

EFEK USIA, PENGALAMAN BERKENDARA, DAN TINGKAT KECELAKAAN TERHADAP DRIVER BEHAVIOR PENGENDARA SEPEDA MOTOR

Lovely Lady^{1,*}, Lisan Auliya Rizqandini², Dyah Lintang Trenggonowati³

^{1,2,3}Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

Jln. Jendral Sudirman km 3, Cilegon

E-mail: lady@untirta.ac.id

Diterima: 12 Juli 2019

Direvisi: 29 Agustus 2019

Disetujui: 27 November 2019

ABSTRAK

Motor merupakan kendaraan pribadi yang banyak digunakan untuk transportasi di kota-kota di Indonesia karena harga belinya yang relatif murah dan kelincahannya. Tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor adalah jenis kecelakaan tertinggi di Indonesia. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi penyimpangan dan pelanggaran berkendara yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor, serta menganalisa hubungan tingkat pelanggaran lalu lintas dengan faktor usia, pengalaman berkendara, dan kecelakaan lalu lintas yang dialami pengendara. Kebiasaan mengemudi diteliti menggunakan Driver behavior questionnaire (DBQ.) Analisa variansi dan analisa korelasi digunakan untuk mengetahui hubungan antara driver behavior dengan ketiga faktor yang diamati. Penelitian dilakukan di Kota Cilegon dan penyebaran kuesioner dilakukan pada 8 kecamatan di Kota Cilegon. Dari penelitian ini didapatkan kelompok pelanggaran mengemudi yang terbanyak dilakukan adalah ordinary violation atau pelanggaran yang sengaja dilakukan. Pelanggaran yang dilakukan pengemudi pada tingkat usia remaja (17-25 tahun) dan tingkat usia dewasa awal (26-35 tahun) signifikan lebih tinggi dibanding pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara pada usia dewasa akhir (≥ 36 tahun). Berdasarkan analisis korelasi didapatkan bahwa pengalaman berkendara memiliki tingkat korelasi sedang dengan driver behavior pelanggaran lalu lintas ($R^2 = 0,463$), sedangkan pelanggaran lalu lintas memiliki korelasi rendah dengan jumlah kecelakaan yang dialami pengendara.

Kata kunci: Driver Behavior Questionnaire (DBQ), Human error, Lapse, Error, Violation

ABSTRACT

The motor vehicle widely used for transportation in cities in Indonesia because the price of purchasing a relatively cheap and agility of motorcycles passing the streets. But along with the increase of users, level of motorcycle traffic accidents also increases. This research aims to identify irregularities and violations of the motorist when driving, analyze the relationship of the level of traffic violations and a factor of age, driving experience, and a traffic accident riders. Driving habits are examined using a Driver Behavior Questionnaire (DBQ.) Analysis of variansi and correlation analysis were used to find out the relationship between driver behavior with these three factors that are observed. Research conducted in the town of Cilegon and the dissemination of questionnaires conducted on 8 subdistricts in the city. This research obtained the most driving offences group is ordinary violation. Ordinary violation mean violation that was deliberately done. Driver violations by motorist of teen age (17-25 years) and early adulthood (26-35) significantly higher than any violations committed by motorists of late adulthood (≥ 36 years). Based on the analysis of the correlations driving experience has a medium level of correlation with driver behavior in the form of traffic offences ($R^2 = 0.463$), whereas traffic violations have a low correlation with motorist accidents experienced.

