

BAB VI

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Obyek Penelitian

4.1.1 Deskripsi Kota Semarang

Kota Semarang adalah ibu kota Provinsi Jawa Tengah, Indonesia sekaligus kota metropolitan terbesar kelima di Indonesia sesudah Jakarta, Surabaya, Medan, dan Bandung. Sebagai salah satu kota paling berkembang di Pulau Jawa, Kota Semarang mempunyai jumlah penduduk lebih dari 1,7 juta jiwa dan siang hari bisa mencapai 2 juta jiwa. Kawasan *mega-urban* Semarang yang tergabung dalam wilayah metropolitan Kedungsepur (Kendal, Demak, Ungaran, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, Kota Semarang dan Purwodadi, Kabupaten Grobogan) berpenduduk mencapai 7,3 juta jiwa, sekaligus sebagai wilayah metropolitan terpadat keempat, setelah Jabodetabek (Jakarta), Gerbang kertosusilo (Surabaya), dan Bandung Raya. Dalam beberapa tahun terakhir, perkembangan Semarang yang signifikan ditandai pula dengan munculnya beberapa gedung pencakar langit yang tersebar di penjuru kota. Perkembangan regional ini menunjukkan peran strategis Kota Semarang terhadap roda perekonomian nasional.

Dilihat dari letak geografis, Kota Semarang memiliki luas wilayah 373,70 km². Secara administratif Kota Semarang terbagi menjadi 16 kecamatan dan 177 kelurahan. Dari 16 kecamatan yang mempunyai wilayah terluas yaitu Kecamatan Mijen, dengan luas wilayah 57,55 km² dan Kecamatan Gunung Pati, dengan luas wilayah 54,11 km². Sedangkan kecamatan yang mempunyai luas terkecil adalah kecamatan Semarang Selatan, dengan luas wilayah 5,93 km² diikuti oleh kecamatan Semarang Tengah dengan luas wilayah 6,14 km². Kota Semarang dapat ditempuh dengan perjalanan darat, laut, dan udara. Kota Semarang dilalui jalan Tol dan jalur pantura yang menghubungkan Jakarta dengan kota-kota di pantai utara Pulau Jawa. Angkutan bus antar kota di pusatkan di Terminal Terboyo, Kecamatan Genuk sedangkan angkutan dalam kota dilayani oleh bus kota, angkot, dan becak.

4.1.2 Deskripsi Jalan Majapahit Semarang

Jalan Majapahit berada di Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Gayamsari yang merupakan daerah dengan guna lahan permukiman terbesar di Kota Semarang yang sebagian besar penduduknya setiap hari akan melakukan perjalanan menuju pusat kota untuk bekerja. Jalan Majapahit Semarang bila dipandang dari klasifikasi menurut status jalan termasuk dalam kategori jalan nasional dimana jalan tersebut menghubungkan antar ibukota provinsi dan jalan strategis nasional. Jalan Majapahit Semarang merupakan jalan utama yang menghubungkan arus lalu lintas dari pusat kota ke daerah pinggiran sebelah timur kota Semarang, terletak di BMK V (Kecamatan Gayamsari dan Kecamatan Pedurungan) yang berkembang sebagai pusat permukiman penduduk di daerah pinggiran Kota Semarang dan jalan ini merupakan pintu keluar-masuk beberapa daerah

Jalan Majapahit Semarang merupakan salah satu akses jalan menuju ke pusat kota yang mana mempunyai tingkat kepadatan yang cukup tinggi, kondisi jalan yang bergelombang serta lampu penerangan yang tidak cukup terang pada malam hari sehingga jalan majapahit ini rawan akan terjadinya kecelakaan (Dinas Bina Marga Kota Semarang, 2020)

Gambar 4.1
Peta Ruas Jalan Majapahit



Sumber : Data Peta Google Maps, 2020

4.1.3 Data Teknis Panjang Jalan Dan Lebar Jalan

Jalan Majapahit Semarang dibatasi dari jembatan banjir kanal timur sampai PT. Sai Garment Industries dengan panjang jalan 7.882 km, dengan lebar lajur kiri dan kanan 2 x 3,5 meter serta nama pangkal ruas jalan adalah Jl. Brigjend Katamso, nama ujung ruas jalan adalah jl. Raya Bandung Rejo (Dinas Bina Marga Kota Semarang, 2022).

4.1.4 Data Akses Jalan Lokal/Jalan Perumahan

Data tentang akses jalan lokal/perumahan pada wilayah pada Jalan Majapahit Semarang dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.1

Akses Jalan Lokal/Perumahan

| No. | Arah Banjir Kanal Timur | Arah Penggaron |
|-----|-------------------------|---------------------------|
| 1. | Jl. Sarwo Edi Wibowo | Jl. Unta Raya |
| 2. | Jl. Plamongan Sari Raya | Jl. Kelinci Raya |
| 3. | Jl. Satria Utara II | Jl. Banteng Raya |
| 4. | Jl. Zebra Raya | Jl. Banteng I |
| 5. | Jl. Kendal Raya | Jl. Gajah Raya |
| 6. | Jl. Fatmawati | Jl. Kanguru Raya |
| 7. | Jl. Gemah Raya | Jl. Gayamsari |
| 8. | Jl. Gemah Baru | Jl. Beruang Raya |
| 9. | Jl. Sendang Utara | Jl. Supriyadi |
| 10. | Jl. Sendangguwo Utara I | Jl. Muwardi Timur Raya |
| 11. | Jl. Sendangguwo | Jl. Kauman Raya |
| 12. | Jl. Gayamsari VI | Jl. Menjangan Raya |
| 13. | Jl. Gayamsari V | Jl. Palebon Raya |
| 14. | Jl. Gayamsari IV | Jl. Arteri Soekarno Hatta |
| 15. | Jl. Gayamsari I | Jl. Pedurungan Tengah XII |
| 16. | Jl. Lamper Tengah | Jl. Purwomukti Raya |
| 17. | | Jl. Ketapang Raya |

Sumber : mapgeo.id 2022

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan pada Jalan Majapahit Semarang, di dapatkan hasil berupa banyaknya akses jalan menuju Jalan Majapahit Semarang itu sendiri, dimana ruas jalan dari Arah Penggaron - Banjir Kanal Timur terdapat 16 akses jalan lokal/perumahan, sedangkan dari arah Banjir Kanal Timur - Penggaron terdapat 17 akses jalan lokal/perumahan.

4.2 Gambaran Umum Identitas Responden

Dari hasil penelitian sampel menyebutkan jumlah sampel yang diambil adalah 100 orang pengguna ruas jalan Majapahit Semarang khususnya pengendara sepeda motor. Sebelum dilakukan analisis akan disajikan diskripsi tentang penelitian ini. Berdasarkan kuesioner yang telah diisi oleh responden, diperoleh informasi tentang data identitas responden. Penyajian data mengenai identitas responden ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang keadaan data individu, yang meliputi jenis kelamin, usia dan pendidikan dapat dijelaskan pada tabel-tabel dibawah ini :

4.2.1 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Identitas responden berdasarkan jenis kelamin pada penelitian ini disajikan pada tabel 4.2 sebagai berikut:

Tabel 4.2
Jenis Kelamin Responden

| No. | Jenis Kelamin | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------|---------------|--------------------|-------------|
| 1. | Pria | 65 | 65,0 |
| 2. | Wanita | 35 | 35,0 |
| Jumlah | | 100 | 100,0 |

Sumber : data primer yang diolah, 2022 (out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan tabel 4.2 diatas dapat dijelaskan bahwa responden pengguna ruas jalan Majapahit Semarang sebagian besar laki-laki dengan jumlah responden yaitu sebesar 65 responden (65%) sedangkan responden yang berkelamin perempuan yaitu sebesar 35 responden (35%), sehingga pengendara didomisili dengan pengendara laki-laki.

4.2.2 Jumlah Responden Berdasarkan Usia

Identitas responden berdasarkan usia responden pada penelitian ini disajikan pada tabel 4.3 sebagai berikut:

Tabel 4.3
Usia Responden

| No. | Kelompok Usia | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------|-----------------|--------------------|-------------|
| 1. | 17-23 Tahun | 29 | 29,0 |
| 2. | 24-33 Tahun | 52 | 52,0 |
| 3. | 34-43 Tahun | 12 | 12,0 |
| 4. | Diatas 44 Tahun | 7 | 7,0 |
| Jumlah | | 100 | 100 |

Sumber : data primer yang diolah, 2022 (out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan tabel 4.3 diatas menunjukkan bahwa responden yang berusia 17-23 tahun sebesar 29 responden (29%), usia 24-33 tahun sebesar 52 responden (52%), usia 34-43 tahun sebesar 12 responden (12%), dan usia diatas 44 tahun sebesar 7 responden (7%).

4.2.3 Jumlah Responden Berdasarkan Pendidikan

Identitas responden berdasarkan pendidikan responden pada penelitian disajikan pada tabel 4.4 sebagai berikut:

Tabel 4.4
Pendidikan Terakhir Responden

| No. | pendidikan | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------|------------------|--------------------|-------------|
| 1. | SD | 3 | 3,0 |
| 2. | SMP | 7 | 7,0 |
| 3. | SMA | 50 | 50,0 |
| 4. | perguruan Tinggi | 40 | 40,0 |
| Jumlah | | 100 | 100 |

Sumber : Data Primer Yang Diolah, 2022 (out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan tabel 4.4 diatas bahwa responden pada penelitian ini menunjukkan bahwa kelompok responden yang berpendidikan SD yaitu sebesar 3 responden (3%), kelompok pendidikan SMP sebesar 7 responden (7%), kelompok pendidikan SMA sebesar 50 responden (50%), dan kelompok berpendidikan perguruan tinggi sebesar 40 responden (40%) dari total 100 responden.

4.2.4 Hasil Analisis Data

Hasil pernyataan responden terhadap variabel pengetahuan, budaya masyarakat dan pemahaman pengendaradideskripsikan guna mengetahui penilaian responden terhadap variabel-variabel tersebut, deskripsi dilakukan berdasarkan dari hasil frekuensi jawaban responden di setiap pertanyaan yang digunakan masing-masing variabel.

