hubungan antar variabel baik antara variabel laten maupun dengan variabel manifes

C. METODE PENELITIAN

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan dikabupaten/kota di Pulau Lombok yaitu di Kota Mataram, Kabupaten Lombok Barat, Kabupaten Lombok Tengah, Kabupaten Lombok Timur dan Kabupaten Lombok Utara.

2. Pengumpulan Data

Berikut data-data yang dibutuhkan pada penelitian ini:

a. Data sekunder yang diperoleh berupa data Produk Domestik Regional Bruto harga konstan

(PDRB) dan juga jumlah penduduk di setiap Kabupaten/Kota yang ada di Pulau Lombok pada tahun 2018-2021

b. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari lapangan. Dalam hal ini data primer diperoleh dari data hasil penyebaran kuisioner yang dikumpulkan dari responden.

3. Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Variabel Penjelas adalah faktor yang dapat mempengaruhi variabel tergantung, dalam penelitian ini yaitu perilaku berkendara.

b. Variabel mediasi adalah variabel antara yang menghubungkan sebuah variabel independen utama dan variabel dependen yang dianalisis, dalam penelitian ini yaitu pelanggaran lalu lintas.

c. Variabel tergantung/respons adalah variabel yang dipengaruhi variabel penjelas/prediktor, dalam penelitian ini yaitu kecelakaan lalu lintas.

Tabel 1 Variabel penelitian dan indikator

Variabel Penelitian	Indikator	Simbol
Perilaku Berkendara	Pengetahuan dalam berkendara	X1
	Emosi	X2
	Kondisi Fisik	X3
	Kedisiplinan	X4
Pelanggaran Lalu Lintas	Pelanggaran Marka dan Rambu	X5
	Kecepatan Tinggi	X6
	Kelengkapan Surat-surat dan Atribut berkendara	X7
Kecelakaan Lalu Lintas	Berkendara dengan tidak wajar	X8
	Adu kekuatan	X9
	Tindakan spontanitas berkendara	X10

4. Teknik Pengambilan Sampel

Menurut Sugiyono (2010), untuk menentukan sampel penelitian dari populasi dapat digunakan rumus Slovin :

$$n = N / (1 + N \alpha^2) \quad \text{Persamaan (3-1)}$$

Dari data jumlah populasi tersebut diperoleh sampel:

$$n = N / (1 + N \alpha^2)$$

$$n = 704,586 / (1 + 704,586 [0,05]^2)$$

$$n = 399,773 \approx 400 \text{ Sampel}$$

5. Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan adalah dengan kuisisioner yang dibagikan kepada sejumlah responden. Kuisisioner adalah Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara membagikan daftar pertanyaan atau pertanyaan tertulis untuk memperoleh keterangan dari sejumlah responden sehingga responden tinggal memilih salah satu jawaban yang sesuai dengan keinginan. Skala likert yang digunakan adalah sebagai berikut:

Tabel 2 Skor skala likert

Alternatif Jawaban	Skor	
	Positif	Negatif
Sangat Setuju (SS)	5	1
Setuju (S)	4	2
Ragu-ragu (R)	3	3
Tidak Setuju (TS)	2	4
Sangat Tidak Setuju (STS)	1	5

6. Desain Kuisisioner

Kuisisioner dibuat berdasarkan variabel laten dan variabel manifes dalam model SEM yang telah dibuat. Setiap indikator dijelaskan dengan pernyataan-pernyataan dalam instrument kuisisioner.

