

**HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI TERHADAP PENERAPAN E-TILANG
DENGAN PERILAKU BERKENDARA BERISIKO PADA
MAHASISWA FAKULTAS PSIKOLOGI UNISSULA**

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi syarat
guna mendapatkan derajat Sarjana Psikologi



Disusun oleh:

Adamas Sepghatama Aryanda Munandar

(30701900007)

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG**

2023

PERSETUJUAN PEMBIMBING

**HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI TERHADAP PENERAPAN E-TILANG
DENGAN PERILAKU BERKENDARA BERISIKO PADA
MAHASISWA FAKULTAS PSIKOLOGI UNISSULA**

Dipersiapkan dan disusun oleh:

Adamas Sepghatama Aryanda M.
30701900007

Telah disetujui untuk diuji dan dipertahankan di depan Dewan Penguji guna memenuhi persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana Psikologi

Pembimbing

Tanggal

Dr. Joko Kuncoro, S.Psi., M.Si.

2 November 2023

Semarang, 2 November 2023

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Sultan Agung

Dr. Joko Kuncoro, S.Psi., M.Si.
NIK. 210799001

PENGESAHAN

HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI TERHADAP PENERAPAN E-TILANG DENGAN PERILAKU BERKENDARA BERISIKO PADA MAHASISWA FAKULTAS PSIKOLOGI UNISSULA

Dipersiapkan dan disusun oleh:

Adamas Sepghatama Aryanda M.
30701900007

Telah dipertahankan didepan Dewan Penguji
pada tanggal 23 November 2023

Dewan Penguji

1. Dr. Joko Kuncoro, S.Psi., M.Si.

2. Ruseno Arjanggal, S.Psi., M.A., Psikolog

3. Retno Setyaningsih, S.Psi., M.Si.

Tanda Tangan

Skripsi ini telah diterima sebagai persyaratan
untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi

Semarang, 23 November 2023

Mengetahui
Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Sultan Agung



Dr. Joko Kuncoro, S.Psi., M.Si.
NIK. 210799001

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya, Adamas Sepghatama Aryanda M. dengan penuh kejujuran dan tanggung jawab menyatakan bahwa:

1. Skripsi ini adalah karya sendiri dan belum pernah diajukan untuk memperoleh derajat kesarjanaan di suatu perguruan tinggi manapun.
2. Sepanjang pengetahuan saya, skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.
3. Jika terdapat hal-hal yang tidak sesuai dengan isi pernyataan ini, maka saya bersedia derajat sarjana saya dicabut.



Semarang, 2 November 2023

nyatakan



Adamas Sepghatama Aryanda M.

30701900007

MOTTO

“Dari salah satu jenis kesejahteraan jiwa yang terbaik, bahwa “menyendiri dengan diri sendiri adalah merupakan kesenangan sejatimu.” Karena siapapun yang tidak merasa nyaman dengan dirinya sendiri, takkan merasa nyaman dengan segala hal lainnya.”

(Muhammad Jalaluddin Rumi)

“Teneatis quia cras non erit usque ad solem qui orietur et occidet.”

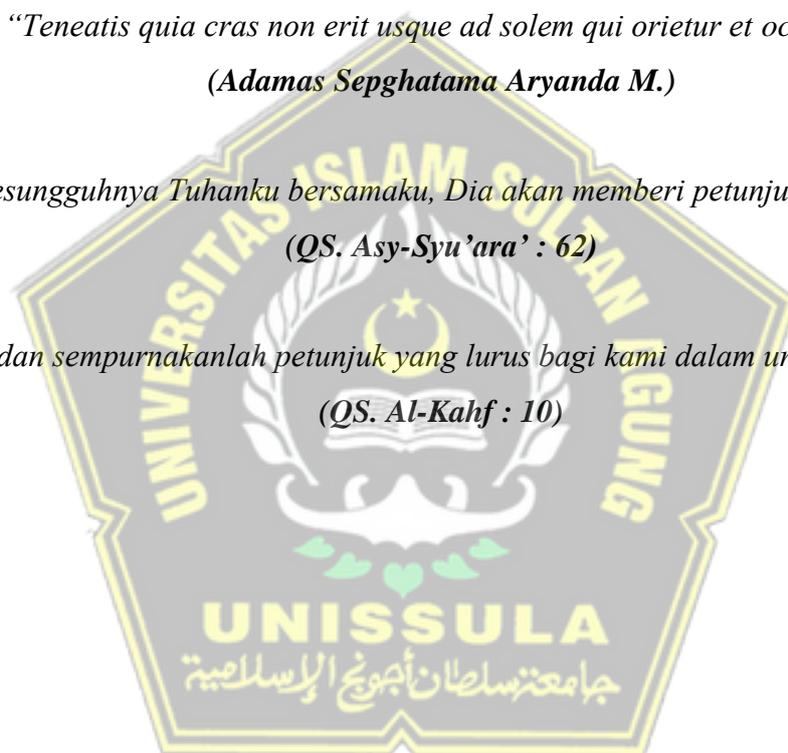
(Adamas Sepghatama Aryanda M.)

“... sesungguhnya Tuhanku bersamaku, Dia akan memberi petunjuk kepadaku.”

(QS. Asy-Syu'ara' : 62)

“... dan sempurnakanlah petunjuk yang lurus bagi kami dalam urusan kami”

(QS. Al-Kahf : 10)



PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

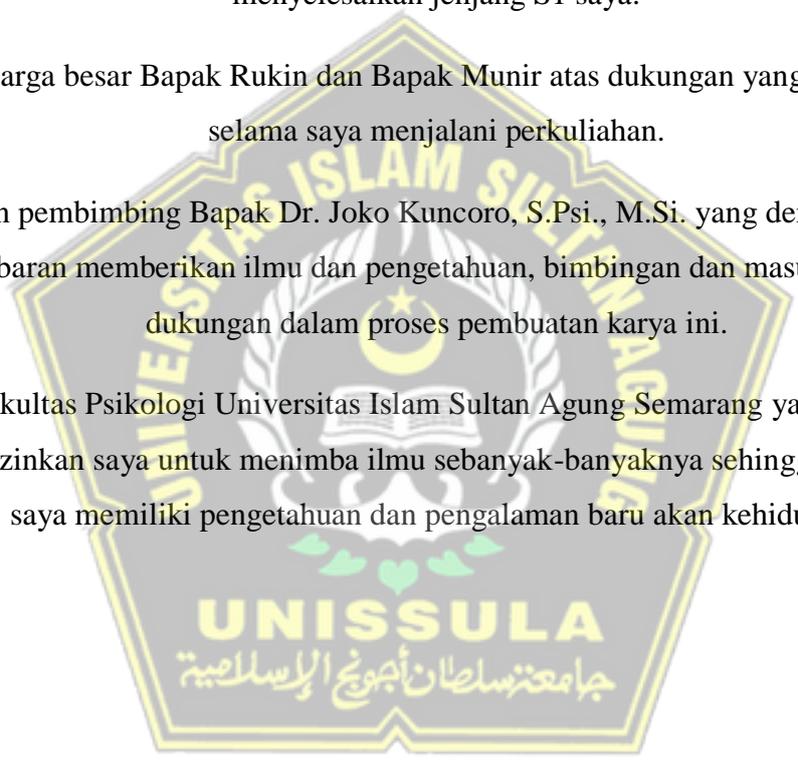
Atas izin Allah SWT, saya mempersembahkan karya ini kepada:

Kedua orang tua saya, Ibu Sumiyati, S.Pd. dan Bapak Aris Munandar, S.H. yang telah membesarkan serta mendidik saya hingga saat ini sehingga saya mampu menyelesaikan jenjang S1 saya.

Keluarga besar Bapak Rukin dan Bapak Munir atas dukungan yang diberikan selama saya menjalani perkuliahan.

Dosen pembimbing Bapak Dr. Joko Kuncoro, S.Psi., M.Si. yang dengan penuh kesabaran memberikan ilmu dan pengetahuan, bimbingan dan masukan, serta dukungan dalam proses pembuatan karya ini.

Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah mengizinkan saya untuk menimba ilmu sebanyak-banyaknya sehingga membuat saya memiliki pengetahuan dan pengalaman baru akan kehidupan.



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT. yang telah mencurahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga saya diberikan kekuatan, kemampuan, serta motivasi untuk menyelesaikan karya ini sehingga mendapatkan gelar S1 Psikologi. Sholawat dan salam saya haturkan kepada Nabi Muhammad SAW. semoga kita semua mendapatkan syafa'atnya di yaumulkiyamah. Dalam pembuatan karya ini tentunya terdapat rintangan dan halangan yang harus saya hadapi, namun dengan dukungan, motivasi, dan bantuan yang diberikan oleh berbagai pihak baik secara moril maupun materiel sehingga membuat saya merasa lebih ringan dan bersemangat dalam menyelesaikan karya ini. Pada kesempatan ini saya ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Joko Kuncoro, S.Psi., M.Si. selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang, dosen wali, dan dosen pembimbing atas dedikasinya dalam penyelenggaraan kegiatan akademi di Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Seluruh bapak ibu dosen Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang atas ilmu dan pelajaran yang telah diberikan sehingga membuat saya dapat berkembang.
3. Seluruh staf Tata Usaha dan Perpustakaan Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam hal administrasi selama saya menjalani program studi.
4. Ibu dan Bapak saya, Ibu Sumiyati, S.Pd. dan Bapak Aris Munandar, S.H. yang telah memberikan do'a, kasih sayang, dukungan moril dan materiel sehingga saya mampu menyelesaikan program studi Sarjana Psikologi.
5. Adik saya, Muhammad Ridwan Falih Munandar yang menambahkan warna dalam kehidupan saya.
6. Keluarga besar Bapak Rukin dan Bapak Munir yang telah memberikan dukungan dan motivasi untuk segera menyelesaikan studi saya.

7. *The one and only, My Queen*, yang telah menemani saya hingga sejauh ini serta memberikan motivasi-motivasi yang membangkitkan semangat saya kembali dalam menjalani studi.
8. Sahabat-sahabat saya, Fachrul Dzikri Annafi, Arina Amna Nisa, Ahmad Rizal Fahmi, Asma Reza Ulinuha, Amira Hasna Noor Zaen, Bayu Putra Dinata, Muhammad Himaturijal, Dwita Ilaesa, Farid, Hernz, dan Alif yang telah menemani dan membantu saya dalam menjalani studi.
9. Teman-teman kelas A angkatan 2019 Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang saya banggakan.
10. Teman-teman angkatan 2021 Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang sebagai responden penelitian yang telah meluangkan waktunya untuk berkontribusi pada karya ini.
11. Teman-teman Forum Diskusi dan Ta'wana yang telah memberikan motivasi untuk menyelesaikan perkuliahan.
12. Seluruh pihak yang tidak bisa saya sebutkan namanya satu persatu, yang telah membantu saya dalam menyelesaikan karya ini.
13. *Last but not least, I wanna thank me. I wanna thank me for believing in me. I wanna thank me for doing all these hard work, I wanna thank me for no days off, I wanna thank me for never quitting, I wanna thank me for always being a giver and trying to give more than I receive, I wanna thank me for trying to do more right than wrong, I wanna thank me for just being me at all times.*

Semarang, 19 Oktober 2023

Adamas Sepghatama Aryanda M.

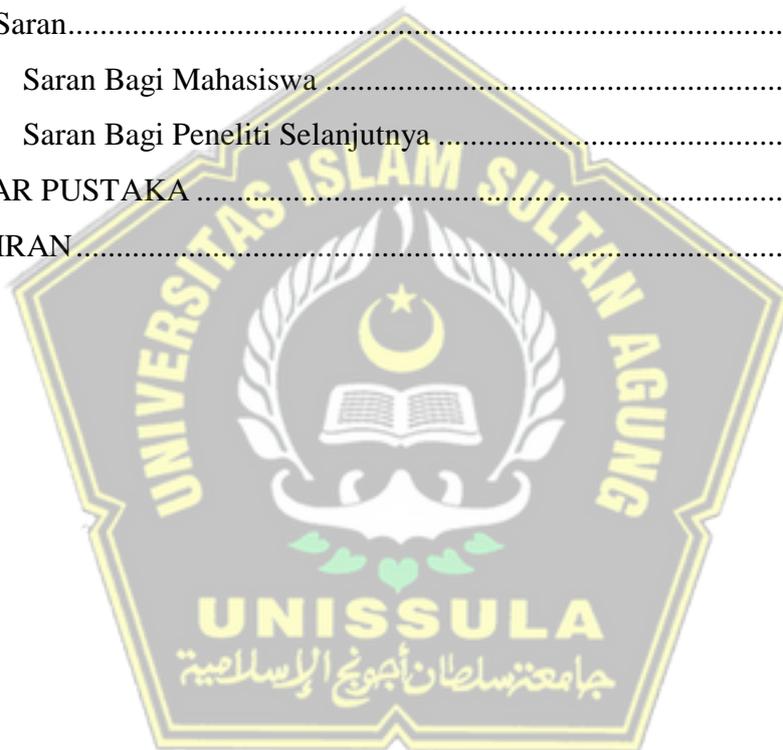
30701900007

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	I
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	II
PENGESAHAN	III
PERNYATAAN.....	IV
MOTTO.....	V
PERSEMBAHAN	VI
KATA PENGANTAR	VII
DAFTAR ISI.....	IX
DAFTAR TABEL.....	XII
DAFTAR GAMBAR.....	XIII
DAFTAR LAMPIRAN.....	XIV
ABSTRAK.....	XV
ABSTRACT.....	XVI
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II.....	8
LANDASAN TEORI.....	8
Perilaku Berkendara Berisiko.....	8
1. Definisi Perilaku Berkendara Berisiko.....	8
2. Faktor-Faktor Perilaku Berkendara Berisiko.....	9
3. Aspek-Aspek Perilaku Berkendara Berisiko	12
Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang	15
1. Definisi Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	15

