

## ANALISIS PENGARUH PENCARIAN SENSASI DAN *LOCUS OF CONTROL* TERHADAP PILIHAN KECEPATAN SAAT MENGENEMUDI DI JABODETABEK

Alfredo Samuel<sup>1</sup>, Widodo Kushartomo<sup>2</sup>, dan Leksmono Suryo Putranto<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta  
*alfredo.325150200@stu.untar.ac.id*

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

<sup>3</sup> Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta  
*leksmonop@ft.untar.ac.id*

Masuk: 08-01-2021, revisi: 03-02-2021, diterima untuk diterbitkan: 04-02-2021

### ABSTRACT

*Speed is the amount that indicates the distance traveled by the vehicle divided by the time traveled. Sensation-seeking and locus of control play an important role when humans choose speed options while driving. Sensation seeking is a personality trait feature expressed in search of new, varied, complex experiences and intense accompanied by a willingness to take risks in order to feel the experience. Meanwhile, the locus of control is the belief that the individual has about the causes that occur in the life of the individual. This study was conducted to find out how much influence sensation seeking as well as locus of control on a person's driving speed choices and know how much locus of control affects a person when looking for sensation. Data for the study was obtained through an online questionnaire. This research will use Structural Equation Modeling Method or SEM. The results of the study found that sensation seeking is a factor that greatly influences a person's speed choice of 65.61%, while the locus of control is a factor that slightly affects a person's speed choice of 1.64%. In addition, the locus of control is quite affecting a person when looking for sensations which is 23.04%.*

*Keywords: Speed; Sensation Seeking; Locus of Control; Speed Options; Structure Equation Modelling.*

### ABSTRAK

Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi waktu yang ditempuh. Pencarian sensasi dan *locus of control* mempunyai peran penting ketika manusia memilih pilihan kecepatan saat mengemudi. Pencarian sensasi adalah ciri kepribadian yang diekspresikan dalam hal untuk mencari pengalaman baru, bervariasi, kompleks dan intens yang disertai kemauan untuk mengambil risiko agar merasakan pengalaman tersebut. Sedangkan, *locus of control* adalah keyakinan yang dimiliki individu mengenai penyebab yang terjadi di kehidupan individu tersebut. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pencarian sensasi serta *locus of control* terhadap pilihan kecepatan mengemudi seseorang dan mengetahui seberapa besar *locus of control* mempengaruhi seseorang ketika mencari sensasi. Data untuk penelitian didapatkan melalui kuesioner *online*. Penelitian ini akan menggunakan Metode *Structural Equation Modeling* atau SEM. Dari hasil penelitian didapatkan bahwa pencarian sensasi merupakan faktor yang sangat mempengaruhi pilihan kecepatan seseorang yaitu sebesar 65,61%, sedangkan *locus of control* merupakan faktor yang sedikit mempengaruhi pilihan kecepatan seseorang yaitu sebesar 1,64%. Selain itu, *locus of control* cukup mempengaruhi seseorang ketika ingin mencari sensasi yaitu sebesar 23,04%.

Kata Kunci: Kecepatan; Pencarian Sensasi; *Locus of Control*; Pilihan Kecepatan; *Structure Equation Modelling*.

## 1. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Setiap tahunnya diperkirakan 1,2 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas jalan, sedangkan jumlah yang terluka mencapai 50 juta orang (WHO, 2014). Maka dari itu, mengemudi merupakan kegiatan yang membutuhkan perhatian penuh dan konsentrasi yang sangat tinggi. Pemilihan kecepatan yang tepat merupakan hal yang sangat penting untuk

menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah berkendara dengan kecepatan melebihi batas ataupun kurang dari batas sewajarnya (Bacho dkk, 2013). Kecepatan yang dibawah atau diatas batas kecepatan yang sewajarnya dapat dipengaruhi oleh pencarian sensasi. Pencarian sensasi telah diteliti terkait dengan praktik mengemudi berbahaya (Arnett, 1990). Faktor selain pencarian sensasi adalah *locus of control* yang dimiliki seseorang. *Locus of control* dapat menggambarkan posisi dan mengetahui seberapa kuat kendali individu untuk mematuhi peraturan lalu lintas, dapat bersumber dari dalam diri atau berasal dari luar diri individu tersebut (Rotter dkk, 1972). Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan dan pengaruh antara pencarian sensasi, *locus of control*, dan kecepatan. Dengan memahami hubungan dan pengaruh antara pencarian sensasi, *locus of control* dan kecepatan dapat digunakan untuk mengidentifikasi Langkah-langkah teknis yang dapat dilakukan untuk mengendalikan kecepatan saat mengemudi.