4.3 Analisis Deskripsi

4.3.1 Pengetahuan Berlalu Lintas (X1)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden terhadap indikator penelitian mengenai pengetahuan dijelaskan sebagai berikut :

- a) Tanggapan Responden terhadap pengetahuan tentang berlalu lintas (X1.1)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang pengetahuan berlalu lintas dijelaskan pada tabel 4.5 berikut:

Tabel 4.5

Pengetahuan Tentang Berlalu Lintas (X1.1)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|---------------------|--------------------|-------------|
| Sangat Setuju | 19 | 19,0 |
| Setuju | 65 | 65,0 |
| Cukup Setuju | 16 | 16,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.5 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 19 responden (19%) menjawab sangat setuju, 65 responden (65%) menjawab setuju, 16 responden (16%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya pengetahuan berlalu lintas berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

- b) Tanggapan responden terhadap pengetahuan keselamatan berkendara (X1.2)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang pengetahuan keselamatan berkendara dijelaskan pada tabel 4.6 berikut:

Tabel 4.6
Pengetahuan Keselamatan Berkendara (X1.2)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 31 | 31,0 |
| Setuju | 61 | 61,0 |
| Cukup Setuju | 8 | 8,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.6 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 31 responden (31%) menjawab sangat setuju, 61 responden (61%) menjawab setuju, 8 responden (8%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya pengetahuan keselamatan berkendara berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

c) Tanggapan responden terhadap pengetahuan tentang marka dan rambu (X1.3)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang pengetahuan marka dan rambu dijelaskan pada tabel 4.7 berikut:

Tabel 4.7
Pengetahuan Tentang Marka dan Rambu (X1.3)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 26 | 26,0 |
| Setuju | 61 | 61,0 |
| Cukup Setuju | 13 | 13,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.7 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 26 responden (26%) menjawab sangat setuju, 61 responden (61%) menjawab setuju, 13 responden (13%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya pengetahuan tentang marka dan rambu berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

4.3.2 Budaya Masyarakat (X2)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden terhadap indikator penelitian mengenai budaya masyarakat dijelaskan sebagai berikut :

- a) Tanggapan responden terhadap tidak menyiap kendaraan lain dari sisi kiri (X2.1)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang tidak menyiap kendaraan lain dari sisi kiri dijelaskan pada tabel 4.8 berikut:

Tabel 4.8

Tidak Menyiap Kendaraan Lain Dari Sisi Kiri (X2.1)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 24 | 24,0 |
| Setuju | 63 | 63,0 |
| Cukup Setuju | 13 | 13,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.8 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 24 responden (24%) menjawab sangat setuju, 63 responden (63%) menjawab setuju, 13 responden (13%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan tidak menyiap kendaraan lain dari sisi kiri berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

b) Tanggapan responden terhadap tidak melaju dengan kecepatan tinggi (X2.2)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang tidak melaju dengan kecepatan tinggi dijelaskan pada tabel 4.9 berikut:

Tabel 4.9
Tidak Melaju Dengan Kecepatan Tinggi (X2.2)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|---------------------|--------------------|-------------|
| Sangat Setuju | 28 | 28,0 |
| Setuju | 58 | 58,0 |
| Cukup Setuju | 14 | 14,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.9 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 28 responden (28%) menjawab sangat setuju, 58 responden (58%) menjawab setuju, 14 responden (14%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan tidak melaju dengan kecepatan tinggi berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

c) Tanggapan responden terhadap tidak menerobos lampu lalu lintas (X2.3)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang tidak menerobos lampu lalu lintas dijelaskan pada tabel 4.10 berikut:

Tabel 4.10
Tidak Menerobos Lampu Lalu Lintas (X2.3)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|---------------------|--------------------|-------------|
| Sangat Setuju | 16 | 16,0 |
| Setuju | 63 | 63,0 |
| Cukup Setuju | 21 | 21,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.10 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 16 responden (16%) menjawab sangat setuju, 63 responden (63%) menjawab setuju, 21 responden (21%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan tidak menerobos lampu lalu lintas berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

4.3.3 Pemahaman Pengendara (X3)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden terhadap indikator penelitian mengenai pemahaman pengendara dijelaskan sebagai berikut :

- a) Tanggapan Responden terhadap Pemahaman Pentingnya *Safety Riding* Saat Berkendara (X3.1)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang pemahaman pentingnya *safety riding* saat berkendara dijelaskan pada tabel 4.11 berikut:

Tabel 4.11

Pemahaman Pentingnya *Safety Riding* Saat Berkendara (X3.1)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 30 | 30,0 |
| Setuju | 55 | 55,0 |
| Cukup Setuju | 15 | 15,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.11 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 30 responden (30%) menjawab sangat setuju, 55 responden (55%) menjawab setuju, 15 responden (15%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya pemahaman pentingnya *safety riding* saat berkendara berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

b) Tanggapan responden terhadap Memahami Rambu-Rambu Lalu Lintas (X3.2)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang Memahami Rambu-Rambu Lalu Lintas dijelaskan pada tabel 4.12 berikut:

Tabel 4.12

Memahami Rambu-Rambu Lalu Lintas (X3.2)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 35 | 35,0 |
| Setuju | 55 | 55,0 |
| Cukup Setuju | 10 | 10,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.12 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 35 responden (30%) menjawab sangat setuju, 55 responden (55%) menjawab setuju, 10 responden (10%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan memahami rambu-rambu lalu lintas berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

c) Tanggapan responden terhadap Memahami Norma-Norma Berkendara (X3.3)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang Memahami Norma-Norma Berkendara dijelaskan pada tabel 4.13 berikut:

Tabel 4.13

Memahami Norma-Norma Berkendara (X3.3)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 27 | 27,0 |
| Setuju | 54 | 54,0 |
| Cukup Setuju | 19 | 19,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.13 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 27 responden (27%) menjawab sangat setuju, 54 responden (54%) menjawab setuju, 19 responden (19%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan memahami norma-norma berkendara berpengaruh terhadap kepatuhan berlalu lintas.

4.3.4 Kepatuhan Berlalu Lintas (Y)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden terhadap indikator penelitian mengenai kepatuhan berlalu lintas dijelaskan sebagai berikut :

- a) Tanggapan responden terhadap menaati peraturan lalu lintas (Y1)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang menaati peraturan lalu lintas dapat dijelaskan pada tabel 4.14 berikut:

Tabel 4.14
Menaati Peraturan Lalu Lintas (Y1)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|---------------------|--------------------|-------------|
| Sangat Setuju | 20 | 20,0 |
| Setuju | 65 | 65,0 |
| Cukup Setuju | 15 | 15,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.14 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 20 responden (20%) menjawab sangat setuju, 65 responden (65%) menjawab setuju, 15 responden (15%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan menaati peraturan lalu lintas.

- b) Tanggapan responden terhadap memakai helm saat berkendara (Y2)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang memakai helm saat berkendara dijelaskan pada tabel 4.15 berikut:

Tabel 4.15
Memakai Helm Saat Berkendara (Y2)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 22 | 22,0 |
| Setuju | 68 | 68,0 |
| Cukup Setuju | 10 | 10,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.15 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 22 responden (22%) menjawab sangat setuju, 68 responden (68%) menjawab setuju, 10 responden (10%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan memakai helm saat berkendara.

c) Tanggapan responden terhadap Kelengkapan Surat-Surat (Y3)

Hasil jawaban dari 100 orang responden tentang kelengkapan surat-surat dijelaskan pada tabel 4.15 berikut:

Tabel 4.16
Kelengkapan Surat-Surat (Y3)

| Jawaban Responden | Jumlah (Responden) | Percent (%) |
|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Sangat Setuju | 19 | 19,0 |
| Setuju | 66 | 66,0 |
| Cukup Setuju | 15 | 15,0 |
| Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Sangat Tidak Setuju | 0 | 0,0 |
| Jumlah | 100 | 100,0 |

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Out put SPSS Ver. 25)

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.16 dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden, 19 responden (19%) menjawab sangat setuju, 66 responden (66%) menjawab setuju, 15 responden (15%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat

tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan kelengkapan surat-surat.

4.4 Analisis Kuantitatif

4.4.1 Uji Validitas

Menurut Ghozali (2011) uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Validitas menyangkut pada tingkat akurasi yang dicapai oleh sebuah indikator dalam menilai sesuatu atau akuratnya pengukuran atas apa yang seharusnya di ukur (irmawati, 2007).

Pengujian validitas dilakukan dengan menggunakan program SPSS.25. uji validitas menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur itu valid atau sah. Syarat uji validitas dan cara mencari r tabel:

1. Apabila $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$, maka dikatakan item kuesioner tersebut valid.
2. Apabila $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$, maka dapat dikatakan item kuesioner tidak valid.
3. $Df = n - 2 = 100 - 2 = 98$
4. Level of signifikan = 0,01
5. $r \text{ tabel} = 0,2565$

a) Uji Validitas Pengetahuan (X1)

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS 25 diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.17

Hasil Uji Validitas Variabel Pengetahuan (X1)

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|-----------------------------|-----------------|----------------|-------------------|
| X1.1 | 0,839 | 0,2565 | Valid |
| X1.2 | 0,785 | 0,2565 | Valid |
| X1.3 | 0,813 | 0,2565 | Valid |

Sumber : data primer yang diolah, 2022 (output SPSS Ver. 25)

Berdasarkan tabel 4.17 diatas, bahwa semua indikator (X1.1, X1.2, X1.3) penelitian yang digunakan pada variabel Pengetahuan menunjukkan hasil yang signifikan, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

b) Uji Validitas Budaya Masyarakat (X2)

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS 25 diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.18

Hasil Uji Validitas Variabel Budaya Masyarakat (X2)

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|-----------------------------|-----------------|----------------|-------------------|
| X2.1 | 0,805 | 0,2565 | Valid |
| X2.2 | 0,809 | 0,2565 | Valid |
| X2.3 | 0,786 | 0,2565 | Valid |

Sumber : data primer yang diolah, 2022 (output SPSS Ver. 25)

Berdasarkan tabel 4.18 diatas, bahwa semua indikator (X2.1, X2.2, X2.3) penelitian yang digunakan pada variabel Budaya Masyarakat menunjukkan hasil yang signifikan, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

c) Uji Validitas Pemahaman Pengendara (X3)

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS 25 diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.19

Hasil Uji Validitas Variabel Pemahaman Pengendara (X3)

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|-----------------------------|-----------------|----------------|-------------------|
| X3.1 | 0,883 | 0,2565 | Valid |
| X3.2 | 0,863 | 0,2565 | Valid |
| X3.3 | 0,886 | 0,2565 | Valid |

Sumber : data primer yang diolah, 2022 (output SPSS Ver. 25)

Berdasarkan tabel 4.19 diatas, bahwa semua indikator (X3.1, X3.2, X3.3) penelitian yang digunakan pada variabel Pemahaman Pengendara menunjukkan hasil yang signifikan, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

d) Uji Validitas Kepatuhan Berlalu Lintas (Y)

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS 25 diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.20
Hasil Uji Validitas Variabel Kepatuhan Berlalu Lintas (Y)

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|-----------------------------|-----------------|----------------|-------------------|
| Y1 | 0,835 | 0,2565 | Valid |
| Y2 | 0,792 | 0,2565 | Valid |
| Y3 | 0,774 | 0,2565 | Valid |

Sumber : data primer yang diolah, 2022 (output SPSS Ver. 25)

Berdasarkan tabel 4.20 diatas, bahwa semua indikator (Y1, Y2, Y3) penelitian yang digunakan pada variabel Kepatuhan Berlalu Lintas menunjukkan hasil yang signifikan, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

4.4.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuisioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuisioner dinyatakan *reliabel* atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu (Ghozali, 2011).

