

Identifikasi Perilaku Berkendara Mahasiswa Kota Bandung Menggunakan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)

Winda Halim¹, Cristy Caroline²

^{1,2}Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Kristen Maranatha, Bandung, Jawa Barat, Indonesia

Abstract

According to data from the Central Statistics Agency of West Java Province, the number of traffic accidents in Bandung is quite high, victims as college students in Bandung are in the 3rd highest rank among other big cities. Of all accidents that occur, the driver's behaviour is the main cause of the accident. Therefore, the purpose of this study was to analyze driving behavior among students in Bandung. To enrich the analysis result, the correlation of demographics data, the relationship between gender, area of residence, driving experience, and driving frequency in driving behavior was measured.

This research was conducted by distributing the Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) that determined the deviant driving behaviour of the respondents. There are 154 respondent data that was used in this study. The data that was collected in this study is the respondent's profile and 59 items of driving behaviour statements. The results of data collection will be processed by testing Bivariate Correlation and comparison of the average value of driving behaviour. There are several driving behaviour variables related to the independent variable as well as various preventive and punishment efforts given to overcome deviant driving behaviour.

Keywords: college student, driver behaviour questionnaire (DBQ), correlation, means

1. PENDAHULUAN

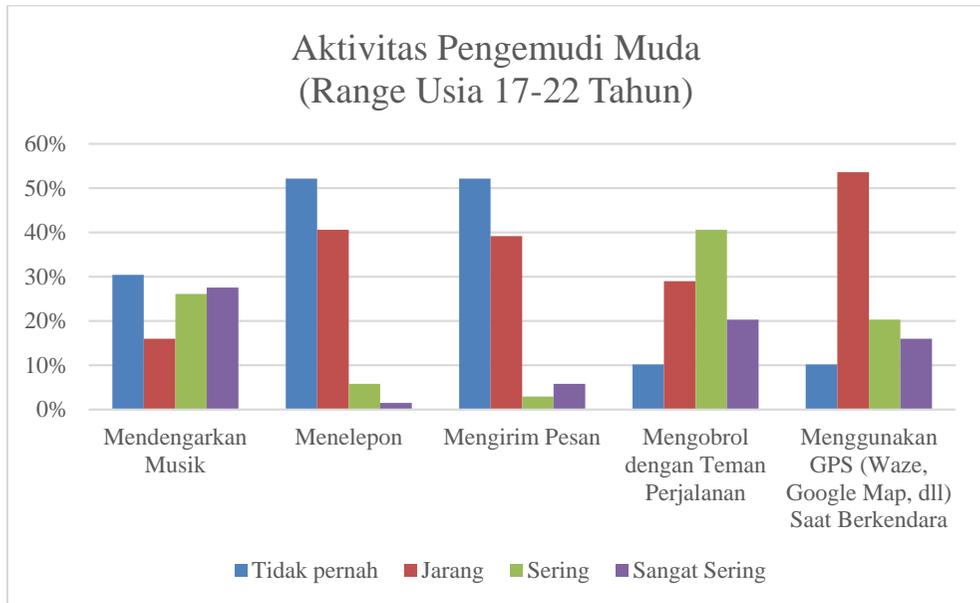
Penggunaan kendaraan pribadi adalah pilihan moda transportasi yang sangat populer di Indonesia. Kendaraan bermotor khususnya mobil dan motor banyak digunakan oleh masyarakat untuk menunjang kebutuhan mobilitas dari satu tempat ke tempat lain. Menurut data Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, kasus kecelakaan di Kabupaten Bandung dan Kota Bandung cukup tinggi. Jumlah kecelakaan lalu lintas dengan korban berprofesi sebagai mahasiswa di Kota Bandung berada di urutan ke-3 tertinggi diantara kota besar lainnya.

