

ARTIKEL ILMIAH

**ANALISIS PERBEDAAN PENGARUH PERILAKU BERKENDARA
TERHADAP PELANGGARAN DAN KECELAKAAN DENGAN
PENDEKATAN MODEL DI PULAU LOMBOK, NTB**

*Analysis Of Differences In The Influence Of Driving And Accidents With Model Approach On
The Island Of Lombok, NTB*



Oleh :

**AYUDIYA AMALIA ZAINI
F1A 018 016**

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

ARTIKEL ILMIAH

**ANALISIS PERBEDAAN PENGARUH PERILAKU BERKENDARA
TERHADAP PELANGGARAN DAN KECELAKAAN
DENGAN PENDEKATAN MODEL DI PULAU LOMBOK, NTB**

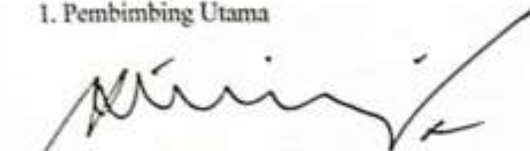
*Analysis Of Differences In The Influence Of Driving And Accidents With Model Approach On
The Island Of Lombok, NTB*

Oleh :

**AYUDIYA AMALIA ZAINI
F1A018016**

Telah diperiksa dan disetujui oleh Tim Pembimbing :

1. Pembimbing Utama



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

Tanggal: 3 JANUARI 2024

2. Pembimbing Pendamping



Dr. Ir. IAO Suwati Sideman, ST., MSc
NIP. 19691011 199702 2 002

Tanggal: 28 DESEMBER 2023

Mengetahui
Ketua Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Mataram



Dr. Eng. Hariyadi, ST., Msc.(Eng).
NIP. 19731027 199802 1 001

ARTIKEL ILMIAH

**ANALISIS PERBEDAAN PENGARUH PERILAKU BERKENDARA
TERHADAP PELANGGARAN DAN KECELAKAAN DENGAN
PENDEKATAN MODEL DI PULAU LOMBOK, NTB**

*Analysis of differences in the influence of driving and accidents with model approach
on the island of lombok, NTB*

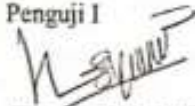
Oleh :

**AYUDIYA AMALIA ZAINI
F1A018016**

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada tanggal 22 Desember 2023
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat mencapai derajat Sarjana S-1

Susunan Tim Penguji:

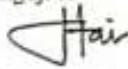
1. Penguji I



Hasvim, ST., MT

NIP.19651231 1 199512 1 001

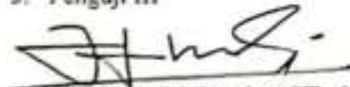
2. Penguji II



Rohani, ST., MT.

NIP. 19671231 199512 2 001

3. Penguji III



Dr. Made Mahendra, ST., MT.

NIP. 19960626 199412 1 001

Mataram, 11 Januari 2024
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Mataram



M. SYAMSU IQBAL, S.T., M.T., Ph.D

NIP.19720222 199903 1 002

ANALISIS PERBEDAAN PENGARUH PERILAKU BERKENDARA TERHADAP PELANGGARAN DAN KECELAKAAN DENGAN PENDEKATAN MODEL DI PULAU LOMBOK, NTB

Ayudiya Amalia Zaini¹, I Wayan Suteja², IAO Suwati Sideman.²

¹Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Universitas Mataram

²Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Mataram

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mataram

ABSTRAK

Angka kecelakaan lalu lintas di Pulau Lombok menurut data POLDA NTB mengalami peningkatan cukup signifikan dengan jumlah kecelakaan sebanyak 1.197 (27 Desember 2022) dan didominasi oleh pengendara sepeda motor. Hal ini disebabkan oleh meningkatnya pelanggaran lalu lintas dan rendahnya kesadaran masyarakat dalam menaati peraturan lalu lintas. Terdapat beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti faktor manusia (91%), faktor kendaraan (5%), faktor jalan raya (3%) dan faktor lingkungan (1%). Perbedaan perilaku mengemudi terhadap pelanggaran lalu lintas dapat disebabkan oleh beberapa aspek kemudian akan dikaitkan dengan aspek demografi Pulau Lombok. Penelitian ini dibantu oleh dua perangkat lunak aplikasi yaitu program *WarpPLS* dan *SPSS*. Pada *software WarpPLS* dilakukan analisis untuk mengetahui nilai pengaruh antara perilaku terhadap pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Variabel yang akan digunakan pada *software WarpPLS* adalah Perilaku (B), pelanggaran (V) dan kecelakaan (A). Pada *Software SPSS* dilakukan pendekatan model dengan beberapa jenis model seperti *Model Linear*, *Model Logarithmic*, *Model Invers*, *Model Quadratic*, *Model Cubic*, dan *Model Exponential*. Pendekatan model yang paling sesuai untuk hubungan antar variabel dalam penelitian ini adalah “*model invers*”, dimana pengaruh paling kuat terhadap perilaku mengemudi secara berurutan adalah pada aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 1.500.000 - $<$ Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.845$, aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 1.500.000 - $<$ Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.824$, aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.814$, aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.753$, aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.719$, aspek Laki-Laki - Remaja - Sekolah - NON SIM C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - $<$ Rp. 1.500.000 dengan nilai $R^2 = 0.710$, aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.701$, kemudian aspek terakhir yaitu aspek Perempuan - Remaja - Sekolah - NON SIM C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - $<$ Rp. 1.500.000 dengan nilai $R^2 = 0.469$.

Kata kunci: Perilaku pengendara, Aspek Demografi, Pendekatan Model, *WarpPLS* dan Program *SPSS*

ABSTRACT

The number of traffic accidents on Lombok Island according to NTB POLDA data has increased significantly with a total of 1,197 accidents (December 27, 2022) and is dominated by motorcyclists. This is due to the increase in traffic violations and low public awareness in obeying traffic regulations. There are several factors that cause traffic accidents, such as human factors (91%), vehicle factors (5%), road factors (3%) and environmental factors (1%). Differences in driving behavior towards traffic violations can be caused by several aspects and then will be related to the demographic aspects of Lombok Island. This research was assisted by two application software, namely the WarpPLS and SPSS programs. In WarpPLS software, an analysis is carried out to find out the value of the influence between behavior on traffic violations and accidents. The variables that will be used in WarpPLS software are Behavior (B), violations (V) and accidents (A). In SPSS software, a model approach is carried out with several types of models such as Linear Models, Logarithmic Models, Inverse Models, Quadratic Models, Cubic Models, and Exponential Models. The most suitable model approach for the relationship between variables in this study is the "inverse model", where the strongest influence on driving behavior is sequentially in the aspects of Female - Adult - Bachelor - SIM C - Motorcycle - Work - \geq Rp. 1,500,000 - $<$ Rp. 3,000,000 with a value of $R^2 = 0.845$, the aspect of Male - Adult - Bachelor - SIM C - Motorcycle - Working - \geq Rp. 1,500,000 - $<$ Rp. 3,000,000 with a value of $R^2 = 0.824$, the aspect of Female - Adult - Bachelor - SIM C - Motorcycle - Working - \geq Rp. 3,000,000 with a value of $R^2 = 0.814$, the aspect of Male - Adult - Bachelor - NON SIM C - Private Car - Working - \geq Rp. 3,000,000 with a value of $R^2 = 0.000,000$ with R^2 value = 0.753, aspect Female - Adult - Bachelor - NON SIM C - Private Car - Working - \geq Rp. 3,000,000 with R^2 value = 0.719, aspect Male - Adolescent - School - NON SIM C - Private Car - Not Working - $<$ Rp. 1,500,000 with R^2 value = 0.710, the aspect of Male - Adult - Bachelor - SIM C - Motorcycle - Working - \geq Rp. 3,000,000 with a value of $R^2 = 0.701$, then the last aspect is the aspect of Female - Teen - School - NON SIM C - Private Car - Not Working - $<$ Rp. 1,500,000 with a value of $R^2 = 0.469$.