Untuk mengetahui kuisioner tersebut sudah *reliabel* akan dilakukan pengujian reliabilitas kuisioner dengan bantuan komputer program SPSS 25. Kriteria penilaian uji reliabilitas adalah sebagai berikut :

- a. Apabila hasil koefisien alpha lebih besar dari taraf signifikansi 70% atau 0,7 maka kuisioner tersebut *reliabel*.
- b. Apabila hasil koefisien alpha lebih kecil dari taraf signifikansi 70% atau 0,7 maka kuisioner tersebut tidak *reliabel*.

Hasil perhitungan masing-masing variabel disajikan dalam tabel berikut ini :

Tabel 4.21
Hasil Uji Reliabilitas

| Variabel | Cronbach's Alpha | Alpha Standard | Kesimpulan |
|------------------------------|-------------------------|-----------------------|-------------------|
| Pengetahuan (X1) | 0,743 | 0,7 | <i>Reliabel</i> |
| Budaya Masyarakat (X2) | 0,718 | 0,7 | <i>Reliabel</i> |
| Pemahaman Pengendara(X3) | 0,850 | 0,7 | <i>Reliabel</i> |
| Kepatuhan Berlalu Lintas (Y) | 0,720 | 0,7 | <i>Reliabel</i> |

Sumber : Data Primer yang diolah, 2022 (Output SPSS Ver. 25)

Dari hasil uji reliabilitas pada tabel 4.21 diatas terlihat bahwa nilai *cronbach alpha* dari masing-masing variabel, baik variabel independen (Pengetahuan, Budaya Masyarakat, Pemahaman Pengendara) serta variabel dependen (Kepatuhan Berlalu Lintas) memiliki nilai (α)>0,7. Menurut kriteria (Imam Ghozali) hal tersebut bisa dikatakan *reliabel* atau handal, sehingga variabel-variabel penelitian tersebut layak diujikan kepengujian hipotesis selanjutnya.

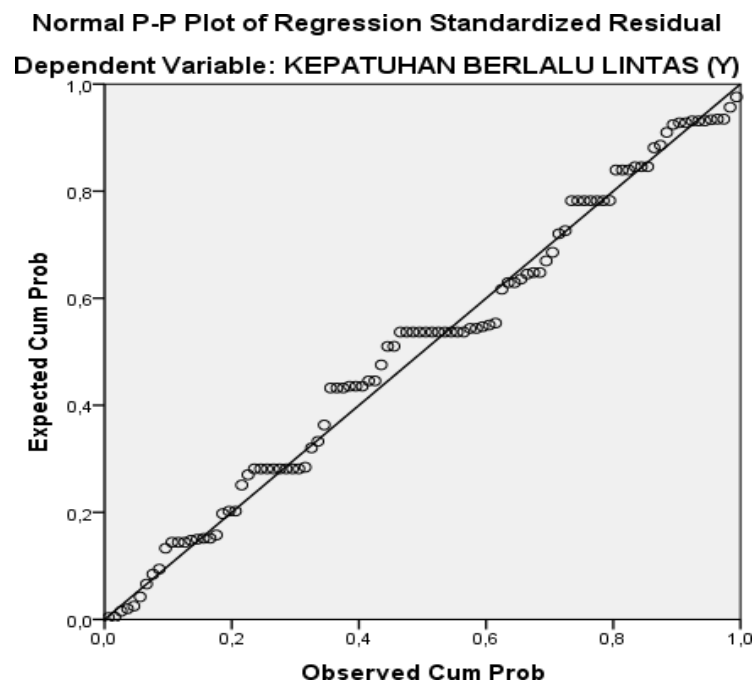
4.4.3 Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Uji Normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Untuk melihat normal atau tidaknya dapat dilihat pada grafik histogram, grafik normal *P.P Plot Of Regresion Standardized Residual* serta dengan menggunakan uji statistik adalah dengan uji *one sample kolmogrof-smirnov* (KS), data dikatakan terdistribusi normal apabila dalam pengujian nilai signifikansinya adalah $> 0,05$. Hasil pengujian dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Analisis Grafik

Uji Normalitas dengan metode grafik, yaitu dengan melihat penyebaran data pada sumber diagonal pada grafik *Normal P-P Plot of regression standardizedresidual*. Hasil perhitungan dengan SPSS diperoleh P-P Plot sebagai



Gambar 4.2 : Grafik Uji Normalitas P-P Plot Of Regression Standardizer Residual

Sumber : Ouput SPSS Statistics Ver.25

Dari gambar 4.2 di atas hasil uji normalitas grafik normal *probability plots* di atas menunjukkan bahwa tidak terlihat titik-titik menyebar, serta titik-titik berhimpit disekitar garis diagonal. Hal ini menunjukkan bahwa nilai residual terdistribusi secara normal.

b. Uji Statistik

Uji statistik menggunakan *kolmogorov smirnov test*, dimana apabila nilai *sig. kolmogorov smirnov test* pada masing-masing variabel tidak signifikan atau di atas $\alpha = 0,05$ maka model regresi yang digunakan berdistribusi normal. Hasil pengujian normalitas dengan *kolmogorov smirnov test* dapat dilihat pada tabel 4.22 sebagai berikut :

Tabel 4.22
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

| | | Unstandardized Residual |
|----------------------------------|----------------|-------------------------|
| N | | 100 |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | ,0000000 |
| | Std. Deviation | ,85273932 |
| Most Extreme Differences | Absolute | ,081 |
| | Positive | ,066 |
| | Negative | -,081 |
| Test Statistic | | ,081 |
| Asymp. Sig. (2-tailed) | | ,101 ^c |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

Sumber : Output SPSS Statistics Ver.25

Dari tabel diatas dapat dijelaskan nilai uji K-S nilai *test statistics* sebesar 0,081 dengan jumlah signifikan lebih dari 0,05 dan nilai asymp. Sig. sebesar 0,101 yang artinya jumlah signifikan lebih dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa residual terdistribusi normal. Hal ini berarti data pada HO residual berdistribusi normal.

2) **Multikolinieritas**

Suatu variabel menunjukkan gejala multikolinieritas bisa dilihat dari nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) yang tinggi pada variabel-variabel bebas dari suatu model regresi. Nilai VIF < 10 dan Tolerance > 0,10 menunjukkan tidak adanya gejala multikolinieritas dalam model regresi.

- a. Hasil pengujian VIF dan Tolerance dari model regresi dapat dilihat seperti berikut :

Tabel 4.23
Uji Multikolinieritas

| Variabel Penelitian | Tolerance | Nilai VIF | Keterangan |
|---------------------------|-----------|-----------|----------------------------------|
| Pengetahuan (X1) | 0,366 | 2,731 | Tidak terjadi multikolinieritas. |
| Budaya Masyarakat | 0,551 | 1,814 | Tidak terjadi multikolinieritas |
| Pemahaman Pengendara (X3) | 0,393 | 2,542 | Tidak terjadi multikolinieritas |

Sumber : Output SPSS Statistics Ver,25

Pada pengujian Multikolinieritas pada tabel 4.23 menunjukkan bahwa, baik variabel bebas (pengetahuan, budaya masyarakat, pemahaman pengendara) dikatakan tidak terjadi multikolinieritas karena baik variabel bebas mempunyai nilai $VIF < 10$ dan $Tolerance > 0,10$.

b. Berikut adalah data tabel multikolinieritas dengan matriks korelasi :

Tabel 4.24

Coefficient Correlations^a

| Model | | Pemahaman Pengendara | Budaya Masyarakat | Pengetahuan |
|----------------|----------------------|----------------------|-------------------|-------------|
| 1 Correlations | Pemahaman Pengendara | 1,000 | -,238 | -,611 |
| | Budaya Masyarakat | -,238 | 1,000 | -,350 |
| | Pengetahuan | -,611 | -,350 | 1,000 |
| | | | | |
| Covariances | Pemahaman Pengendara | ,007 | -,002 | -,005 |
| | Budaya Masyarakat | -,002 | ,006 | -,003 |
| | Pengetahuan | -,005 | -,003 | ,010 |
| | | | | |

Dependent Variable: Kepatuhan Berlalu Lintas

Sumber : data primer yang diolah tahun 2022 (output SPSS Ver.25)

Dari tabel 4.24 melihat hasil besaran korelasi antar variabel independent tampak bahwa antara variabel pemahaman pengendara – budaya masyarakat memiliki korelasi -0,238, budaya masyarakat – pengetahuan -0,350 dan

pengetahuan – pemahaman pengendara sebesar $-0,611$. Yang artinya nilai korelasi antar variabel-variabel independen $< 0,90$ maka dapat disimpulkan tidak terjadi masalah multikolinieritas.

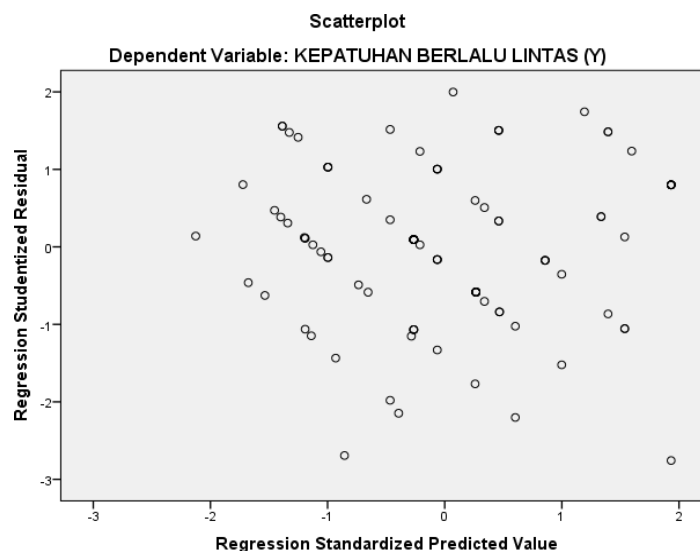
3) Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan yang lain, model regresi yang baik adalah yang tidak terjadi heteroskedastisitas. Pengujian pada penelitian ini menggunakan analisis grafik dan analisis statistik.

a. Analisis Grafik (*Scatterplot*)

Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik (*point-point*) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka terjadi heteroskedastisitas dan jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Untuk melihat ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilihat pada grafik *scatterplots* di bawah ini

Gambar 4.3 : Grafik *Scatter Plot* (Uji Asumsi Heteroskedastisitas)



Sumber : output SPSS Statistics Ver.25

Dari gambar Grafik 4.3 menunjukkan bahwa, terlihat titik-titik yang tersebar secara acak, tidak membentuk suatu pola tertentu yang jelas, serta tersebar baik diatas maupun dibawah angka 0 (nol) pada sumbu Y. Hal ini berarti tidak terjadi Heteroskedastisitas pada model regresi, sehingga dapat digunakan untuk analisis selanjutnya.

b. Analisis Statistik (Spearman's Rho)

Untuk mendeteksi ada atau tidak terjadinya heteroskedastisitas menggunakan analisis statistik dengan *Spearman's Rho* (Ghozali, 2011), dasar analisisnya :

- a. Jika angka *unstandardized residual* dibawah 0,05 maka terjadi heteroskedastisitas, dan
- b. Jika angka *unstandardized residual* diatas 0,05 maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Untuk melihat ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilihat pada Tabel *Spherman's rhodi* bawah ini.