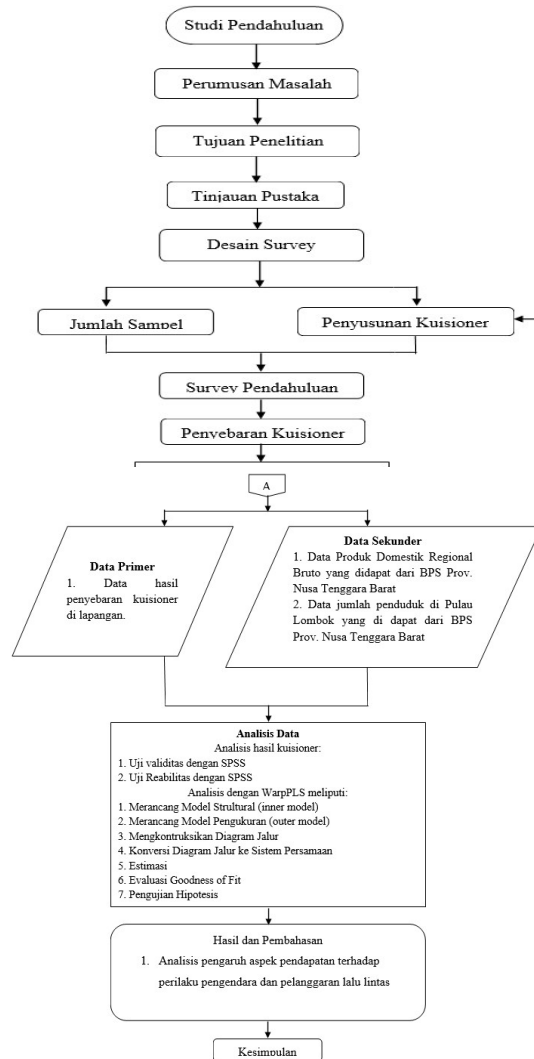
7. Analisis Data

Teknis analisis data dalam penelitian ini adalah analisis kuantitatif dengan menggunakan metode Structural Equation Modeling (SEM) dengan program WarpPLS. Adapun tahapan-tahapan dalam menganalisis data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Analisis data dengan program SPSS
 - a. Uji validitas data
 - b. Uji realibilitas data
2. Analisis dengan program WarpPLS
 - a. Merancang *inner model*
 - b. Merancang *outer model*
 - c. Mengkontruksikan diagram jalur
 - d. Konversi diagram jalur ke dalam system persamaan

- e. Pendugaan/Estimasi parameter laten.
- f. Goodness of fit
- g. Analisis mediasi SEM-PLS
- h. Uji Hipotesis

8. Bagan Alir



Gambar 1 Bagan Alir Penelitian

D. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Desain Penelitian

Peneliti menganalisis bagaimana pengaruh perilaku berkendara terhadap pelanggaran lalu lintas berdasarkan aspek ekonomi di Pulau Lombok. Perilaku berkendara berfungsi sebagai variabel penjelas, pelanggaran lalu lintas berfungsi sebagai variabel mediasi, dan kecelakaan lalu lintas

berfungsi sebagai variabel tergantung. Indikator dalam penelitian ini berjumlah 10 item, dengan setiap indikator dijelaskan oleh pernyataan-pernyataan dalam instrument kuisioner.

2. Uji Kuisioner

Uji kuisioner dilakukan untuk mengetahui apakah isi dari kuisioner tersebut dapat dimengerti oleh responden atau tidak. Sebelum penyebaran kuisioner yang berjumlah 400 responden, maka akan dilakukan uji pendahuluan terlebih dahulu dengan cara menyebarkan kuisioner kepada 50 responden. Uji pendahuluan ini dilakukan untuk mengetahui kuisioner yang digunakan apakah valid dan reliabel. Setelah dilakukan penyebaran kuisioner, jawaban dari setiap responden akan direkap kedalam *Ms. Excel* kemudian diubah menjadi skala likert.

3. Pengumpulan Data

Setelah dilakukan pengujian kuisioner dengan melibatkan 50 responden pada uji pendahuluan didapatkan 33 item pernyataan dalam kuisioner yang sudah valid dan reliabel, maka pengumpulan data dapat dilanjutkan dengan diberikan kepada seluruh responden yang berjumlah sebanyak 400 responden.