Keywords: Driver behavior, Demographic Aspects, Model Approach, WarpPLS and SPSS Program.

A. PENDAHULUAN

Provinsi Nusa Tenggara Barat adalah salah satu provinsi yang ada di Indonesia. Provinsi ini memiliki 2 pulau yaitu, Pulau Lombok dan Pulau Sumbawa. Pulau Lombok terdiri dari kabupaten Lombok Timur, Kabupaen Lombok Tengah, Kabupaten Lombok Barat, Kabupaten Lombok Utara dan Kota Mataram. Pulau Sumbawa terdiri dari Kabupaten Sumbawa, Kabupaten Sumbawa Barat, Kabupaten Dompu, Kabupaten Bima, dan Kota Bima.

Data angka kecelakaan yang didapat dari Direktorat Lalu lintas(DIRLANTAS) di Pulau Lombok pada tahun 2022 mengalami

peningkatan dengan angka 1.197 kejadian kecelakaan yang didominasi oleh pengendara roda dua. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas diakibatkan oleh faktor manusia 91%, faktor kendaraan 5%, faktor jalan 3%, dan faktor lingkungan 1%. (Sugiyanto & Santi, 2016).

Peristiwa yang terjadi dengan tidak terduga dan tidak sengaja yang melibatkan pengendara di jalan raya yang bisa menyebabkan kerugian dan juga korban manusia dapat disebut dengan kecelakaan lalu lintas. (Srisantyorini, dkk, 2021). Perilaku berkendara yang tidak taat saat berkendara dapat disebabkan oleh kurangnya

pengetahuan tentang peraturan dalam berlalu lintas yang berlaku.

Perilaku yang mengabaikan keselamatan dalam berkendara seperti menerobos lampu lalu lintas, tidak mengenakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) dan menggunakan *handphone* lebih berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan. (Hidayati & Erwanda, 2019). Pengaruh perilaku berkendara yang dapat menyebabkan pelanggaran lalulintas dan berpotensi menyebabkan kecelakaan di jalan raya perlu diketahui, seberapa besar perbedaan antara wilayah kabupaten/kota di Pulau Lombok dengan kondisi demografi dapat diketahui dengan nilai pengaruh menggunakan program SPSS

SPSS merupakan *software* yang berfungsi untuk menganalisis data dan perhitungan statistik secara parametrik ataupun non parametrik yang memiliki kemampuan analisis yang cukup tinggi. *Software* ini memiliki kemudahan dalam perhitungan dan mampu menganalisis penelitian dengan variabel yang lebih banyak. (Fauziah & Karhab, 2019). Pendekatan model yang digunakan dalam *software* SPSS dengan berbagai model, diantaranya *Model Linear*, *Model Logarithmic*, *Model Invers*, *Model Quadratic*, *Model Cubic*, dan *Model Exponential*. (Junaidi, 2015). Untuk mengetahui model dari perilaku pengendara terhadap kecelakaan dalam berlalu lintas, maka dilakukan penelitian “Analisis Perbedaan Pengaruh Perilaku Berkendara terhadap Pelanggaran dan Kecelakaan dengan Pendekatan Model di Pulau Lombok, NTB”

Tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui besar perbedaan pengaruh perilaku berkendara terhadap pelanggaran dan kecelakaan atas tinjauan beberapa aspek di Pulau Lombok

2. Untuk mengetahui perbedaan pengaruh perilaku berkendara terhadap pelanggaran dan kecelakaan terhadap variabel demografi di Pulau Lombok.
3. Untuk memodelkan perbedaan pengaruh perilaku berkendara terhadap demografi di Pulau Lombok.

B. DASAR TEORI

1. Pengertian Pengemudi

Pengemudi adalah orang yang sudah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya. (UU RINo.22 Tahun 2009 Pasal 1).

2. Perilaku Pengemudi

Secara umum perilaku pengemudi dapat dikelompokkan menjadi dua kategori yaitu, *Defensive Riding* (Perilaku pengemudi yang berkeselamatan) dan *Aggressive Riding* (Perilaku pengemudi yang agresif atau cenderung tidak berkeselamatan).

3. Faktor Penyebab Kecelakaan

Faktor-faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas :

- a. Manusia
- b. Lingkungan
- c. Faktor Kendaraan

4. Aspek yang ditinjau

- a. Jenis Kelamin
- b. Usia
- c. Pendidikan
- d. Kepemilikan SIM
- e. Pekerjaan
- f. Kepemilikan kendaraan
- g. Aspek Pendapatan
- h. Aspek Demografi

5. Skala Likerts

Skala yang digunakan untuk mengukur suatu persepsi, sikap atau pendapat seseorang atau kelompok mengenai kejadian atau peristiwa fenomena sosial disebut sebagai skala likert (Sugiyono 2018). Variabel yang digunakan akan diukur dan dijabarkan menjadi variabel indikator (*Indicator Variable*) yang kemudian akan dijadikan

sebagai titik tolak ukur untuk menyusun *item-item* instrumen yang berupa pertanyaan sikap yang tertulis, kemudian disusun dan dianalisis sehingga respon seseorang terhadap pertanyaan dapat diberikan skor (angka) yang kemudian akan diinterpretasikan.

6. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Uji validitas adalah pengujian yang dilakukan untuk mengetahui apakah suatu instrumen dikatakan valid atau tidak valid dalam mengukur suatu variabel penelitian kuisisioner (Rokhmad & Wahyuningsih, 2014). Uji reliabilitas adalah pengujian untuk mengetahui sejauh mana jawaban dari seseorang tetap konsisten jika dilakukan pengukuran kembali (Nurmala Dewi, 2018)

7. Structural Equation Modeling (SEM)

Teknik *statistic multivariate* dalam *Structural Equation Model* (SEM) adalah kombinasi analisis faktor dengan regresi (korelasi), yang digunakan untuk pengujian hubungan antar variabel pada model. Pengujian ini dilakukan antara indikator dengan konstruk, ataupun hubungan antar konstruk (Ginting 2009).

8. Program WarpPLS

WarpPLS adalah *Software* yang dapat menganalisis SEM berbasis varian atau lebih dikenal dengan *Partial Least Square*. Model analisis SEM dengan WarpPLS dapat mengidentifikasi dan mengestimasi hubungan antar variabel laten apakah hubungan tersebut bersifat *linier atau non linear* (Purwanto, dkk. 2018).