Tabel 4.25
Spherman's rho

Correlations

| | | | Pengetahuan | Budaya masyarakat | Pemahaman pengendara |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------|-------------------|----------------------|
| S p e a r m a n ' s r h o | Pengetahuan | Correlation Coefficient | 1,000 | ,618** | ,824** |
| | | Sig. (2-tailed) | . | ,000 | ,000 |
| | | N | 100 | 100 | 100 |
| | Budaya Masyarakat | Correlation Coefficient | ,618** | 1,000 | ,612** |
| | | Sig. (2-tailed) | ,000 | . | ,000 |
| | | N | 100 | 100 | 100 |
| | Pemahaman Pengendara | Correlation Coefficient | ,824** | ,612** | 1,000 |
| | | Sig. (2-tailed) | ,000 | ,000 | . |
| | | N | 100 | 100 | 100 |
| | Unstandardized Residual | Correlation Coefficient | -,004 | -,036 | -,008 |
| | | Sig. (2-tailed) | ,966 | ,722 | ,937 |
| | | N | 100 | 100 | 100 |

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

Sumber : Data Primer yang diolah, 2022 (Output SPSS Ver. 25)

Tabel diatas adalah tabel pengujian heteroskedastisitas menggunakan uji *spherman's rho*. Dari table diatas diketahui bahwa variabelpengetahuan memiliki nilai signifikansi $0,966 > 0,05$. Variabelbudaya masyarakat memiliki nilai signifikansi $0,722 > 0,05$. Variabelpemahaman pengendara memiliki nilai signifikansi $0,937 > 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa ketiga variabelindependen tidak menunjukkan terjadinya heteroskedastisitas.

4) Autokorelasi

Autokorelasi merupakan korelasi antara anggota seri observasi yang disusun menurut urutan waktu (seperti data *Time Series*) atau menurut urutan tempat atau ruang (seperti data *Cross Section*) atau korelasi pada diri sendiri. Untuk menguji Autokorelasi ini digunakan metode Durbin Watson.

Model Summary^b

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|---------------|
| 1 | ,789 ^a | ,622 | ,610 | ,866 | 1,916 |

a. *Predictors: (Constant)*, Pemahaman Pengendara, Budaya Masyarakat, Pengetahuan

b. *Dependent Variable: Kepatuhan Berlalu Lintas*

Tabel 4.26

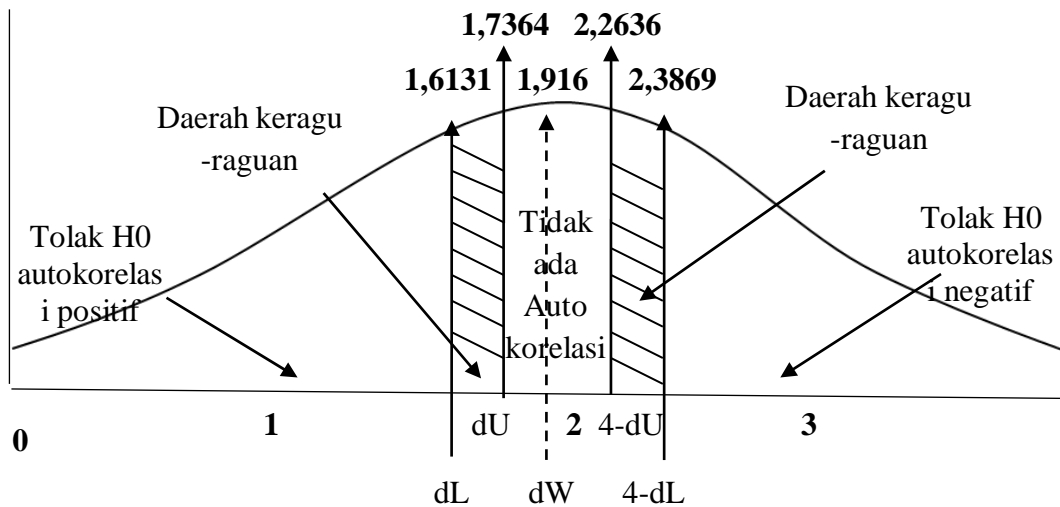
Hasil Uji Autokorelasi

| angka Durbin Watson | du tabel (k = 3; n = 100) | 4 – du Tabel | dl tabel (k = 3; n = 100) | 4 – dl tabel |
|---------------------|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------|
| 1,916 | 1,7364 | 2,2636 | 1,6131 | 2,3869 |

Sumber : *Data Primer yang Diolah, 2022 (output SPSS Ver.25)*

Hasil pengujian diperoleh DW sebesar 1,916, sedangkan dari tabel Durbin Watson untuk $n = 100$ dan $k = 3$ diperoleh $dl = 1,6131$ dan $du = 1,7364$. dan $4 - du = 4 - 1,7364 = 2,2636$, dan $4 - dl = 2,3869$, maka dari nilai $DW = 1.916$ tersebut berada diantara $dU = 1,7364$ dan $4- dU = 2,2636$, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada kecenderungan terjadi autokorelasi dalam persamaan regresi.

Gambar 4.4 : Uji Autokorelasi



Sumber : Data Primer yang diolah, 2022 (output SPSS Ver.25)

4.4.4 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda digunakan untuk menganalisis ada tidaknya pengaruh variabel independen pengetahuan (X1), budaya masyarakat (X2) dan pemahaman pengendara (X3), secara parsial terhadap variabel dependen yaitu kepatuhan berlalu lintas (Y).

Tabel 4.27

Coefficients^a

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|----------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | 2,300 | ,810 | | 2,839 | ,006 |
| Pengetahuan | ,368 | ,099 | ,386 | 3,726 | ,000 |
| Budaya Masyarakat | ,220 | ,079 | ,235 | 2,777 | ,007 |
| Pemahaman Pengendara | ,213 | ,081 | ,264 | 2,641 | ,010 |

a. Dependent Variable: Kepatuhan Berlalu Lintas

Analisis Regresi Linier Berganda

Sumber : Output SPSS Statistics Ver.25

Dilihat dari tabel 4.27 diatas menunjukkan, didapatkan persamaan garis linier berganda yang dilihat dari koefisien standar (*standardized coefficients*) didapatkan sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \mu$$

$$Y = 2,300 + 0,368X_1 + 0,220X_2 + 0,213X_3 + \mu$$

Persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Nilai *constant* sebesar 2,300, artinya jika tidak terjadi perubahan variabel independen (pengetahuan, budaya masyarakat, dan pemahaman pengendara) nilai nya 0, maka variabel kepatuhan berlalu lintas meningkat sebesar 2,300.
- b. Nilai koefisien regresi pengetahuan berlalu lintas (X_1) sebesar 0,368 artinya jika variabel pengetahuan berlalu lintas (X_1) yaitu pengetahuan tentang berlalu lintas, pengetahuan keselamatan berkendara, pengetahuan tentang marka dan rambu mengalami kenaikan besar satu-satuan, maka variabel kepatuhan berlalu lintas (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,368.
- c. Nilai koefisien regresi budaya masyarakat (X_2) sebesar 0,220 artinya jika variabel budaya masyarakat (X_2) yaitu tidak menyalip kendaraan lain dari sisi kiri, tidak melaju dengan kecepatan tinggi, tidak melawan arah mengalami kenaikan besar satu-satuan, maka variabel kepatuhan berlalu lintas (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,220.
- d. Nilai koefisien regresi pemahaman pengendara (X_3) sebesar 0,213 artinya jika variabel pemahaman pengendara (X_3) yaitu pemahaman pentingnya safety riding saat berkendara, memahami rambu-rambu lalu lintas, memahami norma-norma berkendara mengalami kenaikan besar satu-satuan, maka variabel kepatuhan berlalu lintas (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,213.
- e. Maka μ adalah variabel lain yang tidak terdeteksi

Berdasarkan analisis tersebut, dapat dijelaskan adanya pengaruh atau keeratan hubungan antara variabel independen (pengetahuan, budaya masyarakat dan pemahaman pengendara) secara individual mempengaruhi variabel dependen (kepatuhan berlalu lintas).

4.4.5 Hasil Pengujian Hipotesis

a. Hasil Uji Individual (Uji Statistik t)

Uji “t” adalah pengujian signifikan parsial atau individual yang digunakan untuk menganalisis pengaruh variabel independen (Pengetahuan, budaya masyarakat dan pemahaman pengendara) secara individual terhadap variabel dependen (kepatuhan berlalu lintas).

Langkah-langkah pengujian :

- Menentukan formulasi Ho dan Ha.

Ho : Tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara independent variabel (pengetahuan, budaya masyarakat dan pemahaman pengendara) terhadap dependen variabel (kepatuhan berlalu lintas)

Ha : Ada pengaruh yang positif dan signifikan antara independent variabel (pengetahuan, budaya masyarakat, dan pemahaman pengendara) terhadap dependen variabel (kepatuhan berlalu lintas).

- Mencari t tabel:

Jumlah responden (n) = 100

Jumlah variabel bebas (k) = 3

Taraf signifikan $\alpha/2 = 5\%/2 = 0,025$

Degree of freedom (df) = (n – k – 1) = (100 – 3 – 1) = 96

T tabel = 1.984

- Menentukan kriteria pengujian :

Ho diterima apabila t hitung < t tabel

Ha diterima apabila t hitung > t tabel

Tabel 4.28

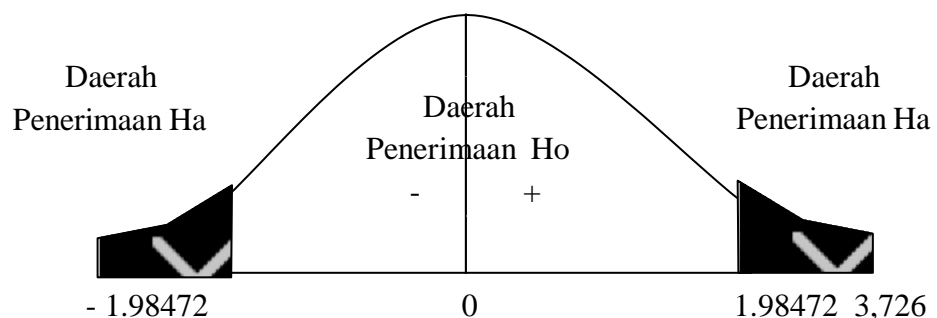
| Coefficients ^a | | | | | |
|---------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 (Constant) | 2,300 | ,810 | | 2,839 | ,006 |
| Pengetahuan | ,368 | ,099 | ,386 | 3,726 | ,000 |
| Budaya Masyarakat | ,220 | ,079 | ,235 | 2,777 | ,007 |
| Pemahaman Pengendara | ,213 | ,081 | ,264 | 2,641 | ,010 |

a. *Dependent Variable:* Kepatuhan Berlalu Lintas

Hasil Uji t

sumber : *Output SPSS Statistics Ver.25*

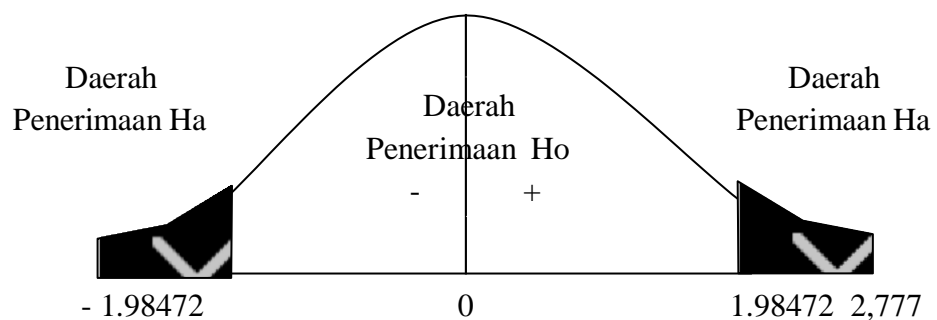
- a. Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 1 yaitu diduga bahwa pengetahuan berlalu lintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kepatuhan berlalu lintas. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $3.726 > t_{tabel}$ 1.98472 dengan nilai signifikan $0.000 < 0.05$. Sehingga pengetahuan berlalu lintas (X1) berpengaruh secara signifikan terhadap kepatuhan berlalu lintas (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 1 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$.