4. Karakteristik Responden

Karakteristik responden pada penelitian kali ini didapatkan dari data jumlah responden berdasarkan penghasilan, pekerjaan dan juga jumlah kendaraan yang disajikan dalam dibawah ini:

Tabel 3 Responden berdasarkan penghasilan

Kabupaten	Penghasilan	Persentase
Mataram	< 1.500.000	73
	1.500.000 - < 3.000.000	13,5
	≥ 3.000.000	13,5
Lombok Barat	< 1.500.000	56,25
	1.500.000 - < 3.000.000	30
	≥ 3.000.000	13,75
Lombok Timur	< 1.500.000	72,25
	1.500.000 - < 3.000.000	17
	≥ 3.000.000	10,75
Lombok Tengah	< 1.500.000	77,25
	1.500.000 - < 3.000.000	14,5
	≥ 3.000.000	8,25
Lombok Utara	< 1.500.000	72,5
	1.500.000 ≥ x ≥ 3.000.000	10,25
	> 3.000.000	17,25

Tabel 4 Responden berdasarkan pekerjaan

Kabupaten	Pekerjaan	Persentase
Mataram	Pelajar	33,25
	Mahasiswa	32,5
	Pegawai	34,25
Lombok Barat	Pelajar	32,75
	Mahasiswa	33
	Pegawai	34,25
Lombok Timur	Pelajar	32,5
	Mahasiswa	33,5
	Pegawai	34
Lombok Tengah	Pelajar	33,75
	Mahasiswa	32,25
	Pegawai	34
Lombok Utara	Pelajar	32,5
	Mahasiswa	32,75
	Pegawai	34,75

Tabel 5 Responden berdasarkan jumlah kendaraan

Kabupaten	Penghasilan	Persentase
Mataram	≤ 2	52,5
	> 2	47,5
Lombok Barat	≤ 2	63,75
	> 2	36,25
Lombok Timur	≤ 2	25,5
	> 2	74,5
Lombok Tengah	≤ 2	72,5
	> 2	27,5
Lombok Utara	≤ 2	57,5
	> 2	42,5

5. Uji Validitas dan Reliabilitas

a. Uji Validitas

Validitas konvergen dapat dilihat dari nilai *factor loading* yang didapatkan nilainya lebih besar dari 0,30 maka instrumen tersebut memenuhi kriteria. dari hasil pengujian, terdapat beberapa indikator yang tidak memenuhi kriteria. Sehingga untuk hasil mendapatkan hasil terbaik, maka indikator tersebut harus dihilangkan. Hair dkk. (2017) menyarankan indikator dengan *loading* di bawah 0,4 harus dihapus dari model. Namun, untuk indikator dengan *loading* antara 0,40 – 0,70, kita sebaiknya menganalisis dampak dari keputusan menghapus indikator dengan *loading* antara 0,40 dan 0,70 jika dihapuskannya indikator tersebut dapat meningkatkan *average variance extracted* (AVE) dan *composite reliability* di atas Batasan (*threshold*).

b. Uji Reliabilitas

1. Composite Reliability

Tabel 5 Composite reliability coefficients pada penghasilan <Rp. 1.500.000 di Kabupaten Lombok Barat

No.	Variabel	Composite reliability coefficients	Keterangan
1.	B	0.836	Terpenuhi
2.	V	0.780	Terpenuhi
3.	A	0.813	Terpenuhi

Nilai *composite reliability* digunakan untuk mengetahui realibilitas suatu instrument penelitian. Berdasarkan hasil data diatas, dapat diketahui bahwa nilai *composite reliability* > 0,70. Sehingga dapat dinyatakan semua variabel dalam penelitian ini telah memenuhi syarat realibilitas.

2. *Cronbach's alpha coefficients*

Tabel 6 Composite cronbach's alpha pada penghasilan <Rp. 1.500.000 di Kabupaten Lombok Barat

No.	Variabel	Cronbach's alpha coefficients	Keterangan
1.	B	0.762	Terpenuhi
2.	V	0.646	Terpenuhi
3.	A	0.724	Terpenuhi

Berdasarkan hasil data diatas, dapat diketahui jika semua nilai *cronbach alpha coefficient* > 0,6. Sehingga kuesioner keseluruhan tersebut memenuhi realibitas internal konsistensi.