Ergonomi yang merupakan suatu bidang ilmu yang mengkaji keterbatasan, kelebihan, serta karakteristik manusia, kemudian memanfaatkan informasi yang diperoleh untuk merancang berbagai hal dengan tujuan tercapainya kualitas kerja

yang terbaik tanpa mengabaikan aspek kesehatan, keselamatan, serta kenyamanan manusia penggunaannya [1]. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh empat faktor, yaitu manusia (dari pengemudi), lingkungan, kendaraan, dan jalan. Dari hasil analisis data tersebut juga, faktor utama yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia (human factor) sebesar 66,89%. Dimana perilaku pengemudi lah yang paling sering menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu sebesar 72,45% [2]. Hal demikian dapat dikatakan bahwa pengendara memiliki perilaku berkendara yang beresiko. *Risk Driving Behaviour* atau perilaku beresiko dalam berkendara adalah perilaku mengemudi yang memberikan resiko tidak hanya pada diri sendiri, tetapi juga pada orang lain dan lingkungan, contoh perilaku tersebut antara lain mengemudi, membuntuti pengendara lain, tidak menaati rambu lalu lintas dengan menerobos dan berbelok tanpa sinyal, dan berkendara secara ugal-ugalan [3].

Penelitian dengan menggunakan DBQ juga telah banyak digunakan dengan berbagai responden dan diberbagai kota di Indonesia misalnya di Kota Semarang dengan responden pengemudi muda [4] dengan mengaitkannya pada persepsi pengendara terhadap rasa takut. Penelitian lain di kota yang sama menggunakan metode observasi, kuesioner DBQ, dan interview lebih menekankan bagaimana perilaku pengendara saat berpindah jalur dari jalan kecil ke jalan besar yang memberikan hasil bahwa sesungguhnya pengendara memahami perilaku yang seharusnya dilakukan saat bermanuver dari jalan kecil ke jalan besar [5]. Penelitian lain menggunakan kombinasi antara DBQ dan *Motorcycle Rider Behaviour Questionnaires* (MRBQ) di Jabodetabek dengan melihat pengaruh pendidikan dalam keluarga, dengan hasil bahwa untuk pengendara motor ternyata pendidikan keluarga tidak berpengaruh dan untuk pengendara mobil ternyata pendidikan keluarga berpengaruh [6]. Penelitian menggunakan DBQ juga digunakan untuk pengendara sepeda motor di Kota Cilegon dengan faktor-faktor yang dipertimbangkan antara lain usia, pengalaman berkendara, dan kecelakaan lalu lintas yang memberikan hasil bahwa usia dewasa akhir (> 35 tahun) cenderung melakukan pelanggaran lebih kecil daripada usia yang lebih muda, sedangkan pengalaman berkendara hanya memberikan korelasi yang sedang, dan pelanggaran lalu lintas memiliki korelasi yang rendah dengan kecelakaan [7]. Penelitian di Provinsi Bangka Belitung dengan menggunakan DBQ untuk melihat pengaruh penerapan ETLE terhadap perilaku pengendara yang memberikan hasil bahwa terjadi penurunan pelanggaran seperti tidak menggunakan sabuk pengaman atau menggunakan ponsel saat berhenti karena lampu merah di persimpangan jalan [8]. Penelitian lainnya dengan responden pengemudi angkutan kota dilakukan di Kota Bandung dengan menggunakan 2 trayek untuk melihat perbedaannya, metode yang digunakan adalah *Quantitative Analysis of Situational Awareness* (QUASA) dan DBQ [9]. Penelitian serupa juga dilakukan dengan responden pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang dengan tujuan menganalisis hubungan antara variabel-variabel *safety climate* dengan perilaku berkendara para pengemudi

bus di koridor I dan II dengan hasil variabel yang paling mempengaruhi adalah variabel komunikasi dan prosedur [10].



Gambar 1. Aktivitas Pengendara Muda

Berdasarkan survey yang dilakukan pada 69 pengemudi muda dengan kisaran usia 17-22 tahun yang dilakukan sebagai penelitian pendahuluan, pada dasarnya mereka cenderung tidak pernah dan jarang untuk melakukan aktivitas sekunder yang bisa mengganggu aktivitas mengemudi seperti menelepon atau bermain ponsel, seperti yang dapat dilihat pada Gambar 1. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa mereka sebenarnya memiliki kesadaran bahwa perilaku tersebut dapat mengganggu aktivitas berkendara.