Keywords: Driver Behavior Questionnaire (DBQ), Human error, Violation, Error, Lapse

PENDAHULUAN

Banyak masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk bepergian karena kendaraan pribadi memiliki berbagai kemudahan antara lain dapat mengatur rute sesuai dengan kebutuhan, dapat bepergian sewaktu-waktu, terhindar dari keadaan harus menunggu kendaraan umum lewat dan berbagai kemudahan lain. Sepeda motor merupakan kendaraan pribadi yang banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia karena harga belinya relatif murah serta biaya *service* dan kebutuhan bahan bakar yang ekonomis (Susantono, 2014). Berdasarkan data dari BPS Cilegon tahun 2015, perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Cilegon dirinci menurut jenisnya yang paling banyak digunakan masyarakat adalah kendaraan beroda dua atau sepeda motor yaitu sebanyak 206.992 unit sedangkan kendaraan roda empat seperti mobil yaitu sebanyak 28.087 unit, bus sebanyak 432 unit dan truck sebanyak 9.400 unit. Namun seiring dengan bertambahnya pengguna sepeda motor, tingkat kecelakaan lalu lintas juga semakin meningkat. Hal ini dikarenakan kelalaian dan kurangnya kesadaran pengendara motor untuk lebih berhati-hati ketika berkendara.

Di Indonesia jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per hari dan sebagian besar kasus terjadi pada pengendara sepeda motor (Dine Wahyu Prima, dkk, 2015). Berdasarkan data dari WHO pada tahun 2004, terdapat tiga faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang membahayakan individu. Faktor pertama adalah manusia (*human error*), faktor kedua adalah kendaraan (*machine error*), dan faktor ketiga adalah jalan dan lingkungan (*road and environment error*). Di antara ketiga faktor tersebut, *human error* merupakan faktor paling besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Human error* adalah suatu tindakan, keputusan yang tidak diperlukan/tidak tepat yang dapat mengurangi atau berpotensi mengurangi efektifitas, keamanan, atau performansi suatu sistem. *Human error* dapat berasal dari perilaku pengendara maupun pengemudi di jalan raya, persepsi, pola berlalu lintas, keterampilan mengendarai, perhatian/konsentrasi di jalan raya, masalah sosial, maupun masalah emosi dari pengendara maupun pengemudi di jalan raya. Peters (2006) menyebutkan bahwa *human error* adalah suatu penyimpangan dari

standar performansi yang telah ditentukan sebelumnya sehingga menyebabkan adanya penundaan akibat dari kesulitan, masalah, insiden, dan kegagalan. *Human error* dapat di definisikan sebagai keputusan atau perilaku manusia yang tidak tepat yang mengurangi atau berpotensi mengurangi efektifitas, keselamatan atau performa sistem.

Selain *human error*, faktor usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya risiko kecelakaan (Lam, 2002). Sejalan dengan hal tersebut Nordfjærn (2012) juga memberikan hasil penelitian yang menggambarkan bahwa faktor demografis usia menjadi salah satu hal yang dapat mempengaruhi munculnya risiko kecelakaan dalam berkendara baik pada negara maju maupun berkembang. Heck dan Carlos (2006) menjelaskan bahwa ancaman risiko akan keselamatan dalam berkendara pada para pengendara muda tidak terlepas dari minimnya pengalaman berkendara yang dimiliki. Sebagai pengendara pemula, pengalaman dalam berkendara menjadi kendala yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Hal ini karena pengalaman dalam berkendara mengarahkan pada sejauh mana tingkat kemampuan pengendara di dalam menguasai kendaraannya baik ketika dalam kondisi yang biasa maupun dalam kondisi tiba-tiba yang membutuhkan respon secara cepat.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat kelalaian Pengendara atau *human error* seperti memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, kondisi motor tidak sesuai standar, melawan arus, membelok tanpa menyalakan lampu sein, hingga mengangkut penumpang lebih dari satu orang. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya. Errors dapat dilihat sebagai suatu konsekuensi dari pada penyebab (Reason, 2000). Tindakan tidak aman seperti memacu kendaraan diatas batas aman (kecepatan > 40 km/jam) berhubungan dengan banyak terjadi kecelakaan sepeda motor di Indonesia (Sulistio, 2018). Faktor sosial, sosioekonomi, gaya hidup, budaya, gaya dan keterampilan mengemudi secara umum berpengaruh terhadap kebiasaan pelanggaran mengemudi yang dilakukan pengemudi (Bener, dkk.,