2.	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	16
3.	Aspek-Aspek Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	18
A.	Hubungan antara Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	19
B.	Hipotesis.....	21
BAB III.....		22
METODE PENELITIAN.....		22
A.	Identifikasi Variabel.....	22
B.	Definisi Operasional.....	22
1.	Perilaku Berkendara Berisiko.....	22
2.	Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	23
C.	Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling.....	24
1.	Populasi.....	24
2.	Sampel.....	24
3.	Teknik Pengambilan Sampel.....	25
D.	Metode Pengumpulan Data.....	25
1.	Skala Perilaku Berkendara Berisiko.....	25
2.	Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	26
E.	Uji Validitas, Uji Daya Beda Aitem dan Estimasi Reliabilitas Aitem.....	27
1.	Uji Validitas.....	27
2.	Uji Daya Beda Aitem.....	27
3.	Estimasi Reliabilitas Aitem.....	28
F.	Teknik Analisis.....	28
BAB IV.....		30
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		30
A.	Orientasi Kacah dan Persiapan Penelitian.....	30
1.	Orientasi Kacah.....	30
2.	Persiapan Penelitian.....	31
B.	Hasil Penelitian.....	35
1.	Uji Asumsi.....	35
2.	Uji Hipotesis.....	36

C. Deskripsi Data Hasil Penelitian	37
1. Deskripsi Data Skor Perilaku Berkendara Berisiko	38
2. Deskripsi Data Skor Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang	39
D. Pembahasan.....	40
E. Kelemahan Penelitian.....	42
BAB V.....	43
KESIMPULAN DAN SARAN.....	43
A. Kesimpulan	43
B. Saran.....	43
1. Saran Bagi Mahasiswa	43
2. Saran Bagi Peneliti Selanjutnya	43
DAFTAR PUSTAKA	44
LAMPIRAN.....	48



DAFTAR TABEL

Tabel 1. <i>Blueprint</i> Skala Perilaku Berkendara Berisiko	26
Tabel 2. <i>Blueprint</i> Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang	27
Tabel 3. Sebaran Aitem Skala Perilaku Berkendara Berisiko.....	32
Tabel 4. Sebaran Aitem Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	32
Tabel 5. Sebaran Aitem dengan Daya Beda Tinggi dan Rendah pada Skala Perilaku Berkendara Berisiko	34
Tabel 6. Sebaran Aitem Berdaya Beda Tinggi dan Rendah pada Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	35
Tabel 7. Hasil Uji Normalitas	36
Tabel 8. Data Demografi Subjek Penelitian.....	37
Tabel 9. Norma Kategorisasi.....	38
Tabel 10. Deskripsi Skor Pada Skala Perilaku Berkendara Berisiko.....	38
Tabel 11. Norma Kategorisasi Skala Perilaku Berkendara Berisiko	39
Tabel 12. Deskripsi Skor Pada Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang.....	40
Tabel 13. Norma Kategorisasi Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang	40



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Persebaran Kategorisasi Skala Perilaku Berkendara Berisiko	39
Gambar 2. Persebaran Kategorisasi Variabel Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang	40



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A. SKALA UJI COBA.....	49
LAMPIRAN B. TABULASI DATA SKALA UJI COBA	56
LAMPIRAN C. UJI DAYA BEDA AITEM DAN ESTIMASI RELIABILITAS AITEM	65
LAMPIRAN D. SKALA PENELITIAN	70
LAMPIRAN E. TABULASI DATA SKALA PENELITIAN	77
LAMPIRAN F. ESTIMASI RELIABILITAS SKALA PENELITIAN	88
LAMPIRAN G. ANALISIS DATA.....	90
LAMPIRAN H. SURAT IZIN PENELITIAN	94
LAMPIRAN I. DOKUMENTASI PENELITIAN.....	97



**HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI TERHADAP PENERAPAN E-TILANG
DENGAN PERILAKU BERKENDARA BERISIKO PADA
MAHASISWA FAKULTAS PSIKOLOGI UNISSULA**

Adamas Sepghatama Aryanda M.

Fakultas Psikologi

Universitas Islam Sultan Agung

E-mail: adamassepghatama@std.unissula.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Sampel pada penelitian yaitu mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA angkatan 2021. Teknik pengambilan sampel menggunakan table taraf kesalahan Isaac dan Michael dengan signifikansi 5%. Alat ukur dalam penelitian ini terdiri dari dua skala. Skala perilaku berkendara berisiko terdiri dari 31 aitem dengan koefisiensi reliabilitas 0,918 dan skala persepsi terhadap penerapan e-tilang terdiri dari 26 aitem yang memiliki koefisien reliabilitas 0,917. Teknik analisis data menggunakan *Product Moment*. Hasil uji hipotesis yang didapatkan yaitu $r_{xy} = -0,613$. Hasil tersebut menunjukkan terdapat hubungan negative yang signifikan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko. Berdasarkan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa hipotesis yang diajukan dapat diterima.

Kata kunci: Perspsi, E-Tilang, Perilaku Berkendara Berisiko

**THE RELATIONSHIP BETWEEN PERCEPTIONS OF E-TICKET
IMPLEMENTATION AND RISKY DRIVING BEHAVIOR ON STUDENTS
OF UNISSULA FACULTY OF PSYCHOLOGY**

Adamas Sepghatama Aryanda M.

Faculty of Psychology

Sultan Agung Islamic University

E-mail: adamassepghatama@std.unissula.ac.id

ABSTRACT

This study aims to determine the relationship between the perception of e-ticketing implementation and risky driving behavior among students of the Faculty of Psychology at UNISSULA. The research employs a quantitative method. The sample for this study consists of students from the Faculty of Psychology at UNISSULA, enrolled in the 2021 academic year. The sampling technique used the Isaac and Michael's error threshold table with a significance level of 5%. The measurement tools used in this research consist of two scales. The risky driving behavior scale consist of 31 items with a reliability coefficient of 0.918, while the perception of e-ticketing implementation scale consists of 26 items with a reliability coefficient of 0.917. Data analysis was conducted using the Product Moment correlation. The results of the hypothesis test revealed an rxy value of -0.613. This result indicates a significant negative relationship between the perception of e-ticketing implementation and risky driving behavior. Based on the result of this study, it can be concluded that the proposed hypothesis is accepted.

Keywords: Perception, E-Ticketing, Risky Driving Behavior

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia membutuhkan alat transportasi untuk memudahkan mobilitas dalam kegiatan setiap harinya. Utamanya pada kota yang menjadi pusat perindustrian, kebutuhan akan transportasi pasti sangat tinggi. Namun, tidak jarang para pengguna kendaraan bermotor melanggar aturan di jalan sehingga menimbulkan kemacetan bahkan kecelakaan. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi adalah tidak menggunakan alat keselamatan berkendara, tidak membawa surat-surat berkendara, menerobos lalu lintas, berhenti di luar marka jalan, parkir sembarangan, dan lainnya (Setiyanto et al., 2017).

Saat ini, inovasi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor dan mobil terjadi sangat pesat. Beragam jenis kendaraan bermotor tersedia di pasaran. Harga jual kendaraan bermotor juga bervariasi. Hal itu membuat masyarakat memiliki banyak pilihan untuk menentukan kendaraan bermotor yang akan dibeli. Menurut data Badan Pusat Statistik, pada tahun 2020 jumlah kendaraan bermotor baik sepeda motor dan mobil adalah sebanyak 130.820.785 buah (Badan Pusat Statistik, n.d.). Jumlah tersebut juga berkaitan dengan banyaknya pengguna kendaraan bermotor di jalan. Di Indonesia sendiri, untuk bisa mendapatkan Surat Izin Mengemudi, syarat umur minimal adalah 17 tahun. Hal itu karena pada umur 17 tahun, seseorang dianggap sudah dewasa, baik secara fisik, perilaku, dan mental.

Pelanggaran lalu lintas harus ditindak dengan tegas karena hal itu dapat menyebabkan kerugian bagi diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Maka dari itu, kepolisian sering melakukan razia di jalan raya untuk menertibkan para pengguna jalan sehingga mengurangi pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Penindakan dilakukan dengan melakukan penilangan pada pengguna kendaraan bermotor yang tidak dilengkapi dengan alat keselamatan berkendara dan juga yang tidak memiliki surat-surat berkendara. Menurut data dari Korlantas Polri pada Oktober 2021, total jumlah pelanggaran lalu lintas di Indonesia baik

pelanggaran ringan maupun pelanggaran berat sebanyak 1.770.000 pelanggaran. Dari total jumlah pelanggaran tersebut, 44,89% merupakan pelanggaran ringan, 12,89% merupakan pelanggaran sedang, dan 42,22% merupakan pelanggaran berat (Pahlevi, 2021).

Persepsi adalah pengalaman sensorik manusia yang terhubung dengan lingkungan sekitarnya, yang melibatkan proses pengenalan rangsangan dari lingkungan dan respon terhadap rangsangan tersebut berupa tindakan yang dilakukan. Untuk kelangsungan hidup manusia diperlukan proses perseptual, yaitu proses untuk mendapatkan informasi mengenai lingkungan. Persepsi mencakup semua hal tentang lingkungan sekitar dan memungkinkan manusia untuk melakukan suatu tindakan. Persepsi mencakup panca indera, yaitu: penglihatan, suara, sentuhan, bau, dan rasa (Wang et al., 2021).

Persepsi kontrol dapat mempengaruhi seseorang untuk menentukan tindakan yang akan dilakukan melalui sirkuit kortikostriatal dan sistem dopaminergik. Persepsi kontrol memiliki tiga atribut, yaitu: afektif, motivasi, dan protektif. Atribut afektif berfungsi dalam pendekatan untuk memunculkan nilai subyektif positif dan perilaku. Atribut motivasi berfungsi sebagai pembawa arti penting motivasi untuk membentuk perilaku. Atribut protektif berfungsi sebagai pembatas untuk perilaku pasif di dalam lingkungan yang tidak bersahabat atau berbahaya (Wang et al., 2021).

Perkembangan teknologi pada saat ini berlangsung secara cepat. Perkembangan teknologi menghasilkan banyak alat yang dapat memudahkan manusia dalam melakukan pekerjaan. Salah satunya adalah penerapan *ETLE* (*Electronic Traffic Law Enforcement*) atau di Indonesia lebih populer disebut dengan e-tilang. Dalam penerapan e-tilang digunakan teknologi kamera *CCTV* (*Close Circuit Television*) yang telah dibekali dengan sensor *ANPR* (*Automatic Number Plate Recognition*). Penerapan e-tilang sendiri bertujuan untuk memudahkan kepolisian untuk melakukan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas (Ekandana & Tauran, 2020).

Digitalisasi tilang, yang dikenal sebagai e-tilang, mengimplementasikan teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas seluruh proses tilang, serta

memberikan kemudahan dalam manajemen administratif bagi pihak kepolisian. Proses penilangan dilakukan dengan bukti-bukti yang didapat melalui hasil rekaman *CCTV* yang biasanya dipasang pada perempatan jalan atau lalu lintas yang padat. *CCTV* yang digunakan sudah terhubung dan dapat dipantau dengan *ATCS (Automatic Traffic Control System)*. Para pengendara yang melanggar lalu lintas dalam area yang terdapat *CCTV* akan otomatis terekam. Berikutnya, bukti rekaman *CCTV* akan diproses oleh kepolisian dan surat tilang akan diterbitkan yang kemudian dikirimkan kepada pemilik kendaraan bermotor sesuai dengan informasi yang tercatat pada plat nomor kendaraan tersebut (Setiyanto et al., 2017).

Terdapat beberapa penyebab dalam pelanggaran lalu lintas oleh pengendara. Salah satunya adalah kesadaran masyarakat akan lalu lintas yang masih kurang. Selain itu, infrastruktur jalan yang tidak memadai serta kurangnya kehadiran polisi menjadi penyebab terjadinya pelanggaran. Beberapa penyebab tersebut berperan atas tingginya angka pelanggaran lalu lintas di tahun 2021 yang mencapai 307.752 pelanggaran. Oleh karena itu, diperlukan inovasi dalam mengatasi permasalahan tersebut dan salah satunya adalah pemanfaatan teknologi *ETLE*. Pada tahun 2022 Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya melaporkan bahwa telah melakukan penindakan atas 100.965 pelanggaran lalu lintas yang terekam oleh sistem *ETLE*. Berdasarkan data pelanggaran lalu lintas Satlantas Polrestabes Semarang sepanjang tahun 2022 pada bulan September terjadi pelanggaran lalu lintas terbanyak yaitu sebanyak 4.125 pelanggaran, dan pada bulan Februari hanya terjadi pelanggaran sebanyak 318 pelanggaran (Sari & Saputra, 2022).

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, pengendara adalah individu yang sedang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah dilengkapi dengan surat izin mengemudi. Para pengendara diharapkan untuk berperilaku disiplin dan patuh terhadap aturan lalu lintas guna memastikan kelancaran serta keselamatan diri mereka dan pengendara lainnya. Perilaku berkendara adalah segala perilaku yang dilakukan oleh pengendara yang sedang

berkendaraan di jalan. Perilaku berkendara juga dapat diartikan sebagai karakter pengendara ketika berkendara di jalan raya (Wesli, 2021).