Berdasarkan hasil tersebut maka perlu adanya kajian lebih lanjut mengenai perilaku berkendara, khususnya di kalangan pengemudi usia remaja akhir. Sehingga tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi perilaku berkendara pengemudi usia remaja akhir terhadap resiko kejadian pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dan korelasinya berkaitan dengan jenis kelamin, daerah tempat tinggal, pengalaman berkendara, dan frekuensi berkendara. Pengukuran tersebut menggunakan *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ) yang akan disebar ke responden yang sesuai dengan kriteria penelitian. Objek penelitian dalam penelitian ini adalah perilaku berkendara pengemudi mobil usia remaja akhir (usia 18-22 tahun) di Kota Bandung yang akan diukur menggunakan *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ). Hasil tersebut akan dianalisis untuk mengetahui faktor dan resiko kejadian pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, serta korelasinya berkaitan dengan jenis kelamin, daerah tempat tinggal, pengalaman berkendara, dan frekuensi berkendara.

2. METODE

2.1 *Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)*

Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) atau kuesioner perilaku berkendara merupakan kuesioner yang dikembangkan oleh James Reason, Antony Manstead, Stephen Stradling, James Baxter, dan Karen Campbell pada tahun 1990. Kuesioner ini digunakan sebagai alat dalam melakukan penilaian terhadap perilaku mengemudi yang menyimpang. Terdapat kurang lebih 50 variabel atau pertanyaan yang menggambarkan perilaku menyimpang yang dilakukan pengemudi dalam berkendara. Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) dibagi menjadi 4 grup perilaku penyimpangan saat berkendara yaitu:

- Lapses (keterlambatan) → Lapses atau keterlambatan didefinisikan sebagai perilaku yang tidak sesuai yang terkait dengan kurangnya konsentrasi pada suatu tugas [11].
- Error (kesalahan) → Error atau kesalahan didefinisikan sebagai membuat keputusan yang membahayakan pengemudi, tanpa melanggar aturan hukum [11].
- Ordinary Violations (pelanggaran biasa) → Ordinary Violations atau pelanggaran biasa didefinisikan sebagai penyimpangan yang disengaja dari peraturan hukum [12].
- Aggressive Violation (pelanggaran agresif) → Aggressive Violation atau pelanggaran yang agresif didefinisikan sebagai perilaku yang bertentangan dengan pengguna jalan lain dan merupakan semacam pelanggaran lalu lintas yang agresif [13].

Menurut (Reason et al., 1990) dari setiap variabel pada kuesioner DBQ memiliki tipe resikonya masing-masing yang terdiri dari 3 tipe resiko, yaitu :

- Tipe A : tidak beresiko ke pengendara lain
- Tipe B : kemungkinan beresiko kepada pengendara lain
- Tipe C : beresiko ke pengendara lain

2.2 Teknik Sampling dan Ukuran Sampel

Metode *non-probability sampling* yang digunakan adalah *purposive sampling* dengan jenis sampel yaitu *judgement sampling*, yaitu menentukan responden yang paling sesuai dengan kriteria yang ditentukan [14].

Dalam penentuan ukuran sampel yang dibutuhkan, menggunakan rumus yang dikemukakan oleh [15], rumus tersebut digunakan apabila jumlah populasi tidak dapat diketahui secara pasti, sehingga rumus tersebut akan sesuai dengan penelitian ini untuk mencari ukuran sampelnya. Didapatkan bahwa ukuran sampel yang harus dipenuhi adalah 154 sampel.

2.3 Uji Validitas dan Reliabilitas

Pengujian validitas ini digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Pertanyaan kuesioner yang dapat mengungkapkan suatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut maka dikatakan valid [16].