2016). Investigasi pelanggaran pengendara mobil di Iran menunjukkan pelanggaran dominan adalah pengendara melaju dengan kecepatan melebihi batas maksimal (Kashani, 2016). Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya trauma, cedera, ataupun kecacatan tetapi juga kematian. Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

Berdasarkan data dari kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2017, kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor lebih sering terjadi dibandingkan kecelakaan lalu lintas kendaraan beroda empat seperti mobil, bus, atau truk, sehingga penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisa terhadap *driver behavior* pada pengendara motor dan menganalisa penyebab pelanggaran yang dilakukan serta usaha pengurangan kebiasaan pelanggaran yang dilakukan pengemudi.

METODE PENELITIAN

Kuesioner

Driver Behavior Questionnaire (DBQ) digunakan untuk pengumpulan data kebiasaan pengemudi dalam berkendara. *Driver Behavior Questionnaire* (DBQ) dikembangkan oleh Reason, Manstead, Stradling, Baxter dan Campbell tahun 1990 sebagai alat untuk menilai perilaku mengemudi yang menyimpang. Kuesioner ini memiliki 28 buah item perilaku yang terdiri dari 8 item pada *violation*, 8 item pada *lapses*, 6 item pada *ordinary violent* dan 6 item pada *aggressive violent*. Responden diminta untuk menanggapi setiap item perilaku dengan menunjukkan seberapa sering mereka berperilaku seperti yang ditunjukkan dengan skala yang terdapat didalam kuesioner. Responden diminta untuk menilai skala enam poin (1 = tidak pernah; 2 = hampir tidak pernah; 3 = kadang-kadang; 4 = cukup sering; 5 = sering; 6 = hampir sepanjang waktu) tentang seberapa sering mereka

melakukan perilaku menyimpangan tersebut. Tabel berikut berisi pernyataan yang terdapat dalam kuesioner DBQ.

Terdapat tiga kelompok penyimpangan yang dilakukan seseorang dalam mengemudi yaitu :

a. *Lapse*

Lapse adalah kesalahan yang tidak tampak saat sedang berperilaku, terkait dengan hilangnya konsentrasi saat mencapai suatu tujuan ketika sedang mengemudi.

b. *Error*

Error adalah perilaku menyimpang ataupun kesalahan yang dilakukan tanpa sengaja. Menurut Reason dkk. didalam (Stradling, 2000), *error* merupakan salah satu contoh kesalahan pengemudi pada pelaksanaannya walaupun sebelumnya tidak direncanakan oleh pengemudi tersebut.

c. *Violation*

Violation adalah dengan sengaja melakukan kesalahan dengan maksud melanggar hukum (Stradling, 2000). Menurut Reason (2000), *violation* merupakan salah satu bentuk perilaku yang secara tipikal mengarah pada *aggressive driving*.

Responden

Responden adalah pengendara motor yang diambil secara random. Responden dipastikan berumur antara 17 sampai 55 tahun, sudah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Jumlah responden yang terkumpul dalam penelitian ini 100 orang.

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Cilegon-Indonesia. Pengambilan data dilakukan terhadap masyarakat Kota Cilegon yang menggunakan kendaraan bermotor dalam beraktifitas sehari-hari dengan mewawancarai pengemudi di beberapa lokasi parkir, di mall, atau saat di kantor dengan terlebih dahulu memastikan responden menggunakan motor untuk bepergian sehari-hari.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada penelitian ini sampel pengendara yang diambil sebanyak 100 orang pengendara motor yang memiliki surat izin mengemudi (SIM). Penyebaran kuesioner dilakukan pada 8 kecamatan di Kota Cilegon yaitu Kecamatan Cilegon, Cibeber, Jombang, Citangkil,

Purwakarta, Ciwandan, Grogol, dan Pulomerak.