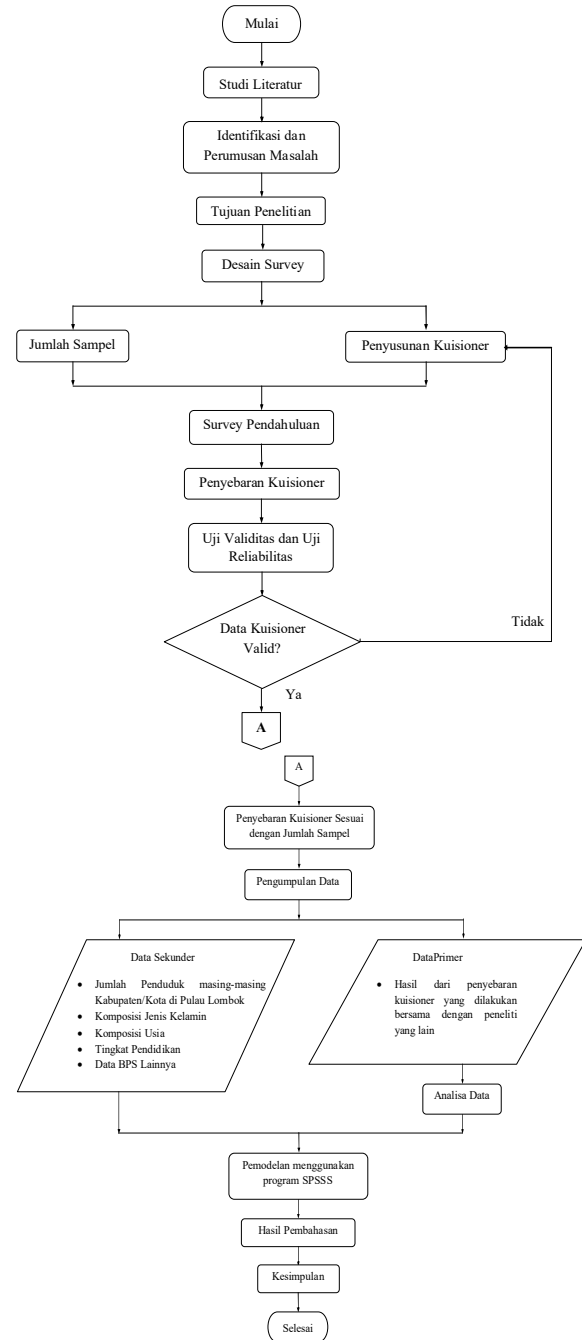
9. Program SPSS

SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*) adalah program perangkat lunak yang memiliki kemampuan analisis statistik tinggi secara cepat dan akurat. SPSS memiliki bentuk pemaparan yang baik dengan grafik maupun tabel yang bersifat dinamis serta mudah dihubungkan

dengan aplikasi lain(Hasyim & Listiawan, 2015).

C. METODE PENELITIAN

1. Bagan Alir Penelitian



Gambar 1 Bagan alir penelitian

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di kabupaten/kota yang berada di pulau Lombok, diantaranya Kabupaten Lombok

Timur, Kabupaten Lombok Tengah, Kabupaten Lombok Barat, Kabupaten Lombok Utara dan Kota Mataram.

3. Studi Literatur

Pada tahap ini yang dilakukan adalah membaca buku dan juga jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan judul penelitian yang akan diteliti sebagai referensi dalam mengerjakan penelitian.

4. Pengumpulan Data

Data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah :

- Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari instansi atau lembaga terkait. Dalam hal ini data sekunder yang digunakan adalah data yang diperoleh dari situs resmi Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Nusa Tenggara Barat dan juga data kepemilikan SIM yang didapat dari Dirlantas Nusa Tenggara Barat.
- Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari lapangan. Dalam hal ini data primer diperoleh dari data hasil penyebaran kuisisioner yang dikumpulkan dari responden.

5. Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

- Variabel Penjelasan adalah faktor yang dapat mempengaruhi variable tergantung, dalam penelitian ini yaitu perilaku berkendara.
- Variabel mediasi adalah variable antarayang menghubungkan sebuah variable independen utama dan variable dependen yang dianalisis, dalam penelitian ini yaitu pelanggaran lalu lintas.
- Variabel tergantung/respons adalah variable yang dipengaruhi variable penjelas/preditor, dalam penelitian ini yaitu kecelakaan lalu lintas.

Tabel 1 Variabel penelitian dan indikator

Variabel Penelitian	Indikator	Simbol
Perilaku Berkendara	Kedisiplinan	X1
	Pengetahuan dan keterampilan berkendara	X2
	Kurang konsentrasi	X3
	Emosi	X4
	Kondisi fisik	X5

Pelanggaran Lalu Lintas	Melanggar marka dan rambu lalu lintas	X6
	Kelengkapan surat-surat, kelengkapan kendaraan dan perlengkapan berkendara	X7
	Berkendara secara tidak wajar	X8
Kecelakaan Lalu Lintas	Berkendara secara ugal-ugalan	X9
	Power Struggle (adu kekuatan)	X10

6. Teknik Pengambilan Sampel

Menurut Sugiyono (2010), untuk menentukan sampel penelitian dari populasi dapat digunakan rumus Slovin : $n = N / (1 + N \alpha^2)$

Dari data jumlah penduduk tersebut diperoleh contoh perhitungan sampel kota Mataram:

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

$$n = 251,451 / (1 + 251,451 (0,05)^2)$$

$$n = 399,994 \approx 400 \text{ Sampel}$$

Tabel 2 Jumlah sampel masing-masing kabupaten/kota

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk	Jumlah Sampel
Kabupaten Lombok Utara	251,451	399,994
Kabupaten Lombok Barat	731,810	399,998
Kabupaten Lombok Tengah	1,049,708	399,999
Kabupaten Lombok Timur	1,343,901	399,998
Kota Mataram	432,024	399,996

7. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner kepada responden yang memenuhi kriteria sebagai responden. Equation ini berisi pernyataan positif dan negative yang bertujuan agar responden membaca pernyataan-pernyataan dengan teliti dan menjawab dengan persepsi sendiri. Kuisisioner dalam penelitian ini menggunakan skala likert 1-5 dalam mengukur persepsi responden. Berikut skala likert yang digunakan :

Tabel 3 Skor Skala Likert

No	Keterangan	Skor Positif	Skor Negatif
1	Sangat Setuju	5	1
2	Setuju	4	2
3	Ragu-ragu	3	3
4	Tidak Setuju	2	4
5	Sangat Tidak Setuju	1	5

8. Desain Kuisisioner

Kuisisioner dibuat berdasarkan variable laten dan *variable manifest* dalam model SEM yang telah dibuat. Setiap indikator dijelaskan dengan pernyataan-pernyataan dalam instrumen kuisisioner.

9. Analisis Data

Penelitian ini dilakukan dengan analisis kuantitatif menggunakan *Structural Equation Modeling* (SEM) dan bantuan program WarpPLS. Tahapan yang dilakukan dalam analisis 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 sistem persamaan
 - e. Pendugaan/Estimasi parameter *latern*.
 - f. *Goodness of fit*
 - g. Analisis mediasi SEM-PLS
 - h. Uji Hipotesis
3. Hubungan antar variabel dengan program SPSS.