6. Model Fit

Tabel 7 Model fit and Quality Indices pada penghasilan <Rp. 1.500.000 di Kabupaten Lombok Barat

No.	Model Fit and Quality Indices	Kriteria fit	Hasil Analisis	Keterangan
1.	Average Path Coefficient (APC)	P<0,05	P<0.001	Memenuhi kriteria
2.	Average R-Squared (ARS)	P<0,05	P<0.001	Memenuhi kriteria
3.	Average Adjusted R-Squared (AARS)	P<0,05	P<0.001	Memenuhi kriteria
4.	Average Full Collinearity (AFVIF)	Acceptable if <= 5, ideally <=3,3	1.343	Ideal
5.	Tenous GoF (GoF)	Small >= 0,1, medium >= 0,25, large >=0,36	0.295	Medium
6.	Simpson's Paradox Ratio (SPR)	Acceptable if >=0,7, ideally=1	1.000	Ideal
7.	R-Squared Contribution Ratio (RSCR)	Acceptable if >=0,9, ideally=1	1.000	Ideal
8.	Statistical Suppression Ratio (SSR)	Acceptable if >=0,7,	1.000	Ideal
9.	Nonlinear Bivariate Causality Direction Ratio (NLBCDR)	Acceptable if >=0,7,	1.000	Ideal

Berdasarkan output dari WarpPLS didapatkan hasil seperti pada tabel 4.39. dilihat dari kriteria kebaikan model dapat terlihat model yang terbentuk sudah baik dan ideal. Pada APC, ARS, dan AARS didapatkan nilai *p-value* <0,001 yang arti model sudah terbentuk dengan baik dan signifikan. Pada indikator AFVIF didapatkan nilai sebesar 1.343 yang berarti memenuhi syarat dibawah batas 5.

Untuk indikator GoF didapatkan nilai sebesar 0.295 termasuk dalam kategori medium. Hasil dari SPR, RSCR, SSR dan NLBCDR diperoleh nilai 1 yang menunjukkan bahwa model tersebut telah terbentuk dengan baik.

7. Pembahasan

a). Aspek Penghasilan

Tabel 8 Nilai koefisien jalur pengaruh pada aspek penghasilan

Kabupaten/Kota	Aspek yang ditinjau	Koefisien Jalur			
		B→V	V→A	B→A	Pengaruh Total (%)
Kota Mataram	< 1.500.000	0.325	0.424	0.138	1.90
	1.500.000 - <3.000.000	0.613	0.725	0.445	19.80
	≥ 3.000.000	0.661	0.774	0.511	26.11
Lombok Barat	< 1.500.000	0.247	0.579	0.143	2.04
	1.500.000 - <3.000.000	0.69	0.796	0.549	30.14
	≥ 3.000.000	0.8	0.714	0.571	32.60
Lombok Tengah	< 1.500.000	0.619	0.683	0.423	17.89
	1.500.000 - <3.000.000	0.533	0.679	0.362	13.10
	≥ 3.000.000	0.552	0.646	0.356	12.67
Lombok Timur	< 1.500.000	0.665	0.718	0.477	22.75
	1.500.000 - <3.000.000	0.791	0.857	0.678	45.97
	≥ 3.000.000	0.779	0.918	0.715	51.12
Lombok Utara	< 1.500.000	0.593	0.748	0.444	19.71
	1.500.000 - <3.000.000	0.585	0.803	0.469	22.00
	≥ 3.000.000	0.726	0.616	0.447	19.98

Berdasarkan aspek penghasilan, responden dengan penghasilan kurang dari Rp. 1.500.000 di Kota Mataram, Kabupaten Lombok Barat dan Kabupaten Lombok Tengah memiliki pengaruh perilaku berkendara terhadap pelanggaran yang lebih baik dibandingkan dengan kabupaten lainnya. Diartikan bahwa masyarakat berkendara dengan hati-hati dan lebih mengutamakan keselamatan berkendara

Sedangkan responden dengan penghasilan lebih dari Rp. 3.000.000 di Kabupaten Lombok Timur memiliki pengaruh pelanggaran terhadap kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi dibandingkan dengan kabupaten lainnya. Hal ini dapat diartikan bahwa masyarakat cenderung melakukan pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas dan tidak memperhatikan keselamatan berkendara.