Data demografi penyebaran kuesioner

Dari 100 kuesioner yang diisi oleh responden, sebanyak 74 responden berjenis kelamin pria dan 26 responden berjenis kelamin wanita. Berdasarkan kriteria umur sebanyak 22 responden berada pada rentang umur 17-21 tahun, 40 responden berada pada rentang umur 22-25 tahun, 24 responden berada pada rentang umur 26 – 35 tahun dan 14 responden pada rentang 36 – 55 tahun.

Kuesioner DBQ berisi pernyataan pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan responden di jalan raya. Nilai Score *driver behavior questionnaire* diisi menggunakan skala likert, bertambah tinggi nilai jawaban berarti bertambah sering pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh responden. Responden diminta untuk menilai dengan skala 1 sampai 6 (1 = tidak pernah; 2 = hampir tidak pernah; 3 = kadang-kadang; 4 = cukup sering; 5 = sering; 6 = hampir sepanjang waktu) untuk menanggapi setiap pernyataan dalam kuesioner dengan menunjukkan seberapa sering mereka berperilaku seperti yang ditunjukkan pada skala yang terdapat dalam kuesioner. Tabel 1 berikut berisi pernyataan-pernyataan dalam Kuesioner DBQ.

Tabel 1. Pernyataan-Pernyataan dalam Kuesioner DBQ

No	Pernyataan <i>Error</i>
1	Mengabaikan kecepatan kendaraan yang datang ketika menyalip.
2	Tidak melihat spion sebelum bermanuver
3	Lupa memberi tanda sen dan hampir mengalami tabrakan.
4	Mencoba menyalip pengendara yang memberikan tanda berbelok.
5	Saat mengantri untuk belok ke kiri hampir menabrak mobil di depan.
6	Tidak menyadari pejalan kaki menyebrang ketika belok ke sisi jalan.
7	Mengerem terlalu cepat, atau salah berbelok sampai terpeleset.
8	Saat berbelok ke kanan, hampir menabrak pengendara lain yang datang dari dalam.

No	Pernyataan <i>Lapse</i>
1	Mencoba berkendara menjauhi lampu lalu lintas dengan gigi yang salah.
2	Masuk jalur yang salah saat mendekati bundaran atau persimpangan.
3	Lupa dimana anda memarkirkan kendaraan anda di area parkir.
4	Menyadari kesalahan selama berkendara, tetapi tetap melakukannya pada jalan-jalan tertentu.
5	Menyalakan sesuatu ketika bermaksud menyalakan sesuatu yang lain.
6	Salah membaca tanda dan keluar dari bundaran pada jalan yang salah.
7	Tidak mengingat dengan jelas jalan yang sudah dilalui.
8	Menabrak sesuatu ketika memutar baik yang sebelumnya tidak anda lihat.
<i>Ordinary Violation</i>	
1	Mengabaikan kecepatan kendaraan Di jalan umum.
2	Menerobos persimpangan ketika lampu lalu lintas sudah berubah menjadi merah
3	Menyalip pengendara yang pelan dari dalam.
4	Berkendara ketika anda dalam pengaruh alkohol (Mabuk).
5	Mengabaikan batas kecepatan pada jalan raya.
6	Berkendara dekat dengan mobil di depan, sehingga sulit untuk berhenti/ mengerem ketika darurat.
<i>Aggressive Violation</i>	
1	Membunyikan klakson untuk menunjukkan kekesalan pada pengguna jalan lain
2	Tetap di jalur yang anda tahu akan ditutup sampai menit terakhir sebelum memaksa jalan anda ke jalur lain.
3	Keluar dari persimpangan sejauh Anda memaksa Anda masuk ke lalu lintas
4	Marah terhadap tipe pengendara tertentu, menunjukkan kebencianmu
5	Marah terhadap pengendara lain, kemudian mengejanya.
6	Berlomba menjauhi lampu merah untuk mengalahkan pengendara lain.