D. ANALISA DAN PEMBAHASAN

1. Data Penelitian

a. Data Sekunder

Data sekunder meliputi data demografi yang diperoleh dari Situs Badan Pusat Statistik (BPS), diantaranya :

- 1) Data Komposisi Jenis Kelamin di Pulau Lombok.
- 2) Data Usia di Pulau Lombok
- 3) Data Pendidikan di pulau Lombok
- 4) Data Produksi SIM
- 5) Data Kepemilikan kendaraan
- 6) Data Status Bekerja
- 7) Data Produk Domestik Regional Bruto

b. Data Primer

Data primer merupakan hasil kuisisioner yang akan diproses menggunakan program WarpPLS.

2. Analisis Data

a. Desain Penelitian

Dalam Penelitian ini menganalisis tentang aspek manakah yang paling mempengaruhi

pelanggaran lalu lintas di pulau Lombok dilihat dari pemodelan dan bagaimana pengaruh aspek perilaku pengendara terhadap kecelakaan lalu lintas dalam demografi di pulau Lombok.

Variabel-variabel penelitian seperti perilaku berkendara akan berfungsi sebagai variabel eksogen (*Independent Variable*), Pelanggaran Lalu Lintas berfungsi sebagai Variabel Mediasi (*Intervening Variable*), dan kecelakaan lalu lintas berfungsi sebagai variabel endogen (*Dependent Variable*). Indikator dalam penelitian ini berjumlah 10 indikator.

b. Uji Pendahuluan

Sebelum dilakukannya penyebaran kuisisioner kepada 2000 responden akan dilakukan uji kuisisioner untuk mengetahui isi kuisisioner dapat dimengerti oleh responden atau tidak. Uji kuisisioner dilakukan dengan menyebarkan kuisisioner ini kepada 50 responden, setelah penyebaran kuisisioner, jawaban dari setiap responden akan direkap kedalam *Microsoft Excel* kemudian diubah menjadi skala likert.

Selanjutnya jawaban responden yang sudah diubah menjadi skala likert kemudian akan dilakukan pengujian validitas dan realibilitas dengan program SPSS V.25.

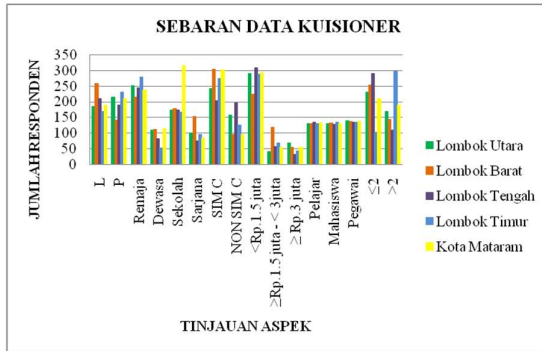
c. Pengumpulan Data

Setelah melakukan uji validitas dan uji reliabilitas untuk kuisisioner dengan melibatkan 50 responden, didapatkan 33 item pernyataan kuisisioner yang sudah valid dan reliabel. Pengumpulan data dapat dilanjutkan dengan menyebar kuisisioner kepada 400 responden di masing-masing Kabupaten/Kota di Pulau Lombok.

d. Sebaran Data Hasil Kuisisioner

Sebaran data hasil kuisisioner dari penelitian ini berdasarkan jenis

kelamin,usia, pendidikan,kepemilikan SIM, penghasilan, pekerjaan dan juga kepemilikan kendaraan. Berikut sebaran data hasil kuisisioner di masing-masing kabupaten/kota di Pulau Lombok



Tabel 4 Jumlah responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Kabupaten/Kota					Keterangan
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	
L (Jiwa)	185	259	210	169	189	✓
P (Jiwa)	215	141	190	231	211	✓
Total	400	400	400	400	400	
✗	Data tidak dapat di analisis					
✓	Data dapat di analisis					

Tabel 5 Jumlah responden berdasarkan usia

Kategori Usia	Kabupaten/Kota					Keterangan
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	
Balita	-	-	-	-	-	✗
Kanak-kanak	-	-	-	-	-	✗
Remaja Awal	32	69	62	60	40	✗
Remaja Akhir	252	215	245	278	238	✓
Dewasa Awal	79	87	54	48	83	✓
Dewasa Akhir	31	25	29	4	32	✓
Lansia Awal	5	3	8	10	4	✗
Lansia Akhir	1	1	2	-	3	✗
Manula	-	-	-	-	-	✗
Total	400	400	400	400	400	
✗	Data tidak dapat di analisis					
✓	Data dapat di analisis					

Tabel 6 Jumlah responden berdasarkan tingkat Pendidikan

Pendidikan Terakhir	Kabupaten/Kota					Keterangan
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	
SD	3	-	4	2	-	✗
SMP	122	69	147	135	-	✗
SMA	174	178	173	167	315	✓
D3	9	-	-	-	-	✓
S1	88	153	65	7	81	✓

Lanjutan tabel 6

S2	3	-	6	88	4	✓
S3	1	-	5	1	-	✓
TOTAL	400	400	400	400	400	

Tabel 7 Jumlah responden berdasarkan kepemilikan SIM

Kepemilikan SIM	Kabupaten/Kota					Keterangan
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	
SIM C	243	304	204	274	303	✓
NON SIM C	157	96	196	126	97	✓
Total	400	400	400	400	400	
✗	Data tidak dapat di analisis					
✓	Data dapat di analisis					

Tabel 8 Jumlah responden berdasarkan penghasilan

Penghasilan	Kabupaten/Kota					Keterangan
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	
<Rp.1.5 juta	290	225	309	289	292	✓
≥Rp.1.5 juta - <3juta	41	120	58	68	54	✓
≥ Rp.3 juta	69	55	33	43	54	✓
Total	400	400	400	400	400	
✗	Data tidak dapat di analisis					
✓	Data dapat di analisis					

Tabel 9 Jumlah responden berdasarkan pekerjaan

Pekerjaan	Kabupaten/Kota					Keterangan
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	
Pelajar	130	131	135	130	133	✓
Mahasiswa	131	132	129	134	130	✓
Pegawai	139	137	136	136	137	✓
Total	400	400	400	400	400	
✗	Data tidak dapat di analisis					
✓	Data dapat di analisis					

Tabel 10 Jumlah responden berdasarkan kepemilikan kendaraan

Kepemilikan Kendaraan	Kabupaten					Keterangan
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	
≤2	230	255	290	102	210	✓
>2	170	145	110	298	190	✓
Total	400	400	400	400	400	✓
✗	Data tidak dapat di analisis					
✓	Data dapat di analisis					

e. Analisis Structural Equation Modeling (SEM) dengan WarpPLS

Hasil dari penyebaran kuisisioner kepada 400 responden di Pulau Lombok kemudian akan direkap kedalam *Microsoft Excel* untuk dilakukan analisis dengan program WarpPLS. Data yang sudah direkap kemudian dikelompokkan dalam berbagai aspek, diantaranya yaitu aspek jenis kelamin, usia, Pendidikan, kepemilikan SIM, penghasilan, pekerjaan dan kepemilikan kendaraan. Setelah dikelompokkan kemudian akan dikonversi kedalam skala likert. Analisis data dilakukan dengan menggunakan program WarpPLS, yang dibutuhkan untuk analisis ini adalah data hasil kuisisioner yang sudah dikonversi kedalam skala likert dan model SEM yang sudah dibuat dan akan digunakan dalam penelitian ini.

f. Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen

1) Uji Validitas

Validitas konvergen dapat dilihat dari nilai *factor loading* dari program WarpPLS. Instrumen dengan nilai lebih dari 0,30 dapat dikatakan memenuhi kriteria validitas konvergen dan apabila nilai instrumennya kurang dari 0,30 dapat dihapus atau dihilangkan untuk mendapatkan hasil terbaik.

