

Analisis Perilaku Masyarakat Terhadap Berkendara Lambat Di Lajur Cepat Atau Mendahului Pada Jalan Bebas Hambatan

Evan Grysvian¹, Leksmono Suryo Putranto²

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
evan.325190074@stu.untar.ac.id

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

Masuk: 20-01-2023, revisi: 21-02-2023, diterima untuk diterbitkan: 09-03-2023

ABSTRACT

People's driving behavior in Indonesia is very diverse. Some drive in an orderly manner, some drive in a dangerous way. One example that is still often encountered is the use of fast lanes which should be intended for vehicles that want to get ahead of and for vehicles with high speeds. It is still found that driving behavior uses fast lanes by driving the vehicle slowly or not to get ahead of other vehicles. Even though this is very annoying and will affect the driving behavior of other people who both also use fast lanes according to their functions. What is behind the driving behavior and what factors describe the behavior. This study aims to analyze the perceptions and reactions of perpetrators and victims of these driving behaviors. This study used a quantitative descriptive approach and data acquisition was carried out by distributing questionnaires to motorists who drive private cars and drive on the Jakarta-Tangerang Toll Road. The results of the analysis showed similarities that both the perpetrator and the victim felt uncomfortable with slow driving behavior and tended to avoid slow vehicles. However, the perpetrator still abuses the fast lane, namely driving his vehicle slowly on the grounds that the road conditions are congested, want to keep a distance, and do not focus. In addition, there are 7 factors that describe slow driving behavior that have similar opinions on the position of respondents as perpetrators and victims.

Keywords: Driving Behaviour, Toll Road, Fast Lane, Driving Slowly, Perception.

ABSTRAK

Perilaku berkendara masyarakat di Indonesia sangatlah beraneka ragam. Ada yang berkendara dengan tertib berlalu lintas, ada juga berkendara dengan cara yang berbahaya. Salah satu contoh yang masih sering ditemui yaitu penggunaan lajur cepat yang semestinya diperuntukan bagi kendaraan yang ingin mendahului dan untuk kendaraan dengan kecepatan tinggi. Masih ditemukan perilaku berkendara yang menggunakan lajur cepat dengan mengemudi kendaraannya lambat atau bukan untuk mendahului kendaraan lain. Padahal ini sangat mengganggu dan akan memengaruhi perilaku berkendara masyarakat lainnya yang sama-sama juga menggunakan lajur cepat sesuai dengan fungsinya. Apa yang melatarbelakangi perilaku berkendara tersebut dan faktor apa saja yang menggambarkan perilaku tersebut. Penelitian ini, bertujuan untuk menganalisis persepsi dan reaksi pelaku maupun korban dari perilaku berkendara tersebut. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dan perolehan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner kepada pengendara yang mengemudi mobil pribadi dan berkendara di Jalan Tol Jakarta-Tangerang. Hasil analisis menunjukkan kesamaan bahwa baik dari sisi pelaku maupun korban merasa tidak nyaman terhadap perilaku berkendara lambat dan cenderung menghindari kendaraan yang lambat. Namun, pelaku tetap menyalahgunakan lajur cepat yaitu mengemudi kendaraannya secara lambat dengan alasan kondisi jalan sedang macet, ingin berjaga jarak, dan tidak fokus. Selain itu, terdapat 7 faktor yang menggambarkan perilaku berkendara lambat yang memiliki kesamaan pendapat terhadap posisi responden sebagai pelaku maupun korban.

Kata kunci: Perilaku Berkendara Masyarakat, Jalan Tol, Lajur Cepat, Mengemudi Lambat, Persepsi

1. PENDAHULUAN

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol. (Kementerian Pekerjaan Umum, 2021). Pada dasarnya jalan tol ini dibuat untuk menghindari hambatan yang terjadi pada perjalanan kendaraan. Jalan tol memiliki beberapa lajur yang tersedia yang berguna untuk membantu mengurangi kepadatan lalu lintas yang terjadi pada jalan-jalan umum lainnya. Salah satunya adalah lajur cepat atau mendahului, dimana lajur ini dikhususkan untuk mendahului kendaraan yang lebih lambat di depannya.

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 108 Ayat 4 dijelaskan bahwa “Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau maksud akan melewati kendaraa didepannya”. Pada dasarnya, semua pengendara harus mengemudi di lajur sebelah kiri jalan. Lajur kanan hanya berfungsi untuk menyalip kendaraan yang lambat pada posisi lajur kiri. Pada kenyataannya sering kali terjadi penyalahgunaan lajur kanan yang tidak sesuai dengan fungsinya dengan benar. Perilaku tersebut sering terdengar di pandangan masyarakat, sehingga memiliki suatu nama tersendiri untuk para pelakunya yang disebut “*Lane Hogger*”. Saat ini banyak pengemudi masih melanggar pasal tersebut dengan menggunakan lajur cepat atau mendahului dengan kecepatan yang lambat. Hal ini tentu menghambat lalu lintas dan meningkatkan risiko kecelakaan yang terjadi. Pelanggar tersebut dapat dikenakan pasal 287 ayat (3), dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu bulan) atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Hal ini tentu menghambat lalu lintas dan meningkatkan risiko kecelakaan yang terjadi.

Perilaku berkendara setiap negara merupakan cerminan dari negara itu sendiri (Sjarief, 2020). Masyarakat di negara maju cenderung lebih tertib dan disiplin dalam berlalu lintas. (Sjarief, 2020). Ketertiban dan kedisiplinan dari para pengemudi sangat menjadi hal yang penting agar para pengendara tidak melakukan pelanggaran. Pelanggaran-pelanggaran tersebut terjadi berkaitan dengan perilaku berkendara masyarakat masing-masing yang berbeda beda, sesuai dengan ketertiban dan kedisiplinan masyarakat. Perbedaan perilaku ini disebabkan dari adanya perbedaan persepsi pengendara dalam menggunakan lajur yang tersedia pada jalan tol. Ukuran cepat atau lambat menjadi hal yang relatif dan dirasa menjadi penghambat dalam arus lalu lintas. Untuk itu perlu diteliti mengenai perilaku masyarakat mengenai pengendara lambat di lajur cepat untuk menemukan faktor yang memengaruhi pengendara melakukan hal tersebut.

Jalan Tol

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah dan air, di bawah permukaan tanah dan/atau air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol. (Kementerian Pekerjaan Umum, 2007).

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol (Kementerian Pekerjaan Umum, 2007). Pada dasarnya, jalan tol dibangun sebagai jalan penghubung, yaitu jalan yang menghubungkan antar kota atau antar provinsi. Jalan tol juga dibangun sebagai membantu kelancaran dalam lalu lintas, Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan (UU No 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2009).