Sumber : Kashani (2016)

Jenis Pelanggaran *Human Error*

Dari 28 pernyataan pada *driver behavior questionnaire* kemudian dikelompokkan berdasarkan jenis pelanggarannya menjadi 4 tipe pelanggaran. Pelanggaran yang paling ringan adalah *error* (kesalahan tidak disengaja) sampai pelanggaran terberat berupa *aggressive*

violation (melanggar aturan). Tabel 2 berikut berisi hasil pengelompokan pelanggaran yang dilakukan oleh responden.

Tabel 2. Rata-Rata Score Pernyataan Per-jenis Pelanggaran

Jenis Pelanggaran	Total Score	Score Rata-Rata
Error	20,60	2,58
Lapses	21,48	2,69
Ordinary Violation	17,91	2,99
Aggressive Violation	16,89	2,82

Berdasarkan Tabel 2 dapat dilihat kelompok pelanggaran yang sering dilakukan pengemudi motor adalah *ordinary violation* dan kemudian diikuti oleh pelanggaran *aggressive violation*, dengan nilai rata-rata score 2,99 dan 2,82. Ini menunjukkan sebagian besar kebiasaan pengemudi motor adalah dengan sengaja melakukan pelanggaran lalu lintas. Kebiasaan melanggar lalu lintas sudah membudaya pada pengendara sepeda motor Indonesia. Tingginya tingkat pelanggaran ini juga menjadi salah satu penyebab tingginya tingkat kecelakaan sepeda motor di Indonesia. Sedangkan bentuk pelanggaran yang tertinggi dilakukan pengendara sepeda motor adalah melebihi batas kecepatan di jalan raya.

Kebiasaan berkendara menurut umur.

Data kebiasaan berkendara dianalisis dengan melihat signifikansi perbedaan kebiasaan mengemudi berdasarkan kelompok umur, berdasarkan jumlah kecelakaan yang pernah dialami responden, dan berdasarkan pengalaman berkendara.

Kelompok umur pengemudi dikelompokkan berdasarkan kelompok umur menurut Departemen kesehatan (2009). Terdapat tiga kelompok umur responden dalam penelitian ini yaitu kelompok remaja akhir (17-25 tahun) sebanyak 62 orang, dewasa awal (26-35 tahun) sebanyak 24 orang, dewasa akhir dan lansia awal (≥ 35 tahun) sebanyak 14 orang. Dengan uji anova one way berdasarkan kelompok umur terdapat perbedaan significant tingkat kesalahan yang dilakukan pengemudi. Kelompok umur ≥ 35 tahun memiliki tingkat pelanggaran signifikan lebih rendah (dengan nilai rata-rata pelanggaran berdasarkan kuesioner 69,79) dibanding kelompok umur

17-25 tahun (dengan nilai rata-rata pelanggaran berdasarkan kuesioner 77,52) dan 26-35 tahun (dengan nilai rata-rata pelanggaran berdasarkan kuesioner 79,38). Kelompok umur 17 – 25 dan kelompok umur 26-35 memiliki tingkat pelanggaran yang sama dan berdasarkan uji t tidak terdapat perbedaan tingkat pelanggaran yang signifikan antara kedua kelompok umur ini. Usia remaja dan dewasa awal memiliki karakteristik mudah terbawa emosi sehingga berpengaruh terhadap tingkah laku pengemudi di jalan raya di perkuat lagi oleh budaya disiplin masyarakat yang sangat rendah untuk mengikuti aturan lalu lintas.

Tabel 3 pada halaman berikut merupakan pengelompokan hasil kuesioner DBQ berdasarkan kelompok umur.

Dan pada Tabel 4 berikut dapat dilihat hasil uji anova untuk tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh ketiga kelompok umur.

Tabel 4. Uji anova untuk perbedaan tingkat pelanggaran lalu lintas berdasarkan kelompok umur

SUMMARY						
Groups	Count	Sum	Average	Variance		
Column 1	62	4806	77,51613	50,94236		
Column 2	24	1905	79,375	26,33152		
Column 3	14	977	69,78571	48,02747		
ANOVA						
Source of Variation	SS	df	MS	F	P-value	F crit
Between Groups	879,094	2	439,547	9,829716	0,00013	3,090187
Within Groups	4337,466	97	44,71614			
Total	5216,56	99				

Hasil uji anova untuk perbedaan ketiga kelompok umur menunjukkan terdapat perbedaan signifikan dengan nilai p-value 0,00013. Perbedaan terdapat pada kelompok usia lebih besar atau sama dengan 36 tahun mempunyai tingkat pelanggaran lebih rendah dibanding dua kelompok lain.