Validitas Diskriminan dapat dilihat dari nilai *Loading Factor* dan *Cross Loading*. Apabila didapat nilai *Loading Factor* lebih besar daripada nilai *Cross Loading* maka bisa dikatakan memenuhi kriteria dari validitas diskriminan. Pengujian ini diputuskan berdasarkan 2 kriteria yaitu kriteria indikator dan variabel.

Jika salah satu validitas diatas terpenuhi maka dapat dikatakan valid.

2) Uji Reliabilitas

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui sejauh mana kelayakan variabel yang digunakan. Hasil dari pengujian reliabilitas ini dapat dilihat dari *Composite Reliability* atau nilai *Cronbach's Alpha*.

• *Composite Reliability*

Kriteria dari *Composite Reliability* akan terpenuhi apabila nilai koefisisennya >0,70

No	Variabel	<i>Composite Reliability Coefficients</i>	Ket
1	B	0,810	Terpenuhi
2	V	0,839	Terpenuhi
3	A	0,871	Terpenuhi

• *Cronbach's Alpha Coefficients*

Kriteria dari *Cronbach's Alpha* akan terpenuhi apabila nilainya > 0,60.

NO	Variabel	<i>Cronbach's Alpha Coefficients</i>	Ket
----	----------	--------------------------------------	-----

1	B	0,731	Terpenuhi
2	V	0,781	Terpenuhi
3	A	0,835	Terpenuhi

g. Model Fit dan Quality Indices

Tabel 11 Model fit

NO	<i>Model Fit and Quality Indices</i>	Kriteria Fit	Hasil Analisis	Keterangan
1	<i>Average path coefficient (APC)</i>	P<0,05	P<0.001	Memenuhi Kriteria
2	<i>Average R-squared (ARS)</i>	P<0,05	P<0.001	Memenuhi Kriteria
3	<i>Average adjusted R-squared (AARS)</i>	P<0,05	P<0.001	Memenuhi Kriteria
4	<i>Average full collinearity VIF (AFVIF)</i>	<i>acceptable if</i> ≤ 5, <i>ideally</i> ≤ 3,3	2,493	Ideal
5	<i>Tenenhaus GoF (GoF)</i>	<i>small</i> ≥ 0.1 <i>medium</i> ≥ 0.25 <i>large</i> ≥ 0.36	0,452	Large
6	<i>Sympson's paradox ratio (SPR)</i>	<i>acceptable if</i> ≥ 0.7, <i>ideally</i> = 1	1	Ideal
7	<i>R-squared contribution ratio (RSCR)</i>	<i>acceptable if</i> ≥ 0.9, <i>ideally</i> = 1	1	Ideal
8	<i>Statistical suppression ratio (SSR)</i>	<i>acceptable if</i> ≥ 0.7	1	Ideal
9	<i>Nonlinear bivariate causality direction ratio (NLBCDR)</i>	<i>acceptable if</i> ≥ 0.7	1	Ideal

h. Hasil Pengujian Hipotesis

Tabel 12 Rekap nilai koefisien pengaruh setiap aspek

B→V						
Aspek	Kelompok	Kabupaten/Kota				
		Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram
Jenis Kelamin	L	0,686	0,666	0,563	0,843	0,489
	P	0,429	0,568	0,616	0,768	0,351
Usia	Remaja	0,351	0,536	0,801	0,801	0,316
	Dewasa	0,081	0,651	0,230	0,874	0,525
Pendidikan	Sekolah Menengah	0,354	0,355	0,554	0,773	0,323
	Sarjana	0,149	0,654	0,407	0,856	0,599
SIM	SIM C	0,523	0,591	0,456	0,813	0,478
	NON SIM C	0,599	0,515	0,640	0,138	0,250
Kepemilikan Kendaraan	≤2	0,526	0,398	0,585	0,768	0,354
	>2	0,639	0,593	0,464	0,817	0,487
Pekerjaan	Pelajar	0,586	0,486	0,656	0,175	0,287
	Mahasiswa	0,543	0,725	0,432	0,718	0,503
Penghasilan	Pegawai	0,646	0,604	0,518	0,834	0,505
	<Rp.1.5 juta	0,505	0,398	0,587	0,779	0,290
Rata-Rata	≥Rp.1.5 juta - < 3juta	0,589	0,594	0,627	0,816	0,629
	≥ Rp.3 juta	0,687	0,625	0,582	0,881	0,531
		0,493	0,560	0,545	0,728	0,432
V→A						
Aspek	Kelompok	Kabupaten/Kota				
		Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram
Jenis Kelamin	L	0,686	0,666	0,563	0,843	0,489
	P	0,429	0,568	0,616	0,768	0,351
Usia	Remaja	0,351	0,536	0,801	0,801	0,316
	Dewasa	0,081	0,651	0,230	0,874	0,525
Pendidikan	Sekolah Menengah	0,354	0,355	0,554	0,773	0,323
	Sarjana	0,149	0,654	0,407	0,856	0,599
SIM	SIM C	0,523	0,591	0,456	0,813	0,478
	NON SIM C	0,599	0,515	0,640	0,138	0,250

V→A						
Aspek	Kelompok	Kabupaten/Kota				
		Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram
Kepemilikan Kendaraan	≤2	0,526	0,398	0,585	0,768	0,354
	>2	0,639	0,593	0,464	0,817	0,487
Pekerjaan	Pelajar	0,586	0,486	0,656	0,175	0,287
	Mahasiswa	0,543	0,725	0,432	0,718	0,503
	Pegawai	0,646	0,604	0,518	0,834	0,505
Penghasilan	<Rp.1.5 juta	0,505	0,398	0,587	0,779	0,290
	≥Rp.1.5 juta - <3 juta	0,589	0,594	0,627	0,816	0,629
	≥ Rp.3 juta	0,687	0,625	0,582	0,881	0,531
Rata-Rata		0,493	0,560	0,545	0,728	0,432
B→A						
Jenis Kelamin	L	0,534	0,416	0,389	0,707	0,286
	P	0,314	0,369	0,422	0,611	0,185
Usia	Remaja	0,235	0,398	0,664	0,664	0,133
	Dewasa	0,041	0,537	0,105	0,787	0,235
Pendidikan	Sekolah Menengah	0,265	0,147	0,353	0,605	0,155
	Sarjana	0,089	0,540	0,130	0,797	0,351
SIM	SIM C	0,366	0,485	0,237	0,680	0,285
	NON SIM C	0,503	0,301	0,471	0,062	0,072
Kepemilikan Kendaraan	≤2	0,412	0,274	0,401	0,630	0,201
	>2	0,490	0,484	0,222	0,666	0,241
Pekerjaan	Pelajar	0,481	0,279	0,515	0,075	0,160
	Mahasiswa	0,375	0,632	0,244	0,515	0,294
	Pegawai	0,518	0,495	0,249	0,775	0,240
Penghasilan	<Rp.1.5 juta	0,385	0,226	0,422	0,605	0,141
	≥Rp.1.5 juta - <3 juta	0,520	0,494	0,452	0,722	0,445
	≥ Rp.3 juta	0,480	0,527	0,370	0,830	0,389
Rata-Rata		0,376	0,413	0,353	0,608	0,238
Perbandingan Nilai Rata-Rata Masing-Masing Kabupaten/Kota di Pulau Lombok						
B→V		0,493	0,560	0,545	0,728	0,432
V→A		0,736	0,718	0,621	0,793	0,534
B→A		0,376	0,413	0,353	0,608	0,238
Rata-Rata		0,535	0,564	0,506	0,710	0,402
Persentase (%)		53,49%	46,36%	50,64%	70,97%	40,15%