Jalan tol mempunyai tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan untuk mewujudkan pembangunan yang merata dan hasil pembangunan merata tersebut akan menimbulkan keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membangun dan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi untuk menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 15, 2005).

Perilaku Manusia

Perilaku manusia adalah sekumpulan perilaku yang dimiliki oleh manusia dan dipengaruhi oleh adat, sikap, emosi, nilai, etika, kekuasaan, persuasi, dan/atau genetika. Pengertian perilaku pada umumnya adalah segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh makhluk hidup (Notoatmodjo, 2011).

Pengertian perilaku adalah keadaan jiwa untuk berpendapat, berpikir, bersikap dan lain-lain yang menjadi sebuah refleksi yang terdiri dari beberapa aspek, baik aspek fisik maupun aspek non-fisik. Perilaku juga diartikan sebagai suatu reaksi psikis seseorang terhadap lingkungannya. Reaksi yang dimaksud digolongkan menjadi dua, yaitu dalam reaksi dalam bentuk pasif (tanpa tindakan nyata atau konkrit) dan reaksi dalam bentuk aktif (dengan tindakan konkrit) (Gundara, 2019).

Pengertian lain tentang perilaku atau yang disebut juga tingkah laku adalah kegiatan yang diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dan pengaruh-pengaruh dalam. Tingkah laku atau perilaku mempunyai pengertian yang sangat luas sekali. Tidak hanya mencakup mengenai perilaku moralitas saja seperti berbicara, berjalan, berlari-lari atau berolahraga, bergerak dan lain-lain, tetapi juga membahas macam-macam fungsi indra, pikiran, emosi, dan tubuh seperti contohnya adalah tingkah laku untuk melihat, mendengar, mengingat, berpikir, fantasi, pengenalan kembali, penampilan emosi-emosi dalam bentuk tangis atau senyum dan lain-lain (Kartono, 1996).

Berdasarkan beberapa uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengertian perilaku pengendara adalah keadaan jiwa seseorang dalam berlaku, berfikir, bersikap, dan lain-lain yang merupakan refleksi dari bermacam aspek seorang pengendara di jalan raya (Gundara, 2019). Perilaku mengemudi sangat mempengaruhi keselamatan lalu lintas secara signifikan (Putranto & Intan, 2009).

Lajur Cepat

Lajur adalah deret beberapa benda (orang dsb) yg merupakan baris atau banjar (KBBI, 2016). Lajur lalu lintas adalah bagian dari jalur lalu lintas yang memanjang, dibatasi oleh marka lajur jalan, memiliki lebar yang cukup untuk dilewati suatu kendaraan bermotor sesuai kendaraan rencana. Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) (Bina Marga, 1997) terbagi atas 3 tipe jalan bebas hambatan berdasarkan lajurnya yaitu:

1. Jalan bebas hambatan dua-lajur, dua-arah tak terbagi (MW 2/2 UD)
2. Jalan bebas hambatan empat-lajur dua-arah terbagi (MW 4/2 D)
3. Jalan bebas hambatan enam atau delapan-lajur terbagi (MW 6/2D atau MW 8/2D)

Pada dasarnya, lajur jalan yang dibuat pada jalan bebas hambatan sekarang memiliki kriteria pasti setidaknya empat lajur dua arah terbagi berdasarkan tipe jalannya atau bisa dikatakan lebih satu lajur dalam satu arah. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 108 dijelaskan bahwa pada dasarnya pengguna jalan harus menggunakan lajur jalan sebelah kiri atau biasa yang disebut lajur lambat. Lajur kanan atau yang disebut juga lajur cepat/mendahului hanya dikhususkan untuk kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi atau mendahului kendaraan lain yang berada di sebelah kiri.

Menyiap atau Mendahului

Menurut (Putranto, 2016), gerakan menyiap/mendahului meliputi beberapa tahapan percepatan. Pertama, percepatan untuk mendekati kendaraan yang disiap. Kedua, percepatan untuk mensejajarkan diri dengan kendaraan yang disiap. Ketiga, percepatan untuk kembali ke lajur asal dan menempatkan kendaraan di depan kendaraan yang disiap. Jarak pandang menyiap adalah jarak pandang minimum yang dibutuhkan pada jalan dua-lajur dua-arah yang memungkinkan pengemudi untuk menyelesaikan gerakan menyiap tanpa menabrak kendaraan dari arah lawan dan kendaraan yang disiap. Jarak pandang menyiap juga memungkinkan pengemudi untuk membatalkan gerakan menyiap, yaitu kembali ke lajur aslinya di belakang kendaraan yang akan disiap dengan aman. (Garber & Hoel, 1988) dalam (Putranto, 2016), terdapat sejumlah asumsi dalam penentuan jarak pandang menyiap, yaitu:

1. Kendaraan yang disiap berkecepatan tetap.
2. Kendaraan yang akan menyiap berkecepatan sama dengan kendaraan yang akan disiap sebelum pengemudi memutuskan untuk menyiap. Bila gerakan menyiap batal dilaksanakan, kecepatan kendaraan yang menyiap tetap seperti semula.
3. Pada saat tiba di daerah penyiapan, sejumlah waktu dibutuhkan selama pengemudi pengambil keputusan untuk meneruskan gerakan menyiap atau tidak.
4. Bila pengemudi memutuskan untuk menyiap, maka kendaraan dipercepat selama gerakan menyiap sebesar rata-rata 15 km/jam lebih tinggi dibandingkan kecepatan kendaraan yang disiap.
5. Terdapat panjang bebas (*clearance*) yang cukup di antara kendaraan yang menyiap dan kendaraan dari arah lawan ketika kendaraan yang menyiap tiba di lajur asal di depan kendaraan yang disiap.

Perpindahan atau Perubahan Lajur

Manuver perubahan lajur adalah suatu gerakan yang cukup kompleks untuk dilakukan oleh pengendara yang sering menimbulkan gangguan dalam lalu lintas kendaraan yang akan memperburuk keselamatan berlalu lintas (Ali et al., 2021). Gerakan berpindah-pindah lajur atau yang disebut juga menyiap berpindah lajur (*weaving*) kendaraan lain pada lajur yang berbeda disebelahnya, dimana titik kejadiannya bersifat fleksibel tanpa berhenti, tetapi ada saatnya kendaraan melakukan gerakan percepatan atau perlambatan (Kusnandar, 2005).