### **Pencarian sensasi**

Pencarian sensasi adalah ciri kepribadian yang diekspresikan dalam kecenderungan umum untuk mencari sensasi dan pengalaman yang bervariasi baru, kompleks, dan intens serta kemauan untuk mengambil risiko demi pengalaman tersebut (Zuckerman, 2007). Pencarian sensasi merupakan faktor yang dapat memprediksi perilaku pelanggaran lalu lintas maka perlu mempertimbangkan pengaruh dari pencarian sensasi dalam usaha mengubah perilaku melanggar lalu lintas menjadi perilaku taat lalu lintas dapat diterapkan lebih efektif (Najeeb, 2011).

### ***Locus of control***

*Locus of control* adalah sifat kepribadian yang menjelaskan persepsi dari mana individu menentukan penyebab peristiwa-peristiwa dalam hidup (Malik dkk, 2015). *Locus of control* digolongkan menjadi 2, yaitu *locus of control* internal dan *locus of control* eksternal. Individu yang memiliki *locus of control* internal adalah individu yang mempunyai kepercayaan bahwa dirinya sendiri yang dapat mengendalikan segala hal yang terjadi di hidupnya dan dapat memberi konsekuensi yang akan berdampak pada dirinya (Kreitner & Kinicki, 2009). Sedangkan, individu yang memiliki *locus of control* eksternal adalah individu yang memiliki keyakinan bahwa semua hal yang terjadi di hidup individu tersebut merupakan hal yang dikontrol oleh kekuatan luar seperti kekuatan bantuan orang lain, keberuntungan dan kesempatan (Devin dkk, 2013).

### **Kecepatan**

Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi waktu tempuh. Biasanya dinyatakan dalam km/jam (Sukirman, 1999). Julianto (2010), menjelaskan bahwa kecepatan adalah parameter utama selain volume dan kerapatan yang dapat mendefinisikan keadaan arus lalu lintas di suatu jalan. Terdapat 3 macam jenis kecepatan, yaitu kecepatan setempat, kecepatan perjalanan dan kecepatan bergerak. Kecepatan setempat merupakan kecepatan suatu kendaraan yang diukur dari suatu tempat ke tempat yang telah ditentukan. Kecepatan perjalanan adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua tempat. Kecepatan bergerak atau kecepatan rata-rata kendaraan saat bergerak didapatkan dengan cara membagi panjang jalur yang ditempuh dibagi dengan waktu kendaraan bergerak di suatu ruas jalan.

### **Kecepatan rencana**

Kecepatan rencana adalah kecepatan yang ditentukan untuk perencanaan pada setiap bagian jalan raya seperti untuk merencanakan kemiringan jalan, tikungan, jarak pandang, dan sebagainya. Pada Tabel 1 akan ditampilkan mengenai kecepatan rencana sesuai klasifikasi jalan di kawasan perkotaan.

Tabel 1. Kecepatan Rencana ( $V_R$ ) sesuai klasifikasi jalan di kawasan perkotaan