3. Analisis Hubungan Antar Variabel

a. Pendekatan Model dengan analisis hubungan

Analisis hubungan antar variabel ini dilakukan dengan bantuan program SPSS.V.25. Data yang diperlukan untuk melakukan hubungan antar variabel ini adalah Data persamaan demografi dan juga data koefisien pengaruh aspek yang merupakan hasil dari running WarpPLS.

Berikut adalah rekapan data yang akan diproses dengan bantuan program SPSS V .25. :

Tabel 13 Rekap data yang akan diproses dengan bantuan Program SPSS.V.25

Data Pengaruh	Jenis Kelamin									
	Laki-Laki					Perempuan				
	Kabupaten/Kota					Kabupaten/Kota				
	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram
B→V	0,686	0,666	0,563	0,843	0,489	0,429	0,568	0,616	0,768	0,351
V→A	0,779	0,624	0,691	0,839	0,584	0,731	0,650	0,686	0,795	0,529
Komposisi Demografi	0,503	0,502	0,498	0,498	0,498	0,497	0,498	0,502	0,502	0,502
Data Pengaruh	Usia									
	Remaja					Dewasa				
		Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur
B→V	0,351	0,536	0,801	0,801	0,316	0,081	0,651	0,230	0,874	0,525
V→A	0,669	0,742	0,829	0,829	0,421	0,507	0,825	0,459	0,901	0,448
Komposisi Demografi	0,228	0,220	0,218	0,225	0,227	0,322	0,333	0,325	0,316	0,308

Pendidikan Terakhir											
Aspek	Kelompok	Sekolah					Sarjana				
		Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram
B→V		0,354	0,355	0,554	0,773	0,323	0,149	0,654	0,407	0,856	0,599
V→A		0,750	0,414	0,638	0,782	0,481	0,594	0,826	0,318	0,931	0,587
Komposisi Demografi		0,741	0,710	0,573	0,895	0,588	0,027	0,058	0,032	0,096	0,370
Produksi SIM											
Aspek	Kelompok	SIM C					NON SIM C				
			Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur
B→V		0,523	0,591	0,456	0,813	0,478	0,599	0,515	0,640	0,138	0,250
V→A		0,700	0,820	0,512	0,837	0,596	0,840	0,574	0,736	0,450	0,288
Komposisi Demografi		0,796	0,641	0,705	0,755	0,660	0,204	0,359	0,295	0,245	0,340
Kepemilikan Kendaraan											
Aspek	Kelompok	Sepeda Motor					Mobil Pribadi				
			Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur
B→V		0,583	0,496	0,525	0,793	0,421	0,583	0,496	0,525	0,793	0,421
V→A		0,774	0,753	0,583	0,818	0,532	0,774	0,753	0,583	0,818	0,532
Komposisi Demografi		0,935	0,919	0,915	0,927	0,839	0,032	0,050	0,040	0,032	0,118
Status Pekerja											
Aspek	Kelompok	Bekerja					Tidak Bekerja				
			Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur
B→V		0,595	0,665	0,475	0,776	0,504	0,586	0,486	0,656	0,175	0,287
V→A		0,746	0,846	0,523	0,823	0,530	0,821	0,574	0,785	0,431	0,559
Komposisi Demografi		0,479	0,502	0,508	0,455	0,569	0,009	0,017	0,017	0,006	0,031
PDRB											
Aspek	Kelompok	<Rp.1.5 juta					≥Rp.1.5 juta - <3 juta				
			Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram	Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur
B→V		0,505	0,398	0,587	0,779	0,290	0,589	0,594	0,627	0,816	0,629
V→A		0,763	0,567	0,720	0,776	0,488	0,882	0,832	0,721	0,885	0,707
Komposisi Demografi		0,226	0,727	0,835	1,000	0,935	0,226	0,727	0,835	1,000	0,935
Aspek	Kelompok	≥Rp.3 juta									
			Lombok Utara	Lombok Barat	Lombok Tengah	Lombok Timur	Kota Mataram				
B→V		0,687	0,625	0,582	0,881	0,531					
V→A		0,699	0,843	0,635	0,942	0,733					
Komposisi Demografi		0,616	0,826	0,582	0,916	0,727					

b. Hasil Pendekatan Model Hubungan Antar Variabel

- **Aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - ≥ Rp. 3,000,000**

Model yang terbaik pada aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - ≥ Rp. 3.000.000 ini adalah model *invers* dengan nilai $R^2 = 0.701$ pada perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalu lintas (B→V).

- **Aspek Perempuan - Remaja - Sekolah - Non Sim C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - <Rp. 1,500,000**

Perempuan - Remaja - Sekolah - NON SIM C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - < Rp. 1.500.000 didapatkan model terbaik yang dihasilkan adalah model *cubic* pada pengaruh perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas. Nilai R^2 yang didapatkan adalah $R^2 = 0.469$ dengan pengaruh yang cukup kuat.

- **Aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - ≥ Rp. 3,000,000**

Model terbaik pada aspek jenis

kelamin perempuan dengan kategori usia dewasa yang memiliki pendidikan terakhir sarjana dengan kepemilikan SIM C dan memiliki sepeda motor dan memiliki pekerjaan dengan penghasilan \geq Rp.3.000.000 adalah model *invers*. Nilai R^2 yang didapatkan yaitu $R^2=0.814$ dengan pengaruh yang sangat kuat.

• **Aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana – NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp.3.000,000**

Model terbaik pada aspek jenis kelamin laki-laki dengan kategori usia remaja yang memiliki pendidikan terakhir sekolah dengan kepemilikan NON SIM C dan memiliki Mobil Pribadi dan tidak memiliki pekerjaan dengan penghasilan $<$ Rp.1.500.000 adalah model *invers*. Nilai R^2 yang didapatkan yaitu $R^2 = 0.710$ dengan pengaruh yang kuat.

• **Aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - Sim C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp.1.500.000 - $<$ Rp. 3,000,000**

Dilihat dari hubungan antar variabel dengan pendekatan beberapa model yang dilakukan, model yang paling signifikan adalah model *invers* dan mendapatkan nilai $R^2=0.845$ dengan pengaruh yang sangat kuat.