Menurut Scott-Parker (2012), segala bentuk perilaku pengendara yang membahayakan pengendara, penumpang, serta pengguna jalan lainnya, yang juga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan disebut dengan perilaku berkendara berisiko. Perilaku berkendara berisiko dapat dibedakan seperti *Fixed Rule Violation* yaitu perilaku berkendara berisiko yang dilakukan oleh seseorang secara berulang dalam setiap kegiatan berkendara. *Transient Rule Violation* merujuk pada perilaku berisiko dalam berkendara yang sering dilakukan oleh seseorang, akan tetapi tidak selalu terjadi dalam setiap situasi berkendara. *Misjudgement* adalah kesalahan yang dilakukan oleh seseorang ketika berkendara. *Driver Mood* adalah respon terhadap emosi yang dirasakan oleh seseorang saat berkendara. Dan *Risky Exposure Driving* merujuk pada kecenderungan pengendara untuk terlibat dalam situasi berisiko yang telah diketahui ketika berkendara (Satiarida & Yanuvianti, 2019).

Terdapat beberapa hal yang membuat seseorang berperilaku dalam mengendarai kendaraan secara berisiko. Salah satunya yaitu karena rendahnya sanksi yang ditetapkan oleh pemerintah bagi para pelanggar lalu lintas. Melalui Pasal 243 ayat (3) huruf d dan Pasal 272 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta diatur lebih lanjut melalui Pasal 14 ayat (3), Pasal 23, dan Pasal 28 PP No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pemerintah ingin menunjukkan keseriusannya untuk menurunkan pelanggaran lalu lintas melalui penggunaan *ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement)* untuk membantu kepolisian dalam mengumpulkan bukti-bukti pelanggaran lalu lintas melalui *CCTV* yang menangkap foto kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu lintas (Harja & Paparang, 2022).

Pada kesempatan ini, peneliti melakukan wawancara kepada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA sebagai pengguna kendaraan bermotor. Wawancara yang telah dilakukan sebagai berikut ini:

Subjek 1 yang berinisial F, jenis kelamin laki-laki, usia 22 tahun sebagai pengguna sepeda motor, mengungkapkan bahwa:

“jujur aja ya, aku masih sering ngelanggar lalu lintas. Apalagi kalau siang, soalnya panas banget jadi kalau harus nunggu lampu hijau kelamaan. Ya sebenarnya takut kalau tabrakan tapi biasanya aku tengok kanan-kiri dulu kalau udah aman langsung gas pol. Terus juga kadang aku males pakai helm apalagi kalau dekat soalnya nggak ada polisi. Toh kalau nggak ada polisi juga ga bakalan ditilang”

Subjek 2 yang berinisial A, jenis kelamin perempuan, usia 21 tahun sebagai pengguna sepeda motor, mengungkapkan bahwa:

“paling ngelanggar lalu lintas pas mau pergi tapi cuma deket aja sih, kek semisal cuma mau beli es di gang sebelah ya ga pakai helm, kalau perginya jauh ya pakai helm. Kadang ya nerobos lampu merah pas malem hari sih soalnya udah sepi terus ga ada polisi yang jaga jadi ga bakalan dikejar terus ditilang. Tiap pergi bawa motor selalu bawa surat-surat sih soalnya selalu ada di dalam dompet. Takut sih sebenarnya kalau nerobos lampu merah tapi selama ini alhamdulillah aman sih.”

Subjek 3 yang berinisial F, jenis kelamin laki-laki, usia 22 tahun sebagai pengguna mobil, mengungkapkan bahwa:

“pelanggaran yang sering ya paling ga pakai sabuk pengaman, ga bawa SIM & STNK, sama nerobos lampu merah sih. Soalnya kalau lagi buru-buru kadang lupa ga bawa SIM & STNK. Nerobos lampunya kalau sepi dan nggak ada polisi yang jaga. Kalau ga pakai sabuk pengaman soalnya males pakainya, ribet. Tapi kalau lagi ada razia atau polisi yang jaga terpaksa nunggu lampu merah dan pakai sabuk pengaman soalnya takut ditilang.

Subjek 4 yang berinisial P, jenis kelamin perempuan, usia 21 tahun sebagai pengguna mobil, mengungkapkan bahwa:

“sering sih kalau ngelanggar lalu lintas. Semisal lampu merah kan wajib berhenti tapi kalau lagi buru-buru atau sepi dan nggak ada polisi ya diterobos kalau udah aman. Selain itu kan biasanya di perempatan ada rambu dilarang belok kiri langsung nah aku biasanya ya langsung aja belok gitu kalau aman. Terus juga sering ga pakai sabuk pengaman karena ribet. Tapi kalau ada polisi ya ga berani soalnya takut kena tilang.”

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, para subjek melakukan pelanggaran lalu lintas karena alasan tidak adanya polisi yang berjaga, jarak yang ditempuh tidak terlalu jauh, jalanan yang terlihat sepi, dan sedang dalam kondisi terburu-buru. Hal tersebut juga didasari atas ada atau tidak adanya petugas yang

sedang memantau kondisi lalu lintas. Pelanggaran yang dilakukan tersebut disadari dengan sepenuhnya oleh para subjek. Hal ini menunjukkan bahwa para subjek tersebut berkendara secara berisiko karena tidak adanya polisi yang sedang berjaga sehingga membuat para subjek merasa aman karena tidak akan ditilang. Perilaku berkendara yang seperti itu sangat berbahaya dan dapat merugikan bagi pengendara itu sendiri dan juga orang lain.

Penelitian sebelumnya yang selaras dengan penelitian ini adalah penelitian dengan judul “Analisis Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi pada *Driving Task* terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara” (Darmawan & Puspitasari, 2019). Hal yang membedakan dengan penelitian ini terletak pada persepsi, dimana penelitian tersebut membahas tentang persepsi resiko dan persepsi pada *driving task* sedangkan pada penelitian ini berfokus pada persepsi penerapan e-tilang. Penelitian lainnya yang menjadi rujukan pada penelitian ini adalah “Efektivitas Penegakan Hukum terhadap Kepatuhan Perilaku Pengendara Roda Dua di *Traffic Light* Kota Pontianak” (Saptomo, 2022). Hal yang membedakan dengan penelitian ini terletak pada efektivitas penegakan hukum terhadap kepatuhan pengendara roda dua sedangkan pada penelitian ini membahas tentang persepsi penerapan e-tilang terhadap perilaku berkendara. Kemudian berdasarkan fenomena yang terjadi, yakni berdasarkan subjek yang telah diwawancarai oleh peneliti, terdapat perilaku mengemudi berisiko yang dilakukan oleh mahasiswa karena tidak adanya razia oleh polisi. Terdapat fenomena lain yang peneliti temukan yaitu peningkatan angka pelanggaran lalu lintas setelah diberlakukannya e-tilang (dikutip dari <https://www.bbc.com/indonesia/articles/c84rk2y8p34o>). Segala aspek yang telah dibahas di atas membangkitkan keinginan peneliti untuk mengadakan penelitian dengan judul “Hubungan antara Persepsi Penerapan E-Tilang terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada Mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA”.

B. Rumusan Masalah

Merujuk pada latar belakang yang telah dipaparkan, peneliti ingin mengemukakan rumusan masalah yang berkaitan dengan “Apakah terdapat hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA?”.

C. Tujuan Penelitian

Merujuk pada permasalahan yang telah dirumuskan, tujuan penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan bahwa temuan dalam penelitian ini dapat memberikan kontribusi yang berharga dalam pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam domain psikologi sosial, terutama dalam hal persepsi terhadap penerapan e-tilang dan dampaknya terhadap perilaku berkendara.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan pembaca akan mendapatkan wawasan yang segar terkait terdapat atau tidaknya hubungan antara persepsi penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara pada mahasiswa di UNISSULA.

BAB II

LANDASAN TEORI

Perilaku Berkendara Berisiko

1. Definisi Perilaku Berkendara Berisiko

Parker (2012) berpendapat bahwa perilaku berkendara berisiko diartikan sebagai tindakan berkendara yang dilakukan oleh pengendara baru yang meningkatkan risiko terlibat dalam kecelakaan, dan dapat mengancam keselamatan pengendara tersebut, penumpang, serta pengguna jalan lain lainnya, termasuk pejalan kaki, pesepeda, pengendara kendaraan yang lain, atau penumpang kendaraan yang lain. Iversen (2004) mengatakan bahwa perilaku berkendara berisiko merupakan perilaku berkendara yang berpotensi merugikan baik pengendara itu sendiri maupun orang lain, terlihat dari sejumlah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan. Dula & Geller (2003) menyatakan bahwa perilaku berkendara berisiko adalah tindakan yang mengkhawatirkan yang dilakukan oleh pengendara tanpa sengaja menyakiti diri sendiri atau orang lain. Contoh perilaku tersebut seperti menerobos lampu merah, mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, tidak memperhatikan kendaraan lain, kurang fokus saat berkendara, dan sering mengubah jalur. Perilaku berkendara berisiko berbeda dengan perilaku berkendara agresif. Perilaku berkendara berisiko tidak bermaksud untuk menyakiti atau menimbulkan bahaya bagi diri sendiri atau pengguna jalan lain, sementara perilaku berkendara agresif memiliki niat atau tujuan untuk membahayakan orang lain secara fisik atau psikis.

Eby (2004) perilaku pengendara yang berisiko didefinisikan sebagai tindakan yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan atau meningkatkan tingkat keparahan cedera jika terjadi benturan. Pengemudi mungkin tidak menyadari apa yang mereka lakukan adalah tindakan berisiko, yang dapat meningkatkan risiko terlibat dalam kecelakaan atau mendapatkan luka yang parah apabila mengalami kecelakaan. Keputusan yang diambil merupakan keputusan yang dilakukan dengan sengaja, seperti misalnya

menaikkan atau menurunkan rasio gigi saat suara mesin meningkat. Willemsen et al. (2008) mendefinisikan berkendara berisiko adalah suatu pola tingkah laku dalam berkendara yang dapat menimbulkan bahaya, namun dilakukan secara tidak sengaja untuk merugikan atau mencederai orang lain atau diri sendiri. Rahman (2014) menyatakan bahwa definisi yang dapat diterima secara luas mengenai perilaku berkendara berisiko adalah tindakan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kendaraan atau cedera dalam kecelakaan.

Dengan merujuk pada beberapa definisi tersebut di atas, dapat disarikan bahwa perilaku berkendara berisiko merupakan tindakan yang dilakukan oleh pengendara kendaraan tanpa bertujuan untuk mencelakai orang lain, namun akibat dari tindakan tersebut cenderung meningkatkan risiko kecelakaan bagi pengendara itu sendiri maupun orang lain.

2. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Berkendara Berisiko

Berikut ini adalah beberapa faktor yang menyebabkan perilaku berkendara berisiko berdasarkan hasil penelitian sebelumnya:

a. Kepribadian

Berdasarkan penelitian Constantinou et al. (2011) menyatakan bahwa kepribadian seperti keinginan untuk mencari sensasi dan impulsivitas terkait dengan pola perilaku berkendara seseorang. Penelitian oleh Rahman (2014) menyatakan bahwa faktor internal pada diri seseorang dianggap sebagai salah satu penyebab perilaku berkendara berisiko, kepribadian yang dikaitkan dengan perilaku ini diantaranya yaitu keinginan untuk mencari sensasi, kebencian, motivasi situasional, tekanan dan amarah. Penelitian lainnya oleh Iversen dan Randmeo (Amirfakhraei et al., 2013) menyatakan bahwa masalah kejiwaan juga berpengaruh terhadap perilaku berkendara berisiko.

b. Kondisi Sosial

Berdasarkan penelitian Matthews, dkk. (Mashuri et al., 2008) menyatakan bahwa stres dapat mempengaruhi perilaku berkendara

seseorang karena masalah yang dihadapi saat berkendara dapat melebihi kemampuan yang dimilikinya sehingga dapat meningkatkan tingkat agresi, frustrasi, dan kecemasan saat berkendara.

c. Situasional

Berdasarkan penelitian Ellison, dkk (Mashuri et al., 2008) menyatakan bahwa anonimitas juga merupakan faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara yang agresif karena saat di jalan raya identitas pengguna jalan lainnya tidak dapat diketahui, dan demikian pula sebaliknya, sehingga seseorang mungkin merasa lebih bebas dalam berperilaku, termasuk dalam perilaku berkendara berisiko. Penelitian lainnya oleh Hennessy dan Wiesenthal (Mashuri et al., 2008) menyatakan bahwa kemacetan dapat berpengaruh terhadap perilaku seseorang dalam berkendara.

d. Demografi

Berdasarkan penelitian Constantinou et al. (2011) menyatakan bahwa perilaku berkendara berisiko dipengaruhi oleh usia dan jenis kelamin dari pengendara tersebut. Berdasarkan data dari Indonesia (2021) mayoritas korban kecelakaan lalu lintas adalah mereka yang berada di usia produktif yaitu antara 20-29 tahun. Penelitian lainnya oleh Rhodes & Pivik (2011) menyatakan bahwa perilaku berkendara berisiko dilakukan lebih besar oleh pengendara laki-laki dibandingkan pengendara perempuan.