Data dapat dikatakan valid jika nilai *Corrected Item-Total Correlation* atau r hitung > r tabel. Jika nilai r hitung < r tabel, maka variabel dianggap tidak valid dan harus dibuang. Jika variabel yang tidak valid telah dibuang, maka dilakukan uji validitas kembali. Hal tersebut dilakukan sampai menghasilkan data yang valid. [17].

Uji validitas yang digunakan pada penelitian ini adalah uji validitas *pearson*. Berikut merupakan keputusan dari perbandingan nilai r hitung dengan r tabel dan juga nilai signifikansi pada pengujian validitas *pearson*. Perbandingan nilai r hitung dengan r tabel jika nilai r hitung > r tabel maka Data Valid, dan jika melihat nilai signifikansi (sig) apabila nilai signifikansi < 0.5 maka Data Valid.

Reliabilitas merupakan indeks yang menunjukkan sejauh mana alat pengukuran yang digunakan dapat menghasilkan hasil yang dapat dipercaya atau dapat diandalkan serta dapat memberikan hasil pengukuran yang relatif konsisten setelah dilakukan berulang-ulang terhadap subjek dan dalam kondisi yang sama [17].

Pengujian reliabilitas dapat menggunakan rumus *Alpha Cronbach*. (Wahyuni, 2014). Apabila nilai Alpha Cronbach > 0.7, maka dapat dikatakan bahwa alat pengukuran yang digunakan sudah reliabel dan reliabilitas mencukupi (*sufficient reliability*).

2.4 Uji Asumsi Klasik

Pengujian asumsi klasik merupakan persyaratan yang harus dipenuhi terlebih dahulu sebelum melakukan pengolahan regresi linier berganda [17]. Akan tetapi pada penelitian kali ini, uji asumsi klasik dibutuhkan untuk pengolahan data seperti korelasi. Model dalam penelitian harus lulus dari pengujian asumsi klasik yang meliputi uji normalitas, uji heteroskedastisitas, uji linearitas, uji autokorelasi, dan uji multikolinearitas.

2.5 Transformasi Data

Pada penelitian kali ini, data yang dikumpulkan oleh peneliti merupakan skala ordinal, dikarenakan data tersebut diperoleh dari hasil kuesioner dengan skala likert. Kuesioner dengan penggunaan likert yang termasuk dalam skala ordinal digunakan untuk mengklasifikasikan objek serta memberikan peringkat dari paling tertinggi hingga terendah. Akan tetapi dari peringkat yang ada pada data skala ordinal tersebut tidak menunjukkan seberapa lebih besar atau seberapa lebih baik perbedaan yang ada pada peringkat data. Sedangkan metode pengujian asumsi klasik dan korelasi harus menggunakan data dengan skala interval dalam pengujian datanya.

Oleh karena itu, data yang ada penelitian ini haruslah diubah dari skala ordinal menjadi skala interval dengan menggunakan *Method of Successive Interval* (MSI). *Method of Successive Interval* (MSI) adalah proses mengubah data ordinal menjadi data interval [18]. Maka dari itu, data akan ditransformasikan menjadi skala interval

menggunakan MSI yang dapat digunakan dengan bantuan Ms. Excel dengan program tambahan, yaitu stat97.xla.

2.6 Korelasi

Korelasi merupakan derajat asosiasi atau keeratan hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya [19]. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan uji korelasi *Bivariate*, dikarenakan data variabel yang digunakan merupakan tipe data interval. Pada uji korelasi *Bivariate* mensyaratkan bahwa data variabel harus berdistribusi normal dan pada penelitian kali ini, setiap data sudah diuji normal dan semua variabel berdistribusi normal. Berikut merupakan hipotesis yang digunakan pada uji korelasi ini:

H_0 : Tidak ada hubungan (korelasi) antara 2 variabel, angka korelasi adalah 0.

H_1 : Ada hubungan (korelasi) antara 2 variabel, angka korelasi tidak 0.