Tabel 3. Kebiasaan Pengemudi Sepeda Motor dari Nilai DBQ berdasarkan kelompok umur

No	Usia		
	17-25 tahun	26-35 tahun	> 36 tahun
1	64	70	69
2	69	77	70
3	64	81	78
4	77	77	69
5	77	81	70
6	81	76	79
7	86	88	64
8	82	75	73
9	89	75	68
10	77	74	50
11	74	77	72
12	85	69	70
13	81	84	70
14	65	77	75
15	80	79	
16	76	80	
17	72	84	
18	83	83	
19	72	79	
20	85	81	
21	83	84	
22	81	80	
23	66	83	
24	67	91	
25	68		
26	76		
27	71		
28	81		
29	77		
30	65		
31	81		
32	81		
33	78		
34	77		
35	72		
36	72		
37	76		
38	70		
39	75		
40	70		
41	71		
42	75		
43	89		
44	90		
45	78		
46	79		
47	79		
48	77		
49	80		
50	75		
51	79		
52	71		
53	96		
54	78		
55	72		
56	81		
57	80		
58	91		
59	91		
60	80		
61	84		
62	84		

Kebiasaan berkendara dan pengalaman berkendara.

Berdasarkan hasil uji korelasi menggunakan SPSS didapatkan nilai korelasi sedang antara pelanggaran lalu lintas dengan pengalaman berkendara dengan nilai Korelasi Pearson sebesar 0,434 dan nilai signifikansi 0,000. Dari hasil uji ini dapat diketahui bahwa pelanggaran mengemudi dengan pengalaman berkendara memiliki hubungan yang signifikan dalam tingkatan sedang. Hasil ini diperkuat dengan hasil penelitian Harrison (2009) dan Widyanti (2009) yang berkesimpulan bahwa pengalaman berkendara berpengaruh terhadap *driver behavior* pengemudi. Berikut hasil uji korelasi antara pengalaman berkendara dan tingkat pelanggaran.

Tabel 5. Hasil Uji Korelasi antara Pelanggaran lalu lintas dengan pengalaman berkendara

		Score_Driver_Behavior	Pengalaman_Berkendara
Score_Driver_Behavior	Pearson Correlation	1	-.434**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	100	100
Pengalaman_Berkendara	Pearson Correlation	-.434**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Terdapat korelasi negatif antara pengalaman berkendara dengan pelanggaran lalu lintas, semakin lama pengalaman berkendara pengemudi maka akan semakin rendah tingkat pelanggaran yang dilakukan. Ini berarti pengemudi yang baru bisa mengemudi dalam waktu setahun dua tahun mempunyai tingkat pelanggaran yang lebih tinggi karena belum banyak mengetahui aturan dalam lalu lintas. Faktor ini disebabkan karena proses pembuatan Surat Izin Mengemudi di Indonesia banyak yang dilakukan dengan cara melanggar aturan atau tidak melewati tes. Dengan tidak menjalani tes berarti pengemudi tidak mempelajari dan memahami aturan dan rambu-rambu dalam lalu lintas.

Kebiasaan berkendara dan jumlah kecelakaan yang dialami.

Berdasarkan hasil uji korelasi menggunakan SPSS didapatkan nilai korelasi rendah antara pelanggaran lalu lintas dengan tingkat kecelakaan yang dialami dengan nilai Korelasi

Pearson 0,364 dan nilai signifikansi yaitu 0,000. Berikut hasil uji korelasi antara pengalaman berkendara dan kecelakaan yang dialami.