Haque, Chin, dan Lim (Kusumadi, 2012) menjelaskan alasan-alasan dari perilaku berkendara berisiko, yaitu sebagai berikut:

a. Jenis Kelamin

Jenis kelamin merupakan satu dari beberapa faktor demografi yang memiliki dampak pada perilaku berkendara berisiko. Zambon dan Hassleberg (Kusumadi, 2012) menyatakan bahwa mayoritas korban kecelakaan lalu lintas adalah laki-laki remaja yang sering berperilaku berbahaya saat berkendara. Penelitian Ferreira dkk (Kusumadi, 2012)

menyatakan bahwa pengendara laki-laki memiliki risiko lebih tinggi untuk mengalami kecelakaan dibandingkan dengan pengendara perempuan.

b. Usia

Selain faktor jenis kelamin, faktor usia juga merupakan faktor demografi yang berpengaruh terhadap perilaku berkendara berisiko. Chen (Kusumadi, 2012) menyatakan bahwa pengendara yang berusia muda memberikan kontribusi yang lebih besar dalam penyebab perilaku berkendara berisiko, terutama yang mengakibatkan kecelakaan, tabrakan, dan lainnya yang menyebabkan luka dan korban jiwa.

c. Pengalaman Berkendara

National Highway Traffic Safety Administration (Kusumadi, 2012) menyatakan bahwa semakin berpengalaman seorang pengendara berpengaruh terhadap kemampuan dalam pengambilan keputusan ketika berkendara. Untuk memiliki kemampuan tersebut, individu membutuhkan setidaknya 3 bulan hingga 1 tahun pengalaman berkendara.

Shope (Harbeck & Glendon, 2013) menyatakan bahwa munculnya perilaku berkendara berisiko atau tidak sesuai dapat dikaitkan dengan beberapa faktor yaitu:

a. Demografi

Jenis kelamin dan usia dari individu dapat mempengaruhi munculnya perilaku berkendara berisiko.

b. Karakteristik Personal

Karakteristik individu yang berbeda dapat berpengaruh pada munculnya perilaku berisiko atau tidak, seperti kecenderungan untuk mengambil risiko dan tingkat toleransi terhadap penyimpangan.

c. Lingkungan Berkendara

Kondisi saat berkendara seperti jalan, iklim, dan cuaca lingkungan saat berkendara dapat berpengaruh pada perilaku berkendara individu.

d. Kemampuan Berkendara

Kemampuan serta pengalaman pengendara dalam mengendarai kendaraan berpengaruh terhadap perilaku berkendara. Semakin banyak pengalaman berkendara suatu individu, maka kecenderungan untuk berperilaku berisiko semakin besar.

e. Tingkat Perkembangan

Perbedaan dalam perkembangan fisik, situasi psikososial, dan perkembangan perilaku dari individu dapat berpengaruh terhadap munculnya perilaku berkendara berisiko.

f. Persepsi

Kemampuan seseorang untuk memahami norma sosial dan menilai risiko akan mempengaruhi perilakunya dalam berkendara. Semakin rendah kemampuan ini, semakin besar kecenderungan seseorang untuk bertindak dengan risiko tinggi.

Dari beberapa studi yang telah disebutkan, dapat ditarik kesimpulan bahwa jenis kelamin, usia, karakter, lingkungan sosial, situasi, persepsi, kemampuan dan pengalaman berkendara adalah faktor-faktor yang berpengaruh pada tingkat risiko dalam perilaku berkendara.

3. Aspek-Aspek Yang Memengaruhi Perilaku Berkendara Berisiko

Iversen (2004) mendefinisikan tujuh aspek perilaku berkendara berisiko sebagai berikut:

- a. *Cautious and Watchful Driving*, adalah perilaku berkendara dengan penuh kewaspadaan dan perhitungan terhadap situasi di sekitarnya.
- b. *Attentiveness Towards Children in Traffic*, adalah perilaku berkendara seraya memperhatikan keberadaan anak kecil di jalan saat berkendara sehingga semakin berhati-hati dalam berkendara.
- c. *Driving Below Speed Limit*, adalah berkendara dengan kecepatan dibawah batas berkendara yang telah ditentukan atau dengan kecepatan yang rendah.

- d. *Funriding/Reckless Driving*, adalah perilaku berkendara tanpa perhitungan atau nekat ditandai dengan berkendara diatas batas kecepatan yang telah ditentukan dan tidak memperhatikan keselamatan pengendara lainnya.
- e. *Speeding/Violation of Traffic Rules*, adalah pelanggaran lalu lintas ditandai dengan melakukan pelanggaran seperti melanggar lampu merah atau mengabaikan rambu lalu lintas lainnya, serta berkendara dengan kecepatan tinggi diatas batas kecepatan berkendara yang telah ditentukan.
- f. *Drinking and driving*, adalah perilaku berkendara setelah meminum minuman keras yang berakibat pada hilangnya kesadaran dan kurang konsentrasi dalam berkendara karena pengaruh alkohol.
- g. *Not Using Seat Belts or Helmets*, adalah perilaku berkendara tanpa menggunakan perangkat keselamatan berkendara seperti helm dan sabuk pengaman.

Karlsson (Shams & Rahimi-Movaghar, 2009) mendefinisikan tujuh aspek perilaku berkendara berisiko sebagai berikut:

- a. *Right of Way Violations*, adalah pelanggaran yang dapat dilakukan pengendara meskipun berkendara pada jalur yang benar. Walaupun berkendara pada jalur yang benar, pengendara dapat dengan sengaja tidak mematuhi aturan lalu lintas seperti menerobos lampu merah dan tidak mengikuti marka jalan yang ada.
- b. *Speeding*, adalah ketika seseorang mengendarai kendaraannya dengan kecepatan yang melebihi batas yang ditentukan, seperti di jalan tol di mana ada rambu yang mengatur batas kecepatan maksimal 80 km/jam namun beberapa pengendara tidak mematuhi peraturan dan berkendara dengan kecepatan melebihi 80 km/jam.
- c. *Control Signal Violations*, adalah fenomena pengendara yang mengabaikan rambu lalu lintas yang sering terjadi di lalu lintas Indonesia. Hal ini ditandai dengan pengendara yang dengan sadar telah mengabaikan rambu lalu lintas.

- d. *Illegal Turns*, adalah perilaku berkendara berisiko yang ditandai dengan berkendara tanpa memperhatikan situasi disekitar, rambu-rambu, dan tanpa memberikan isyarat saat akan mengubah arah berkendara. Biasanya terjadi saat pengendara ingin berbelok ke kiri, namun posisi pengendara berada di ujung lajur kanan, sehingga harus melewati pengendara lain di lajur tengah atau lajur kiri, yang dapat membahayakan pengendara lain yang berada di jalur yang benar.
- e. *Lane Usage Violations*, adalah perilaku pengendara yang berbahaya yang ditandai dengan sengaja mengambil jalur yang salah, seperti ketika ada kemacetan, pengendara mengambil jalur lawan arus untuk meningkatkan kecepatan kendaraannya.
- f. *Passing Violations*, adalah kondisi dimana pengendara ingin mendahului kendaraan lain namun tanpa memperhatikan situasi dan tanpa perhitungan keselamatan. Contohnya seperti pelanggaran berkendara dengan melanggar aturan dilarang mendahului. Di Kota Semarang sendiri terdapat beberapa jalan yang memiliki rambu dilarang mendahului, akan tetapi masih terdapat banyak pengendara yang nekat mendahului di jalan tersebut, sehingga membahayakan pengendara yang lainnya.
- g. *Tailgating*, adalah perilaku berkendara berisiko yang ditunjukkan dengan mengikuti atau membuntuti kendaraan yang lainnya dengan jarak yang sangat dekat karena tidak ingin didahului oleh kendaraan yang lainnya. Hal ini biasanya terjadi pada saat arus lalu lintas sedang padat atau macet. Perilaku berkendara seperti ini berisiko menimbulkan terjadinya tabrakan apabila kendaraan yang berada di depan berhenti atau mengerem secara mendadak.

Jonah (Begg & Langley, 2001) menjelaskan aspek berkendara berisiko sebagai berikut:

- a. *Close Following*, adalah bentuk perilaku berkendara berisiko yang ditandai oleh berkendara dengan mengikuti kendaraan lainnya yang berada di depan tanpa memperhatikan jarak aman berkendara.

- b. *Dangerous Overtaking*, adalah bentuk perilaku berkendara berisiko yang ditandai oleh berkendara dengan memotong jalur kendaraan lainnya tanpa memperhatikan jarak aman berkendara.
- c. *Driving After Drinking*, adalah bentuk perilaku berkendara berisiko karena kehilangan kesadaran dan konsentrasi sebagai akibat meminum alkohol.
- d. *Driving After Using Drugs*, adalah bentuk perilaku berkendara berisiko karena kehilangan kesadaran dan konsentrasi dalam berkendara sebagai akibat penggunaan narkoba.
- e. *Driving at Excessive Speed*, adalah bentuk perilaku berkendara berisiko dengan berkendara melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan.

Dari beberapa studi yang telah dijabarkan, dapat ditarik kesimpulan bahwa aspek-aspek berkendara berisiko meliputi melanggar aturan lalu lintas, tidak menggunakan alat keselamatan berkendara, berkendara setelah menggunakan narkoba atau meminum alkohol, berkendara dengan kecepatan melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan, berkendara dengan membahayakan pengendara lainnya, dan berkendara dengan mengikuti kendaraan lain di depan tanpa memperhatikan jarak aman.

Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

1. Definisi Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Wang et al. (2021) mendefinisikan persepsi sebagai pengalaman sensorik manusia yang terhubung dengan lingkungan sekitarnya, yang melibatkan proses pengenalan rangsangan dari lingkungan dan respon terhadap rangsangan tersebut berupa tindakan yang dilakukan. Manusia memahami sifat dan unsur-unsur penting dalam lingkungan mereka yang vital bagi kelangsungan hidup mereka melalui proses perseptual. Persepsi mencakup semua hal tentang lingkungan sekitar dan memungkinkan manusia untuk melakukan suatu tindakan. Persepsi mencakup panca indera, yaitu: penglihatan, suara, sentuhan, bau, dan rasa.

Hermawan (2005) berpendapat dalam ilmu psikologi persepsi adalah proses yang dimanfaatkan oleh individu untuk mengobservasi dan memahami

lingkungan sekitarnya melalui indra-indra seperti penglihatan dan pendengaran. Rahmat (2000) mendefinisikan persepsi adalah hasil dari pengalaman mengenai suatu objek, peristiwa, dan situasi yang terbentuk melalui pemahaman informasi yang diterima serta interpretasi terhadapnya. Sunaryo (2004) mendefinisikan individu sangat dipengaruhi oleh kondisi fisiologis dan psikologis saat melakukan suatu kegiatan. Kondisi fisiologis termasuk keadaan fisik, panca indera, dan kesehatan. Sedangkan kondisi psikologis dipengaruhi oleh persepsi yang memainkan peran penting dalam menentukannya.

Setiyanto et al. (2017) mendefinisikan e-tilang merupakan digitalisasi tilang, mengimplementasikan teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas seluruh proses tilang, serta memberikan kemudahan dalam manajemen administratif bagi pihak kepolisian. Proses penilangan dilakukan dengan bukti-bukti yang didapat melalui hasil rekaman *CCTV* yang biasanya dipasang pada perempatan jalan atau lalu lintas yang padat. *CCTV* yang digunakan telah terhubung dan dikelola oleh Sistem Pengendalian Lalu Lintas Otomatis (*ATCS*). Para pengendara yang melanggar aturan lalu lintas dalam area yang telah terpasang *CCTV* akan otomatis terekam. Berikutnya, bukti rekaman *CCTV* dan surat penilangan akan dirilis oleh pihak kepolisian dan dikirim kepada pemilik kendaraan bermotor sesuai dengan data plat nomor kendaraan.

Berdasarkan pemaparan beberapa studi tersebut di atas, dapat disarikan yakni persepsi terhadap e-tilang merupakan kondisi dimana individu mengerti dan memahami tentang adanya peraturan mengenai digitalisasi proses tilang yang menggunakan bantuan *CCTV* sebagai alat perekam bukti pengabaian hukum lalu lintas.

2. Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Thoha (2010) dalam penelitiannya menyatakan faktor dari persepsi diklasifikasikan berdasarkan dua faktor, yaitu:

- a. Faktor internal yang memengaruhi persepsi meliputi kepribadian individu, keadaan fisik, perasaan, sikap, kesehatan mental, prasangka, perhatian, keinginan, kebutuhan, minat, motivasi, dan proses belajar.
- b. Faktor eksternal yang memengaruhi cara seseorang melihat sesuatu termasuk di dalamnya yaitu latar belakang keluarga, pengetahuan serta kebutuhan yang ada di sekitarnya, informasi yang tersedia, intensitas, ukuran, kontras, pengulangan, unsur baru, atau kebiasaan dari suatu objek.

Walgito (2010) menyatakan bahwa persepsi dapat dibentuk melalui beberapa faktor yaitu:

- a. Benda yang menjadi objek persepsi merupakan sumber stimulus yang mencapai alat indera atau reseptor. Stimulus tersebut dapat timbul dari lingkungan luar maupun dari faktor internal individu yang kemudian diterima oleh syaraf sensorik yang berperan sebagai reseptor.
- b. Komponen penting dalam proses persepsi melibatkan alat indera, syaraf, dan sistem saraf. Alat indera atau reseptor berperan dalam menerima stimulus, sementara syaraf sensoris mengirimkan stimulus tersebut ke otak sebagai pusat kesadaran. Selain itu, peran motoris juga penting dalam memberikan respons terhadap stimulus yang diterima.
- c. Perhatian memiliki peran yang krusial dalam proses persepsi. Perhatian adalah tindakan individu untuk mengarahkan atau mengkonsentrasikan perhatiannya pada sekelompok objek tertentu sebagai langkah persiapan dalam melakukan proses persepsi.