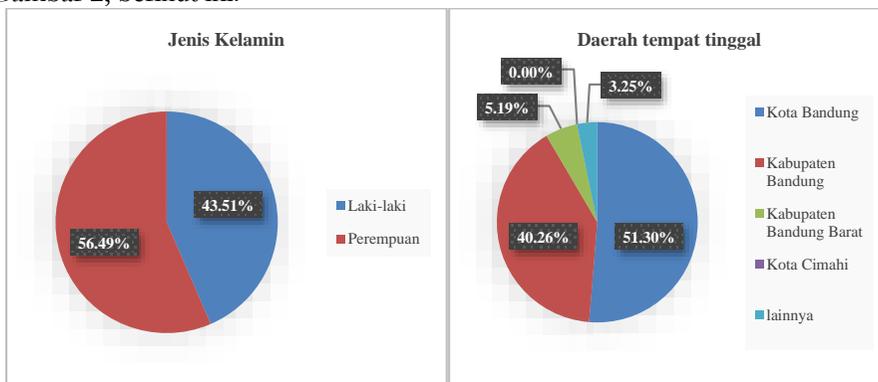
Pengujian akan dilakukan 2 sisi karena yang dicari adalah ada atau tidaknya hubungan antar 2 variabel. Sehingga dasar pengambilan keputusan untuk uji korelasi berdasarkan probabilitas jika probabilitas > 0.025 maka H_0 diterima jika probabilitas > 0.025 maka H_0 ditolak [20].

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

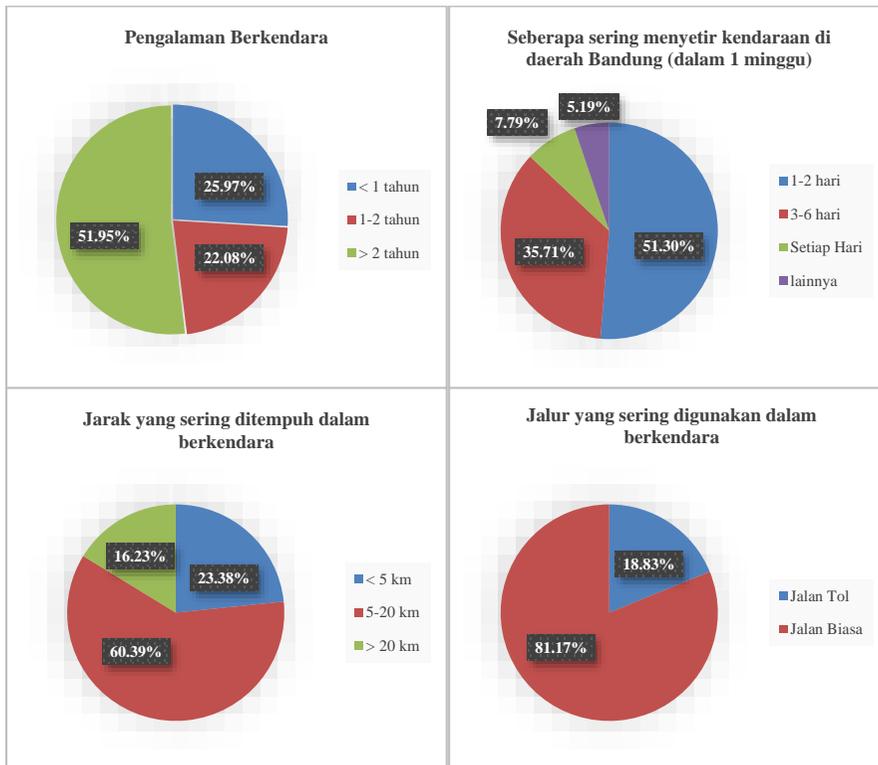
Pada pengujian ini data yang digunakan sebanyak 154 data dari responden yang sudah mengisi kuesioner DBQ dan sudah sesuai kriteria dari penelitian. Kriteria responden yang mengisi kuesioner DBQ ini adalah responden memiliki rentang usia 18-22 tahun, berprofesi sebagai mahasiswa, berkendara dan berdomisili di Kota Bandung, memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) dengan jenis SIM A (mobil) dan merupakan pengemudi aktif.