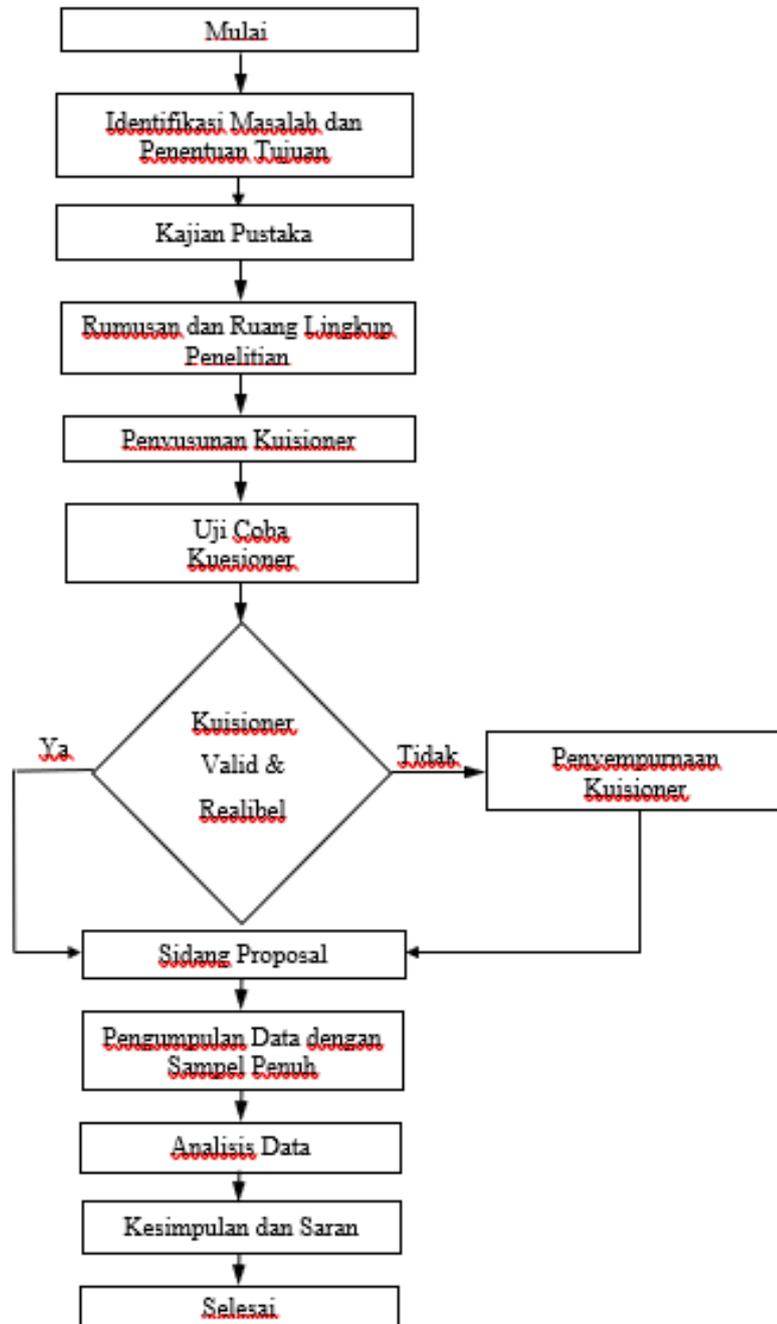
No	Fungsi Jalan	Kecepatan Rencana ( $V_R$ ) (km/jam)
1	Arteri Primer	50-100
2	Kolektor Primer	40-80
3	Arteri Sekunder	50-80
4	Kolektor Sekunder	30-50
5	Lokal Sekunder	30-50

(Sumber: Standar Geometrik Jalan Perkotaan, Dep. PU, 2004)

## **2. METODE PENELITIAN**

Untuk memperoleh data dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah dengan cara penyebaran kuesioner secara *online*. Penelitian ini dimulai dari identifikasi masalah dan penentuan tujuan dari penelitian ini, lalu dilanjutkan ke tahap studi literatur. Tahap selanjutnya adalah rumusan dan ruang lingkup penelitian. Ruang lingkup dalam penelitian ini diidentifikasi dalam batasan subjek penelitian, lokasi penelitian dan data penelitian. Batasan seperti responden yang tinggal dan berkegiatan di Jabodetabek dan responden minimal sudah memiliki SIM A.