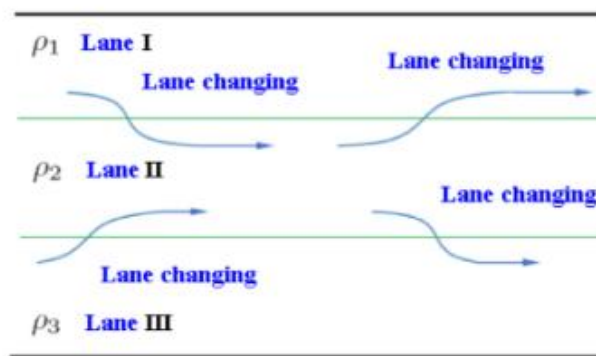
Model dari perubahan lajur tergabung atas 2 langkah yaitu proses pemilihan lajur (keputusan untuk mempertimbangkan perubahan lajur, dan pilihan lajur), dan proses melakukan perubahan lajur (Toledo, 2007). Di sebagian besar

model, perubahan lajur diklasifikasikan sebagai *mandatory lane-changing* (MLC) atau *discretionary lane-changing* (DLC) (Toledo, 2007).

Pada MLC, pengemudi biasanya berkeinginan untuk masuk ke jalan raya yang benar secepat mungkin. Agar pengemudi mencapai tujuannya, pengemudi harus menjaga jarak untuk mempersiapkan kecepatan konstan dan simultan dengan lalu lintas di depannya sehingga dapat berhasil melakukan manuver dalam ((Ali et al., 2018) dalam (Ali et al., 2021)). Pada DLC, pengemudi biasanya berkeinginan untuk menilai keadaan lalu lintas sekitar, dengan cara pengemudi mencari lajur terbaik untuk dikendarainya, sehingga DLC ini sudah menjadi suatu tugas yang rumit bagi pengemudi ((Ali, 2020) dalam (Ali et al., 2021)).

Tinjauan literatur mendalam tentang perilaku perubahan jalur mengungkapkan sejumlah pengamatan penting. Pertama, jika pengemudi sering menggunakan perubahan jalur, itu akan berdampak besar pada lalu lintas di sekitarnya yang ramai ((Moridpour et al., 2010) dalam (Ali et al., 2021)).

Kedua, eksekusi perubahan jalur sering dianggap sebagai peristiwa sesaat selama keputusan perubahan jalur model (Ali et al., 2021). Namun, pengamatan lapangan menunjukkan bahwa pengemudi sebenarnya membutuhkan waktu untuk menyelesaikan manuver perubahan jalur (misalnya 1-16,5 detik) (Toledo & Zohar, 2007). Perbedaan antara bidang ini lebih banyak diperlukan untuk mengamati dan memodelkan keputusan perubahan jalur. Ketiga, berbagai faktor perubahan jalur misalnya titik pemicu perubahan jalur, seringkali tidak tersedia di jalanan (Ali et al., 2021).



Gambar 1. Model Arus Lalu Lintas 3 Lajur (Hu et al., 2022)

Pada Gambar 1, dapat dijelaskan bahwa rekayasa dari pengendara ketika berpindah lajur pada model lalu lintas 3 lajur yaitu bahwa pengendara di lajur I dan lajur III, akan berpindah ke lajur II; pengendara di lajur II akan berpindah ke lajur I dan lajur III.

2. METODE PENELITIAN

Metode pengumpulan data untuk penelitian ini dilakukan dengan menggunakan yaitu dengan menyebarkan kuesioner berupa *Google Form* sebanyak kurang lebih 150 responden pengendara mobil khususnya pengendara yang melewati Jalan Tol Jakarta-Tangerang. Lokasi dalam penelitian ini adalah Jalan Tol Jakarta-Tangerang dengan panjang 26 kilometer yang berawal dari pintu tol Tomang (KM +0.00) yang berada di Jakarta Barat hingga Gerbang Tol Cikupa (KM +26.00) yang berada di Bitung. Jalan tol ini memiliki kriteria jalan dimana sebagian besar 3 lajur 2 arah yang berawal dari Simpang Susun Tol Tomang hingga Simpang Susun Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta dan jalur yang memiliki 4 lajur 2 arah berawal dari Simpang Susun Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta hingga Simpang Susun Bitung dan Gerbang Tol Cikupa. Hal itu dikarenakan adanya pembongkaran Gerbang Tol Karang Tengah yang dilakukan pada tahun 2017. Jalan Tol Jakarta-Tangerang merupakan salah satu jalan tol tersibuk yang berada di Indonesia yang menghubungkan antara Provinsi DKI Jakarta dengan Provinsi Banten. Batas kecepatan yang ditetapkan pada Jalan Tol Jakarta-Tangerang memiliki batas minimum yaitu 60 km/jam dan batas maksimum 80 km/jam. Survei pendahuluan dilakukan dengan mengamati langsung melalui cctv Jalan Tol Jakarta-Tangerang untuk melihat langsung kriteria ruas, arus, dan volume dari jalan tol tersebut dan untuk mengamati kondisi di lapangan dengan melihat pengendara yang mengemudi lambat di lajur cepat.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif karena penelitian ini lebih menekankan kepada penggunaan analisis statistik dengan menggunakan penjelasan terhadap data dan analisis *T-Test*. Analisis data pada penelitian ini

dilakukan dengan analisis hasil dari data berupa distribusi frekuensi dan akan diperoleh dalam bentuk histogram. Analisis data juga dibantu dengan membaca hasil data yang telah diolah di dalam aplikasi *IBM SPSS Statistics 26*, dimana beberapa pertanyaan yang digunakan dengan menggunakan skala semantik diferensial dapat diolah dengan menggunakan aplikasi tersebut dengan menguji normalitas, validitas, dan reliabilitas, serta *one sample t-test* dan *independent sample t-test*, dan beberapa pertanyaan yang dilakukan dengan cara pertanyaan terbuka seperti pendapat dan *multiple answer choice* akan di analisis secara terpisah menggunakan aplikasi *Microsoft Excel* untuk mendapat data berupa distribusi frekuensi dan diagram *pie chart* serta histogram. Analisis data yang dilakukan untuk mengidentifikasi kendaraan yang lambat. Lambat yang dimaksud adalah pengemudi yang biasanya mengemudi kendaraannya dibawah dari 60 km/jam. Selain itu, dapat mengidentifikasi pelaku dari jawaban pertanyaan pendapat responden sebagai pelaku yang mengaku pernah melakukan karena suatu alasan. Pertanyaan yang ditanyakan pada kuesioner akan dilampirkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Pertanyaan Dalam Kuesioner