3.1 Hasil Kuesioner

Sebaran demografi dari responden yang mengisi kuesioner ini dapat dilihat pada Gambar 2, berikut ini.



Gambar 2. Hasil Profil Responden



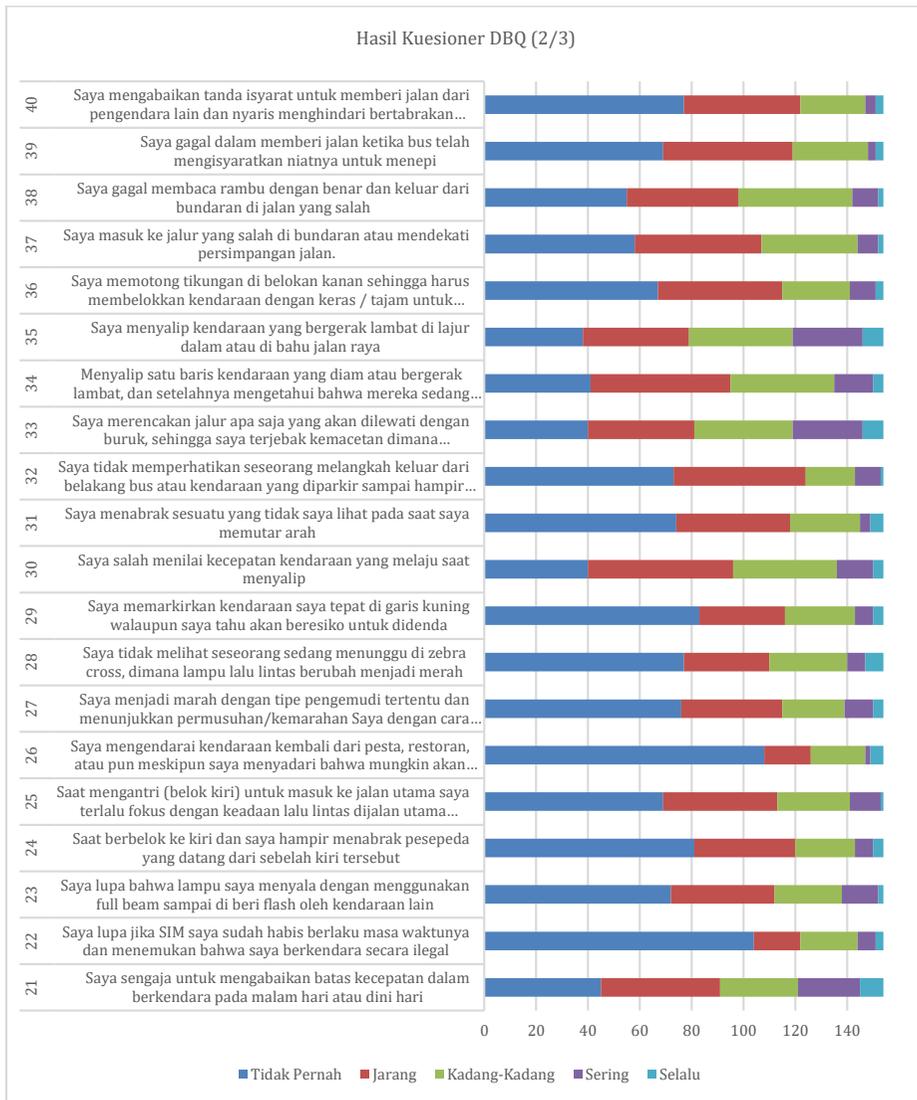
Gambar 2. Hasil Profil Responden (Lanjutan)

Berdasarkan hasil profil responden diperoleh bahwa responden adalah pengendara muda yang sebagian besar sudah memiliki pengalaman yang cukup yaitu memiliki pengalaman berkendara lebih dari 2 tahun dengan jarak berkendara per harinya yang cukup jauh yaitu lebih dari 20 km/ kali berkendaranya. Berdasarkan hal ini, dapat diasumsikan bahwa pengendara memiliki perilaku berkendara yang sudah cukup terbentuk dalam kesehariannya, sehingga jawaban yang diberikan diharapkan dapat memberikan gambaran perilaku yang biasanya mereka lakukan.