Tahapan selanjutnya adalah tahap penyusunan kuesioner. Skala *Likert* terdiri dari empat pernyataan sikap yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS) yang berbobot nilai 1, Tidak Sesuai (TS) yang berbobot nilai 2, Sesuai (S) yang berbobot nilai 3, Sangat Sesuai (SS) yang berbobot nilai 4. Setelah kuesioner disebar, 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. Jika sudah melakukan perbaikan, maka kuesioner akan disebar Kembali secara *online*. Setelah data terkumpul, maka dilakukan analisis data menggunakan program AMOS dengan menggunakan metode *Structural Equation Modelling* (SEM) dan menentukan kesimpulan dan saran. Berikut diagram alir (*flowchart*) pada Gambar 1.



Gambar 1. Diagram alir penelitian

### Structural Equation Modelling

Pada penelitian ini menggunakan metode *Structural Equation Modelling* (SEM). Penggunaan SEM bertujuan untuk mengetahui seberapa besar hubungan dan pengaruh antara pencarian sensasi, *locus of control* dan kecepatan. SEM merupakan teknik analisis multivariat yang dikembangkan guna menutupi keterbatasan yang dimiliki oleh model-model analisis sebelumnya yang telah digunakan secara luas dalam penelitian statistik. Model-model analisis yang dimaksud adalah analisis regresi, analisis jalur, dan analisis faktor konfirmatori (Hox & Bechger, 1998).

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada tahap perencanaan kuesioner, peneliti menargetkan 150 responden untuk mengisi kuesioner yang akan disebar. Akan tetapi, pada realisasinya jumlah responden yang didapatkan sebanyak 160 responden dan menggunakan data dari 160 responden yang telah terkumpul. Daftar pertanyaan yang disajikan pada kuesioner akan ditampilkan pada Tabel 2. Terdapat 3 bagian, yaitu pencarian sensasi, *locus of control* dan pilihan kecepatan saat mengemudi.

Tabel 2. Daftar pertanyaan kuesioner

Bagian	No	Pertanyaan
Pencarian Sensasi	a1	Saya suka melakukan hal-hal yang menakutkan
	a2	Saya suka untuk mencoba melakukan terjun payung
	a3	Saya suka untuk menjelajah ke tempat-tempat baru yang asing bagi saya
	a4	Saya suka melakukan perjalanan tanpa merencanakan tempat tujuan dan jadwalnya terlebih dahulu
	a5	Saya adalah orang yang suka berpesta dan hura-hura
	a6	Saya suka untuk melakukan pengalaman baru yang menarik, meskipun saya harus melawan aturan
	a7	Saya tidak suka menghabiskan banyak waktu dirumah
	a8	Saya lebih suka berteman dengan orang yang menarik dan tidak terduga
<i>Locus of Control</i>	c1	Saya percaya bahwa ketika saya membuat kesalahan, saya dapat memperbaiki atas kesalahan yang saya lakukan
	c2	Saya percaya bahwa cara terbaik untuk menangani masalah adalah dengan tidak memikirkan masalah tersebut
	c3	Saya percaya bahwa hidup saya ditentukan oleh saya sendiri
	c4	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi dihidup saya
	c5	Ketika saya berusaha untuk melakukan sesuatu, saya pasti mengalami kegagalan
	c6	Saya tidak percaya jika berusaha keras dalam melakukan sesuatu akan mendapatkan hasil yang baik
	c7	Saya percaya ketika saya berusaha, saya akan mendapatkan hal yang saya inginkan
	c8	Saya merasa tidak ada gunanya mencoba sesuatu hal karena saya percaya bahwa saya tidak lebih pintar dari orang lain
	c9	Saya percaya dengan keberuntungan
	c10	Saya percaya bahwa apa yang terjadi hari ini adalah sesuatu yang tidak disengaja

Tabel 2. Daftar pertanyaan kuesioner (Lanjutan)

Bagian	Pertanyaan
<i>Locus of Control</i>	c11 Saya percaya lebih baik menjadi beruntung daripada menjadi pintar
	c12 Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu
	c13 Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain
Pilihan Kecepatan saat Mengemudi	pm1 Saya sering berkendara dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi
	pm2 Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika melewati kawasan permukiman
	pm3 Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan
	pm4 Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika kondisi hujan