Tabel 6. Hasil uji korelasi antara Pelanggaran lalu lintas dengan Jumlah kecelakaan yang pernah dialami

Correlations			
		Score_Driver_Behavior	Tingkat_Kecelakaan
Score_Driver_Behavior	Pearson Correlation	1	,364**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	100	100
Tingkat_Kecelakaan	Pearson Correlation	,364**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Allahyari (2009) yang menemukan korelasi yang lemah antara tingkat pelanggaran lalu lintas dengan tingkat kecelakaan pengendara motor.

KESIMPULAN

Kelompok pelanggaran mengemudi yang terbanyak dilakukan adalah *ordinary violation* atau pelanggaran yang sengaja dilakukan. Sedangkan bentuk pelanggaran yang tertinggi dilakukan pengendara sepeda motor adalah melebihi batas kecepatan di jalan raya. Pelanggaran yang dilakukan pengemudi pada tingkat usia remaja (17-25 tahun) dan tingkat usia dewasa awal (26-35 tahun) signifikan lebih tinggi dibanding pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara pada usia dewasa akhir sampai lansia awal (36-55 tahun). Berdasarkan analisis korelasi didapatkan bahwa pengalaman berkendara memiliki tingkat korelasi sedang dengan driver behavior berupa pelanggaran lalu lintas ($R = 0,463$), sedangkan jumlah kecelakaan yang dialami pengendara berkorelasi rendah dengan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi.

DAFTAR PUSTAKA

T. Allahyari *et al.*, 2008. Cognitive failures, driving errors and driving accidents, *Int. J. Occup. Saf. Ergon.*, vol. 14, no. 2, pp. 149–158, 2008.

Widyanti, A. Dan Mahachandra M. 2008. Measurement of Indonesian Motorcyclist Behavior Using Driver Behavior Questionnaire. *Proceedings of the 9 th Asia Pasific Industrial*

Engineering & Management Systems Conference. Bali, Indonesia.

- Bener, Abdulbari, Erol Yildirim, Erkut Bolat, Türker Özka dan Timo Lajunen. 2016. The Driver Behaviour Questionnaire as an Accident Predictor in Cross-cultural Countries in Qatar and Turkey : Global Public Health Problem. *British Journal of Medicine & Medical Research*. 15(7): 1-9, 2016.
- Harrison, Warren. 2009. Reliability of the Driver Behaviour Questionnaire in a sample of novice drivers. *Australian Road Safety Research, Policing and Education Conference*. Sydney.
- Heck, K. E., & Carlos, R. M. 2006. *Adolescents and driving: Factors influencing behavior*. University of California.
- J. Reason, 2000. *Human error: models and management*, Vol. 320, no. March, pp. 4–6.
- Kashani, Ali Tavakoli, Mahdi Sokouni Ravasani, Ehsan Ayazi . 2016. Analysis of Drivers' Behavior using Manchester Driver Behavior Questionnaire Based on Roadside Interview in Iran. *International journal of transportation Engineering*. Iran University.
- Lam, L. T. 2002. Distraction and the risk of car crash injury: The effect of drivers' age. *Journal of Safety Research*.
- Nordfjærn, T., Jørgensen, S., & Rundmo, T. 2012. Cultural and socio - demographic predictors of car accident involvement in Norway, Ghana, Tanzania and Uganda. *Safety Science*.
- Peters, B.J and George A. Peters. 2006. *Human Error : Causes and Control*. CRC Press LLC.
- Prima, Dine Wahyu, Bina Kurniawan dan Ekawati. 2015. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*. Universitas Diponegoro.
- Sulistio, H., Effect of Traffic Flow , Proportion of Motorcycle , Speed , Lane Width , and the Availabilities of Median and Shoulder on Motorcycle Accidents at Urban Roads in Indonesia. *The Open Transportation Jurnal*. pp. 1–7, 2018.

Susantono, Bambang. 2014. *Revolusi Transportasi*. Jakarta : Kompas Gramedia.