Selanjutnya hasil dari kuesioner DBQ dapat dilihat pada grafik di Gambar 3, yang menggambarkan sebaran jawaban yang diberikan oleh 154 responden. Jawaban yang diberikan oleh responden saat ditanya tentang tingkat kejadian (tidak pernah, jarang, kadang-kadang, sering, dan selalu) mereka melakukan aktivitas yang ditanyakan pada ke 59 variabel kuesioner cenderung memberikan hasil bahwa responden memiliki perilaku berkendara yang positif atau aman. Hal ini merupakan salah satu kelemahan dari proses pengumpulan data berdasarkan penilaian pribadi, yaitu hasil yang diberikan cenderung kurang objektif.



Gambar 3. Hasil Kuesioner DBQ (1/3)



Gambar 3. Hasil Kuesioner DBQ (2/3)



Gambar 3. Hasil Kuesioner DBQ (3/3)

3.2 Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

Hasil kuesioner kemudian dilakukan pengujian validitas dengan hasil yaitu terdapat 1 variabel yang tidak valid yaitu variabel 2 karena hasil signifikansi lebih besar dari 0.05, sehingga variabel 2 akan dihapus untuk pengolahan data selanjutnya. Sedangkan berdasarkan pengujian reliabilitas diperoleh bahwa *Cronbach's Alpha* $0.956 > 0.7$, maka data sudah reliabel.

3.3 Perbandingan Nilai Rata-Rata

Jika melihat dari hasil perbandingan nilai rata-rata secara keseluruhan sebenarnya pengendara muda memiliki penyimpangan perilaku berkendara dengan nilai rata-rata dibawah 3 yang mengindikasikan bahwa pengendara lebih banyak menjawab tidak pernah, jarang, dan kadang-kadang. Hal ini mengindikasikan bahwa sebenarnya pengendara masih memiliki kesadaran untuk memiliki perilaku positif saat berkendara. Berdasarkan nilai rata-rata ini dilakukan beberapa analisis yaitu berdasarkan perilaku berkendara, 4 faktor perilaku berkendara *Reason*, dan variabel independen.

3.3.1 Perilaku berkendara

Berdasarkan 59 variabel dari DBQ didapatkan bahwa perilaku yang memiliki nilai rata-rata tertinggi adalah variabel 4 yaitu saya merasa tidak sabar dengan pengendara yang lambat sehingga saya melalui kendaraan tersebut menggunakan lajur kiri (Tipe C) dengan nilai rata-rata 2,653, variabel 8 yaitu saya lupa dimana / tempat saya memarkirkan kendaraan di tempat parkir (bertingkat) (Tipe A) dengan nilai rata-rata 2,513, dan variabel 16 yaitu saya mencoba untuk mendahului kendaraan lain di depan saya karena kendaraan tersebut bergerak sangat lambat meskipun saya menyalip dalam keadaan yang beresiko (ada kendaraan lain di arah sebaliknya yang mendekat) (Tipe C) dengan nilai rata-rata 2,492. Berdasarkan hal tersebut terdapat 2 tipe perilaku yang termasuk tipe resiko C yang beresiko bagi pengendara lain.

3.3.2 Pengelompokan 4 Faktor Perilaku Berkendara *Reason*

Selain itu, jika mengelompokkan variabel pertanyaan menjadi 4 faktor perilaku berkendara dari Reason maka didapatkan bahwa faktor perilaku yang paling sering dilakukan oleh pengendara mahasiswa/i Kota Bandung adalah *Lapses* yaitu pengendara sering kehilangan konsentrasi pada saat berkendara dengan nilai rata-rata 2,067 dan *Error* yaitu pengambilan keputusan yang salah atau kurang tepat dikarenakan kurang pemahaman atau hal lainnya mengenai aturan berkendara dengan nilai rata-rata 1,986.