Indikator	Pertanyaan
Data Diri	Nama
	Jenis Kelamin
	Usia
	Pekerjaan
	Domisili
	Pengeluaran Per Bulan
Informasi Pengendara	Berapa CC Kendaraan yang Anda Kendarai?
	Apakah Anda mengetahui pada dasarnya Jalan Tol mempunyai batas kecepatan yang telah ditentukan?
	Berapa kecepatan Anda kira kira jika berada di lajur cepat atau mendahului dengan keadaan lancar? (km/h)
	Seberapa sering Anda berkendara di dalam tol Jakarta - Tangerang?
	Pada kondisi apa biasanya Anda melewati jalan tol Jakarta - Tangerang?
Pengendara Sebagai Pelaku	Seberapa sering Anda menggunakan lajur cepat atau mendahului dalam keadaan Anda berkendara lambat?
	Mengapa Anda menggunakan lajur cepat atau mendahului?
	Apa yang Anda lakukan ketika berada di lajur cepat dengan keadaan didepan Anda tidak ada kendaraan?
	Perasaan apa yang Anda keluarkan saat Anda berkendara lambat di lajur cepat?
	Jika Anda melakukan berkendara yang lambat di lajur cepat, menurut Anda mengapa Anda melakukan hal tersebut?
Pengendara Sebagai Korban	Seberapa sering Anda menemukan pengendara lain yang berkendara lambat di lajur cepat?
	Apa yang Anda lakukan jika menemukan pengendara lain yang berkendara lambat di lajur cepat?
	Perasaan apa yang Anda keluarkan saat menemukan pengendara lain yang berkendara lambat di lajur cepat?
	Jika Anda menemukan pengendara lain yang berkendara lambat di lajur cepat, menurut Anda mengapa Mereka melakukan hal tersebut?

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

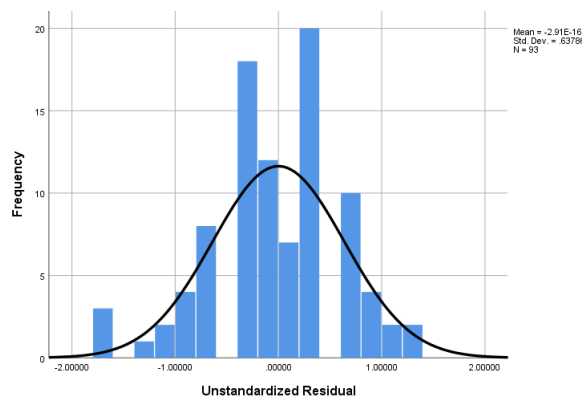
Uji Normalitas

Pada uji normalitas yang dilakukan pada data penuh dan data sampel, didapat data hasil berikut pada Tabel 2.

Tabel 2. Uji Normalitas

Data	<i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i>	
Data Sampel	N	20
	Asymp. Sig. (2-tailed)	.193
Data Penuh	N	93
	Asymp. Sig. (2-tailed)	.000c

Dilihat dari Tabel 2 ini, dapat disimpulkan bahwa data sampel yang diuji termasuk data yang normal, dimana dalam pembacaan *Asymp. Sig. (2-tailed)* pada tabel tersebut menunjukkan angka 0.193. Persyaratan data disebut normal adalah pembacaan *Asymp. Sig. (2-tailed)* ini harus lebih besar dari 0.05. Tetapi pada data penuh, dapat disimpulkan bahwa data penuh yang diuji adalah data yang tidak normal berdasarkan perhitungan *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*, dimana dalam pembacaan *Asymp. Sig. (2-tailed)* pada tabel tersebut menunjukkan angka 0.000. Hal ini dikarenakan dalam perhitungan *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* memiliki kelemahan dalam perhitungannya bahwa pengujian ini lemah terhadap jumlah sampel yang besar. Dapat dibacakan Gambar 2 sebagai pembuktian lain untuk mengecek data normalitas dapat dilihat dari histogram dan kurva pengujian regresi yang dilakukan pada sampel yang digunakan untuk menguji normalitas data dan dapat disimpulkan berdasarkan Gambar 2 ini bahwa data ini merupakan data berdistribusi normal.



Gambar 2. Histogram dan Kurva Pengujian Regresi untuk Menguji Normalitas Data Penuh

Uji Validitas dan Reliabilitas

Pada uji validitas dan reliabilitas sampel yang dilakukan pada 20 responden dan 93 responden, didapat data hasil berikut pada Tabel 3.

Tabel 3. Uji Validitas dan Reliabilitas

Data	No.	Variabel	Valid/Tidak Valid	Nilai <i>cronbach's alpha</i>
Data Sampel	A.	Informasi Pengendara		0.552
	1.	Seberapa sering Anda berkendara di dalam tol Jakarta - Tangerang?	Valid	
	2.	Pada kondisi apa biasanya Anda melewati jalan tol Jakarta - Tangerang?	Valid	

Tabel 3 (Lanjutan). Uji Validitas dan Reliabilitas

Data	No.	Variabel	Valid/Tidak Valid	Nilai <i>cronbach's alpha</i>
	A.	Informasi Pengendara		-2.026
Data Penuh	1.	Seberapa sering Anda berkendara di dalam tol Jakarta - Tangerang?	Valid	
	2.	Pada kondisi apa biasanya Anda melewati jalan tol Jakarta - Tangerang?	Valid	

Berdasarkan hasil dari Tabel 3, dapat disimpulkan bahwa pengujian validitas pada data sampel dan data penuh untuk indikator informasi pengendara memiliki 2 pertanyaan yang valid, dimana pada hasil signifikan pada *output* pembacaan *Sig. (1-tailed)* berada di angka < 0.05 , maka terdapat korelasi antar variabel yang dihubungkan.

Perlu diperhatikan kembali dalam pengujian reliabilitas ini didapat nilai *cronbach's alpha* pada indikator informasi pengendara berada di angka kurang dari 0.600 (syarat data dikatakan reliabel jika nilai *cronbach's alpha* > 0.600), sehingga dapat disimpulkan bahwa pertanyaan yang ditanyakan tidak reliabel atau tidak konsisten. Hal ini terjadi dikarenakan dalam pembuatan pertanyaan tidak konsisten dalam memberikan pilihan jawaban yang dibagikan kepada responden pada pertanyaan kedua. Pilihan jawaban yang diberikan kepada responden dalam bentuk skala semantik diferensial dengan jawaban kelancaran ketika pengendara melewati Jalan Tol Jakarta-Tangerang. Pertanyaan tersebut memberikan pengaruh yang cukup penting untuk melihat kondisi lalu lintas pengendara ketika melewati Jalan Tol Jakarta-Tangerang, sehingga pertanyaan tersebut tidak dapat dihilangkan (jika dihilangkan maka hanya memiliki satu pertanyaan dengan skala semantik diferensial, serta pada output di kolom *cronbach's alpha if item deleted* juga tidak ada angka).