Responden akan menjawab dengan memilih 4 pilihan jawaban yaitu yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS) yang berbobot nilai 1, Tidak Sesuai (TS) yang berbobot nilai 2, Sesuai (S) yang berbobot nilai 3, Sangat Sesuai (SS) yang berbobot nilai 4 dan berkebalikan untuk pertanyaan yg bersifat negatif. 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 dapat dilihat pada Tabel 3 dan untuk hasil uji reliabilitas dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 3. Uji validitas

No	Kriteria
a1	<i>Spearman Method</i> Valid
a2	<i>Spearman Method</i> Valid
a3	<i>Spearman Method</i> Valid
a4	<i>Spearman Method</i> Valid
a5	<i>Spearman Method</i> Valid
a6	<i>Spearman Method</i> Valid
a7	<i>Spearman Method</i> Valid
a8	<i>Spearman Method</i> Valid
c1	<i>Spearman Method</i> Valid
c2	<i>Spearman Method</i> Valid
c3	<i>Spearman Method</i> Valid
c4	<i>Spearman Method</i> Valid
c5	<i>Spearman Method</i> Valid
c6	<i>Spearman Method</i> Valid
c7	<i>Spearman Method</i> Valid
c8	<i>Spearman Method</i> Valid
c9	<i>Spearman Method</i> Valid
c10	<i>Spearman Method</i> Valid
c11	<i>Spearman Method</i> Valid
c12	<i>Spearman Method</i> Valid

Tabel 3. Uji validitas (lanjutan)

No		Kriteria
c13	<i>Spearman Method</i>	Valid
pm1	<i>Spearman Method</i>	Valid
pm2	<i>Spearman Method</i>	Valid
pm3	<i>Spearman Method</i>	Valid
pm4	<i>Spearman Method</i>	Valid

Tabel 4. Uji reliabilitas

	<i>N</i>	<i>Cronbach's Alpha</i>
<i>Pencarian Sensasi</i>		
Keinginan untuk melakukan pengalaman menegangkan/menyeramkan.	2	0,848
Keinginan untuk melakukan pengalaman baru.	2	0,53
Keinginan untuk melakukan pengalaman menyenangkan tetapi berisiko.	2	0,802
Ketidaksukaan untuk melakukan pengalaman yang berulang.	2	0,804
<i>Locus of Control</i>		
Kepercayaan terhadap diri sendiri	2	0,259
Kepercayaan terhadap hasil usaha	2	0,393
Kepercayaan tentang adanya keberuntungan	2	0,436
Ketergantungan akan bantuan orang lain	2	0,556
<i>Pilihan Kecepatan</i>		
Pilihan kecepatan saat mengemudi	4	0,408

Setelah melakukan uji coba validitas dan reliabilitas, maka akan ditampilkan data hasil dari jawaban responden mengenai keinginan untuk melakukan pengalaman menegangkan atau menyeramkan, keinginan untuk melakukan pengalaman baru, keinginan untuk melakukan pengalaman menyenangkan tetapi berisiko, ketidaksukaan untuk melakukan pengalaman yang berulang, kepercayaan terhadap diri sendiri. Data akan ditampilkan pada Tabel 5 hingga Tabel 9.

Tabel 5. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* keinginan untuk melakukan pengalaman menegangkan atau menyeramkan

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
1	Saya suka melakukan hal-hal yang menakutkan	160	44	64	41	11	2,12
2	Saya suka untuk mencoba melakukan terjun payung	160	64	45	34	17	2,03

Tabel 6. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* keinginan untuk melakukan pengalaman baru

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
3	Saya suka untuk menjelajah ke tempat-tempat baru yang asing bagi saya	160	2	17	57	84	3,39
4	Saya suka melakukan perjalanan tanpa merencanakan tempat tujuan dan jadwalnya terlebih dahulu	160	30	38	52	40	2,64

Tabel 7. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* keinginan untuk melakukan pengalaman menyenangkan tetapi berisiko

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
5	Saya adalah orang yang suka berpesta dan hura-hura	160	70	47	34	9	1,89
6	Saya suka untuk melakukan pengalaman baru yang menarik meskipun saya harus melawan aturan	160	49	53	36	22	2,19

Tabel 8. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* keinginan untuk melakukan pengalaman melakukan pengalaman yang berulang