• **Aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp.3.000,000**

Model terbaik pada aspek jenis kelamin perempuan dengan kategori usia dewasa yang memiliki pendidikan terakhir sarjana dengan kepemilikan SIM C dan memiliki Sepeda Motor dan memiliki pekerjaan dengan penghasilan \geq Rp.1.500.000 - $<$ Rp.3.000.000

dengan model pendekatan terbaik adalah model *invers*. Nilai R^2 yang didapatkan yaitu $R^2 = 0.824$ dengan pengaruh yang sangat kuat.

• **Aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana – NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp.3.000.000**

Model terbaik pada aspek Jenis kelamin laki-laki dengan kategori usia dewasa yang memiliki pendidikan terakhir sarjana dengan kepemilikan NON SIM C dan memiliki Mobil Pribadi dan memiliki pekerjaan dengan penghasilan \geq Rp.3.000.000 adalah model *cubic*. Nilai R^2 yang didapatkan yaitu $R^2=0.753$ dengan pengaruh yang sangat kuat.

• **Perempuan - Dewasa - Sarjana – NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000**

Model terbaik pada aspek Jenis kelamin perempuan dengan kategori usia dewasa yang memiliki pendidikan terakhir sarjana dengan kepemilikan NON SIM C dan memiliki Mobil Pribadi dan memiliki pekerjaan dengan penghasilan \geq Rp.3.000.000 adalah model *cubic*. Nilai R^2 yang didapatkan yaitu $R^2 = 0.719$ dengan pengaruh yang kuat.

4. Pembahasan

Berdasarkan analisis yang didapatkan dari program WarpPLS, nilai pengaruh tertinggi untuk perilaku yang berpotensi menghasilkan pelanggaran ($B \rightarrow V$) berada pada Kabupaten Lombok Timur, pada aspek Penghasilan kelompok \geq Rp.3.000.000. Hasil yang didapatkan yaitu sebesar 0.881 menunjukkan bahwa, masyarakat Kabupaten Lombok Timur dengan penghasilan \geq Rp.3.000.000 memiliki perilaku lebih berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas. Selanjutnya untuk nilai pengaruh pelanggaran terhadap kecelakaan ($V \rightarrow A$) didapatkan nilai tertinggi yaitu pada Kabupaten Lombok Timur, aspek penghasilan kelompok \geq Rp.3.000.000

dengan nilai pengaruh sebesar 0.942. Hasil ini dapat diartikan bahwa Masyarakat Kabupaten Lombok Timur dengan penghasilan \geq Rp.3.000.000 memiliki perilaku melanggar yang lebih berpotensi menyebabkan kecelakaan dalam berlalulintas. Kemudian untuk nilai pengaruh tertinggi perilaku yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan dalam berlalulintas secara tidak langsung (B \rightarrow A) yaitu sebesar 0.820 pada Kabupaten Lombok Timur, aspek penghasilan kelompok \geq Rp.3.000.000. Hasil ini dapat diartikan bahwa masyarakat Kabupaten Lombok Timur dengan penghasilan kelompok \geq Rp.3.000.000 memiliki perilaku yang lebih berpotensi menyebabkan kecelakaan dalam berlalulintas pada hubungan tidak langsung.

Hubungan antara hasil analisis program WarpPLS dengan data demografi menunjukkan bahwa beberapa data demografi sebagai contoh pada aspek jenis kelamin, beberapa kabupaten memiliki angka sebesar 0.498 dengan hasil analisis warpPLS yang relatif beragam.

Kemudian pada proses analisis hubungan antar variabel pengaruh dengan demografi di pulau Lombok dengan pendekatan model, untuk hasil tertinggi yaitu aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq 1.500.000 - < Rp. 3.000.000 dengan jenis model *Invers* mendapatkan nilai $R^2 = 0.845$, dapat diartikan bahwa meningkatnya komposisi demografi di Pulau Lombok maka perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas juga meningkat dengan pengaruh yang kuat.

Aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dalam jenis model *invers*, dengan nilai yang didapatkan yaitu $R^2 = 0.701$ dan dapat

diartikan semakin bertambah komposisi demografi di suatu wilayah maka perilaku berlalulintas yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas meningkat.

Pada aspek Perempuan - Remaja - Sekolah - Non Sim C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - \leq Rp. 1.500.000 mendapatkan nilai sebesar $R^2 = 0.469$ pada perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas dengan nilai jenis pendekatan model *Cubic*.

Kemudian pada aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dalam pengaruh hubungan antar variabel pada perilaku yang dapat menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas dengan pendekatan model terbaik yaitu pada pendekatan model *Invers* dengan nilai pengaruh yang kuat.

Laki-Laki - Remaja - Sekolah - Non Sim C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - < Rp. 1.500.000 mendapat nilai pengaruh hubungan antar variabel yang kuat dalam perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas dengan jenis pendekatan model *Invers*.

Pada aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp.1.500.000 - < Rp. 3.000.000 mendapatkan nilai yang kuat dengan perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas dengan jenis pendekatan model *invers*.

Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq 1.500.000 - < Rp. 3.000.000 mendapat nilai pengaruh hubungan antar variabel yang kuat dalam perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas dengan jenis pendekatan model *Invers*.

Begitu pula pada aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - NON SIM C -

Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp.3.000.000 yang juga mendapatkan nilai pengaruh yang kuat dengan pendekatan model *cubic* dalam analisis hubungan antar variabel pada perilaku melanggar yang berpotensi menyebabkan kecelakaan dalam berlalulintas.

Kemudian pada aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp.3.000.000 mendapat nilai pengaruh hubungan antar variabel yang kuat dalam perilaku melanggar yang berpotensi menyebabkan kecelakaan dalam berlalulintas dengan jenis pendekatan model *cubic*.

Pada penelitian ini, hubungan antar variabel dengan pendekatan model didapatkan hasil bahwa pendekatan model dengan jenis *invers* mendominasi model yang paling sesuai karena pada pendekatan jenis model ini didapatkan nilai R^2 yang paling mempengaruhi suatu variabel. Pengaruh perilaku berkendara yang paling kuat secara berurutan adalah pada aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 1.500.000 - $<$ Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.845$, aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 1.500.000 - $<$ Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.824$, aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.814$, aspek Laki-Laki - Dewasa - Sarjana - NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp.3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.753$, aspek Perempuan - Dewasa - Sarjana - NON SIM C - Mobil Pribadi - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.719$, aspek Laki-Laki - Remaja - Sekolah - NON SIM C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - $<$ Rp. 1.500.000 dengan nilai $R^2 = 0.710$, aspek Laki-Laki - Dewasa -

Sarjana - SIM C - Sepeda Motor - Bekerja - \geq Rp. 3.000.000 dengan nilai $R^2 = 0.701$, kemudian aspek terakhir yaitu aspek Perempuan - Remaja - Sekolah - NON SIM C - Mobil Pribadi - Tidak Bekerja - $<$ Rp. 1.500.000 dengan nilai $R^2 = 0.469$.

Berdasarkan hasil pendekatan model hubungan antar variabel didapatkan nilai pengaruh yang relatif kuat, artinya dilakukannya hubungan antar variabel nilai pengaruh perilaku dalam berkendara dengan variabel demografi memiliki hubungan yang signifikan, dan dapat dikatakan bahwa demografi dapat menjelaskan suatu wilayah kabupaten/kota tersebut. .

E. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dengan program WarpPLS, dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut :

- Pada semua nilai pengaruh yang telah di analisis menggunakan program WarpPLS, didapatkan hasil bahwa responden Kota Mataram memiliki perilaku yang lebih taat dibandingkan dengan kabupaten/kota lainnya di Pulau Lombok. Nilai rata-rata yang didapatkan untuk Kota Mataram yaitu sebesar 40.15%, sedangkan untuk kabupaten/kota lain yang ada di Pulau Lombok yaitu sebesar 57.86%.
- Berdasarkan hasil rekapitan analisis menggunakan program WarpPLS dan juga data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Nusa Tenggara Barat, didapatkan bahwa variabel nilai pengaruh yang didapatkan dari analisis program WarpPLS memiliki nilai yang beragam seperti contoh 0.686 dan 0.489, sedangkan untuk variabel demografi memiliki selisih nilai yang relatif sama seperti 0.503 dan 0.502.
- Dari analisis hubungan antar variabel dengan pendekatan, model yang paling signifikan adalah model *Invers* karena

pada pendekatan model ini didapatkan nilai pengaruh R^2 yang paling kuat mempengaruhi variabel. Pengaruh perilaku yang paling mendominasi pada pendekatan model ini adalah perilaku yang berpotensi menyebabkan pelanggaran dalam berlalulintas (B→V).

2. Saran

Dilihat dari hasil penelitian yang telah dilakukan diusulkan beberapa saran sebagai berikut :

- 1) Mempertajam variabel antara pada penelitian yang dilakukan.
 - 2) Untuk penelitian selanjutnya dapat menggunakan data pergerakan yang ditentukan (spasial).
1. Dapat menggunakan aplikasi ataupun metode lainnya seperti SEM-PLS atau SmartPLS.

DAFTAR PUSTAKA

- Ciputra, U. (2018). *Structural Equation modeling (SEM): Bergunakah Bagi Penelitian Akuntansi* ?1(2), 134–144.
- Dahlan, U. A. (2012). Variabel Mediator Dan Moderator Dalam Penelitian Psikologi Kesehatan Masyarakat. 39(2), 180–188.
- Departemen Kesehatan Republik Indonesia (2009). *Klasifikasi Umur Menurut Kategori*. Jakarta : Ditjen Yankes
- Devi Anis Ramonda, Yunita Galih Yudanari, Z. C. F. Keperwatan U. N. W. U. (2019). Hubungan Antara *Body Image* Dan Jenis Kelamin Terhadap Pola *The Correlation Between Body Image And Gender To Food Pattern In Adolescence*. 2(1), 109–114.
- Fauziah, F., & Karhab, R. S. (2019). Pelatihan Pengolahan Data Menggunakan Aplikasi Spss Pada Mahasiswa. 1(2), 129–136.
- Ginting, D. B. (2009). *Structural Equation Model (SEM)*. 8(3), 121–134.
- Hartanto, B. D. (2021). Analisis Perilaku Pengemudi Truk Serta Kontribusinya Pada Kecelakaan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(1), 79–87.
- <https://doi.org/10.25104/jptd.v23i1.1749>
- Hasyim, M., & Listiawan, T. (2015). Penerapan Aplikasi Ibm Spss Untuk Analisis Data Bagi Pengajar Pondok Hidayatul Mubtadi ' In Ngunut Tulungagung Demi Meningkatkan Kualitas. 2, 28–35.
- Hidayati, N., & Erwanda, A. (2019). Analisis Perilaku Lalu Lintas Pengguna Jalan Di Sekitar Simpang Gendengan. *Journal Of Indonesia Road Safety*, 2(1), 11. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v2i1.15014>
- Junaidi. (2015). Estimasi , Pemilihan Model Dan Peramalan Deret Waktu Dengan *Microsoft Office Excel*. 27.
- Liana, L. (2009). Penggunaan Mra Dengan Spss Untuk Menguji Pengaruh Variabel *Moderating* Terhadap Hubungan Antara Variabel *Independen* Dan Variabel *Dependen*. Xiv(2), 90–97.
- Lucky Radita Alma. (2019). Ilmu Kependudukan.
- Manggala, R., J, J. A., Purwanto, D., I, A. K., Sipil, J. T., Teknik, F., & Diponegoro, U. (2015). Studi Kasus Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Tikungan Tajam. 4, 462–470.
- Mardiana, N., & Faqih, A. (2019). Model Sem-Pls Terbaik Untuk Evaluasi Pembelajaran Matematika Diskrit Dengan Lms *Best Sem-Pls Model To Evaluate Discrete Mathematics Learning With Lms*. 13(3), 157–170.
- Mokoginta, P. F. (2019). *Recognition And Measurement Of Revenue According To Psak No . 23 At Cv . Nyiur Trans Kawanua*. 7(23), 941–950.
- Nugroho, R. M. T. S., Linda, O., & Novianus, C. (2021). Faktor Yang Berhubungan Dengan *Safety Riding* Pada Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. Dr. Hamka Tahun 2021. *Environmental Occupational Health And Safety Journal*, 2(1), 89–102.
- Nurmala Dewi, D. A. N. (2018). Modul Uji

- Validitas Dan Reliabilitas. October.
- Purwanto, A., Asbari, M., & Santoso, T. I. (2018). Analisis Data Penelitian Marketing : Perbandingan Hasil Antara Amos , Smartpls , Warppls , Dan Spss Untuk Jumlah Sampel Besar. 2(4), 216–227.
- Rokhmad, O., & Wahyuningsih, S. (2014). Validitas Dan Reliabilitas Terhadap Instrumen Kepuasan Kerja. 51–58.
- Sarwono, J. (2010). Pengertian Dasar Structural Equation Modeling (Sem). Jurnal Ilmiah Manajemen Bisnis Ukrida, 10(3), 98528.
- Srisantyorini, T., Alpiani, A. M., Saputra, N., Al, M., Sudin, M., Dahlan, J. K. H. A., & Selatan, T. (2021). Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan “ X ” Di Kota Tangerang Selatan. Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor, 1(2), 201–214.
- Sudarso Widya Prakoso Joyo Widakdo, D., Holik, A., & Nur Iska, L. (2021). Efek Usia Dan Tingkat Pendidikan Terhadap Kinerja Tenaga Bantu Penyuluh Pertanian. Jurnal Penyuluhan, 17(1), 52–59. <https://doi.org/10.25015/17202131614>
- Sugiyanto, G., & Santi, M. Y. (2016). Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus Di Kabupaten Purbalingga. Semesta Teknik, 18(1), 65–75. <https://doi.org/10.18196/St.V18i1.707>
- Sugiyono. (2014) . Statistika Untuk Penelitian, Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). Statistika Untuk Penelitian, Bandung : Alfabeta.
- Sumiyanto A, Mahawati E, H. E. (2014). Jurnal Kesehatan. Pengaruh Sikap Individu Dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada Remaja (Studi Kasus Siswa Sma Negeri 1 Semarang), 13(2), 353–360. <https://doi.org/10.24252/Kesehatan.V7i2>
- Undang - Undang Republik Indonesia, No.20 Tahun 2003, Tentang Sistem Pendidikan Nasional.
- Undang - Undang Republik Indonesia, No.22 Tahun 2009, Tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan.
- Yuni Sulistyowati. (2020). Kesetaraan Gender Dalam Lingkup Pendidikan Dan Tata Sosial. 1(2), 1–14.