Data Umum Responden

Data-data responden yang digunakan berjumlah 93 dapat diolah berdasarkan data-data umum yang responden isi, yaitu berupa jenis kelamin, usia, domisili atau tempat tinggal, pekerjaan, dan pengeluaran tiap bulan (Rupiah), ukuran kendaraan, dan kecepatan mengemudi yang akan dijabarkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Profil Responden

Indikator	Keterangan	Jumlah	Persentase
Jenis Kelamin	Pria	64	68.8172043
	Wanita	29	31.1827957
Usia	Usia < 40	43	46.2365591
	Usia ≥ 40	50	53.7634409
Domisili	Jakarta Barat	34	36.5591398
	Non Jakarta Barat	59	63.4408602
Pekerjaan	Karyawan Swasta	33	35.483871
	Non Karyawan Swasta	60	64.516129
Pengeluaran Per Bulan (Rupiah)	< 11 juta	70	75.2688172
	≥ 11 juta	23	24.7311828
Ukuran Kendaraan	≤ 1500	71	76.344086
	> 1500	22	23.655914
Kecepatan Mengemudi	< 80 km/jam	30	32.25806452
	≥ 80 km/jam	63	67.74193548

Data Hasil Survei

Pada data hasil survei, dilakukan pengolahan jawaban dari responden yang akan dijelaskan pada tabel berikut.

Tabel 5. Jawaban Responden Mengenai Ukuran Kapasitas Kendaraan

CC Kendaraan	Jumlah	Persentase
1000	3	3.22580645
1200	14	15.0537634
1300	8	8.60215054
1500	46	49.4623656
2000	11	11.827957
2400	5	5.37634409
2500	4	4.30107527
2800	2	2.15053763
Total	93	100

Tabel 6. Jawaban Responden Mengenai Responden Paham Aturan Batas Kecepatan di Jalan Tol

Jawaban	Jumlah	Persentase
Iya	93	100
Tidak	0	0
Total	93	100

Tabel 7. Jawaban Responden Mengenai Kecepatan Mengemudi

Jawaban	Jumlah	Persentase
< 60 km/jam	3	3.225806452
60 - 70 km/jam	17	18.27956989
70 - 80 km/jam	10	10.75268817
80 - 90 km/jam	27	29.03225806
90 - 100 km / jam	8	8.602150538
≥ 100 km/jam	28	30.10752688
Total	93	100

Tabel 8. Jawaban Responden Mengenai Seberapa Sering Melewati Jalan Tol Jakarta-Tangerang

Jawaban	Jumlah	Persentase
Sangat Jarang (Beberapa kali dalam beberapa bulan)	18	19.35483871
Jarang (Beberapa kali dalam satu bulan)	33	35.48387097
Sering (Beberapa kali dalam satu minggu)	29	31.1827957
Sangat Sering (Setiap hari)	13	13.97849462
Total	93	100

Tabel 9. Jawaban Responden Mengenai Kondisi Jalan Ketika Melewati Jalan Tol Jakarta-Tangerang

Jawaban	Jumlah	Persentase
Macet Total (Tidak bergerak)	8	8.602150538
Padat Merayap (Bergerak sedikit)	35	37.6344086
Ramai Lancar (Bergerak cepat tetapi ramai kendaraan)	44	47.31182796
Lancar (Bergerak cepat)	6	6.451612903
Total	93	100

Tabel 10. Jawaban Responden Mengenai Seberapa Sering Menjadi Pelaku

Jawaban	Jumlah	Persentase
Sangat Jarang	9	9.677419355
Jarang	34	36.55913978
Sering	32	34.40860215
Sangat Sering	18	19.35483871
Total	93	100

Tabel 11. Jawaban Responden Mengenai Alasan Menggunakan Lajur Cepat

Jawaban	Jumlah	Persentase
Lajurnya sepi	18	19.35483871
Ingin mendahului pengemudi lain	59	63.44086022
Kendaraan yang dikendarai cepat	3	3.225806452
Karena ingin saja	12	12.90322581
Lain-Lain	1	1.075268817
Total	93	100

Tabel 12. Jawaban Responden Mengenai Reaksi Ketika Menjadi Pelaku

Jawaban	Jumlah	Persentase
Ingin menambah kecepatan	48	46.60194175
Ingin segera berpindah lajur ke lajur kiri	43	41.74757282
Ingin mengurangi kecepatan	9	8.737864078
Lain-Lain	3	2.912621359
Total	103	100

Tabel 13. Jawaban Responden Mengenai Perasaan Ketika Menjadi Pelaku

Jawaban	Jumlah	Persentase
Tidak santai dan merasa tidak nyaman	48	49.48453608
Malu	16	16.49484536
Biasa aja	33	34.02061856
Total	97	100

Tabel 14. Jawaban Responden Mengenai Pendapat Responden Berkendara Lambat di Lajur Cepat

Jawaban	Jumlah	Persentase
Tidak pernah	17	18.2795
Karena lajur kiri banyak kendaraan dan lajur kanan tidak ada kendaraan	11	11.8279
Jalan sedang macet dan untuk menjaga jarak dengan kendaraan di depannya	33	35.4838
Karena posisi di lajur cepat lebih nyaman dibandingkan lajur lambat	7	7.5268
Masih baru belajar menyetir	2	2.1505
Karena ingin menghemat bahan bakar	4	4.3010
Sedang tidak fokus	19	20.4301
Total	93	100

Tabel 15. Jawaban Responden Mengenai Seberapa Sering Menjadi Korban

Jawaban	Jumlah	Persentase
Sangat Jarang	5	5.376344086
Jarang	28	30.10752688
Sering	47	50.53763441
Sangat Sering	13	13.97849462
Total	93	100

Tabel 16. Jawaban Responden Mengenai Reaksi Ketika Menjadi Korban

Jawaban	Jumlah	Persentase
Menggunakan lampu sorot atau klakson sebagai isyarat	40	33.89830
Mendahului kendaraan dengan berpindah lajur ke lajur kiri	55	46.61016
Melakukan pengereman dan mengikuti kendaraan di depan Anda	23	19.49152
Lain-lain	0	0
Total	118	100

Tabel 17. Jawaban Responden Mengenai Perasaan Ketika Menjadi Korban

Jawaban	Jumlah	Persentase
Santai dan tetap sabar	47	36.15384615
Kesal dan kecewa	24	18.46153846
Marah	10	7.692307692
Tetap fokus	49	37.69230769
Total	130	100

Tabel 18. Jawaban Responden Mengenai Pendapat Responden Ketika Menjadi Korban

Jawaban	Jumlah	Persentase
Wawasan mengemudi kurang	38	39.17525
Tidak tau	10	10.30927
Sedang tidak fokus	24	24.74226
Merasa lajur kanan adalah lajur paling aman bagi mereka	4	4.123711
Jalanan sedang macet dan sedang menjaga jarak dengan kendaraan di depannya	11	11.34020
Lajur sebelah kiri ramai kendaraan	3	3.092783
Lain-lain	7	7.216494
Total	97	100

Pada Tabel 5, hingga Tabel 18 dijelaskan mengenai jawaban dari responden terhadap pertanyaan yang diberikan, dan dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa reaksi pada responden di indikator responden sebagai pelaku pengendara lambat di lajur cepat yang muncul bahwa responden ingin menambah kecepatan jika tidak ada kendaraan di lajur cepat dengan disusul bahwa responden juga ingin segera pindah lajur ke lajur kiri. Dapat diperhatikan juga terdapat beberapa suara yang mengisi bahwa mereka mengurangi kecepatan jika tidak ada kendaraan di lajur cepat sehingga dapat teridentifikasi sebagai pelaku pengendara yang mengemudikan kendaraan lambat di lajur cepat.