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
7	Saya tidak suka menghabiskan banyak waktu dirumah	160	33	63	41	23	2,34
8	Saya lebih suka berteman dengan orang yang menarik dan tidak terduga	160	7	48	62	43	2,88

Tabel 9. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* kepercayaan terhadap diri sendiri

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
9	Saya percaya bahwa ketika saya membuat kesalahan, saya mampu memperbaikinya	160	81	71	8	-	1,54

Tabel 9. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* kepercayaan terhadap diri sendiri (Lanjutan)

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
10	Saya percaya bahwa cara terbaik untuk menangani masalah adalah dengan tidak memikirkan masalah tersebut	160	62	58	27	13	1,94
11	Saya percaya bahwa hidup saya ditentukan oleh saya sendiri	160	81	56	17	6	1,68
12	Saya tidak dapat menentukan apa yang terjadi di hidup saya	160	39	65	37	19	2,24

Untuk hasil jawaban responden mengenai kepercayaan terhadap diri sendiri, kepercayaan terhadap hasil usaha, kepercayaan tentang adanya keberuntungan, ketergantungan akan bantuan orang lain, pilihan kecepatan saat mengemudi (dampak langsung) dan pilihan kecepatan saat mengemudi (tidak berdampak langsung) akan ditampilkan pada Tabel 10 hingga Tabel 14.

Tabel 10. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* kepercayaan terhadap hasil usaha

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
13	Saya sering mengalami kegagalan ketika saya berusaha mendapatkan sesuatu	160	15	68	55	22	2,53
14	Saya tidak percaya jika berusaha keras dalam melakukan sesuatu akan mendapatkan hasil yang baik	160	102	31	14	13	1,61
15	Ketika saya berusaha, saya akan mendapatkan hal yang saya inginkan	160	99	56	4	1	1,42
16	Saya enggan mencoba sesuatu karena orang lain lebih pandai dari saya	160	72	66	20	2	1,7

Tabel 11. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* kepercayaan tentang adanya keberuntungan

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
17	Saya percaya dengan keberuntungan	160	3	30	66	61	3,16
18	Saya percaya bahwa apa yang terjadi hari ini adalah sesuatu yang tidak disengaja	160	27	63	48	22	2,41
19	Saya percaya lebih baik menjadi beruntung daripada menjadi pintar	160	27	63	39	31	2,46

Tabel 12. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* ketergantungan akan bantuan orang lain

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
20	Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu	160	10	58	74	18	2,63
21	Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain	160	23	63	52	22	2,46

Tabel 13. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* pilihan kecepatan saat mengemudi (dampak langsung)

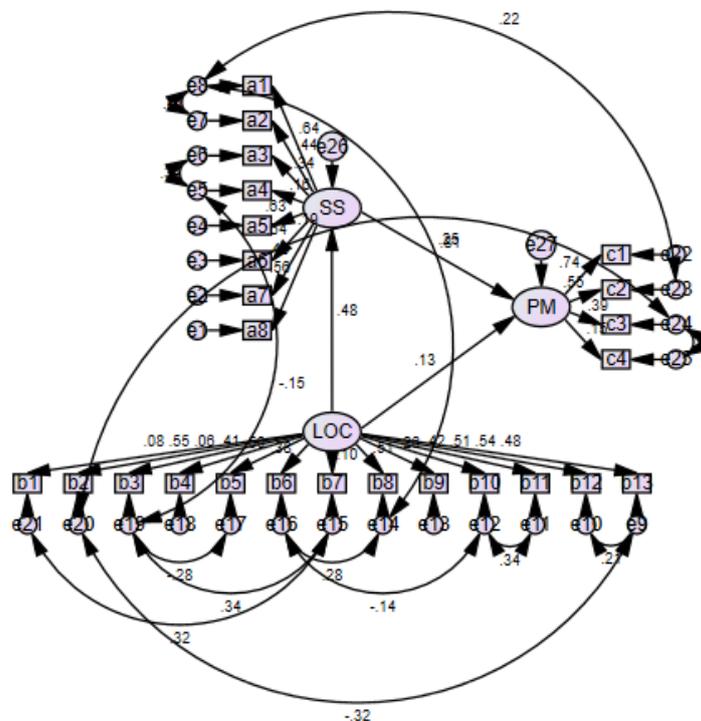
NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
22	Saya mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi.	160	9	24	82	45	3,02
25	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika melewati kawasan permukiman	160	91	44	14	11	1,66