Gambar 4.5 : Kurva Uji t Variabel Pengetahuan (X1)

Sumber : *Data Primer yang Diolah, 2022 (Output SPSS Ver.25)*

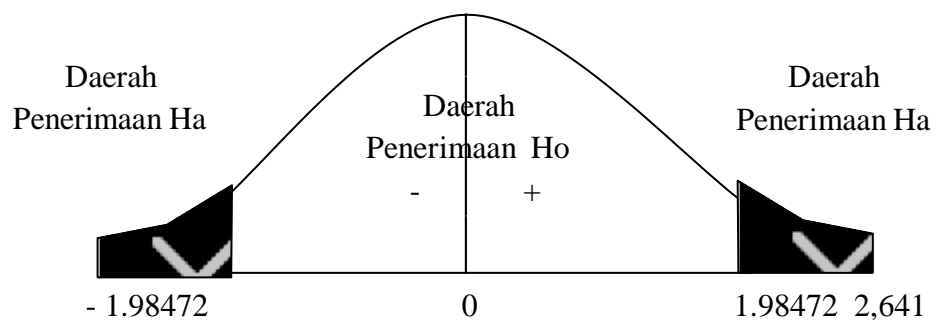
- b. Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 2 yaitu diduga bahwa budaya masyarakat berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kepatuhan berlalu lintas. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $2.777 > t_{tabel}$ 1.98472 dengan nilai signifikan $0.007 < 0.05$. Sehingga budaya masyarakat (X2) berpengaruh secara signifikan terhadap kepatuhan berlalu lintas (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 2 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$.



Gambar 4.6 : Kurva Uji t Variabel Budaya Masyarakat (X2)

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Output SPSS Ver.25)

- c. Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 3 yaitu diduga bahwa pemahaman pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kepatuhan berlalu lintas. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $2,641 > t_{tabel}$ 1.98472 dengan nilai signifikan $0.010 < 0.05$. Sehingga pemahaman pengendara (X3) berpengaruh secara signifikan terhadap kepatuhan berlalu lintas (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 3 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$.



Gambar 4.7 : Kurva Uji t Variabel Pemahaman Pengendara (X3)

Sumber : Data Primer yang Diolah, 2022 (Output SPSS Ver.25)

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan dan Saran

5.1.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terhadap masyarakat khususnya pengendara sepeda motor di ruas jalan Majapahit Semarang. Hasil penelitian dan hasil analisis data bahwa ketiga variabel independen yaitu variabel pengetahuan, variabel budaya masyarakat, dan variabel pemahaman pengendara memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel kepatuhan berlalu lintas. Untuk itu dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Pengetahuan masyarakat berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepatuhan berlalu lintas di ruas jalan Majapahit Semarang. Hal ini dibuktikan dari hasil t hitung $>$ t tabel ($3,726 > 1.984$), sehingga hipotesis diterima. Berarti semakin tinggi tingkat pengetahuan (pengendara), maka akan meningkatkan kepatuhan seseorang (pengendara) terhadap peraturan lalu lintas di ruas jalan Majapahit Semarang.
2. Budaya masyarakat berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepatuhan berlalu lintas di ruas jalan Majapahit Semarang. Hal ini dibuktikan dari hasil uji hipotesis yang menunjukkan t hitung $>$ t tabel ($2,777 > 1.984$). Artinya bahwa semakin seseorang (pengendara) memiliki budaya yang baik dalam berkendara, maka akan mempengaruhi terhadap peningkatan masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu lintas di ruas jalan Majapahit Semarang.
3. Pemahaman pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepatuhan berlalu lintas di ruas jalan Majapahit Semarang. Hal ini dibuktikan dari hasil uji hipotesis yang menunjukkan t hitung $>$ t tabel ($2,641 > 1.984$). Artinya bahwa semakin tinggi tingkat pemahaman pengendara dalam berkendara sepeda motor, maka akan meningkatkan kepatuhan dalam berlalu lintas.
4. Tingkat pengetahuan, budaya masyarakat dan pemahaman pengendara secara bersama-sama berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepatuhan berlalu

lintas pada pengendara sepeda motor di ruas jalan Majapahit Semarang. Hal ini dibuktikan dari nilai uji hipotesis menunjukkan $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($52,719 > 2.70$), sehingga hipotesis diterima artinya tingkat pengetahuan yang tinggi, budaya yang baik dan pemahaman yang tinggi secara bersama-sama mempengaruhi secara positif terhadap masyarakat khususnya pengendara sepeda motor dalam mematuhi lalu lintas di ruas jalan Majapahit Semarang.

5.1.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dilakukan maka saran yang dapat diberikan dalam penelitian ini yaitu :

1. Saran berkaitan dengan pengetahuan diharapkan kepada pengendara sepeda motor yang melintasi jalan Majapahit Semarang lebih meningkatkan lagi tingkat pengetahuannya seperti pengetahuan berlalu lintas, pengetahuan keselamatan berkendara dan pengetahuan marka dan rambu dengan demikian akan terciptanya berlalu lintas yang tertib dan patuh terhadap peraturan lalu lintas sehingga meminimalisir dan terhindar dari kejadian kecelakaan lalu lintas dan denda.
2. Saran berkaitan dengan budaya masyarakat diharapkan kepada pengendara sepeda motor yang melintasi jalan Majapahit Semarang untuk lebih menanamkan budaya berkendara yang aman dan menghilangkan budaya berkendara yang tidak memenuhi standar keamanan. Seperti tidak menyiap kendaraan lain dari sisi kiri, tidak melaju dengan kecepatan tinggi dan tidak menerobos lampu lintas. Hal ini akan dapat meningkatkan seseorang dalam mematuhi peraturan lalu lintas.
3. Saran berkaitan dengan pemahaman pengendara diharapkan kepada pengendara sepeda motor yang melintasi jalan Majapahit Semarang untuk lebih meningkatkan tingkat pemahaman seperti memahami *safety riding*, rambu-rambu lalu lintas, dan memahami norma-norma berkendara yang baik dengan demikian akan terciptanya tingkat kepatuhan berlalu lintas sehingga meminimalisir dan terhindar dari kejadian kecelakaan lalu lintas denda. Dan bagi instansi terkait perlu adanya tindakan *preventif* berupa pencegahan, salah

satunya dengan memberikan edukasi pengetahuan dan pemahaman tentang tata cara berkendara yang aman yaitu dengan melalui pesan karya seni mural dan memanfaatkan kemajuan teknologi internet dengan bentuk pesan-pesan mural yang disampaikan lewat media sosial, sehingga dapat lebih mudah dan cepat ditangkap masyarakat. Dengan demikian, kesadaran masyarakat dalam tertib dan patuh terhadap peraturan lalu lintas akan terbangun.

4. Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan bagi peneliti selanjutnya untuk mengembangkan penelitian ini dengan mempertimbangkan variabel-variabel lain diluar variabel yang sudah masuk dalam penelitian ini. Karena masih banyak variabel yang mempengaruhi kepatuhan berlalu lintas dijalan Majapahit Semarang. Selain dari variabel yang peneliti ambil, penelitian selanjutnya dapat menambahkan variabel lain seperti halnya program tilang, usia dan lain sebagainya, agar tercipta kebaikan dalam penelitian yang akan dilakukan selanjutnya.

5.1.3 Implikasi Manajerial

Uraian pengujian-pengujian diatas membuktikan bahwa keberadaan variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen, hal ini diasumsikan pada beberapa variabel yaitu pengetahuan, budaya masyarakat dan pemahaman pengendara terhadap faktor kepatuhan berlalu lintas.

- Pengetahuan memiliki nilai paling tinggi dibandingkan dengan variabel lainnya yang dapat ditunjukkan pada hasil regresi linier berganda yang dijelaskan dalam *standardized coefficients beta* memiliki nilai sebesar 0,386 dan bernilai positif. Implikasinya adalah bahwa pengetahuan mempunyai pengaruh yang besar terhadap kepatuhan berlalu lintas sehingga faktor pengetahuan perlu ditingkatkan lagi. Pengetahuan yang negatif akan menimbulkan ketidak patuhan pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas dan sebaliknya pengetahuan yang positif akan meningkatkan kepatuhan dalam berlalu lintas pada pengendara sepeda motor dan meminimalkan kejadian kecelakaan lalu lintas.