b). Aspek Pekerjaan

Tabel 9 Nilai koefisien jalur pengaruh pada aspek pekerjaan

Kabupaten/Kota	Aspek yang ditinjau	Koefisien Jalur			
		B→V	V→A	B→A	Pengaruh Total (%)
Kota Mataram	Pelajar	0.391	0.564	0.251	4.88
	Mahasiswa	0.502	0.501	0.221	6.30
	Pegawai	0.51	0.432	0.22	4.84
Lombok Barat	Pelajar	0.47	0.456	0.589	4.58
	Mahasiswa	0.696	0.846	0.214	34.69
	Pegawai	0.658	0.809	0.571	28.30
Lombok Tengah	Pelajar	0.681	0.789	0.154	28.73
	Mahasiswa	0.351	0.437	0.536	2.37
	Pegawai	0.476	0.371	0.176	3.10
Lombok Timur	Pelajar	-0.158	0.407	0.494	0.41
	Mahasiswa	0.767	0.644	0.064	24.40
	Pegawai	0.833	0.887	0.738	54.46
Lombok Utara	Pelajar	0.645	0.797	0.371	26.42
	Mahasiswa	0.547	0.678	0.514	13.76
	Pegawai	0.599	0.793	0.475	22.56

Kelompok responden yang berprofesi sebagai pegawai di Kabupaten Lombok Timur memiliki pengaruh pada perilaku berkendara yang tinggi dibandingkan dengan kabupaten lainnya. Selain perilaku yang menyebabkan resiko terjadinya pelanggaran, pengaruh pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas juga tinggi. Hal ini dikarenakan masyarakat yang berprofesi sebagai pegawai Kelompok responden yang berprofesi sebagai pegawai di Kabupaten Lombok Timur memiliki pengaruh pada perilaku berkendara yang tinggi dibandingkan dengan kabupaten lainnya. Selain perilaku yang menyebabkan resiko terjadinya pelanggaran, pengaruh pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas juga tinggi. Hal ini dikarenakan masyarakat yang berprofesi sebagai pegawai lebih banyak menghabiskan waktu di jalan dibandingkan dengan pelajar ataupun mahasiswa.

Sedangkan, responden yang berprofesi sebagai pelajar memiliki pemahaman berlalu lintas yang lebih baik dibandingkan responden yang berprofesi sebagai pegawai di semua kabupaten, terkecuali Kabupaten Lombok Tengah. Dapat diartikan bahwa, masyarakat yang berprofesi sebagai pelajar memiliki pemahaman akan berlalu lintas sehingga lebih berhati-hati dalam membawa kendaraan dan mengutamakan keselamatannya.

c). Aspek Jumlah Kendaraan

Tabel 10 Nilai koefisien jalur pengaruh pada aspek kepemilikan kendaraan

Kabupaten/Kota	Aspek yang ditinjau	Koefisien Jalur			
		B→V	V→A	B→A	Pengaruh Total (%)
Kota Mataram	≤2	0.378	0.574	0.146	2.13
	>2	0.298	0.489	0.217	4.71
Lombok Barat	≤2	0.552	0.731	0.309	9.55
	>2	-0.399	0.776	0.404	16.32
Lombok Tengah	≤2	0.634	0.673	0.262	6.86
	>2	0.474	0.553	0.427	18.23
Lombok Timur	≤2	0.723	0.727	0.526	27.67
	>2	0.769	0.781	0.6	36.00
Lombok Utara	≤2	0.566	0.744	0.477	22.75
	>2	0.639	0.746	0.421	17.72

Dapat dilihat cenderung lebih berhati-hati dalam berkendara dan lebih sadar dalam berlalu lintas. Sedangkan pada responden di Kabupaten Lombok Timur dan Lombok Utara dilihat dari aspek kepemilikan kendaraannya memiliki perilaku berkendara yang mengakibatkan pelanggaran hingga kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan kabupaten lainnya, hal ini dapat dilihat pada nilai pengaruh tinggi dibandingkan dengan kabupaten lainnya.