Wulandari (2020) berikut ini merupakan dasar-dasar hukum yang dijadikan dasar penerapan e-tilang di Indonesia:

- a. KUHAP No. 8 Tahun 1981.
- b. UU No. 11 Tahun 2008 tentang informasi dan transaksi elektronik.
- c. UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

- d. PP No. 80 Tahun 2012 tentang tata cara pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- e. Surat Perintah Kapolri dengan nomor: sprin/1376/VII/2016 tanggal 1 Juli 2016 tentang tim penggiat program prioritas Kapolri.
- f. Surat Telegram Kapolri dengan nomor: st/2581/X/2016 tanggal 22 Oktober 2016 tentang pelatihan aplikasi sistem tilang online.
- g. Perma nomor 12 tahun 2016 tentang tata cara penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

Dari sejumlah penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa persepsi terhadap penerapan e-tilang dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk faktor internal, faktor eksternal, alat indera, objek, perhatian, serta dasar hukum.

3. Aspek-Aspek Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Meinarno & Sarwono (2018) menyatakan bahwa persepsi dapat muncul apabila memiliki tiga komponen berikut ini:

- a. Aspek Kognitif, bagian dari pemahaman seseorang tentang suatu objek sikap, yang kemudian membentuk keyakinan terhadap objek sikap tersebut berdasarkan pengetahuan atau informasi yang dimilikinya.
- b. Aspek Konatif, komponen ini merupakan kesiapan individu untuk berperilaku sesuai dengan objek sikapnya.
- c. Aspek Afektif, komponen ini merupakan evaluasi terhadap nilai-nilai kebudayaan atau sistem penilaian terhadap suatu objek sikap yang dimiliki oleh individu.

Pratama (2022) mengemukakan mengenai aspek penerapan sistem e-tilang sebagai berikut:

- a. Aspek Tujuan, hal ini dimaksudkan untuk mempermudah masyarakat dalam mengakses layanan disiplin berlalu lintas khususnya pada proses penindakan pelanggaran lalu lintas.

- b. Aspek Fungsi, hal ini bertujuan untuk mempermudah polisi dalam melaksanakan tugasnya sebagai pengatur lalu lintas serta menyadarkan para pengguna jalan untuk tertib berlalu lintas.

Menurut penelitian tersebut di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa aspek kognitif, aspek konatif, aspek afektif, aspek tujuan, dan aspek fungsi merupakan aspek-aspek yang membentuk persepsi tentang penerapan e-tilang.

A. Hubungan antara Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang dan Perilaku Berkendara Berisiko

Di kota-kota yang menjadi pusat industri, permintaan akan sarana transportasi sangat besar, dan ini memaksa manusia untuk menggunakan alat transportasi guna memudahkan pergerakan mereka dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Namun, sayangnya, sering kali terjadi pengabaian aturan jalan oleh pengendara motor yang berkontribusi pada terjadinya kemacetan hingga tabrakan. Pelanggaran yang sering terjadi meliputi tidak menggunakan alat keselamatan berkendara, tidak membawa dokumen kendaraan, melanggar rambu lalu lintas, berhenti di luar batas jalan, parkir sembarangan dan lain sebagainya.

Pertumbuhan teknologi saat ini sedang berkembang dengan cepat. Banyak inovasi dari perkembangan teknologi yang membantu manusia dalam melakukan tugas. Salah satunya adalah penggunaan *ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement)*, di Indonesia lebih populer disebut e-tilang. Sistem ini memanfaatkan teknologi yang terdiri dari kamera *CCTV (Close Circuit Television)* yang dilengkapi oleh sensor *ANPR (Automatic Number Plate Recognition)*. Penerapan e-tilang bertujuan untuk mempermudah tugas polisi dalam menindak pelanggar lalu lintas.

Para pengendara tentunya menginginkan lalu lintas yang aman dan nyaman, sehingga penggunaan *ETLE* diharapkan dapat menurunkan angka pelanggaran aturan lalu lintas. Seperti salah satu berita yang menyebutkan terjadi peningkatan angka pelanggaran lalu lintas di Indonesia (<https://www.bbc.com/indonesia/articles/c84rk2y8p34o>). Hal itu tentunya

memunculkan harapan supaya di masa yang akan datang lalu lintas semakin aman dan nyaman bagi para penggunanya.

Para pengemudi memiliki karakteristik yang berbeda dalam berkendara, salah satunya berkendara berisiko. Parker (2012) berpendapat bahwa perilaku berkendara berisiko diartikan sebagai tindakan berkendara yang dilakukan oleh pengendara baru yang meningkatkan risiko terlibat dalam kecelakaan dan mengancam keselamatan pengendara baru tersebut, penumpang mereka, serta pengguna jalan lainnya, termasuk pejalan kaki, pesepeda, pengendara kendaraan lain, atau penumpang kendaraan lain. Contoh perilaku berkendara berisiko tersebut adalah sengaja menerobos lampu lalu lintas, mengebut karena sedang emosi, tidak menggunakan helm atau *seatbelt*, dan selalu mengebut dalam berkendara. Individu sangat dipengaruhi oleh kondisi fisiologis dan psikologis saat melakukan suatu kegiatan. Kondisi fisiologis termasuk keadaan fisik, panca indera, dan kesehatan. Sedangkan kondisi psikologis dipengaruhi oleh persepsi yang memainkan peran penting dalam menentukannya (Sunaryo, 2004). Penerapan e-tilang digunakan sebagai mekanisme kontrol dan penegakan hukum yang cermat di jalan, sehingga diharapkan dapat memengaruhi perilaku pengendara.

Syarat untuk mendapatkan SIM salah satunya adalah memahami serta mentaati aturan lalu lintas. Menurut Wang et al. (2021) persepsi sebagai pengalaman indrawi manusia yang berkaitan dengan dunia di sekitarnya yang melibatkan pengenalan rangsangan lingkungan dan tindakan sebagai respons terhadap rangsangan ini. Apabila pengendara memiliki persepsi terhadap penerapan e-tilang sebagai hal yang memudahkan pengendara, dengan memahami bahwa sistem e-tilang adalah suatu aspek yang memiliki signifikansi besar dan efisien guna menegakkan peraturan lalu lintas, pengendara mungkin akan berusaha untuk mematuhi peraturan lalu lintas dan menghindari perilaku berkendara yang berisiko. Sebaliknya, apabila pengendara memiliki persepsi terhadap penerapan sistem e-tilang sebagai hal yang mempersulit pengendara, dengan menganggap bahwa sistem e-tilang tidak efisien atau bahkan tidak adil, pengendara akan berkendara dengan berisiko dan cenderung melanggar

peraturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan alat keselamatan berkendara, menerobos lampu merah, dan berkendara melebihi batas kecepatan.

Penelitian terdahulu oleh Arisandy (Munfaridah, 2013) perilaku pengendara terhadap hukum dan peraturan lalu lintas dipengaruhi oleh persepsinya. Persepsi pengendara tentang efektivitas dan keadilan penerapan sistem e-tilang dapat memengaruhi perilaku berkendara, yang pada akhirnya dapat berpengaruh terhadap tingkat keselamatan pengguna jalan raya.

Berdasarkan pemaparan tersebut, kesimpulan yang dapat diambil yakni persepsi terhadap penerapan e-tilang menjadi salah satu peran dalam pembentukan perilaku berkendara berisiko oleh para pengendara kendaraan bermotor. Dengan diberlakukannya e-tilang, para pengendara menjadi lebih waspada dan tertib dalam berlalu lintas. Hal ini selaras dengan aspek-aspek perilaku berkendara berisiko dan persepsi terhadap penerapan e-tilang oleh para pengendara.

B. Hipotesis

Berdasarkan pemaparan yang diuraikan tersebut di atas, hipotesis yang diusulkan dalam penelitian ini adalah adanya korelasi negatif antara tingkat persepsi terhadap implementasi e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Dengan kata lain, semakin tinggi tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang oleh mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA, semakin rendah kemungkinan perilaku berkendara berisiko yang akan mereka lakukan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Identifikasi Variabel

Proses identifikasi variabel adalah tahap dalam menentukan variabel yang digunakan dalam suatu penelitian dan menentukan peran dari masing-masing variabel dalam penelitian (Azwar, 2000). Sementara itu, variabel adalah sifat yang diteliti dan diambil kesimpulannya oleh peneliti (Kidder & Judd, 1986). Variabel penelitian adalah sifat, atribut, atau nilai dari suatu subjek atau objek yang memiliki variasi yang ditentukan oleh peneliti (Sugiyono, 2008).

Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif, yang bertujuan untuk menguji kebenaran suatu teori. Penelitian kuantitatif dilakukan dengan mengumpulkan data berupa angka atau kalimat yang kemudian diolah menjadi tabel data yang berupa angka. Pada penelitian ini menggunakan dua variabel, yaitu variabel bebas dan variabel tergantung. Variabel tergantung adalah variabel yang diukur untuk mengetahui seberapa besar efek atau pengaruh terhadap variabel lain. Sedangkan, variabel bebas adalah variabel yang variasinya berpengaruh pada variabel lain (Azwar, 2000). Berikut ini merupakan rincian variabel pada penelitian ini:

Variabel Tergantung (Y) Perilaku Berkendara Berisiko

Variabel Bebas (X) Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

B. Definisi Operasional

Definisi operasional dari variabel penelitian dilakukan untuk mengetahui dan menyederhanakan arti dari variabel yang digunakan dalam penelitian. Berikut ini adalah definisi operasional dari variabel yang digunakan dalam penelitian ini:

1. Perilaku Berkendara Berisiko

Perilaku berkendara berisiko mengacu pada tindakan pengendara yang membuat pengendara berpotensi mendapatkan cedera atau kematian akibat pelanggaran hukum lalu lintas, namun tidak termasuk alkohol atau penyalahgunaan narkoba. Contoh perilaku berkendara berisiko meliputi

melampaui batas kecepatan, mengabaikan aturan mendahului kendaraan lain, mengikuti kendaraan dengan jarak yang terlalu dekat, mengabaikan peraturan penggunaan lajur, tidak memberikan hak prioritas kepada pengguna jalan lain, memutar arah secara mendadak, dan mengabaikan rambu lalu lintas, serta tindakan lainnya yang sejenis. Aspek yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah aspek dari Karlsson et al. (2003) yaitu *right of way violations, speeding, control signal violations, illegal turns, lane usage violations, passing violations, tailgating*.

Semakin tinggi skor subjek pada skala perilaku berkendara berisiko, maka menunjukkan perilaku berkendara berisiko yang tinggi. Sedangkan, semakin rendah skor skala perilaku berkendara berisiko, maka akan menunjukkan perilaku berkendara berisiko yang rendah.

2. Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Persepsi terhadap penerapan e-tilang adalah cara individu memahami, menafsirkan, dan merespon penerapan sistem e-tilang dalam menentukan tindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Persepsi terhadap penerapan e-tilang dapat mencakup pandangan, sikap, dan penilaian individu terhadap efektivitas, manfaat, keberhasilan, atau kekurangan dari penerapan sistem e-tilang. Persepsi seseorang dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti kognisi, konasi, dan afeksi. Aspek yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah aspek dari Meinarno & Sarwono (2018) yaitu aspek kognitif yang merupakan pemahaman terhadap objek persepsi, aspek konatif yang merupakan kesiapan individu untuk berperilaku sesuai objek persepsi, dan aspek afektif yang merupakan penilaian terhadap suatu objek persepsi.

Semakin tinggi skor subjek pada skala persepsi terhadap penerapan e-tilang, maka menunjukkan persepsi terhadap penerapan e-tilang semakin baik. Sedangkan, semakin rendah skor skala persepsi terhadap penerapan e-tilang, maka menunjukkan persepsi terhadap penerapan e-tilang buruk.

C. Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling

1. Populasi

Populasi adalah wilayah dalam generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk diteliti dan kemudian diambil kesimpulannya (Sugiyono, 2008). Populasi bukan hanya diartikan sebagai karakteristik manusia, tetapi juga bisa berupa objek atau benda alam lainnya. Populasi termasuk pada seluruh karakteristik yang dimiliki oleh subjek atau objek tersebut. Penentuan populasi pada penelitian ini akan berpengaruh terhadap kevalidan dari generalisasi hasil yang diperoleh dalam penelitian. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan populasi mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA angkatan 2021 dengan jumlah total sebanyak 210 orang dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Subjek merupakan mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA angkatan 2021.
- b. Subjek menggunakan kendaraan bermotor dalam melakukan aktivitas sehari-hari.
- c. Subjek berumur di atas 17 tahun serta memiliki SIM.
- d. Subjek bersedia untuk menjadi responden.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tertentu (Sugiyono, 2008). Karena keterbatasan tenaga, waktu, dan dana peneliti tidak dapat mengkaji keseluruhan populasi. Jumlah sampel pada penelitian ini ditentukan dengan menggunakan table taraf kesalahan Isaac dan Michael dengan signifikansi 5% sehingga mendapatkan jumlah sampel sebanyak 131 mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA angkatan 2021. Disebabkan adanya 26 sampel yang tidak sesuai dengan kriteria penelitian sehingga sampel pada penelitian ini menjadi total sebanyak 105 mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA Angkatan 2021.

3. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel atau sering disebut sebagai teknik *sampling*, adalah suatu teknik yang digunakan untuk menentukan cara pengambilan sampel dari suatu populasi tertentu. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* yang merupakan salah satu teknik pengambilan sampel dengan memperhatikan kriteria tertentu sehingga memiliki hasil yang lebih representatif (Sugiyono, 2008).

D. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan langkah penting dalam penelitian, karena tujuan peneliti adalah untuk memperoleh data yang telah memenuhi standar yang ditentukan (Sugiyono, 2008). Pengumpulan data dapat dilakukan dengan menggunakan alat bantu berupa instrumen penelitian. Dalam penelitian ini, instrumen penelitian yang digunakan berupa skala untuk mengukur hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko.

1. Skala Perilaku Berkendara Berisiko

Skala ini memiliki tujuan untuk mengukur perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Skala yang digunakan dalam penelitian ini disusun menggunakan teori (Karlsson et al., 2003). Skala ini terdiri dari 35 aitem yang terdiri dari 21 aitem *favorable* dan 14 aitem *unfavorable*. Skala perilaku berkendara berisiko ini memiliki empat pilihan jawaban yang berbeda, yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Sesuai (S), Sangat Sesuai (SS). Untuk aitem-aitem *favorable*, pemberian skor dilakukan dengan memberikan skor 4 untuk Sangat Sesuai (SS), skor 3 untuk Sesuai (S), skor 2 untuk Tidak Sesuai (TS), dan skor 1 untuk Sangat Tidak Sesuai (STS). Sebaliknya, untuk aitem-aitem *unfavorable*, pemberian skor dilakukan dengan memberikan skor 1 untuk Sangat Sesuai (SS), skor 2 untuk Sesuai (S), skor 3 untuk Tidak Sesuai (TS), dan skor 4 untuk Sangat Tidak Sesuai (STS).

Tabel 1. *Blueprint* Skala Perilaku Berkendara Berisiko

No.	Aspek	Aitem		Jumlah
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1.	<i>Right of way violations</i>	3	2	5
2.	<i>Speeding</i>	3	2	5
3.	<i>Control signal violations</i>	3	2	5
4.	<i>Illegal turns</i>	3	2	5
5.	<i>Lane usage violations</i>	3	2	5
6.	<i>Passing violations</i>	3	2	5
7.	<i>Tailgating</i>	3	2	5
Jumlah		21	14	35

2. Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Skala ini memiliki tujuan untuk mengukur persepsi terhadap penerapan e-tilang pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Skala yang digunakan dalam penelitian ini disusun menggunakan teori Meinarno & Sarwono (2018). Skala ini terdiri dari 30 aitem yang terdiri dari 15 aitem *favorable* dan 15 aitem *unfavorable*. Skala persepsi terhadap penerapan e-tilang ini memiliki empat pilihan jawaban yang berbeda, yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Sesuai (S), Sangat Sesuai (SS). Untuk aitem-aitem *favorable*, pemberian skor dilakukan dengan memberikan skor 4 untuk Sangat Sesuai (SS), skor 3 untuk Sesuai (S), skor 2 untuk Tidak Sesuai (TS), dan skor 1 untuk Sangat Tidak Sesuai (STS). Sebaliknya, untuk aitem-aitem *unfavorable*, pemberian skor dilakukan dengan memberikan skor 1 untuk Sangat Sesuai (SS), skor 2 untuk Sesuai (S), skor 3 untuk Tidak Sesuai (TS), dan skor 4 untuk Sangat Tidak Sesuai (STS).

Tabel 2. *Blueprint* Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

No.	Aspek	Aitem		Jumlah
		Favorable	Unfavorable	
1.	Aspek Kognitif	5	5	10
2.	Aspek Konatif	5	5	10
3.	Aspek Afektif	5	5	10
Jumlah		15	15	30

E. Uji Validitas, Uji Daya Beda Aitem dan Estimasi Reliabilitas Aitem

1. Uji Validitas

Validitas atau *validity* merupakan ketepatan alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya (Azwar, 2012). Pengukuran dapat dikatakan memiliki validitas yang tinggi apabila memiliki hasil data yang akurat serta dapat memberikan gambaran mengenai variabel yang sesuai dengan tujuan dilakukannya pengukuran (Azwar, 2012).

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan validitas isi yang ditentukan dengan menilai kepraktisan dan signifikansi isi setiap item yang diperluas pada indikator perilaku dari atribut yang diukur. Validitas ini dicapai melalui analisis para ahli di bidangnya atau lebih dikenal dengan *expert judgment*, yang dilakukan oleh dosen pembimbing dari peneliti (Azwar, 2012)

2. Uji Daya Beda Aitem

Uji daya beda aitem merupakan evaluasi sejauh mana suatu item dapat membedakan antara individu atau sekelompok individu yang memiliki atau tidak memiliki atribut yang diukur (Azwar, 2012).

Uji daya beda suatu aitem melibatkan penentuan koefisien korelasi antara distribusi skor aitem dengan distribusi skor skala. Pada penelitian ini, aplikasi yang digunakan untuk pengujian daya beda aitem adalah SPSS (*Statistical Packages for Social Science*) versi 25.0 for Windows. Perhitungan koefisien korelasi menggunakan rumus koefisien korelasi *product moment*. Koefisien korelasi positif yang lebih kuat antara skor aitem dengan skor skala

menunjukkan konsistensi yang lebih besar antara aitem dengan skala secara keseluruhan, sehingga menunjukkan tingkat daya beda yang lebih tinggi. Batasan kriteria pemilihan aitem didasarkan pada korelasi total aitem yang ditetapkan pada $r_{ix} \geq 0,30$. Ini berarti bahwa aitem apa pun yang menunjukkan daya beda dengan koefisien korelasi minimal 0,30 dianggap memiliki daya beda yang tinggi. Sebaliknya, aitem dengan korelasi di bawah 0,30 yang ditunjukkan dengan $r_{ix} < 0,30$ dikategorikan memiliki daya beda yang rendah (Azwar, 2012).

3. Estimasi Reliabilitas Aitem

Reliabilitas suatu alat ukur mengacu pada sejauh mana hasil pengukuran dapat dipercaya (Azwar, 2012). Reliabilitas alat ukur dapat dipercaya apabila telah dilakukan beberapa pengukuran pada kelompok subjek yang sama, mampu menghasilkan hasil yang relatif konsisten, serta aspek yang diukur tidak mengalami perubahan apapun (Azwar, 2012). Koefisien reliabilitas berkisar antara 0,00 hingga 1,00, sehingga apabila suatu alat ukur memiliki nilai koefisien reliabilitas yang mendekati 1,00 menunjukkan bahwa tingkat reliabilitas alat ukur tersebut semakin tinggi (Azwar, 2012).

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan metode *Alpha Cronbach* dalam pengujian reliabilitas aitem dengan bantuan aplikasi SPSS versi 25.0 *for windows*. Alat ukur yang digunakan adalah skala perilaku berkendara berisiko dan skala persepsi terhadap penerapan e-tilang.

F. Teknik Analisis

Analisis data merupakan tahapan yang dilakukan oleh seorang peneliti setelah mendapatkan data dari berbagai macam sumber yang tersedia (Sugiyono, 2019). Selama proses analisis data, berbagai kegiatan dilakukan, seperti mengkategorikan data, tabulasi data, menyajikan data yang terkait dengan setiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah penelitian, dan melakukan uji statistik untuk memeriksa hipotesis yang diajukan oleh peneliti. Dalam penelitian ini, teknik analisis *product moment* digunakan

untuk mengetahui korelasi antara perilaku mengemudi berisiko dan persepsi penerapan e-tilang. Untuk melakukan analisis ini, digunakan aplikasi SPSS versi 25.0 *for Windows*.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Orientasi Kacah dan Persiapan Penelitian

1. Orientasi Kacah

Orientasi kacang dalam penelitian adalah gambaran tentang langkah-langkah awal dan persiapan pokok sebelum memulai penelitian. Tujuan dari tahap awal adalah untuk memeriksa kelengkapan kebutuhan penelitian yang diperlukan dan untuk mengoptimalkan pelaksanaan penelitian yang akan datang. Dalam konteks penelitian ini, orientasi kacang dilakukan dengan menentukan lokasi penelitian yang sesuai dengan karakteristik populasi penelitian. Penelitian bertempat di Fakultas Psikologi UNISSULA di Jalan raya Kaligawe KM 04, Semarang, Jawa Tengah

Universitas Islam Sultan Agung Semarang adalah salah satu perguruan tinggi swasta berbasis Islam yang terletak di Kota Semarang, Jawa Tengah. UNISSULA dibangun oleh Yayasan Badan Wakaf Sultan Agung (YBWSA) pada 16 Dzulhijjah 1381 H atau 20 Mei 1962 M. UNISSULA memiliki 11 fakultas dan 41 program studi dari tingkat D3 hingga S3, dan profesi. Saat ini UNISSULA terakreditasi Unggul berdasarkan SK 230/SK/BAN-PT/AK-ISK/PT/V/2022

Tahapan selanjutnya merupakan pemilihan sampel penelitian berdasarkan populasi yang telah ditentukan melalui proses wawancara kepada beberapa subjek penelitian. Dalam penelitian ini, pemilihan sampel menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu salah satu teknik pengambilan sampel yang mempertimbangkan kriteria tertentu untuk mencapai hasil yang lebih mewakili populasi. Beberapa kriteria spesifik yang telah ditentukan oleh peneliti termasuk:

1. Subjek merupakan mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA angkatan 2021.
2. Subjek menggunakan kendaraan bermotor dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

3. Subjek berumur di atas 17 tahun serta memiliki SIM.
4. Subjek bersedia untuk menjadi responden.

Dalam melakukan penelitian, peneliti menggunakan media *Google Form* sebagai sarana mengumpulkan data, baik data *tryout* maupun data penelitian. Peneliti melaksanakan penelitian dengan cara mendatangi setiap kelas maupun bertemu di luar kelas.

2. Persiapan Penelitian

Tujuan dari pelaksanaan tahap persiapan penelitian adalah untuk mengurangi kemungkinan kesalahan yang dapat menghambat kemajuan penelitian. Dalam hal ini, beberapa langkah persiapan penelitian yang dijalankan oleh peneliti yakni:

a. Persiapan Perizinan

Sebelum memulai penelitian, peneliti mengajukan permohonan izin penelitian sebagai syarat melaksanakan penelitian. Pembuatan surat perizinan penelitian diawali dengan mengajukan surat permohonan penelitian kepada pihak Fakultas Psikologi UNISSULA. Surat perizinan penelitian pada penelitian ini diterbitkan dengan surat yang bernomor 1067/A.3/Psi-SA/VIII/2023.

b. Penyusunan Alat Ukur

Alat ukur atau instrument pengukuran merujuk pada peralatan yang dibutuhkan guna menghimpun data penelitian. Dalam penelitian yang menggunakan pendekatan kuantitatif, alat yang digunakan berbentuk skala. Skala penelitian disusun berdasarkan aspek-aspek yang relevan dengan variabel yang sedang diteliti. Terdapat dua jenis skala yang digunakan dalam penelitian ini, yakni skala perilaku berkendara berisiko dan skala persepsi terhadap penerapan e-tilang. Uraian mengenai skala yang digunakan sebagai berikut:

1) Skala Perilaku Berkendara Berisiko

Skala perilaku berkendara berisiko disusun dengan mengacu pada aspek-aspek oleh Karlsson et al. (2003) yaitu *right of way violations*,

speeding, control signal violations, illegal turns, lane usage violations, passing violations, tailgating. Sebaran aitem pada skala perilaku berkendara berisiko adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Sebaran Aitem Skala Perilaku Berkendara Berisiko

Aspek Perilaku Berkendara Berisiko	Aitem		Jumlah
	Favorable	Unfavorable	
1. <i>Right of way violations</i>	1,15,29	8,22	5
2. <i>Speeding</i>	5,19,33	12,26	5
3. <i>Control signal violations</i>	2,16,30	9,23	5
4. <i>Illegal turns</i>	6,20,34	13,27	5
5. <i>Lane usage violations</i>	3,17,31	10,24	5
6. <i>Passing violations</i>	7,21,35	14,28	5
7. <i>Tailgating</i>	4,18,32	11,25	5
Jumlah	21	14	35

2) Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Skala persepsi terhadap penerapan e-tilang disusun berdasarkan aspek-aspek yang disusun oleh teori Meinarno & Sarwono (2018) yakni aspek kognitif, aspek konatif, dan aspek afektif. Sebaran aitem pada skala persepsi terhadap penerapan e-tilang sebagai berikut:

Tabel 4. Sebaran Aitem Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Aspek Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang	Aitem		Jumlah
	Favorable	Unfavorable	
1. Aspek Kognitif	1,7,13,19,25	4,10,16,22,28	10
2. Aspek Konatif	2,8,14,20,26	5,11,17,23,29	10
3. Aspek Afektif	3,9,15,21,27	6,12,18,24,30	10
Jumlah	15	15	30

c. Uji Coba Alat Ukur

Tahap ini dilakukan sebelum pelaksanaan penelitian dan merupakan langkah krusial untuk mengevaluasi reliabilitas dan tingkat daya beda pada setiap item yang digunakan. Uji coba alat ukur penelitian ini dilakukan pada 19 September 2023, melibatkan 31 mahasiswa dari kelas A dan 42 mahasiswa dari kelas B angkatan 2021 Fakultas Psikologi UNISSULA. Dalam penelitian ini, uji coba alat ukur menggunakan *platform* Google Form yang disebarluaskan baik melalui grup kelas maupun secara individual. Analisis data yang telah terhimpun berdasarkan pengisian skala oleh responden dilakukan dengan menggunakan aplikasi SPSS versi 25.0 for Windows.