Tabel 14. Jumlah data (N), frekuensi dan *mean* pilihan kecepatan saat mengemudi (dampak tidak langsung)

NO	INDIKATOR	N	SKALA				MEAN
			1	2	3	4	
23	Saya mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika hujan	160	76	65	15	4	1,67
24	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan	160	86	38	27	9	1,74

Dapat dilihat pada Tabel 13 menunjukkan bahwa responden memiliki pilihan untuk mengemudi dengan kecepatan tinggi saat kondisi jalan sedang sepi. Selain itu, tingkat pencarian sensasi seseorang meningkat ketika seseorang menjelajah atau pergi ke tempat asing bagi dirinya.

Setelah mengetahui hasil data survei, maka akan dilakukan analisis dengan menggunakan data yang telah terkumpul penuh menggunakan metode *Structural Equation Modelling* (SEM) dengan program AMOS. Gambar 2 merupakan model SEM yang digunakan dan hasil koefisien jalur yang berguna untuk mengetahui seberapa besar hubungan antara pencarian sensasi dan *locus of control* terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi.



Gambar 2. *Structural Equation Modelling*

Hasil koefisien jalur dari model SEM dari data keseluruhan dapat dilihat pada Tabel 15 dan untuk pengaruh antar indikator dengan variabel dapat dilihat pada Tabel 16.

Tabel 15. Hasil koefisien jalur dari model SEM data keseluruhan

Hubungan	Persentase
<i>Locus of Control</i> → Pencarian Sensasi	23,04 %
Pencarian Sensasi → Pilihan Kecepatan saat Mengemudi	65,61 %
<i>Locus of Control</i> → Pilihan Kecepatan saat Mengemudi	1,69 %

Tabel 16. Pengaruh indikator terhadap variabel model modifikasi ke-1 data keseluruhan

KELOMPOK	INDIKATOR	P	SIGNIFIKAN?
Pencarian Sensasi	a1	< 0,001	Ya
	a2	< 0,001	Ya
	a3	< 0,001	Ya
	a4	0,025	Ya
	a5	< 0,001	Ya
	a6	< 0,001	Ya
	a7	< 0,001	Ya
	a8	< 0,001	Ya
<i>Locus of Control</i>	b1	0,365	Tidak
	b2	< 0,001	Ya
	b3	0,520	Tidak
	b4	< 0,001	Ya
	b5	< 0,001	Ya
	b6	< 0,001	Ya
	b7	0,272	Tidak
	b8	< 0,001	Ya
	b9	0,01	Ya
	b10	< 0,001	Ya
	b11	< 0,001	Ya
	b12	< 0,001	Ya
	b13	< 0,001	Ya
Pilihan Kecepatan saat Mengemudi	c1	< 0,001	Ya
	c2	< 0,001	Ya
	c3	< 0,001	Ya
	c4	0,092	Tidak
Pencarian Sensasi	<i>Locus of Control</i>	<0,001	Ya
Pilihan Kecepatan saat Mengemudi	Pencarian Sensasi	<0,001	Ya
	<i>Locus of Control</i>	0,248	Tidak

Berdasarkan Tabel 15 dapat dilihat bahwa *locus of control* memiliki pengaruh yang tidak terlalu besar terhadap pencarian sensasi dan *locus of control* memiliki pengaruh yang sangat kecil terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi. Di sisi lain, pencarian sensasi memiliki pengaruh yang sangat besar terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi. Maka didapatkan hasil bahwa pencarian sensasi merupakan faktor yang paling berpengaruh terhadap pilihan kecepatan seseorang saat mengemudi. Sedangkan, *locus of control* berpengaruh tetapi memiliki presentasi yang sangat kecil. Berdasarkan Tabel 16 dapat dilihat bahwa indikator pada bagian *locus of control* dan 1 indikator pada bagian mengemudi dengan kecepatan tinggi yang memiliki nilai signifikansi diatas 0,05 sehingga indikator-indikator tersebut tidak berpengaruh signifikan terhadap variabelnya. Tabel 16 menunjukan juga bahwa variabel *locus of control* tidak berpengaruh signifikan terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi. Tingkat pencarian sensasi yang dimiliki seseorang secara signifikan dapat mempengaruhi pilihan kecepatan saat mengemudi (Bachoo dkk, 2013)