Perasaan pada responden di indikator responden sebagai pelaku pengendara lambat di lajur cepat bahwa responden merasa tidak santai dan tidak enak ketika berkendara lambat di lajur cepat, dilanjut dengan responden yang mengisi bahwa mereka merasa biasa saja ketika berkendara lambat di lajur cepat.

Reaksi pada responden di indikator responden sebagai korban dari pengendara lambat di lajur cepat yang muncul didominasi oleh jawaban kalau responden akan berpindah lajur ke lajur kiri untuk mendahului kendaraan lambat yang berada di lajur cepat, dilanjut dengan responden menggunakan lampu sorot atau klakson sebagai isyarat agar kendaraan lambat di lajur cepat segera berpindah ke lajur yang lebih lambat.

Perasaan pada responden di indikator responden sebagai korban dari pengendara lambat di lajur cepat bahwa responden akan tetap fokus ketika menemukan pengendara lambat di lajur cepat, dilanjut dengan responden akan santai dan tetap sabar ketika menemukan pengendara lambat di lajur cepat.

Pendapat responden mengenai responden sebagai pelaku pengendara lambat di lajur cepat bahwa responden melakukan hal tersebut karena jalan sedang macet dan ingin berjaga jarak dengan kendaraan di depannya, sehingga responden berkendara lambat di lajur cepat, dilanjut juga dengan responden sedang tidak fokus ketika mengemudikan kendaraannya.

Pendapat responden mengenai responden yang menemukan pengendara lambat di lajur cepat bahwa responden merasa kalau responden tersebut karena wawasan pengendara tersebut kurang baik, dilanjut juga dengan pengendara tersebut sedang tidak fokus ketika mengemudikan kendaraannya.

Analisis pada indikator responden sebagai pelaku pada pertanyaan responden paham aturan dan kecepatan mengemudi responden, memiliki hubungan yang erat antar pertanyaannya. Ditemukan ada responden yang melanggar UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 21 dimana di undang-undang tersebut dijelaskan mengenai batas minimum dan maksimum kecepatan kendaraan di jalan tol yaitu 60 km/jam untuk batas minimum dan untuk batas maksimum ditetapkan secara nasional, dalam hal ini studi kasus di Jalan Tol Jakarta-Tangerang memiliki batas maksimum 80 km/jam. Pada kondisi data ini, ditemukan 3 responden yang mengisi kuesioner untuk kecepatan kendaraan berada dibawah 60 km/jam, dimana hal tersebut dapat teridentifikasi sebagai pelaku pengendara yang ber-jalan lambat di lajur cepat, Dalam hal ini tentu responden menjawab hal yang bertentangan antara pertanyaan ketiga dan kedua dimana 3 responden tersebut menjawab bahwa responden mengetahui jalan tol mempunyai batas kecepatan yang telah ditetapkan.

Analisis pada indikator responden sebagai pelaku pertanyaan pendapat responden sebagai pelaku, pendapat responden tentu dapat disimpulkan bahwa ada beberapa pengendara yang dapat teridentifikasi sebagai pengendara lambat di lajur cepat di jalan tol, seperti pada pilihan jawaban sedang tidak fokus, karena masih belajar mengendarai, dan karena ingin menghemat bahan bakar, dimana jawaban tersebut merupakan alasan dari pengendara sebagai pengendara lambat di lajur cepat.

Analisis pada indikator responden sebagai korban pertanyaan pendapat responden ketika menjadi korban, ada beberapa responden yang merasa emosi ketika responden menjadi korban dari pengendara lain yang berjalan lambat di

lajur cepat dan dapat teridentifikasi dari cara menjawab dengan bahasa yang tidak sopan, dimana hal tersebut dikelompokkan menjadi satu bagian berupa jawaban wawasan pengemudi kurang dan di jawaban lain karena tidak terdefinisi, dimana jawaban tersebut merupakan jawaban yang menjadikan responden merasa emosi ketika menemukan pengendara lambat di lajur cepat.

Ketika dihubungkan antara indikator responden sebagai pelaku dan responden sebagai korban, dapat ditemukan bahwa beberapa responden merasa bahwa mereka tidak ingin disalahkan atau membela diri daripada mengakui bahwa mereka telah melakukannya. Bahkan beberapa dari responden tersebut lebih memilih untuk menyalahkan pengendara lain karena mereka sendiri lebih merasa menjadi korban dari pengendara lain yang dianggap lambat di lajur cepat. Hal ini berdasarkan pada pembacaan data dari jawaban terbuka responden mengenai pendapat sebagai pelaku dan sebagai korban.

Analisis Data *One Sample T-Test*

Pada analisis data dilakukan dengan cara menguji menggunakan *one sample t-test*, berikut adalah hasil dari pengujian *one sample t-test*.

Tabel 19. Hasil Uji *One Sample T-Test*

Pertanyaan	Rataan	Selisih Mean	Simpangan Baku	α	Signifikan pada $\alpha \leq 0.05$ (Ya/Tidak)
A1	2.4	-0.102	0.957	0.306	Tidak
A2	2.52	0.016	0.746	0.835	Tidak
B1	2.63	0.134	0.906	0.156	Tidak
C1	2.73	0.231	0.768	0.004	Ya