d. Uji Daya Beda dan Estimasi Reliabilitas Alat Ukur

Setelah data pengujian alat ukur penelitian terkumpul dan telah diberikan skor, tahapan selanjutnya yaitu menguji tingkat daya beda dan mengestimasi reliabilitasnya. Sebuah aitem dianggap memiliki tingkat daya beda yang tinggi jika koefisien korelasi antara nilai aitem tersebut dengan nilai total aitem yakni $r_{ix} \geq 0,30$ (Azwar, 2012). Analisis *product moment* dengan bantuan aplikasi SPSS versi 25.0 for Windows digunakan untuk menilai koefisien korelasi antara skor pada masing-masing aitem dengan total skor aitem. Berikut adalah hasil yang didapatkan pada setiap skala:

1) Skala Perilaku Berkendara Berisiko

Berdasarkan hasil uji daya beda aitem pada skala perilaku berkendara berisiko dengan 35 aitem menunjukkan bahwa 31 aitem memiliki tingkat daya beda yang tinggi, sementara 4 aitem memiliki tingkat daya beda yang rendah. Koefisien daya beda pada aitem dengan tingkat daya beda tinggi berkisar antara 0,302 hingga 0,695. Sementara itu, aitem dengan daya beda rendah memiliki koefisien berkisar antara 0,022 hingga 0,248. Estimasi reliabilitas pada skala perilaku berkendara berisiko, yang dianalisis menggunakan teknik *alpha cronbach* berdasarkan 31 aitem, menghasilkan nilai reliabilitas

sebesar 0,918, dan dapat dikatakan reliabel. Rincian daya beda aitem, baik yang tinggi maupun rendah, dalam skala perilaku berkendara berisiko adalah sebagai berikut:

Tabel 5. Sebaran Aitem dengan Daya Beda Tinggi dan Rendah pada Skala Perilaku Berkendara Berisiko

Aspek	Aitem		Jumlah
	Favorable	Unfavorable	
1. <i>Right of way violations</i>	1,15,29	8,22	5
2. <i>Speeding</i>	5,19,33	12,26	5
3. <i>Control signal violations</i>	2,16,30*	9,23	4
4. <i>Illegal turns</i>	6,20,34	13,27	5
5. <i>Lane usage violations</i>	3,17,31*	10,24	4
6. <i>Passing violations</i>	7,21,35	14*,28*	3
7. <i>Tailgating</i>	4,18,32	11,25	5
Jumlah	19	12	31

*) aitem dengan daya beda rendah

2) Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Berdasarkan hasil analisis daya beda aitem pada skala persepsi terhadap penerapan e-tilang yang terdiri dari 30 aitem, ditemukan bahwa 26 aitem menunjukkan daya beda yang tinggi, sementara 4 aitem menunjukkan daya beda yang rendah. Koefisien daya beda pada aitem dengan tingkat daya beda yang tinggi berkisar antara 0,355 hingga 0,653, sedangkan koefisien daya beda pada aitem dengan tingkat daya beda yang rendah berkisar antara 0,077 hingga 0,297. Estimasi reliabilitas skala persepsi terhadap penerapan e-tilang, yang dianalisis melalui teknik *alpha cronbach* menggunakan 26 aitem, menghasilkan nilai reliabilitas sebesar 0,917, menunjukkan bahwa aitem tersebut reliabel. Rincian mengenai tingkat daya beda aitem,

baik yang tinggi maupun rendah pada skala perilaku berkendara berisiko adalah sebagai berikut:

Tabel 6. Sebaran Aitem Berdaya Beda Tinggi dan Rendah pada Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Aspek	Aitem		Jumlah
	Favorable	Unfavorable	
1. Aspek Kognitif	1,7,13,19,25	4,10,16,22*,28*	8
2. Aspek Konatif	2,8,14,20,26	5,11,17,23,29	10
3. Aspek Afektif	3,9,15,21,27	6*,12,18*,24,30	8
Jumlah	15	11	26

*) aitem dengan daya beda rendah

B. Hasil Penelitian

1. Uji Asumsi

Pada tahap awal penelitian, langkah yang esensial adalah melakukan uji asumsi sebelum menganalisis data. Proses uji asumsi ini melibatkan beberapa tahapan, yaitu pengujian normalitas dan pengujian linieritas data penelitian, yang dilakukan pada setiap variabel yang menjadi fokus penelitian. Proses uji asumsi ini dilakukan menggunakan aplikasi SPSS versi 25.0 *for Windows* sebagai alat bantu analisis.

a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan dengan maksud untuk mengevaluasi apakah data penelitian ini dapat terdistribusi secara normal atau tidak. Normalitas data dapat diuji menggunakan metode *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Z*. Data dianggap memiliki distribusi yang normal jika nilai signifikansi $> 0,05$. Hasil dari uji normalitas pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 7. Hasil Uji Normalitas

Variabel	Mean	Standar Deviasi	KS-Z	Sig.	p	Ket.
Perilaku Berkendara Berisiko	64,75	13,280	0,062	0,072	> 0,05	Normal
Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang	73,82	9,969	0,082	0,092	> 0,05	Normal

Hasil analisis data pada distribusi data variabel perilaku berkendara berisiko dan variabel persepsi terhadap penerapan e-tilang menunjukkan distribusi secara normal.

b. Uji Linearitas

Uji linearitas adalah tahapan penelitian yang digunakan untuk mengevaluasi kaitan antar variabel yang sedang diteliti dan menilai signifikansinya. Dalam konteks ini, uji linearitas dilakukan menggunakan uji F linier pada aplikasi SPSS versi 25.0 *for windows*.

Hasil uji linearitas pada variabel perilaku berkendara berisiko dan variabel persepsi terhadap penerapan e-tilang menunjukkan bahwa nilai F linier yang didapatkan sebesar 67,855, taraf signifikansi $p = 0,000$ ($p < 0,05$). Hal tersebut berarti bahwa terdapat hubungan korelasi yang linier antara perilaku berkendara berisiko dan persepsi terhadap penerapan e-tilang.

2. Uji Hipotesis

Pada tahap uji hipotesis, digunakan metode korelasi *Pearson*, yang merupakan metode korelasi dalam statistik parametrik. Tujuan dari uji ini adalah untuk mengevaluasi kaitan antara variabel bebas (X) dengan variabel tergantung (Y). Dalam konteks penelitian ini, uji korelasi *Pearson* digunakan untuk menguji hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dan

perilaku berkendara berisiko di kalangan mahasiswa fakultas psikologi UNISSULA, dengan asumsi bahwa data yang digunakan memiliki distribusi normal.

Hasil uji korelasi *Pearson* menunjukkan bahwa koefisien korelasi (r_{xy}) adalah -0,613, dengan taraf signifikansi 0,000 ($p < 0,01$). Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan bahwa hipotesis penelitian dapat diterima, dan terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dan perilaku berkendara berisiko pada populasi mahasiswa fakultas psikologi UNISSULA. Pada penelitian ini, total sampel berjumlah sebanyak 105 subjek, data demografi subjek penelitian tersaji di tabel 8:

Tabel 8. Data Demografi Subjek Penelitian

Karakteristik	Subjek	Frekuensi	Persentase	Jumlah
Usia	19 tahun	21	16,03%	131
	20 tahun	71	54,20%	
	21 tahun	32	24,43%	
	22 tahun	7	5,34%	
Jenis Kelamin	Laki-laki	30	22,90%	131
	Perempuan	101	77,10%	
Memiliki SIM	Iya	105	80,15%	131
	Tidak	26	19,85%	
Lama Menggunakan Kendaraan Bermotor	< 1 tahun	20	15,27%	131
	1 – 2 tahun	11	8,38%	
	> 2 tahun	100	76,33%	

C. Deskripsi Data Hasil Penelitian

Deskripsi data penelitian memiliki peran penting dalam memberikan gambaran tentang skor yang berkaitan dengan subjek pengukuran, serta berfungsi dalam menjabarkan kondisi subjek penelitian terhadap variabel yang sedang diteliti. Kategori subjek diklasifikasikan dengan model distribusi normal, yang bertujuan untuk mengelompokkan subjek berdasarkan tingkatan atribut penelitian.

Pada penelitian ini standar deviasi distribusi normal kelompok yaitu 1,3 dari 6 dibagi menjadi satuan deviasi, sehingga didapatkan $6/5 = 1,3$ SD:

Tabel 9. Norma Kategorisasi

Rentang Skor	Kategorisasi
$\mu + 1.5 \sigma < x$	Sangat Tinggi
$\mu + 0.5 \sigma < x \leq \mu + 1.5 \sigma$	Tinggi
$\mu - 0.5 \sigma < x \leq \mu + 0.5 \sigma$	Sedang
$\mu - 1.5 \sigma < x \leq \mu - 0.5 \sigma$	Rendah
$x \leq \mu - 1.5 \sigma$	Sangat Rendah

Keterangan : $\mu =$ Mean hipotetik

$\sigma =$ Standar deviasi hipotetik

1. Deskripsi Data Skor Perilaku Berkendara Berisiko

Terdapat 31 aitem pada skala perilaku berkendara berisiko dengan rentang skor antara 1 hingga 4. Skor terendah yang dicapai adalah 31 dari (31×1) dan skor tertinggi adalah 124 dari (31×4) . Rentang skor pada skala perilaku berkendara berisiko adalah 93 dari $(124 - 31)$. Standar deviasi dihitung dengan mengurangkan skor tertinggi dengan skor terendah yang kemudian dibagi enam yaitu 15,5 dari $((124 - 31) : 6)$. Sedangkan nilai *mean* hipotetiknya adalah 77,5 dari $((124 + 31) : 2)$.

Deskripsi skor pada skala perilaku berkendara berisiko menunjukkan bahwa skor minimum empirik sebesar 31, skor maksimum empirik yaitu sebesar 107, nilai *mean* empirik sebesar 64,75 dan nilai standar deviasi empirik sebesar 13,280.

Tabel 10. Deskripsi Skor Pada Skala Perilaku Berkendara Berisiko

	Empirik	Hipotetik
Skor Minimum	31	31
Skor Maksimum	107	124
Mean (M)	64,75	77,5
Standar Deviasi	13,280	15,5

Mengacu pada nilai *mean* empirik dalam distribusi kelompok subjek yang telah disebutkan di atas, terlihat bahwa rentang skor subjek masuk dalam kategori rendah, yaitu sebesar 64,75. Selanjutnya, deskripsi data secara

keseluruhan mengenai variabel perilaku berkendara berisiko akan diuraikan berdasarkan norma kategorisasi berikut ini:

Tabel 11. Norma Kategorisasi Skala Perilaku Berkendara Berisiko

Norma	Kategorisasi	Jumlah	Presentase
$100,75 < 124$	Sangat Tinggi	1	1%
$85,25 < X \leq 100,75$	Tinggi	4	3,8%
$69,75 < X \leq 85,25$	Sedang	29	27,6%
$54,25 < X \leq 69,75$	Rendah	51	48,6%
$31 \leq 54,25$	Sangat Rendah	20	19%
Total		105	100%



Gambar 1. Persebaran Kategorisasi Skala Perilaku Berkendara Berisiko

2. Deskripsi Data Skor Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Skala persepsi terhadap penerapan e-tilang memiliki 26 aitem, masing-masing aitem diberi skor antara 1 hingga 4. Skor terendah yang dicapai adalah 26 dari (26×1) dan skor tertinggi adalah 104 dari (26×4) . Rentang skor pada skala persepsi terhadap penerapan e-tilang adalah 78 dari $(104 - 26)$, dengan nilai standar deviasi yang dihitung berdasarkan skor tertinggi dikurangi skor terendah dibagi enam yaitu 13 dari $((104 - 26) : 6)$. Sedangkan nilai *mean* hipotetiknya adalah 65 dari $((104 + 26) : 2)$.

Deskripsi skor pada skala persepsi terhadap penerapan e-tilang menunjukkan bahwa skor minimum empirik yaitu 47, skor maksimum empirik yaitu 101, nilai *mean* empirik 73,82 dan nilai standar deviasi empirik 9,969.

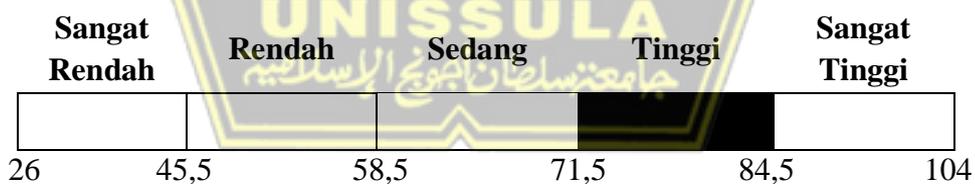
Tabel 12. Deskripsi Skor Pada Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

	Empirik	Hipotetik
Skor Minimum	47	26
Skor Maksimum	101	104
Mean (M)	73,82	65
Standar Deviasi	9,969	13

Mengacu pada nilai *mean* empirik dalam distribusi kelompok subjek yang telah disebutkan di atas, terlihat bahwa rentang skor subjek masuk dalam kategori tinggi, yaitu sebesar 73,82. Selanjutnya, deskripsi data secara keseluruhan mengenai variabel persepsi terhadap penerapan e-tilang akan diuraikan berdasarkan norma kategorisasi berikut ini:

Tabel 13. Norma Kategorisasi Skala Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

Norma	Kategorisasi	Jumlah	Presentase
$84,5 < 104$	Sangat Tinggi	12	11,4%
$71,5 < X \leq 84,5$	Tinggi	55	52,4%
$58,5 < X \leq 71,5$	Sedang	31	29,5%
$45,5 < X \leq 58,5$	Rendah	7	6,7%
$26 \leq 45,5$	Sangat Rendah	0	0%
Total		105	100%



Gambar 2. Persebaran Kategorisasi Variabel Persepsi Terhadap Penerapan E-Tilang

D. Pembahasan

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini guna mengetahui hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Hipotesis penelitian ini setelah dilakukan analisis menunjukkan angka koefisien korelasi r_{xy} adalah -0,613, tingkat signifikansi 0,000 ($p < 0,01$) yang menandakan terdapat hubungan antara

persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Oleh karena itu, hipotesis yang diusulkan peneliti dapat diterima. Hasil tersebut menjelaskan bahwa persepsi yang baik terhadap penerapan e-tilang berkorelasi dengan lebih rendahnya perilaku berkendara berisiko. Sementara sebaliknya, persepsi yang kurang baik terhadap penerapan e-tilang berkorelasi dengan lebih tingginya perilaku berkendara berisiko. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang terdahulu oleh Arisandy (Munfaridah, 2013) yang menyatakan perilaku pengendara terhadap hukum dan peraturan lalu lintas dipengaruhi oleh persepsinya. Persepsi pengendara tentang efektivitas dan keadilan penerapan sistem E-Tilang dapat memengaruhi perilaku berkendara, yang pada akhirnya dapat berpengaruh terhadap tingkat keselamatan pengguna jalan raya.