- Pemahaman Pengendara memiliki nilai paling rendah kedua setelah pengetahuan pada hasil regresi linier berganda yang dijelaskan dalam *standardized coefficients beta* memiliki nilai sebesar 0,264 dan bernilai positif. Implikasinya adalah bahwa pemahaman pengendara mempunyai pengaruh yang besar terhadap kepatuhan berlalu lintas. Sehingga faktor pemahaman perlu ditingkatkan lagi dengan cara memahami *safety riding* saat berkendara, memahami rambu-rambu lalu lintas dan memahami norma berkendara yang baik pada pengendara sepeda motor.
- Budaya Masyarakat memiliki nilai yang paling rendah ketiga dibandingkan dengan variabel lainnya yang dapat ditunjukkan pada hasil regresi linier berganda yang dijelaskan dalam *standardized coefficients beta* memiliki nilai sebesar 0,235 dan bernilai positif. Implikasinya adalah bahwa tingkat budaya masyarakat mempunyai pengaruh yang besar terhadap kepatuhan berlalu lintas, sehingga faktor budaya masyarakat ini sebaiknya perlu di tingkatkan lagi, dengan cara tidak menyiap kendaraan lain dari sisi kiri, tidak melaju dengan kecepatan tinggi dan tidak menerobos lampu lalu lintas, hal ini agar pengendara sepeda motor dapat meningkatkan kepatuhan dalam berlalu lintas, sehingga dapat meminimalkan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor dan menghilangkan budaya berkendara yang tidak memenuhi standar keamanan

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, H., J., et al. (2015). “*Pemahaman Siswa SMA Tentang Arti Marka Jalan Dan Peraturan Lalu Lintas*”. **Jurnal Teknik Sipil**. 11(1), 54-60. (Maret)
- Agus, A. S., & Jumaizi. (2017). “*Pengaruh Ketrampilan, Konsentrasi Dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara Di Jalan Majapahit Semarang*”. **Jurnal Saintek Maritim**. XVII. No.1, Hal. 113.
- Arikunto. 2002. **Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek Edisi V**. Rineka Cipta : Jakarta.
- Arikunto. 2010. **Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek Edisi V**. Rineka Cipta : Jakarta
- Dwi, A. N. A., & Samsul, A. 2016. “*Pengaruh Usia, Pendidikan Dan Budaya Terhadap Kepatuhan Lalu Lintas Diwilayah Hukum Polres Jepara*”. **Jurnal UNISNU Jepara**. 227-233.
- Ghozali, I. 2011. **Model Persamaan Structural Konsep Dan Aplikasi Program AMOS 19**. Badan Penerbit Universitas Diponegoro: Semarang
- Jacobus, R. 2006. **Sistem Sosial Budaya Indonesia; Suatu Pengantar**. GHalia Indonesia : Bogor. Vol. 21.
- Koentjaraningrat. (1993). **Kebudayaan, Mentalitas dan Pembangunan**. Gramedia Pustaka Utama : Jakarta, Hal. 9.
- Mulyono, N. 2014. *Pengetahuan, Sikap Dan Perilaku Siswa SLTA Dalam Pencegahan Kecelakaan Sepeda Motor Di Kota Bekasi*. **Jurnal Ekologi Kesehatan**. 13(1).
- Nisaulmahmudah, N., & Susatyo, Y. 2013. “*Pengaruh Peragaan Keamanan Berkendara (Safety Riding) Terhadap Pengetahuan Disiplin Berlalu Lintas Pada Siswa Kelas V Sd Ta'mirul Islam Surakarta*”. **Jurnal psikologi**.
- Notoatmodjo, S. (2003). **Pendidikan dan Perilaku Kesehatan**. PT Rineka Cipta : Jakarta.
- Novita, C., et al. (2015). *Hubungan Tingkat Pengetahuan dan Kepatuhan Safety Riding pada Remaja di SMA Negeri 2 Sukoharjo*. [dihttp://digilib.stikeskusumahusada.ac.id/download.php?id=1266](http://digilib.stikeskusumahusada.ac.id/download.php?id=1266)(diakses pada tanggal 31Desember 2015).
- Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas Di Jalan Pasal 1 ayat (1).

- Probo, H., & Eva, W. I. (2018). "*Pengetahuan Dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas; Tinjauan Terhadap Pelaku Lalu Lintas Usia Remaja Di SMK YPT 1 Purbalingga*" **Jurnal Kesehatan Masyarakat**. Vol. 1,(3). 138-146
- Rahdyan, T. P. (2019). **Jumlah Pelanggaran Selama Operasi Patuh Candi 2019 Di Kota Semarang Mengalami Peningkatan**. <https://jateng.tribunnews.com>.
- Rahmat, H. N. (2013). "*Etika Berkendara*". **Jurnal Pelangi**. hal. 2.
- Soni, S. (2017). "*Budaya Disiplin Dalam Berlalu Lintas Kendaraan Roda Duadi Kota Bandung*". **Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan**. 12(1).
- Stanley, L., et al. 1997. **Besar Sampel Dalam Penelitian Kesehatan**. Gajah Mada University Press: Yogyakarta, Hal. 2
- Sugiyono. 2012. **Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D**. Alfabeta: Bandung.
- Sugiyono. 2013. **Metode Penelitian Manajemen**. Alfabeta : Bandung.
- Sugiyono. 2014. **Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R&D**. Alfabeta: Bandung. Cet.20.
- Tasmuji., et al. 2011. **Ilmu Alamiah Dasar, Ilmu Sosial Dasar, Ilmu Budaya Dasar**. IAIN Sunan Ampel Press : Surabaya. hal 151.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 (pasal 1:17).
- Zainul, A., et al. 2014. "*Pemahaman Norma Berlalu Lintas Pada Siswa Sman 7 dan Smkn 5 Banjarmasin*". **Jurnal Pendidikan Kewarganegaraan**. 4 (7).

LAMPIRAN



Jadwal (Rencana) Penyusunan
 Proposal dan Skripsi Universitas Maritim AMNI Semarang
 Tahun 2022

| No | Kegiatan | Mei | | | | juni | | | | juli | | | | Agustus | | | | | | | |
|-----|---|-----|---|---|---|------|---|---|---|------|---|---|---|---------|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Pengumpulan Referensi | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | Penyusunan Proposal | | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | Konsultasi Proposal | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | ACC Proposal | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | | |
| 5. | Seminar Proposal | | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | | | |
| 6. | Pengumpulan Data dan Penyusunan Skripsi | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | |
| 7. | Konsultasi Skripsi | | | | | | | | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | |
| 8. | ACC Skripsi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9. | Ujian Skripsi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10. | Penjilidan | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Kepada Yth
Bapak/Ibu Responden
Di Tempat

Dengan Hormat,

Perkenalkan Nama saya Bagus hendriyanto, Mahasiswa Prodi Transportasi dari Universitas Maritim AMNI (UNIMAR AMNI) Semarang. Saat ini saya sedang melakukan penelitian untuk mendapatkan data – data sebagai pendukung suksesnya penelitian saya dengan judul **“Analisis Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas, Budaya Masyarakat Dan Pemahaman Pengendara Terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Sepanjang Ruas Jalan Majapahit Semarang”**.

Pada lembar berikutnya saya telah menyiapkan koesioner pernyataan yang berkaitan dengan kepatuhan berlalu lintas di ruas jalan Majapahit Semarang. Di harapkan anda mengisi/menjawab seluruh koesioner sesuai dengan kejujuran dan kenyataan yang ada karena isian/jawaban anda sangat bermanfaat bagi penelitian saya.

Atas perhatian, waktu dan kerja sama anda, saya selaku peneliti mengucapkan banya terimakasih dan salam sukses untuk kita semua.

Semarang, Juli 2022

Peneliti

Bagus Hendriyanto

KUESIONER PENELITIAN

A. IDENTITAS RESPONDEN

Petunjuk Pengisian : Mohon di isi titik pada tempat yang sudah disediakan dan mohon beri tanda (√) dalam kotak untuk alternative jawaban pada jenis kelamin, pendidikan terakhir, dan usia yang paling sesuai dengan keadaan anda keadaan saat ini.

1. Nama :

2. Jenis Kelamin :

(1). Pria

(2). Wanita

3. Usia :

(1). 17-23 tahun

(3). 34-43 tahun

(2). 24-33 tahun

(4). diatas 44 tahun

4. Pendidikan Terakhir :

(1). SD (3). SMA

(2). SMP

(4). Perguruan Tinggi

5. Pekerjaan :

B. PERTANYAAN RESPONDEN

Petunjuk : Pada daftar pertanyaan dibawah ini silahkan memilih salah satu Jawaban yang sesuai dengan pendapat saudara, kemudian beri tanda check list/centang (\surd) pada jawaban yang dipilih pada tiap – tiap pernyataan. Kejujuran saudara sangat mendukung keberhasilan penelitian ini. Atas segala perhatian dan bantuannya kami ucapkan terima kasih.

| Keterangan : | Skor |
|---------------------------|-------------|
| SS : Sangat Setuju | = 5 |
| S : Setuju | = 4 |
| CS : Cukup Setuju | = 3 |
| TS : Tidak Setuju | = 2 |
| STS : Sangat Tidak Setuju | = 1 |

| No. | Pertanyaan | STS | TS | CS | S | SS |
|------------|---|-----|----|----|---|----|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| I. | PENGETAHUAN (X1) | | | | | |
| X1.1 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang memiliki wawasan tentang berlalu lintas dengan baik | | | | | |
| X1.2 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang sudah memahami tentang perihal keselamatan berkendara sesuai standar berkendara yang baik | | | | | |
| X1.3 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang sudah dapat memahami wawasan tentang rambu-rambu dan marka jalan | | | | | |
| II. | BUDAYA MASYARAKAT (X2) | | | | | |
| X2.1 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan | | | | | |

| | | | | | | |
|-------------|--|--|--|--|--|--|
| | Majapahit Semarang sudah dapat berkendara dengan baik bahwasannya tidak diperbolehkan mendahului kendaraan lain dari sisi kiri jalan | | | | | |
| X2.2 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang sudah berkendara dengan memperhatikan keselamatan dengan tidak melaju dengan kecepatan tinggi | | | | | |
| X2.3 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang menaati peraturan berlalu lintas dengan cara tidak melawan arah saat berkendara | | | | | |
| III. | PEMAHAMAN PENGENDARA (X3) | | | | | |
| X3.1 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang memahami wawasan tentang pentingnya <i>safety riding</i> guna mengurangi resiko bahaya lalu lintas | | | | | |
| X3.2 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang memahami rambu-rambu lalu lintas dengan baik | | | | | |
| X3.3 | pengendara motor di sepanjang ruas jalan Majapahit Semarang memahami wawasan norma-norma berkendara guna menjaga ketertiban lalu lintas | | | | | |
| IV. | KEPATUHAN BERLALU LINTAS (Y) | | | | | |
| Y1 | pengendara sudah dapat menaati peraturan lalu lintas dengan baik sesuai standar berkeendara yang aman | | | | | |
| Y2 | pengendara telah memakai helm dengan baik saat berkendara guna menghindari pelanggaran lalu lintas | | | | | |
| Y3 | pengendara telah memiliki kelengkapan | | | | | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | surat-surat berkendara sesuai standar syarat berkendara yang baik | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|

TABULASI IDENTITAS RESPONDEN

| NO. | JENIS KELAMIN | USIA | PENDIDIKAN TERAKHIR | JK | USIA | PD |
|-----|---------------|-------------|---------------------|----|------|----|
| 1 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 2 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 3 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 4 | WANITA | 34-43 TAHUN | SMA | 2 | 3 | 3 |
| 5 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 6 | PRIA | 34-43 TAHUN | SMA | 1 | 3 | 3 |
| 7 | PRIA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 1 | 4 |
| 8 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 9 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 10 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 11 | PRIA | 34-43 TAHUN | SMA | 1 | 3 | 3 |
| 12 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 13 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 14 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 15 | PRIA | > 44 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 4 | 4 |
| 16 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 17 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMP | 1 | 2 | 2 |
| 18 | PRIA | 34-43 TAHUN | SMA | 1 | 3 | 3 |
| 19 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 20 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 21 | PRIA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 1 | 4 |
| 22 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 23 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMP | 1 | 2 | 2 |
| 24 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 25 | PRIA | 24-33 TAHUN | SD | 1 | 2 | 1 |

TABULASI IDENTITAS RESPONDEN

| NO. | JENIS KELAMIN | USIA | PENDIDIKAN TERAKHIR | JK | USIA | PD |
|------------|----------------------|-------------|----------------------------|-----------|-------------|-----------|
| 26 | WANITA | 24-33 TAHUN | SMA | 2 | 2 | 3 |
| 27 | WANITA | > 44 TAHUN | SD | 2 | 4 | 1 |
| 28 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 29 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMP | 1 | 2 | 2 |
| 30 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 31 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 32 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 33 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 34 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 35 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 36 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 37 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 38 | PRIA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 1 | 4 |
| 39 | WANITA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 1 | 4 |
| 40 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 41 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 42 | PRIA | > 44 TAHUN | SMP | 1 | 4 | 2 |
| 43 | PRIA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 1 | 4 |
| 44 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 45 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 46 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 47 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 48 | WANITA | > 44 TAHUN | SMA | 2 | 4 | 3 |
| 49 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 50 | WANITA | 34-43 TAHUN | SMA | 2 | 3 | 3 |
| 51 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 52 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |

TABULASI IDENTITAS RESPONDEN

| NO. | JENIS KELAMIN | USIA | PENDIDIKAN TERAKHIR | JK | USIA | PD |
|------------|----------------------|-------------|----------------------------|-----------|-------------|-----------|
| 53 | WANITA | 24-33 TAHUN | SMA | 2 | 2 | 3 |
| 54 | PRIA | 34-43 TAHUN | SMA | 1 | 3 | 3 |
| 55 | WANITA | 24-33 TAHUN | SMA | 2 | 2 | 3 |
| 56 | PRIA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 1 | 4 |
| 57 | WANITA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 1 | 4 |
| 58 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 59 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 60 | PRIA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 1 | 4 |
| 61 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 62 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 63 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 64 | PRIA | >44 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 4 | 4 |
| 65 | WANITA | 34-43 TAHUN | SMA | 2 | 3 | 3 |
| 66 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 67 | WANITA | 34-43 TAHUN | SMP | 2 | 3 | 2 |
| 68 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 69 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMP | 1 | 1 | 2 |
| 70 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 71 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 72 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 73 | WANITA | 24-33 TAHUN | SMA | 2 | 2 | 3 |
| 74 | PRIA | 34-43 TAHUN | SMA | 1 | 3 | 3 |
| 75 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 76 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 77 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 78 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 79 | PRIA | 34-43 TAHUN | SMA | 1 | 3 | 3 |

TABULASI IDENTITAS RESPONDEN

| NO. | JENIS KELAMIN | USIA | PENDIDIKAN TERAKHIR | JK | USIA | PD |
|-----|---------------|-------------|---------------------|----|------|----|
| 80 | PRIA | 34-43 TAHUN | SMA | 1 | 3 | 3 |
| 81 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 82 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 83 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 84 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 85 | WANITA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 2 | 4 |
| 86 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 87 | WANITA | 17-23 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 2 | 1 | 4 |
| 88 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 89 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 90 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 91 | PRIA | > 44 TAHUN | SD | 1 | 4 | 1 |
| 92 | WANITA | 34-43 TAHUN | SMP | 2 | 3 | 2 |
| 93 | PRIA | 24-33 TAHUN | SMA | 1 | 2 | 3 |
| 94 | PRIA | 17-23 TAHUN | SMA | 1 | 1 | 3 |
| 95 | WANITA | 24-33 TAHUN | SMA | 2 | 2 | 3 |
| 96 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 97 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 98 | PRIA | 24-33 TAHUN | PERGURUAN TINGGI | 1 | 2 | 4 |
| 99 | WANITA | 17-23 TAHUN | SMA | 2 | 1 | 3 |
| 100 | PRIA | > 44 TAHUN | SMA | 1 | 4 | 3 |

| NO. | Pengetahuan (X1) | | | | Budaya Masyarakat (X2) | | | | Pemahaman Pengendara (X3) | | | | Kepatuhan Berlalu Lintas(Y) | | | |
|-----|------------------|------|------|---------|------------------------|------|------|---------|---------------------------|------|------|---------|-----------------------------|----|----|---------|
| | X1.1 | X1.2 | X1.3 | TotalX1 | X2.1 | X2.2 | X2.3 | TotalX2 | X3.1 | X3.2 | X3.3 | TotalX3 | Y1 | Y2 | Y3 | Total.Y |
| 1 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 2 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 5 | 4 | 13 |
| 3 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 4 | 11 |
| 4 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 5 | 4 | 13 | 5 | 4 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 5 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 3 | 10 |
| 6 | 4 | 5 | 5 | 14 | 5 | 5 | 4 | 14 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 7 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 8 | 4 | 4 | 3 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 3 | 10 | 4 | 3 | 3 | 10 |
| 9 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 3 | 4 | 11 |
| 10 | 3 | 3 | 4 | 10 | 4 | 3 | 3 | 10 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 3 | 4 | 11 |
| 11 | 5 | 4 | 5 | 14 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 5 | 13 | 3 | 4 | 4 | 11 |
| 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 13 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 14 | 3 | 4 | 3 | 10 | 3 | 3 | 4 | 10 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 3 | 4 | 10 |
| 15 | 3 | 4 | 5 | 12 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 3 | 4 | 10 | 3 | 3 | 3 | 9 |
| 16 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 3 | 3 | 9 | 4 | 4 | 3 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 |
| 17 | 3 | 3 | 3 | 9 | 3 | 3 | 4 | 10 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 3 | 10 |
| 18 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 19 | 5 | 5 | 4 | 14 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 5 | 4 | 13 |
| 20 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 21 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 5 | 3 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 5 | 13 |
| 22 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 3 | 4 | 11 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 3 | 4 | 11 |
| 23 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 24 | 5 | 4 | 5 | 14 | 5 | 4 | 5 | 14 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 25 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 26 | 5 | 4 | 5 | 14 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 27 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 28 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 3 | 4 | 11 | 5 | 5 | 4 | 14 | 3 | 4 | 4 | 11 |
| 29 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 30 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 31 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 32 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 33 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 34 | 3 | 3 | 4 | 10 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 3 | 3 | 10 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 35 | 4 | 4 | 3 | 11 | 4 | 5 | 3 | 12 | 5 | 5 | 4 | 14 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 36 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 3 | 10 |
| 37 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 3 | 3 | 9 | 3 | 3 | 3 | 9 | 3 | 4 | 4 | 11 |
| 38 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 39 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 5 | 14 | 4 | 5 | 5 | 14 |

| NO. | Pengetahuan (X1) | | | | Budaya Masyarakat (X2) | | | | Pemahaman Pengendara (X3) | | | | Kepatuhan Berlalu Lintas(Y) | | | |
|-----|------------------|------|------|---------|------------------------|------|------|---------|---------------------------|------|------|---------|-----------------------------|----|----|---------|
| | X1.1 | X1.2 | X1.3 | TotalX1 | X2.1 | X2.2 | X2.3 | TotalX2 | X3.1 | X3.2 | X3.3 | TotalX3 | Y1 | Y2 | Y3 | Total.Y |
| 40 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 41 | 4 | 4 | 5 | 13 | 5 | 4 | 4 | 13 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 5 | 13 |
| 42 | 4 | 3 | 3 | 10 | 5 | 4 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 4 | 11 |
| 43 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 44 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 45 | 4 | 4 | 5 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 5 | 4 | 14 |
| 46 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 3 | 10 | 3 | 3 | 3 | 9 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 47 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 3 | 3 | 10 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 48 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 3 | 3 | 10 | 3 | 4 | 3 | 10 | 4 | 3 | 4 | 11 |
| 49 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 5 | 14 | 4 | 5 | 5 | 14 |
| 50 | 4 | 4 | 3 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 3 | 10 | 4 | 4 | 3 | 11 |
| 51 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 4 | 13 |
| 52 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 53 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 4 | 13 |
| 54 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 3 | 4 | 11 | 3 | 3 | 3 | 9 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 55 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 56 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 57 | 4 | 4 | 5 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 5 | 14 | 5 | 5 | 4 | 14 |
| 58 | 4 | 3 | 3 | 10 | 5 | 4 | 4 | 13 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 3 | 10 |
| 59 | 4 | 4 | 5 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 5 | 4 | 14 | 5 | 4 | 4 | 13 |
| 60 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 3 | 4 | 11 |
| 61 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 62 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 5 | 4 | 13 |
| 63 | 4 | 4 | 5 | 13 | 5 | 4 | 4 | 13 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 5 | 13 |
| 64 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 3 | 4 | 11 | 5 | 5 | 4 | 14 | 5 | 4 | 4 | 13 |
| 65 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 5 | 13 |
| 66 | 4 | 4 | 3 | 11 | 4 | 5 | 3 | 12 | 5 | 5 | 4 | 14 | 5 | 4 | 4 | 13 |
| 67 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 68 | 3 | 4 | 4 | 11 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 |
| 69 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 70 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 4 | 5 | 14 | 4 | 4 | 5 | 13 |
| 71 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 3 | 3 | 9 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 72 | 3 | 4 | 3 | 10 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 3 | 3 | 9 | 3 | 4 | 4 | 11 |
| 73 | 5 | 5 | 4 | 14 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 5 | 3 | 12 |
| 74 | 4 | 4 | 5 | 13 | 5 | 4 | 4 | 13 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 5 | 13 |
| 75 | 4 | 4 | 4 | 12 | 5 | 5 | 3 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 5 | 13 |
| 76 | 3 | 3 | 4 | 10 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 3 | 3 | 10 | 4 | 4 | 3 | 11 |
| 77 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 3 | 10 | 4 | 3 | 4 | 11 |
| 78 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |

| NO. | Pengetahuan (X1) | | | | Budaya Masyarakat (X2) | | | | Pemahaman Pengendara (X3) | | | | Kepatuhan Berlalu Lintas(Y) | | | |
|-----|------------------|------|------|---------|------------------------|------|------|---------|---------------------------|------|------|---------|-----------------------------|----|----|---------|
| | X1.1 | X1.2 | X1.3 | TotalX1 | X2.1 | X2.2 | X2.3 | TotalX2 | X3.1 | X3.2 | X3.3 | TotalX3 | Y1 | Y2 | Y3 | Total.Y |
| 79 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 4 | 14 | 5 | 4 | 5 | 14 | 5 | 5 | 4 | 14 |
| 80 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 81 | 4 | 3 | 4 | 11 | 4 | 3 | 4 | 11 | 4 | 3 | 3 | 10 | 3 | 4 | 4 | 11 |
| 82 | 5 | 4 | 5 | 14 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 5 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 83 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 84 | 3 | 4 | 3 | 10 | 3 | 3 | 3 | 9 | 3 | 3 | 3 | 9 | 3 | 3 | 4 | 10 |
| 85 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 3 | 11 |
| 86 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 3 | 10 | 4 | 4 | 3 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 |
| 87 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 88 | 4 | 5 | 4 | 13 | 4 | 5 | 4 | 13 | 5 | 4 | 4 | 13 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 89 | 4 | 5 | 5 | 14 | 4 | 5 | 4 | 13 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| 90 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 91 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 92 | 5 | 4 | 5 | 14 | 5 | 4 | 5 | 14 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 5 | 4 | 13 |
| 93 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 94 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 4 | 12 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 95 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 5 | 13 | 5 | 5 | 4 | 14 | 5 | 5 | 4 | 14 |
| 96 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 3 | 3 | 9 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 3 | 11 |
| 97 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 3 | 11 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 4 | 12 |
| 98 | 4 | 3 | 3 | 10 | 3 | 4 | 4 | 11 | 4 | 4 | 4 | 12 | 3 | 4 | 3 | 10 |
| 99 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 4 | 4 | 13 | 5 | 5 | 4 | 14 | 5 | 5 | 4 | 14 |
| 100 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 5 | 5 | 5 | 15 | 4 | 4 | 4 | 12 |

LAMPIRAN FREKUENSI IDENTITAS RESPONDEN

JENISKELAMIN

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid Pria | 65 | 65,0 | 65,0 | 65,0 |
| wanita | 35 | 35,0 | 35,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

USIA

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid 17-23 tahun | 29 | 29,0 | 29,0 | 29,0 |
| 24-33 tahun | 52 | 52,0 | 52,0 | 81,0 |
| 34-43 tahun | 12 | 12,0 | 12,0 | 93,0 |
| dias 44 tahun | 7 | 7,0 | 7,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

PENDIDIKAN TERAKHIR

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid SD | 3 | 3,0 | 3,0 | 3,0 |
| SMP | 7 | 7,0 | 7,0 | 10,0 |
| SMA | 50 | 50,0 | 50,0 | 60,0 |
| Perguruan Tinggi | 40 | 40,0 | 40,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

TANGGAPAN RESPONDEN VARIABEL PENGETAHUAN BERLALU LINTAS (X1)

Pengetahuan tentang berlalu lintas (X1.1)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 16 | 16,0 | 16,0 | 16,0 |
| SETUJU | 65 | 65,0 | 65,0 | 81,0 |
| SANGAT SETUJU | 19 | 19,0 | 19,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Pengetahuan keselamatan berkendara (X1.2)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 8 | 8,0 | 8,0 | 8,0 |
| SETUJU | 61 | 61,0 | 61,0 | 69,0 |
| SANGAT SETUJU | 31 | 31,0 | 31,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Pengetahuan tentang marka dan rambu (X1.3)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 13 | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
| SETUJU | 61 | 61,0 | 61,0 | 74,0 |
| SANGAT SETUJU | 26 | 26,0 | 26,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

TANGGAPAN RESPONDEN VARIABEL BUDAYA MASYARAKAT (X2)**Tidak menyalip kendaraan lain dari sisi kiri (X2.1)**

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 13 | 13,0 | 13,0 | 13,0 |
| SETUJU | 63 | 63,0 | 63,0 | 76,0 |
| SANGAT SETUJU | 24 | 24,0 | 24,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Tidak Melaju Dengan Kecepatan Tinggi (X2.2)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 14 | 14,0 | 14,0 | 14,0 |
| SETUJU | 58 | 58,0 | 58,0 | 72,0 |
| SANGAT SETUJU | 28 | 28,0 | 28,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Tidak Melawan arah (X2.3)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 21 | 21,0 | 21,0 | 21,0 |
| SETUJU | 63 | 63,0 | 63,0 | 84,0 |
| SANGAT SETUJU | 16 | 16,0 | 16,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

TANGGAPAN RESPONDEN VARIABEL PEMAHAMAN PENGENDARA**(X3)****Pemahaman Pentingnya Safety Riding Saat Berkendara (X3.1)**

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 15 | 15,0 | 15,0 | 15,0 |
| SETUJU | 55 | 55,0 | 55,0 | 70,0 |
| SANGAT SETUJU | 30 | 30,0 | 30,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Memahami Rambu-Rambu Lalu Lintas (X3.2)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 10 | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| SETUJU | 55 | 55,0 | 55,0 | 65,0 |
| SANGAT SETUJU | 35 | 35,0 | 35,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Memahami Norma-Norma Berkendara (X3.3)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid CUKUP | 19 | 19,0 | 19,0 | 19,0 |
| SETUJU | 54 | 54,0 | 54,0 | 73,0 |
| SANGAT SETUJU | 27 | 27,0 | 27,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

**TANGGAPAN RESPONDEN VARIABEL KEPATUHAN BERLALU
LINTAS (Y)**

Menaati peraturan lalu lintas (Y1)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|------------------|-----------|---------|------------------|-----------------------|
| Valid CUKUP | 15 | 15,0 | 15,0 | 15,0 |
| SETUJU | 65 | 65,0 | 65,0 | 80,0 |
| SANGAT SETUJU | 20 | 20,0 | 20,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Memakai Helm Saat Berkendara (Y2)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|------------------|-----------|---------|------------------|-----------------------|
| Valid CUKUP | 10 | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| SETUJU | 68 | 68,0 | 68,0 | 78,0 |
| SANGAT SETUJU | 22 | 22,0 | 22,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

Kelengkapan Surat-Surat (Y3)

| | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|------------------|-----------|---------|------------------|-----------------------|
| Valid CUKUP | 15 | 15,0 | 15,0 | 15,0 |
| SETUJU | 66 | 66,0 | 66,0 | 81,0 |
| SANGAT SETUJU | 19 | 19,0 | 19,0 | 100,0 |
| Total | 100 | 100,0 | 100,0 | |

**LAMPIRAN OUTPUT SPSS UJI VALIDITAS
UJI VALIDITAS VARIABEL PENGETAHUAN (X1)**

Correlations

| | | X1.1 | X1.2 | X1.3 | PENGETAHUA N BERLALU LINTAS(X1) |
|--|---------------------|--------|--------|--------|---------------------------------------|
| X1.1 | Pearson Correlation | 1 | ,505** | ,543** | ,839** |
| | Sig. (2-Tailed) | | ,000 | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| X1.2 | Pearson Correlation | ,505** | 1 | ,423** | ,785** |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| X1.3 | Pearson Correlation | ,543** | ,423** | 1 | ,813** |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | ,000 | | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| PENGETAHUA N BERLALU LINTAS (X1) | Pearson Correlation | ,839** | ,785** | ,813** | 1 |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | ,000 | ,000 | |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |

** . Correlation Is Significant At The 0.01 Level (2-Tailed).

UJI VALIDITAS VARIABEL BUDAYA MASYARAKAT (X2)

Correlations

| | | X2.1 | X2.2 | X2.3 | BUDAYA MASYARAKA T (X2) |
|-------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|-------------------------------|
| X2.1 | Pearson Correlation | 1 | ,488** | ,456** | ,805** |
| | Sig. (2-Tailed) | | ,000 | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| X2.2 | Pearson Correlation | ,488** | 1 | ,435** | ,809** |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| X2.3 | Pearson Correlation | ,456** | ,435** | 1 | ,786** |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | ,000 | | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| BUDAYA MASYARAKA T (X2) | Pearson Correlation | ,805** | ,809** | ,786** | 1 |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | ,000 | ,000 | |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |

** . Correlation Is Significant At The 0.01 Level (2-Tailed).

UJI VALIDITAS PEMAHAMAN PENGENDARA (X3)

Correlations

| | | X3.1 | X3.2 | X3.3 | PEMAHAMAN PENGENDARA (X3) |
|------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|---------------------------------|
| X3.1 | Pearson Correlation | 1 | ,645** | ,677** | ,883** |
| | Sig. (2-Tailed) | | ,000 | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| X3.2 | Pearson Correlation | ,645** | 1 | ,644** | ,863** |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| X3.3 | Pearson Correlation | ,677** | ,644** | 1 | ,886** |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | ,000 | | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Pemahaman Pengendara (X3) | Pearson Correlation | ,883** | ,863** | ,886** | 1 |
| | Sig. (2-Tailed) | ,000 | ,000 | ,000 | |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |

** . Correlation Is Significant At The 0.01 Level (2-Tailed).

UJI VALIDITAS VARIABLE KEPATUHAN BERLALU LINTAS (Y)

Correlations

| | | Y1 | Y2 | Y3 | KEPATUHAN BERLALU LINTAS (Y) |
|------------------------------------|---------------------|--------|--------|--------|------------------------------------|
| Y1 | Pearson Correlation | 1 | ,534** | ,461** | ,835** |
| | Sig. (2-tailed) | | ,000 | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Y2 | Pearson Correlation | ,534** | 1 | ,389** | ,792** |
| | Sig. (2-tailed) | ,000 | | ,000 | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Y3 | Pearson Correlation | ,461** | ,389** | 1 | ,774** |
| | Sig. (2-tailed) | ,000 | ,000 | | ,000 |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |
| KEPATUHAN BERLALU LINTAS (Y) | Pearson Correlation | ,835** | ,792** | ,774** | 1 |
| | Sig. (2-tailed) | ,000 | ,000 | ,000 | |
| | N | 100 | 100 | 100 | 100 |

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

LAMPIRAN OUTPUT SPSS UJI RELIABILITAS

VARIABEL PENGETAHUAN BERLALU LINTAS (X1)

Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | Cronbach's Alpha Based on Standardized Items | N of Items |
|------------------|--|------------|
| ,743 | ,743 | 3 |

VARIABEL BUDAYA MASYARAKAT (X2)

Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | Cronbach's Alpha Based on Standardized Items | N of Items |
|------------------|--|------------|
| ,718 | ,719 | 3 |

VARIABEL PEMAHAMAN PENGENDARA (X3)

Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | Cronbach's Alpha Based on Standardized Items | N of Items |
|------------------|--|------------|
| ,850 | ,851 | 3 |

VARIABEL KEPATUHAN BERLALU LINTAS (Y)

Reliability Statistics

| Cronbach's Alpha | Cronbach's Alpha Based on Standardized Items | N of Items |
|------------------|--|------------|
| ,720 | ,720 | 3 |

LAMPIRAN OUTPUT SPSS UJI MULTIKOLINIERITAS

Coefficients^a

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. | Collinearity Statistics | |
|---------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|-------------------------|-------|
| | B | Std. Error | Beta | | | Tolerance | VIF |
| 1 (Constant) | 2,300 | ,810 | | 2,839 | ,006 | | |
| Pengetahuan (X1) | ,368 | ,099 | ,386 | 3,726 | ,000 | ,366 | 2,731 |
| Budaya Masyarakat (X2) | ,220 | ,079 | ,235 | 2,777 | ,007 | ,551 | 1,814 |
| Pemahaman Pengendara (X3) | ,213 | ,081 | ,264 | 2,641 | ,010 | ,393 | 2,542 |

a. Dependent Variable: KEPATUHAN BERLALU LINTAS (Y)