Pada Tabel 19 hasil pengujian ini mendapatkan nilai α untuk menentukan nilai signifikansi sebuah indikator pertanyaan atau pernyataan yang diberikan. Apabila didapatkan nilai $\alpha \leq 0,05$ maka dapat disimpulkan bahwa indikator tersebut signifikan. Pada metode ini juga akan dilakukan perbandingan rata-rata dari setiap variabel dengan nilai rata-rata skala berordinal yaitu sebesar 2,5. Dari pengujian yang dilakukan didapatkan hasil bahwa nilai rata-rata pada pertanyaan A1 kurang dari 2,5 yang menandakan bahwa responden jarang menggunakan Jalan Tol Jakarta-Tangerang. Nilai rata-rata pada pertanyaan A2 lebih besar dari 2,5 yang menandakan bahwa kondisi jalan responden ketika melewati Jalan Tol Jakarta-Tangerang dalam keadaan ramai lancar. Nilai rata-rata pada pertanyaan B1 lebih besar dari 2,5 yang menandakan bahwa responden sering menjadi pelaku, dan nilai rata-rata pada pertanyaan C1 lebih besar dari 2,5 yang menandakan bahwa responden sering menjadi korban. Nilai α pada pertanyaan A1, A2, dan B1 lebih besar dari 0,05 dapat disimpulkan bahwa responden yang mengisi kuesioner ini tidak signifikan namun tidak beda berarti. Nilai α pada pertanyaan C1 lebih kecil dari 0,05 dapat disimpulkan bahwa responden yang mengisi kuesioner ini signifikan.

Analisis Data *Independent Sample T-Test*

Pada analisis data dilakukan dengan cara menguji menggunakan *independent sample t-test* yang dilakukan pada indikator jenis kelamin, usia, domisili, pekerjaan, pengeluaran per bulan, ukuran kapasitas kendaraan, dan kecepatan mengemudi responden. Berikut ini adalah hasil dari pengujian *independent sample t-test*.

Tabel 20. Hasil Analisis Berdasarkan Jenis Kelamin dengan Metode *Independent Sample T-Test*

Independent	Jenis Kelamin	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig. T-Test	Selisih Mean
Rataan A	Pria	64	2.429	0.795	0.363	-0.087
	Wanita	29	2.517			
Rataan B	Pria	64	2.671	0.122	0.556	0.120
	Wanita	29	2.551			
Rataan C	Pria	64	2.671	0.155	0.270	-0.190
	Wanita	29	2.862			

Tabel 21. Hasil Analisis Berdasarkan Usia Psikologi dengan Metode *Independent Sample T-Test*

Independent	Usia	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig. T-Test	Selisih Mean
Rataan A	< 40	43	2.441	0.88	0.754	-0.028
	≥ 40	50	2.47			
Rataan B	< 40	43	2.813	0.173	0.076	0.333
	≥ 40	50	2.48			
Rataan C	< 40	43	2.651	0.999	0.354	-0.148
	≥ 40	50	2.8			

Tabel 22. Hasil Analisis Berdasarkan Domisili dengan Metode *Independent Sample T-Test*

Independent	Domisili	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig. T-Test	Selisih Mean
Rataan A	Jakarta Barat	34	2.47	0.167	0.817	0.021
	Non Jakarta Barat	59	2.449			
Rataan B	Jakarta Barat	34	2.647	0.603	0.919	0.019
	Non Jakarta Barat	59	2.627			
Rataan C	Jakarta Barat	34	2.764	0.607	0.751	0.052
	Non Jakarta Barat	59	2.711			

Tabel 23. Hasil Analisis Berdasarkan Pekerjaan dengan Metode *Independent Sample T-Test*

Independent	Pekerjaan	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig. T-Test	Selisih Mean
Rataan A	Karyawan Swasta	33	2.606	0.331	0.012	0.231
	Non Karyawan Swasta	60	2.375			
Rataan B	Karyawan Swasta	33	2.575	0.978	0.646	-0.09
	Non Karyawan Swasta	60	2.666			
Rataan C	Karyawan Swasta	33	2.727	0.552	0.971	-0.006
	Non Karyawan Swasta	60	2.733			

Tabel 24. Hasil Analisis Berdasarkan Pengeluaran Per Bulan dengan Metode *Independent Sample T-Test*

Independent	Pengeluaran Per Bulan	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig. T-Test	Selisih Mean
Rataan A	<Rp11.000.000	70	2.457	0.207	0.995	<0.001
	≥Rp11.000.000	23	2.456			
Rataan B	<Rp11.000.000	70	2.7	0.501	0.225	0.265
	≥Rp11.000.000	23	2.434			
Rataan C	<Rp11.000.000	70	2.728	0.628	0.955	-0.01
	≥Rp11.000.000	23	2.739			

Tabel 25. Hasil Analisis Berdasarkan Ukuran Kapasitas Kendaraan dengan Metode *Independent Sample T-Test*

Independent	CC Kendaraan	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig. T-Test	Selisih Mean
Rataan A	≤ 1500	71	2.478	0.26	0.378	0.092
	> 1500	22	2.386			
Rataan B	≤ 1500	71	2.563	0.032	0.139	-0.3
	> 1500	22	2.863			
Rataan C	≤ 1500	71	2.676	0.14	0.216	-0.233
	> 1500	22	2.909			

Tabel 26. Hasil Analisis Berdasarkan Kecepatan Mengemudi Responden dengan Metode *Independent Sample T-Test*

Independent	Kecepatan	N	Rataan	Sig. L-Test	Sig. T-Test	Selisih Mean
Rataan A	< 80	30	2.416	0.166	0.533	-0.059
	≥ 80	63	2.476			
Rataan B	< 80	30	2.5	0.036	0.278	-0.198
	≥ 80	63	2.698			
Rataan C	< 80	30	2.733	0.092	0.985	0.003
	≥ 80	63	2.73			

Berdasarkan Tabel 20 hingga Tabel 26, dapat disimpulkan jika selisih nilai *mean* ketiga indikator tidak besar karena nilainya kurang dari 1. Jika selisih *mean* bernilai negatif, maka berarti indikator baris atas memiliki *mean* lebih rendah dibanding indikator baris bawah. Jika nilai signifikan *Levene-Test* > 0.05, maka dapat disimpulkan bahwa indikator adalah homogen yang berarti terdapat kesamaan varians antar kelompok. Jika nilai signifikan *Levene-Test* < 0.05, maka dapat disimpulkan bahwa indikator adalah tidak homogen sehingga terjadi perbedaan varians antar kelompok. Sehingga pada indikator yang tidak homogen, digunakan data untuk signifikan *T-Test* yang asumsi perbedaan tidak sama. Jika nilai signifikan *T-Test* berada di angka > 0.05, maka indikator tersebut tidak terjadi perbedaan bermakna secara statistik atau signifikan dan dapat disimpulkan bahwa kedua kelompok indikator memiliki pendapat yang hampir sama. Jika nilai signifikan *T-Test* berada di angka < 0.05, maka indikator tersebut terjadi perbedaan bermakna secara statistik atau signifikan dan dapat disimpulkan bahwa kedua kelompok indikator memiliki pendapat yang berbeda.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil analisis ketiga indikator yang ditanyakan, berupa informasi pengendara, responden sebagai pelaku pengendara lambat di lajur cepat, dan responden sebagai korban dari pengendara lambat di lajur cepat, maka dapat diambil beberapa kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Pelaku pengendara lambat di lajur cepat beralasan karena jalan sedang macet dan ingin berjaga jarak dengan kendaraan di depannya. Selain itu, pelaku kerap kali merasa tidak fokus ketika berkendara, sehingga mengabaikan aturan yang telah ditetapkan. Namun, pelaku sebenarnya tidak menyukai hal tersebut, karena berdasarkan hasil penelitian ini, mereka juga tidak merasa santai dan merasa tidak nyaman ketika melakukan hal tersebut. Namun, tetap ada beberapa pelaku yang merasa tidak bersalah terhadap apa yang dilakukannya.
2. Sebagai akibat dari perilaku berkendara lambat yang tidak menyenangkan tersebut, timbul reaksi dari korban yang merasa dirugikan. Dalam hal ini korban tidak mengetahui secara pasti apa yang menjadi alasan pelaku berkendara lambat di lajur cepat. Korban memberikan reaksi seperti mendahului kendaraan lambat dengan berpindah lajur ke lajur kiri, bahkan menggunakan klakson atau lampu jauh sebagai isyarat. Namun, sebagian besar korban lebih memilih untuk tetap fokus, santai, dan tetap sabar dalam berkendara.
3. Faktor yang meliputi jenis kelamin, usia perkembangan psikologi, domisili, pekerjaan, pengeluaran per bulan, ukuran kendaraan, dan kecepatan mengemudi tidak memengaruhi perilaku berkendara lambat di lajur cepat baik sebagai pelaku maupun sebagai korban dari tindakan tersebut.

Saran

Berdasarkan beberapa hal yang dialami peneliti dalam meneliti topik ini, berikut merupakan saran-saran yang dapat diberikan peneliti dalam mengembangkan penelitian ini lebih lanjut yaitu:

1. Dalam penelitian ini digunakan studi kasus di Jalan Tol Jakarta-Tangerang, dimana hal ini dapat dikembangkan lebih lanjut kepada responden yang menggunakan jalan tol lainnya yang berada di Indonesia, seperti misalnya Jalan Tol Cikampek, dan jalan tol lainnya.
2. Dalam pembuatan kuesioner ini, peneliti menggunakan berbagai macam skala jawaban, dimana hal ini dapat disederhanakan menjadi satu skala jawaban. Maka dari itu, peneliti memberi saran untuk mengembangkan kuesioner yang akan disebar kepada responden, dengan mempermudah responden untuk membaca pertanyaan yang diberikan dan dengan memberikan suatu ilustrasi gambar pada pertanyaan-pertanyaan tersebut.
3. Akan lebih baik lagi jika data dapat dikumpulkan lebih lanjut dengan menyebarkan kuesioner kepada para responden dari berbagai macam golongan sosial.
4. Peneliti pada penelitian berikutnya perlu berhati-hati dalam menggunakan data sebagai referensi dengan adanya pengujian reliabilitas pada penelitian ini menunjukkan, bahwa data yang dihasilkan adalah data yang tidak reliabel atau tidak konsisten.
5. Berdasarkan hasil analisis, terdapat masukan terhadap para petugas jalan untuk lebih tegas dalam mendisiplinkan para pelaku pelanggaran pengendara lambat di lajur cepat pada jalan tol, dikarenakan perilaku tersebut mengganggu para pengendara lain yang sama-sama menggunakan jalan milik bersama.
6. Untuk membantu saran terhadap poin 5, diharapkan para petugas jalan untuk lebih meningkatkan teknologi yang digunakan dalam merekam kegiatan yang berada di jalan tol beserta kecepatannya agar dapat mengidentifikasi pelaku pelanggaran berkendara lambat di lajur cepat.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Y. (2020). Understanding the discretionary lane-changing behaviour in the connected environment. *Accident Analysis and Prevention*, 18.
- Ali, Y., Zheng, Z., & Haque, M. M. (2021). Modelling lane-changing execution behaviour in a connected environment: A grouped random parameters with heterogeneity-in-means approach. *Communications in Transportation Research*, 1, 100009. <https://doi.org/10.1016/j.commtr.2021.100009>
- Ali, Y., Zheng, Z., & Haque, Md. M. (2018). Connectivity's impact on mandatory lane-changing behaviour: Evidences from a driving simulator study. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 93, 292–309. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2018.06.008>
- Bina Marga, D. J. (1997). *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. PT. Bina Karya PERSERO.
- Garber, N. J., & Hoel, L. A. (1988). *Traffic and highway engineering*. St. Paul.
- Gundara, A. (2019). Analisis Perilaku Berkendara, Sikap Berkendara, Pemahaman Risiko Kecelakaan Terhadap Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Di Jalan Kedung Mundu Raya Kota Semarang. *Skripsi*. <http://repository.unimar-amni.ac.id/557/>
- Indonesia, P. R. (2005). *PP No 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol*.
- Indonesia, P. R. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Kartono, DR. K. (1996). *Psikologi Umum*.
- Kbbi, K. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. Kementerian Pendidikan Dan Budaya.
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2007). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 02/PRT/M/2007 Tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Jalan Tol dan Jalan Penghubung*.
- Kusnandar, E. (2005). *ALIRAN LALU LINTAS DAN JARAK GAP OPTIMAL PADA PERSIMPANGAN T*. 8.
- Moridpour, S., Sarvi, M., & Rose, G. (2010). Modeling the Lane-Changing Execution of Multiclass Vehicles under Heavy Traffic Conditions. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2161(1), 11–19. <https://doi.org/10.3141/2161-02>
- Notoatmodjo, S. (2011). Kesehatan masyarakat ilmu dan seni. *PT. Rineka Cipta*, xi, 413 hlm.; 23,5 cm.
- Putranto, L. S. (2016a). *Rekayasa Lalu Lintas Edisi Ketiga*.
- Putranto, L. S., & Intan, D. S. (2009). Lane Changing Behaviour in Six Lanes-Two Ways Divided Freeway in Jakarta. *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 9.
- Sjarief, E. (2020). *Pengaruh Status Sosial, Perilaku Berkendara Dan Penegakan Aturan Terhadap Keselamatan Berlalulintas*. 14.
- Toledo, T. (2007). Driving Behaviour: Models and Challenges. *Transport Reviews*, 27(1), 65–84. <https://doi.org/10.1080/01441640600823940>
- Toledo, T., & Zohar, D. (2007). Modeling Duration of Lane Changes. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1999(1), 71–78. <https://doi.org/10.3141/1999-08>