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

##### Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan data keseluruhan yang dianalisis dengan metode SEM, *locus of control* mempengaruhi pencarian sensasi sebesar 23,04%. Maka, *locus of control* yang dimiliki seseorang memiliki pengaruh tetapi tidak berpengaruh besar terhadap tingkat pencarian sensasi seseorang.
2. Berdasarkan data keseluruhan yang didapatkan dari metode SEM, pencarian sensasi mempengaruhi pilihan kecepatan saat mengemudi sebesar 65,61%. Maka, tingkat pencarian yang dimiliki seseorang sangat berpengaruh terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi.
3. Berdasarkan data keseluruhan yang didapatkan dari metode SEM, *locus of control* mempengaruhi pilihan kecepatan saat mengemudi sebesar 1,69%. Maka, tingkat *locus of control* yang dimiliki seseorang memiliki pengaruh yang sangat kecil terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi.
4. Berdasarkan data yang didapatkan dari kuesioner, responden memiliki kecenderungan untuk berkecepatan tinggi saat kondisi jalan sedang sepi (rata-rata = 3,02).

### **Saran**

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan dapat direkomendasikan saran terhadap penelitian selanjutnya, yakni:

1. Penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai pertimbangan dalam perencanaan prasarana dan sarana untuk melakukan intervensi terhadap kecepatan, terlebih untuk jalan-jalan yang sepi, misalnya dengan memasang *speed hump* dan rambu kurangi kecepatan.
2. Khusus untuk pengemudi pria dan dewasa muda perlu ada upaya sosialisasi untuk mengurangi kecepatan saat jalan-jalan sepi.
3. Dilakukan penyebaran kuisisioner secara langsung (*offline*) juga dikarenakan terdapat responden yang kurang memahami pertanyaan yang ada pada kuisisioner secara *online* sehingga responden memberi respon yang kurang baik.
4. Model dari SEM sebaiknya dirancang sedemikian rupa dan sudah dirancang bersamaan dengan perencanaan kuisisioner untuk mendapatkan model yang lebih baik.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Arnett, J. "Drunk driving, sensation seeking, and egocentrism among adolescents." *Personality and Individual Differences*, vol. 11, 1990, pp. 541-546.
- Bachoo, S., et al. "The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa." *Accident Analysis and Prevention*, vol. 5, 2013, pp. 67-76.
- Devin, Hassan Fahin, et al. "Comparative and Correlative Study of Locus of Control, Assertiveness, Mental Health Status in Active and Non-Active Elderly People". *Bulletin of the Georgian National Academy of Sciences*, vol. 7, 2013.
- Hox, J.J., Bechger, T.M. "An Introduction to Structural Equation Modeling". *Family Science Review*, vol. 11, 1998. pp. 354-373.
- Kreitner, Kinicki. *Perilaku Organisasi*. Jakarta : Salemba Empat, 2009.
- Malik, M.A., et al. "Rewards and employee creative performance: Moderating effects of creative self-efficacy, reward importance, and locus of control." *Journal of Organizational Behavior*, vol. 36, 2015, pp. 59-74.
- Najeeb, P. M. "A Study of the Psychological Factors that Influence the rule Violation Behaviour of Drivers." *Paper Presented at the International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety, 25th ICTCT Workshop*, 2011.
- Rotter, J.B., et al. *Application of a social learning theory of personality*. New York: Holt Rinehart and Winston, 1972.
- Sukirman, S. *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung: NOVA, 1999.
- Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- WHO. *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization, 2014.
- Zuckerman, M. *Sensation seeking and risky behavior*. Washington DC: American Psychological Association, 2007.