E. KESIMPULAN DAN SARAN

a. Kesimpulan

- Berdasarkan aspek yang ditinjau, aspek yang paling berpengaruh terhadap perilaku berkendara adalah aspek penghasilan lebih dari Rp. 3.000.000 dengan nilai rata-rata pengaruh sebesar 28,45%. Selanjutnya aspek pekerjaan berprofesi sebagai pegawai dengan nilai rata-rata pengaruhnya 22,65% dan yang terakhir aspek kepemilikan kendaraan lebih dari 2 unit dengan pengaruh sebesar 18,60%.
- Berdasarkan aspek penghasilan, responden dengan penghasilan kurang dari Rp. 1.500.000 di Kota Mataram, Kabupaten Lombok Barat dan Kabupaten Lombok Tengah memiliki kesadaran keselamatan dan perilaku berkendara yang lebih taat dibandingkan dengan responden di Kabupaten Lombok Timur dan Kabupaten Lombok Utara.
- Berdasarkan aspek jenis pekerjaan, responden yang berprofesi sebagai pelajar memiliki pemahaman berlalu lintas yang lebih baik dibandingkan responden yang berprofesi sebagai pegawai di semua kabupaten, terkecuali Kabupaten Lombok Tengah.

4. Berdasarkan aspek kepemilikan kendaraan, responden dengan kepemilikan jumlah kendaraan kurang dari 2 unit di Kota Mataram, Kabupaten Lombok Barat dan Kabupaten Lombok Tengah memiliki nilai pengaruh yang lebih kecil dibandingkan dengan responden di Kabupaten Lombok Timur dan Lombok Utara.

b. Saran

- 1) Perlu dilakukan adanya sosialisasi mengenai pentingnya *safety riding*, keselamatan berlalu lintas oleh Kepolisian Daerah Nusa Tenggara Barat di daerah yang masih memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi.
- 2) Untuk penelitian selanjutnya, pada saat penyebaran kuisioner dapat dilakukan lebih menyebar tidak hanya dilakukan di pusat kota saja.

Lintas di Ruas Jalan Sisingamangaraja (STA 00+000 - STA 10+000) Kota Medan. Universitas Sumatera Utara, 1(Kecelakaan lalu lintas), 9.

Sjarief, E. (2020). Pengaruh Status Sosial, Perilaku Berkendara dan Penegaka Aturan Terhadap Keselamatan Berlalulintas. 113–126.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Utari, G. C. (2010). Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi.

Wesli, W. (2021). Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (Sem). Teras Jurnal, 5(1), 43–50.

DAFTAR PUSTAKA

Anggraini, D. (2013). Studi tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda. 1(1), 10–19.

Holman, M. (2017). Pengaruh Perilaku Pelajar Pengendara Sepeda Motor terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Structural Equation Modeling (SEM). Universitas Mataram, 73–78.

Permana, B.E., 2012, Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengendara Sepeda Motor di Kota Kuningan (Tugas Akhir). Semarang: Universitas Negeri Semarang.

Priyambodo, P. (2018). Analisis Korelasi Jumlah Kendaraan dan Pengaruhnya Terhadap PDRB di Provinsi Jawa Timur. Warta Penelitian Perhubungan, 30(1), 59.

Putranto, L. S. (2011). Pengaruh Faktor Sosial Ekonomi dan Riwayat Kecelakaan terhadap Perilaku Pengemudi Sepeda Motor Indonesia. November, 167–173.

Ramdiani. (2010). SEM dan Lisrel Untuk Analisis Multivariate. Universitas Mulawarman, 2(1), 179–188.

Rosolino, V. et al., 2014. “Road safety performance assessment: a new road network Risk Index for info mobility”. Social and Behavioral Sciences. Volume 111, hal. 624-633.

Saputra, A. D. (2018). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007 - 2016. Injury, 43(1), 6–7.

Simanungkalit, H. M. T. R. P., Aswad, Y., & Mt, S. T. (2014). Analisa Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu