

## PENGARUH *BOREDOM PRONENESS* DAN *LOCUS OF CONTROL* TERHADAP KECEPATAN SAAT MENGENGEMUDI DI JABODETABEK

Gavriel Ganesia<sup>1</sup> dan Leksmono Suryo Putranto<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta  
gavriel.325150107@stu.untar.ac.id

<sup>2</sup> Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta  
leksmonop@ft.untar.ac.id

Masuk: 10-01-2021, revisi: 11-04-2021, diterima untuk diterbitkan: 12-04-2021

### ABSTRACT

*Driving is an activity that contains a high risk such as loss, damage, loss, accidents and even death, so the drivers requires full attention with very high concentration. One of the causes of accidents experienced by some drivers is the result of several internal factors from the driver, one of the factors is boredom proneness. To be able to control all factors while driving, of course, good control skills are needed for the driver. One of the constructs that is able to explain this is the locus of control. In terms of driving on the road, drivers must also pay attention to personal safety by paying attention to vehicle speed. This research was conducted to determine the effect of locus control on boredom prone, boredom prone to speed, and control locus on speed. Data for research were obtained through online questionnaires. This research will be the method of Structural Equation Modeling (SEM). From the research results, it was found that the boredom proneness greatly affects a person's choice of speed. Meanwhile, the locus of control is a factor that slightly affects a person's speed selection. In addition, the locus of control is sufficient to affect a person's boredom proneness nature*

*Keywords: Boredom Proneness; Locus of Control; Speeding; Structure Equation Modeling*

### ABSTRAK

Mengemudi merupakan kegiatan yang mengandung resiko tinggi seperti kerugian, kerusakan, kehilangan, kecelakaan bahkan kematian, dengan demikian pengemudi membutuhkan perhatian penuh dengan konsentrasi sangat tinggi. Salah satu penyebab kecelakaan yang dialami beberapa pengemudi adalah akibat beberapa faktor internal dari pengemudi tersebut, salah satu faktor nya adalah rawan bosan. Untuk dapat mengontrol semua faktor ketika mengemudi, tentu dibutuhkan kemampuan kontrol yang baik pada pengemudi. Salah satu konstruk yang mampu menjelaskan hal tersebut yaitu lokus kendali. Dalam hal mengemudi di jalan, pengemudi juga harus memperhatikan keselamatan diri dengan memperhatikan kecepatan kendaraan. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh lokus kendali terhadap rawan bosan, rawan bosan terhadap kecepatan, dan lokus kendali terhadap kecepatan. Data untuk penelitian didapatkan melalui kuesioner secara *online*. Penelitian ini akan Metode *Structural Equation Modeling* (SEM). Dari hasil penelitian didapatkan bahwa rawan bosan sangat mempengaruhi pilihan kecepatan seseorang. Sedangkan lokus kendali merupakan faktor yang sedikit mempengaruhi pemilihan kecepatan seseorang. Selain itu lokus kendali cukup mempengaruhi sifat rawan bosan seseorang.

Kata Kunci: Rawan Bosan; Lokus Kendali; Kecepatan; *Structure Equation Modeling*

### 1. PENDAHULUAN

Menurut UU No 22 Tahun 2009 pasal 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang memiliki surat izin mengemudi. Mengemudi sebenarnya merupakan kegiatan yang mengandung resiko tinggi seperti kerugian, kerusakan, kehilangan, kecelakaan bahkan kematian, dengan demikian pekerjaan mengemudi membutuhkan konsentrasi tinggi. Salah satu penyebab kecelakaan yang dialami beberapa pengemudi adalah akibat beberapa faktor internal dari pengemudi tersebut, salah satu faktor nya adalah *boredom proneness*. *Boredom proneness* dapat mengubah *mood* seseorang pada saat mengemudi. *Boredom proneness* juga dapat menyebabkan rasa kantuk yang dialami oleh beberapa pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan fatal saat sedang berkendara. Dalam Bustan (2007), ada 5 faktor yang berkaitan dengan peristiwa kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor pengemudi, penumpang, pemakai jalan, kendaraan, dan fasilitas jalanan. Untuk dapat mengontrol semua faktor tersebut ketika mengemudi, tentu dibutuhkan kemampuan kontrol yang baik pada pengemudi. Salah satu konstruk yang mampu menjelaskan hal tersebut yaitu *locus of control*.

Dalam hal mengemudi di jalan, pengemudi harus memperhatikan keselamatan diri dengan memperhatikan kecepatan kendaraan. Hal tersebut bertujuan bagi pengguna jalan agar terjamin keselamatannya sampai ke tujuan. Sebagai contoh dalam mengemudi, sangat penting untuk mengetahui batas kecepatan minimum dan maksimum kendaraan tersebut agar tidak terjadi hal yang tidak diinginkan (Nurliana & Supani, 2018). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *locus of control* terhadap *boredom proneness*, mengetahui pengaruh *boredom proneness* terhadap kecepatan, dan mengetahui pengaruh *locus of control* terhadap kecepatan.

### ***Boredom Proneness***

*Boredom proneness* dapat diartikan sebagai keadaan gairah dan ketidakpuasan yang relatif rendah dikarenakan situasi yang tidak menstimulasi secara memadai (Vodanovich, 2016). *Boredom proneness* terbukti memiliki hubungan dengan disfungsi perilaku. Sebagai isu psikologis, *boredom proneness* telah menjadi permasalahan yang cukup luas dan signifikan.

### ***Locus of Control***

*Locus of control* adalah cara pandang seseorang terhadap suatu peristiwa apakah dia merasa dapat atau tidak dapat mengendalikan peristiwa yang terjadi padanya (Rotter, 1966 dalam Ayudiati, 2010). *Locus of control* terbagi menjadi dua macam yaitu *locus of control* internal dan *locus of control* eksternal. Menurut Kreitner & Kinicki (2009) individu yang memiliki kecenderungan *locus of control* internal adalah individu yang memiliki keyakinan untuk dapat mengendalikan segala peristiwa dan konsekuensi yang memberikan dampak pada hidup mereka. Sedangkan *locus of control* eksternal adalah individu yang memiliki keyakinan bahwa kinerja adalah hasil dari peristiwa di luar kendali langsung mereka.

### **Kecepatan**

Menurut Julianto (2010), kecepatan merupakan parameter utama selain volume dan kerapatan yang dapat menjelaskan keadaan arus lalu lintas di jalan. Kecepatan dibagi menjadi 3 macam yaitu kecepatan bergerak, kecepatan setempat, dan kecepatan perjalanan. Kecepatan bergerak adalah kecepatan kendaraan rata-rata pada saat kendaraan bergerak yang didapatkan dengan membagi panjang jalur yang ditempuh dengan waktu kendaraan bergerak pada suatu ruas jalan. Kecepatan setempat adalah yaitu kecepatan kendaraan yang diukur dari suatu tempat yang telah ditentukan. Kecepatan perjalanan adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua tempat

## **2. METODE PENELITIAN**

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan penyebaran kuesioner secara *online*. Penelitian ini dimulai dari identifikasi masalah dan penentuan tujuan dari penelitian ini, studi literatur. Tahap selanjutnya adalah rumusan dan ruang lingkup penelitian. Ruang lingkup dalam penelitian ini terdiri dari subjek penelitian, lokasi penelitian dan data penelitian. Batasan penelitian berupa responden yang tinggal dan di daerah Jabodetabek dan sudah memiliki SIM A. Setelah tahap tersebut maka akan melanjutkan ke tahap penyusunan kuesioner. Skala Likert terdiri dari empat pernyataan sikap yaitu Sangat Tidak Setuju (STS) yang berbobot nilai 1, Tidak Setuju (TS) yang berbobot nilai 2, Setuju (S) yang berbobot nilai 3, Sangat Setuju (SS) yang berbobot nilai 4. Setelah kuesioner disebarkan akan dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas dengan program SPSS untuk mengetahui apakah kuesioner yang telah dibuat dapat dinyatakan valid dan reliabel. Setelah mendapatkan hasil dari uji validitas dan reliabilitas, maka dilakukan perbaikan kalimat pada indikator pertanyaan yang hasilnya tidak valid dan tidak reliabel. Setelah melalui tahap penyempurnaan kuesioner maka dilakukan analisis data menggunakan program AMOS dengan menggunakan metode *Structural Equation Modelling* (SEM) dan menentukan kesimpulan dan saran.

## **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada awal perencanaan dilakukan penyebaran kuesioner dengan target sebesar 150 responden. Daftar pertanyaan yang disajikan pada kuesioner yang disebarkan meliputi 3 bagian yaitu pencarian sensasi, *locus of control* dan pilihan kecepatan saat mengemudi. Daftar pertanyaan kuesioner dapat dilihat dalam tabel 1.

Tabel 1. Daftar pertanyaan kuesioner

Bagian	No	Pertanyaan
<i>Boredom Proneness</i>	bp1	Ketika bekerja saya sering merasa diri saya mengkhawatirkan hal- hal lain
	bp2	Dibutuhkan lebih banyak stimulasi (dorongan) untuk membuat saya maju daripada orang lain
	bp3	Saya sering menemukan diri saya mengalami “jalan buntu” dan tidak tahu apa yang harus dilakukan
	bp4	Saya sering terjebak pada situasi dimana saya melakukan hal-hal yang tidak bermakna
	bp5	Melihat video rumah atau foto perjalanan seseorang membuat saya sangat bosan
	bp6	Hal-hal yang saya lakukan bersifat berulang-ulang dan monoton
	bp7	Waktu sepertinya berlalu sangat lambat
	bp8	Saya jarang bersemangat jika melakukan pekerjaan saya
	bp9	Sebagian besar waktu saya hanya duduk-duduk tanpa melakukan apapun
	bp10	Saya sering menemukan diri saya tanpa ada waktu luang di tangan saya
	bp11	Dalam situasi di mana saya harus menunggu, seperti antrian, saya menjadi sangat gelisah
	bp12	Akan sangat sulit bagi saya untuk menemukan pekerjaan yang cukup menarik
	bp13	Saya merasa bahwa saya bekerja di bawah kemampuan saya hampir sepanjang waktu
	bp14	Kecuali jika saya melakukan sesuatu yang menarik, bahkan berbahaya, saya merasa setengah mati dan membosankan
	bp15	Butuh banyak perubahan dan variasi untuk membuat saya benar-benar bahagia
	bp16	Tampaknya hal yang sama dalam televisi atau film sepanjang waktu, sungguh membosankan
	bp17	Ketika saya masih muda, saya sering berada dalam situasi yang monoton dan melelahkan
	bp18	Di antara teman-teman saya, saya yang terus melakukan sesuatu paling lambat
<i>Locus of Control</i>	lc1	Saya percaya bahwa ketika saya membuat kesalahan, saya dapat memperbaiki atas kesalahan yang saya lakukan
	lc2	Saya percaya bahwa cara terbaik untuk menangani masalah adalah dengan tidak memikirkan masalah tersebut
	lc3	Saya percaya bahwa hidup saya ditentukan oleh saya sendiri

Tabel 1. Daftar pertanyaan kuesioner (Lanjutan)

Bagian	No	Pertanyaan
<i>Lotus of Control</i>	lc4	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi di hidup saya
	lc5	Ketika saya berusaha untuk melakukan sesuatu, saya pasti mengalami kegagalan
	lc6	Saya tidak percaya jika berusaha keras dalam melakukan sesuatu akan mendapatkan hasil yang baik
	lc7	Saya percaya ketika saya berusaha, saya akan mendapatkan hal yang saya inginkan
	lc8	Saya merasa tidak ada gunanya mencoba sesuatu hal karena saya percaya bahwa saya tidak lebih pintar dari orang lain
	lc9	Saya percaya dengan keberuntungan
	lc10	Saya percaya bahwa apa yang terjadi hari ini adalah sesuatu yang tidak disengaja
	lc11	Saya percaya lebih baik menjadi beruntung daripada menjadi pintar
	lc12	Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu
	lc13	Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain
Pilihan Kecepatan Saat Mengemudi	k1	Saya sering berkendara dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi
	k2	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika melewati kawasan permukiman
	k3	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan
	k4	Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika kondisi hujan

Responden akan menjawab dengan memilih 4 pilihan jawaban yaitu yaitu Sangat Tidak Setuju (STS) yang berbobot nilai 1, Tidak Setuju (TS) yang berbobot nilai 2, Setuju (S) yang berbobot nilai 3, Sangat Setuju (SS) yang berbobot nilai 4. Terdapat juga uji validitas dan uji reliabilitas terhadap pertanyaan di kuesioner ini. Berikut hasil dari uji validitas dan uji reliabilitas terhadap kuesioner ini. Hasil uji validitas dan reabilitas dapat dilihat dalam tabel 2.

Tabel 2. Hasil uji validitas dan reabilitas

No	Pertanyaan	Kriteria	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>
			0,845
1	Ketika bekerja saya sering merasa diri saya mengkhawatirkan hal- hal lain	Valid	
2	Dibutuhkan lebih banyak stimulasi (dorongan) untuk membuat saya maju daripada orang lain	Valid	
3	Saya sering menemukan diri saya mengalami “jalan buntu” dan tidak tahu apa yang harus dilakukan	Tidak Valid	
4	Saya sering terjebak pada situasi dimana saya melakukan hal-hal yang tidak bermakna	Valid	
5	Melihat video rumah atau foto perjalanan seseorang membuat saya sangat bosan	Valid	
6	Hal-hal yang saya lakukan bersifat berulang-ulang dan monoton	Valid	
7	Waktu sepertinya berlalu sangat lambat	Valid	
8	Saya jarang bersemangat jika melakukan pekerjaan saya	Valid	
9	Sebagian besar waktu saya hanya duduk-duduk tanpa melakukan apapun	Valid	
10	Saya sering menemukan diri saya tanpa ada waktu luang di tangan saya	Valid	
11	Dalam situasi di mana saya harus menunggu, seperti antrian, saya menjadi sangat gelisah	Valid	
12	Akan sangat sulit bagi saya untuk menemukan pekerjaan yang cukup menarik	Valid	
13	Saya merasa bahwa saya bekerja di bawah kemampuan saya hampir sepanjang waktu	Valid	
14	Kecuali jika saya melakukan sesuatu yang menarik, bahkan berbahaya, saya merasa setengah mati dan membosankan	Valid	
15	Butuh banyak perubahan dan variasi untuk membuat saya benar-benar bahagia	Tidak Valid	
16	Tampaknya hal yang sama dalam televisi atau film sepanjang waktu, sungguh membosankan	Valid	

Tabel 2. Hasil uji validitas dan reabilitas (Lanjutan)

No	Pertanyaan	Kriteria	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>
			0,845
17	Ketika saya masih muda, saya sering berada dalam situasi yang monoton dan melelahkan	Valid	
18	Di antara teman-teman saya, saya yang terus melakukan sesuatu paling lambat	Valid	
			0,714
19	Mudah bagi saya untuk berkonsentrasi pada aktivitas saya	Valid	
20	Sepanjang waktu saya memproyeksikan dalam pikiran saya tentang hal-hal yang harus dilakukan	Valid	
21	Saya merasa mudah untuk menghibur diri sendiri	Tidak Valid	
22	Saya mendapat banyak pujian dari apa yang saya lakukan	Valid	
23	Didalam kondisi apapun saya terbiasa mencari sesuatu agar minat saya terjaga	Valid	
24	Saya suka menunggu dengan sabar	Valid	
25	Saya sering terbangun dengan ide baru	Valid	
26	Saya ingin melakukan hal-hal yang lebih menantang dalam hidup	Valid	
27	Banyak orang akan mengatakan bahwa saya orang yang kreatif atau imajinatif	Valid	
28	Saya memiliki banyak minat, saya tidak punya waktu untuk melakukan semuanya	Tidak Valid	
			0,211
29	Saya percaya bahwa ketika saya membuat kesalahan, saya dapat memperbaiki atas kesalahan yang saya lakukan	Valid	
30	Saya percaya bahwa cara terbaik untuk menangani masalah adalah dengan tidak memikirkan masalah tersebut	Valid	
31	Saya percaya bahwa hidup saya ditentukan oleh saya sendiri	Valid	
32	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi dihidup saya	Valid	

Tabel 2. Hasil uji validitas dan reabilitas (Lanjutan)

No	Pertanyaan	Kriteria	Nilai Cronbach's Alpha
			0,195
33	Ketika saya berusaha untuk melakukan sesuatu, saya pasti mengalami kegagalan	Valid	
34	Saya tidak percaya jika berusaha keras dalam melakukan sesuatu akan mendapatkan hasil yang baik	Valid	
35	Saya percaya ketika saya berusaha, saya akan mendapatkan hal yang saya inginkan	Tidak Valid	
36	Saya merasa tidak ada gunanya mencoba sesuatu hal karena saya percaya bahwa saya tidak lebih pintar dari orang lain	Valid	
			0,318
37	Saya percaya dengan keberuntungan	Valid	
38	Saya percaya bahwa apa yang terjadi hari ini adalah sesuatu yang tidak disengaja	Valid	
39	Saya percaya lebih baik menjadi beruntung daripada menjadi pintar	Valid	
			0,393
40	Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu	Valid	
41	Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain	Valid	
			0,644
43	Saya sering berkendara dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi	Valid	
44	Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika kondisi hujan	Valid	
			0,613
45	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan	Valid	
46	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika melewati kawasan permukiman	Valid	

Setelah melakukan uji coba validitas dan reliabilitas, maka peneliti akan menampilkan data hasil dari jawaban responden mengenai. *extremely bored*, *extremely interested*, kepercayaan terhadap diri sendiri, kepercayaan terhadap hasil usaha, kepercayaan tentang adanya keberuntungan, ketergantungan akan bantuan orang lain, pilihan kecepatan saat mengemudi (langsung) dan pilihan kecepatan saat mengemudi (tak langsung). Pada tabel 3 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi *extremely bored*.

Tabel 3. Jumlah data (N), frekuensi *extremely bored*

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Ketika bekerja saya sering merasa diri saya mengkhawatirkan hal- hal lain	150	55	38	37	20	2,14
2	Dibutuhkan lebih banyak stimulasi (dorongan) untuk membuat saya maju daripada orang lain	150	16	35	68	31	2,76
3	Saya sering menemukan diri saya mengalami “jalan buntu” dan tidak tahu apa yang harus dilakukan	150	20	83	41	6	2,22
4	Saya sering terjebak pada situasi dimana saya melakukan hal-hal yang tidak bermakna	150	50	46	32	22	2,17
5	Melihat video rumah atau foto perjalanan seseorang membuat saya sangat bosan	150	66	50	26	8	1,84
6	Hal-hal yang saya lakukan bersifat berulang-ulang dan monoton	150	10	81	47	12	2,40
7	Waktu sepertinya berlalu sangat lambat	150	82	44	23	1	1,62
8	Saya jarang bersemangat jika melakukan pekerjaan saya	150	29	86	28	7	2,08
9	Sebagian besar waktu saya hanya duduk-duduk tanpa melakukan apapun	150	35	83	27	5	2,01
10	Saya sering menemukan diri saya tanpa ada waktu luang di tangan saya	150	12	90	25	23	2,39
11	Dalam situasi di mana saya harus menunggu, seperti antrian, saya menjadi sangat gelisah	150	19	82	32	17	2,31
12	Akan sangat sulit bagi saya untuk menemukan pekerjaan yang cukup menarik	150	18	82	40	10	2,28
13	Saya merasa bahwa saya bekerja di bawah kemampuan saya hampir sepanjang waktu	150	18	33	73	26	2,71



Tabel 3. Jumlah data (N), frekuensi *extremely bored* (Lanjutan)

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
14	Kecuali jika saya melakukan sesuatu yang menarik, bahkan berbahaya, saya merasa setengah mati dan membosankan	150	73	43	31	3	1,76
15	Butuh banyak perubahan dan variasi untuk membuat saya benar-benar bahagia	150	9	79	43	19	2,48
16	Tampaknya hal yang sama dalam televisi atau film sepanjang waktu, sungguh membosankan	150	25	82	26	17	2,23
17	Ketika saya masih muda, saya sering berada dalam situasi yang monoton dan melelahkan	150	16	79	45	10	2,32
18	Di antara teman-teman saya, saya yang terus melakukan sesuatu paling lambat	150	66	46	23	15	1,91

Pada tabel 4 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi *extremely interested*

Tabel 4. Jumlah data (N), frekuensi *extremely interested*

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Mudah bagi saya untuk berkonsentrasi pada aktivitas saya	150	64	58	17	11	1,84
2	Sepanjang waktu saya memproyeksikan dalam pikiran saya tentang hal-hal yang harus dilakukan	150	24	78	23	2	1,87
3	Saya merasa mudah untuk menghibur diri sendiri	150	24	61	52	13	2,36
4	Saya mendapat banyak pujian dari apa yang saya lakukan	150	11	30	81	28	2,16
5	Didalam kondisi apapun saya terbiasa mencari sesuatu agar minat saya terjaga	150	41	87	12	10	1,94

Tabel 4. Jumlah data (N), frekuensi *extremely interested* (Lanjutan)

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
6	Saya suka menunggu dengan sabar	150	34	66	40	10	2,18
7	Saya sering terbangun dengan ide baru	150	31	83	25	11	2,89
8	Saya ingin melakukan hal-hal yang lebih menantang dalam hidup	150	46	64	36	4	1,99
9	Banyak orang akan mengatakan bahwa saya orang yang kreatif atau imajinatif	150	64	49	34	3	1,84
10	Saya memiliki banyak minat, saya tidak punya waktu untuk melakukan semuanya	150	36	84	14	16	2,06

Pada tabel 5 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi kepercayaan terhadap diri sendiri.

Tabel 5. Jumlah data (N), frekuensi kepercayaan terhadap diri sendiri

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Saya percaya bahwa ketika saya membuat kesalahan, saya dapat memperbaiki atas kesalahan yang saya lakukan	150	10	6	97	37	3,07
2	Saya percaya bahwa cara terbaik untuk menangani masalah adalah dengan tidak memikirkan masalah tersebut	150	23	70	45	12	2,03
3	Saya percaya bahwa hidup saya ditentukan oleh saya sendiri	150	17	65	31	37	2,58
4	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi dihidup saya	150	18	66	32	34	2,54

Pada tabel 6 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi kepercayaan terhadap hasil usaha.

Tabel 6. Jumlah data (N), frekuensi kepercayaan terhadap hasil usaha

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Ketika saya berusaha untuk melakukan sesuatu, saya pasti mengalami kegagalan	150	16	66	19	49	2,67
2	Saya tidak percaya jika berusaha keras dalam melakukan sesuatu akan mendapatkan hasil yang baik	150	12	16	79	43	3,02
3	Saya percaya ketika saya berusaha, saya akan mendapatkan hal yang saya inginkan	150	1	17	73	59	3,26
4	Saya merasa tidak ada gunanya mencoba sesuatu hal karena saya percaya bahwa saya tidak lebih pintar dari orang lain	150	36	88	22	4	1,96

Pada tabel 7 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi kepercayaan tentang adanya keberuntungan.

Tabel 7. Jumlah data (N), frekuensi kepercayaan tentang adanya keberuntungan

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Saya percaya dengan keberuntungan	150	5	17	51	77	3,33
2	Saya percaya bahwa apa yang terjadi hari ini adalah sesuatu yang tidak disengaja	150	8	46	82	14	2,68
3	Saya percaya lebih baik menjadi beruntung daripada menjadi pintar	150	9	37	38	66	3,07

Pada tabel 8 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi ketergantungan akan bantuan orang lain.

Tabel 8. Jumlah data (N), frekuensi ketergantungan akan bantuan orang lain

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu	150	12	22	90	26	2,86
2	Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain	150	21	69	38	22	2,40

Pada tabel 9 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi *speeding* langsung.

Tabel 9. Jumlah data (N), frekuensi *speeding* langsung

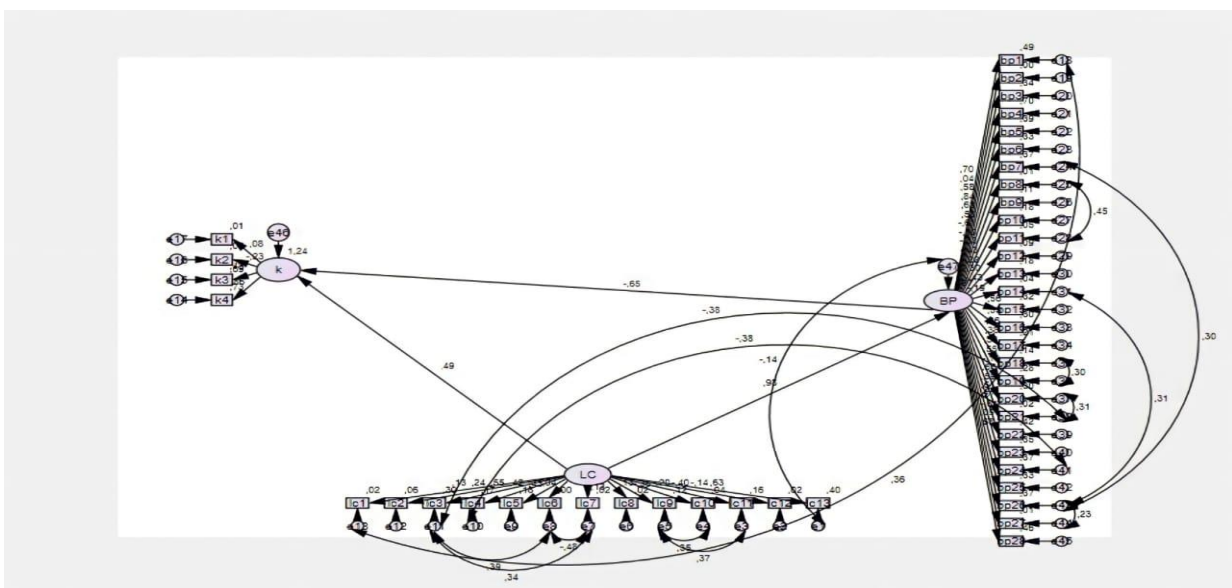
NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi	150	4	22	34	90	3,4
2	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika melewati kawasan permukiman	150	68	34	30	18	2,00

Pada tabel 10 akan disertakan tabel *mean* dengan dimensi *speeding* tak langsung.

Tabel 10. Jumlah data (N), frekuensi *speeding* tak langsung

NO.	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan	150	64	38	31	17	2,06
2	Saya mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika hujan	150	32	51	19	48	2,55

Dari hasil data *survey* diatas dapat dilihat responden memiliki keinginan untuk mengemudi dengan kecepatan tinggi saat kondisi jalan sedang sepi. Setelah mengetahui hasil data *survey*, maka akan dilakukan analisis dengan menggunakan data yang telah terkumpul penuh menggunakan metode *Structural Equation Modelling* (SEM) dengan program AMOS. Berikut akan ditampilkan model SEM yang digunakan dan hasil koefisien jalur yang berguna untuk mengetahui seberapa besar hubungan antara *boredom proneness* dan *locus of control* terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi. Gambar modifikasi dengan data keseluruhan dapat dilihat pada gambar 1 dibawah ini.



Gambar 1. Diagram modifikasi ke-1 dengan data keseluruhan

Berdasarkan model modifikasi ke-1 pada gambar 1, setelah angka koefisien jalur dikuadratkan maka didapatkan kekuatan hubungan variabel *locus of control* terhadap *boredom proneness* sebesar 82,81%. Untuk variabel *boredom proneness* mempengaruhi pilihan kecepatan pada saat mengemudi sebesar -42,51% (responden yang memiliki kecenderungan *boredom proneness* tinggi akan berkecepatan rendah sedangkan responden yang memiliki kecenderungan *boredom proneness* rendah akan berkecepatan tinggi) dan untuk variabel *locus of control* berpengaruh sebesar 18,49% terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi.

#### **4. KESIMPULAN DAN SARAN**

##### **Kesimpulan**

Kesimpulan yang didapat adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan data keseluruhan yang didapatkan dari metode SEM, *locus of control* mempengaruhi *boredom proneness* sebesar 82,81%.
2. Berdasarkan data keseluruhan yang didapatkan dari metode SEM, *boredom proneness* mempengaruhi pilihan kecepatan saat mengemudi sebesar -42,51%. Tanda minus (-) dalam persen tersebut menunjukkan bahwa hasil dari Metode SEM adalah hasil responden yang mempunyai tingkat *boredom proneness* yang rendah cenderung berkecepatan tinggi.
3. Berdasarkan data keseluruhan yang didapatkan dari metode SEM, *locus of control* mempengaruhi pilihan kecepatan saat mengemudi sebesar 18,49%.
4. Berdasarkan data yang didapatkan dari kuesioner, responden memiliki kecenderungan untuk berkecepatan tinggi di jalan yang cenderung sedang sepi (rata-rata=3,4).

##### **Saran**

Saran yang diberikan adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan penelitian, dapat dilakukan intervensi kecepatan dalam bentuk sarana dan prasarana khususnya untuk jalan yang cenderung sepi, misalnya memasang *speed bumper* atau rambu batas kecepatan agar pengemudi tidak mengemudi dengan kecepatan tinggi.
2. Untuk pengemudi pria dan dewasa muda perlu adanya sosialisasi untuk mengurangi kecepatan khususnya untuk jalan yang cenderung sepi.
3. Melakukan penyebaran kuesioner secara langsung juga dikarenakan terdapat beberapa responden yang kurang memahami pertanyaan yang ada pada kuesioner *online*.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Bustan, M. N. “*Epidemiologi Penyakit Tidak Menular*. (Jakarta).” (2007).
- Julianto, E.N. “Hubungan antara Kecepatan, Volume dan Kepadatan Lalu Lintas Ruas Jalan Siliwangi (Semarang).” *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, Vol.12, No.2 Juli 2010, hal: 151-160. (2010).
- Kreitner and Kinicki. “*Perilaku Organisasi*. Edisi 5. (Jakarta).” (2004).
- Nurliana, S., & Supani, A. “Rancang Bangun Alat Pemberi Isyarat Kecepatan Maksimum Melalui SMS Gateway Berbasis Mikrokontroler Pada Helm”. *TEKNIKA*, 12(2), 21-28. (2018).
- Rotter, J.B. “*Generalized Expectancies for Internal Versus External Control of Reinforcement*.” *Psychological Monographs*, 80 (1, Whole No. 609). (1966).
- Vodanovich, S. J. “*The Essence of Boredom*”. *The Psychological record*. 43: 3—12. (2016).