Persepsi merupakan proses mengolah informasi untuk menentukan tindakan yang harus dilakukan. Persepsi merupakan pengalaman indrawi manusia yang berkaitan dengan dunia di sekitarnya yang melibatkan pengenalan rangsangan lingkungan dan tindakan sebagai respons terhadap rangsangan tersebut (Wang et al., 2021). Persepsi adalah proses yang dimanfaatkan oleh individu untuk mengobservasi dan memahami lingkungan sekitarnya melalui indra-indra seperti penglihatan dan pendengaran (Hermawan, 2005). Apabila pengendara memiliki persepsi yang baik terhadap penerapan sistem e-tilang maka ia akan berkendara dengan aman dan tidak melanggar peraturan lalu lintas yang berlaku. Berkendara berisiko merujuk kepada perilaku berkendara yang berpotensi menyebabkan kerugian diri sendiri bahkan orang lain, di mana ditunjukkan dengan melakukan banyak pelanggaran lalu lintas (Iversen, 2004). Bentuk dari perilaku berkendara berisiko dapat berupa *right of way violations*, *speeding*, *control signal violations*, *illegal turns*, *lane usage violations*, *passing violations*, dan *tailgating* (Karlsson et al., 2003). Perilaku berkendara berisiko merupakan tindakan yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan atau meningkatkan tingkat keparahan cedera jika terjadi benturan. Pengemudi mungkin tidak menyadari yang mereka lakukan adalah tindakan berisiko, yang dapat meningkatkan risiko terlibat dalam kecelakaan atau terluka parah dalam

kecelakaan (Eby, 2004). Persepsi terhadap penerapan e-tilang oleh seseorang berpengaruh terhadap perilaku berkendaranya. Apabila pengendara memiliki persepsi yang buruk pada penerapan sistem e-tilang maka ketika berkendara ia akan semakin bertindak yang membahayakan dirinya sendiri ataupun orang lain.

Deskripsi skor pada skala persepsi terhadap penerapan e-tilang termasuk kedalam kategori tinggi dengan nilai persentase 73,82, sehingga menunjukkan bahwa mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA memiliki persepsi yang positif terhadap penerapan e-tilang sehingga mampu berkendara dengan baik ketika di jalan raya. Deskripsi skor pada skala perilaku berkendara berisiko termasuk kedalam kategori rendah dengan nilai persentase 64,75, hal tersebut menunjukkan bahwa mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA dapat berkendara dengan aman.

Hasil yang didapatkan dari analisa tersebut, dapat disimpulkan bahwa apabila persepsi penerapan e-tilang pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA tinggi maka perilaku berkendara berisiko rendah. Sedangkan apabila persepsi penerapan e-tilang pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA rendah maka perilaku berkendara berisiko yang dilakukan tinggi.

E. Kelemahan Penelitian

Peneliti menyadari bahwa dalam menjalankan penelitian ini, terdapat berbagai kekurangan, diantaranya:

1. Pengambilan data yang dilakukan terlalu berdekatan dengan jam sholat maupun jam mata kuliah berikutnya, sehingga menyebabkan subjek mengisi skala secara tergesa-gesa.
2. Pengambilan data tidak sepenuhnya terjadi di dalam kelas, melainkan terdapat beberapa subjek yang mengisi di luar kelas sehingga pengisian skala tidak terpantau secara langsung.
3. Peneliti tidak melakukan *screening* lebih detail mengenai kriteria subjek penelitian terhadap subjek penelitian sehingga menyebabkan munculnya data yang kurang valid dan relevan dengan kriteria penelitian yang telah ditentukan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Melalui hasil analisa yang dilakukan pada penelitian ini, dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis yang diajukan valid dimana persepsi terhadap penerapan e-tilang berhubungan dengan perilaku berkendara berisiko secara signifikan. Dari analisis data, ditemukan adanya hubungan negatif yang signifikan antara tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko. Artinya, ketika tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang semakin tinggi, perilaku berkendara berisiko cenderung semakin rendah. Sebaliknya, jika tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang rendah, maka cenderung muncul perilaku berkendara berisiko yang lebih tinggi.

B. Saran

1. Saran Bagi Mahasiswa

Mahasiswa diharapkan mampu untuk mempertahankan persepsi positif terhadap adanya penerapan e-tilang sehingga dapat mengurangi perilaku berkendara yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Selain itu, mahasiswa diharapkan untuk selalu melengkapi dokumen berkendara dan juga alat keselamatan berkendara seperti menggunakan helm dan *seatbelt* saat berkendara sehingga dapat mencegah pelanggaran di jalan raya maupun risiko fatal apabila terjadi kecelakaan.

2. Saran Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan kepada peneliti selanjutnya untuk dapat menjangkau sampel yang lebih luas dan spesifik, selain itu diharapkan juga melakukan *screening* terlebih dahulu sebelum melakukan penelitian guna menghasilkan data yang lebih optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirfakhraei, A., Taghinejad, N., & Sadeghifar, E. (2013). Relationship between risky driving behavior and sensation - seeking and sex among students of Islamic Azad University - Bandar Abbas, Iran, in 2012. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 3(3), 293–301.
- Azwar, S. (2000). *Reliabilitas dan validitas metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Azwar, S. (2012). *Reliabilitas dan validitas edisi 4*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik. (n.d.). Perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis (unit), 2018-2020. Badan Pusat Statistik. <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/jumlah-kendaraan-bermotor.html>
- Begg, D., & Langley, J. (2001). Changes in risky driving behavior from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research*, 32(4), 491–499. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(01\)00059-7](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(01)00059-7)
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1323–1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>
- Darmawan, F. A., & Puspitasari, N. B. (2019). Analisis pengaruh persepsi resiko dan persepsi pada driving task terhadap perilaku keselamatan berkendara. *Industrial Engineering Online Journal*, 8(3), 343–354. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/ieoj/article/view/24269>
- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34(5), 559–566. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.004>
- Eby, D. W. (2004). Risky driving. In *Encyclopedia of Applied Psychology* (Vol. 1). Academic Press.
- Ekandana, M. R., & Tauran. (2020). Implementasi program electronic traffic law enforcement (e-tle) di Kota Surabaya. 1605–1616.
- Harbeck, E. L., & Glendon, A. I. (2013). How reinforcement sensitivity and perceived risk influence young drivers' reported engagement in risky driving behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 54, 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.011>
- Harja, E. S., & Paparang, S. T. (2022). Efektifitas penerapan tilang elektronik terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya. *Policy, Law, Notary and Regulatory Issues (POLRI)*, 1(2), 15–26.

<https://doi.org/https://doi.org/10.55047/polri.v1i2.83>

- Hermawan, Y. (2005). Hubungan antara tingkat pendidikan dan persepsi dengan perilaku ibu rumah tangga dalam pemeliharaan kebersihan lingkungan. *Bumi Lestari*, 5(2), 5. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/blje/article/view/2411>
- Indonesia, K. P. R. (2021). Korban kecelakaan lalin didominasi usia produktif, menhub ajak para pelajar selalu disiplin berlalu lintas dan utamakan aspek keselamatan. Biro Komunikasi Dan Informasi Publik. <https://dephub.go.id/post/read/korban-kecelakaan-lalin-didominasi-usia-produktif,-menhub-ajak-para-pelajar-selalu-disiplin-berlalu-lintas-dan-utamakan-aspek-keselamatan>
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135–150. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trf.2003.11.003>
- Karlsson, G., Halldin, J., Leifman, A., Bergman, H., & Romelsjö, A. (2003). Hospitalization and mortality succeeding drunk driving and risky driving. *Alcohol and Alcoholism*, 38(3), 281–286. <https://doi.org/10.1093/alcalc/agg068>
- Kidder, L. H., & Judd, C. M. (1986). Research methods in social relations, New York. CBS College.
- Kusumadi, P. (2012). Pengaruh persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor berusia muda di Jakarta. In *Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Jakarta*.
- Mashuri, A., Psi, S., Zaduqisti, E., & Si, M. (2008). Dangerous driving, prediktor dan mediatoranya. *Psycho Idea*, 7(1), 22–34. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.30595/psychoidea.v7i1.170>
- Meinarno, E. A., & Sarwono, S. W. (2018). *Psikologi sosial edisi 2*. Salemba Humanika.
- Munfaridah, A. K. (2013). Hubungan antara persepsi terhadap himbuan tertib lalu lintas dengan perilaku disiplin berlalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kecamatan Kebomas, Gresik. Universitas Muhammadiyah Gresik. <http://eprints.umg.ac.id/id/eprint/1781>
- Pahlevi, R. (2021). Jumlah tilang lalu lintas capai 1,77 juta hingga oktober 2021. *Katadata Media Network*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/11/09/jumlah-tilang-lalu-lintas-capai-177-juta-hingga-oktober-2021>
- Parker, B. S. (2012). A Comprehensive investigation of the risky driving behavior of young novice drivers. *Queensland, Australia: Queensland University of*

Technology.

- Pratama, D. (2022). Penerapan sistem e-tilang terhadap pelanggaran lalu lintas di Kota Pekanbaru wilayah hukum Ditlantas Polda Riau. Universitas Islam Riau. <https://repository.uir.ac.id/18116/1/181010624.pdf>
- Rahman, N. A. (2014). Dangerous driving behavior ditinjau dari big five factors personality. *Cognicia*, 2(2) SE-Articles). <https://ejournal.umm.ac.id/index.php/cognicia/article/view/2087>
- Rahmat, J. (2000). *Psikologi komunikasi, cet. 15*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 43(3), 923–931. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.015>
- Saptomo, P. (2022). Efektivitas penegakan hukum terhadap kepatuhan perilaku pengendara roda dua di traffic light Kota Pontianak. *Tanjungpura Law Journal*, 6(2), 139. <https://doi.org/10.26418/tlj.v6i2.50439>
- Sari, M., & Saputra, A. (2022). Implementasi pemberlakuan e-tilang terhadap pelanggaran lalu lintas oleh Polrestabes Semarang. *Jurnal Komunikasi Hukum, Volume 7 Nomor 1 Februari 2021*, 8(1), 469–480. <https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/jkh/issue/view/863>
- Satiarida, A., & Yanuvianti, M. (2019). Hubungan stres berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. *Prosiding Psikologi*, 5(2), 703–709. <https://karyailmiah.unisba.ac.id/index.php/psikologi/article/view/17439>
- Setiyanto, Gunarto, & Wahyuningsih, S. E. (2017). Efektivitas penerapan sanksi denda e-tilang bagi pelanggar lalu lintas berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (Studi Di Polres Rembang). *Hukum — Khaira — Ummah*, 12(4), 754–766. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku/article/view/2293>
- Shams, M., & Rahimi-Movaghar, V. (2009). Risky driving behaviors in Tehran, Iran. *Traffic Injury Prevention*, 10(1), 91–94. <https://doi.org/10.1080/15389580802492280>
- Sugiyono. (2008). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan r&d*. CV. Alfabeta, Bandung, 25.
- Sugiyono, P. (2019). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan r&d (D. Sutopo. S. Pd, MT, Ir)*. Bandung: Alfabeta.
- Sunaryo, S. (2004). *Psikologi untuk keperawatan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Thoha, M. (2010). *Perilaku organisasi: konsep dasar dan aplikasinya*. PT. Raja

Grafindo Persada.

- Walgito, B. (2010). *Pengantar psikologi umum*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Wang, K. S., Yang, Y. Y., & Delgado, M. R. (2021). How perception of control shapes decision making. *Current Opinion in Behavioral Sciences*, 41, 85–91. <https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2021.04.003>
- Wesli, W. (2021). Pengaruh pengetahuan berkendara terhadap perilaku pengendara sepeda motor menggunakan structural equation model (sem). *Teras Jurnal*, 5(1), 43–50. <https://doi.org/10.29103/tj.v5i1.6>
- Willemsen, J., Dula, C. S., Declercq, F., & Verhaeghe, P. (2008). The Dula Dangerous Driving Index: An investigation of reliability and validity across cultures. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 798–806. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.09.019>
- Wulandari, E. I. (2020). Optimalisasi aplikasi e-tilang dalam penindakan pelanggaran lalu lintas di Polres Banyumas. *Advances in Police Science Research Journal*, 4(1), 281–328. <https://journal.akademikepolisian.com/index.php/apsrj/article/view/120>