3.3.3 Variabel Independen

Sedangkan, jika melihat hasil kuesioner DBQ (4 Faktor Perilaku Berkendara) dan mengelompokkannya nilai rata-ratanya berdasarkan variabel independen yaitu jenis kelamin, daerah tempat tinggal, pengalaman berkendara, dan frekuensi berkendara maka diperoleh hasil yaitu jika melihat jenis kelamin maka laki-laki cenderung berperilaku *Error*, *Aggressive Violation*, *Ordinary Violation* dan perempuan cenderung *Lapses*. Berdasarkan daerah tempat tinggal Kota Bandung cenderung berperilaku *Lapses*, *Error*, *Aggressive Violation*, *Ordinary Violation* dan Kabupaten Bandung cenderung berperilaku *Lapses* dan *Error*. Berdasarkan pengalaman berkendara < 1 tahun cenderung berperilaku *Lapses*, *Error*, 1-2 tahun berperilaku *Ordinary Violation*, dan 2 tahun berperilaku *Aggressive Violation*, *Ordinary Violation*. Sedangkan, frekuensi berkendara 1-2 hari berperilaku *Lapses*, *Error*, 3- 6 hari

berperilaku *Lapses*, *Aggressive Violation*, *Ordinary Violation*, dan setiap hari berperilaku *Lapses*, *Error*, *Aggressive Violation*, *Ordinary Violation*.

Dari hasil pembahasan didapatkan bahwa walaupun nilai rata-ratanya dibawah 3, tetapi masih banyak pengemudi mahasiswa/i yang melakukan perilaku berkendara yang berbahaya bagi pengendara lain sehingga perlu adanya upaya preventif dan upaya *punishment* yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut. Sehingga diharapkan dengan adanya upaya preventif dan *punishment* tersebut dapat menjadi usulan yang dapat disarankan kepada pihak kepolisian atau pihak berwajib untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Beberapa upaya preventif tersebut antara lain, orang tua dapat memberikan edukasi mengenai perilaku yang baik dalam berkendara ataupun peraturan yang perlu dimengerti pada saat berkendara, pemberian izin penggunaan kendaraan bermotor dapat diberikan apabila anak tersebut sudah memiliki kemampuan yang matang dalam berkendara, sosialisasi oleh pihak Kepolisian ke sekolah dan juga melalui media sosial, perlu adanya upaya yang ketat di dalam pemberian SIM kepada pengendara, usulan ditambahkan dengan adanya tahap 2 yaitu pemberian kelas mengenai aturan berlalu lintas kepada pengendara yang mengajukan permohonan pembuatan SIM. Kemudian pada proses ujian praktek, pemohon dapat menggunakan kendaraan pribadinya karena lebih terbiasa untuk membawa kendaraan pribadinya dibandingkan kendaraan yang disediakan oleh pihak kepolisian. Sedangkan upaya *punishment* yang dapat disarankan adalah adanya pemberian hukuman yang maksimal atau berat sehingga dapat memberikan efek jera bagi pelanggar untuk tidak mengulangi perilaku pelanggaran berlalu lintas tersebut.

3.4 Uji Korelasi

Berikut merupakan hasil dan pembahasan dari pengujian korelasi menggunakan korelasi bivariate untuk mencari hubungan antara variabel independen (jenis kelamin, daerah tempat tinggal, Pengalaman berkendara, dan frekuensi berkendara) terhadap variabel dependen, yaitu perilaku berkendara. Didapatkan bahwa variabel jenis kelamin, pengalaman berkendara, dan frekuensi berkendara memiliki hubungan dengan beberapa variabel perilaku berkendara. Sedangkan daerah tempat tinggal tidak memiliki hubungan dengan variabel perilaku berkendara, variabel yang dimaksud dapat dilihat pada Tabel 1.

Berdasarkan beberapa kajian literatur yang dilakukan diketahui bahwa terdapat korelasi antara pengemudi non-profesional dengan perilaku *ordinary* dan *aggressive violation*, sedangkan pengemudi yang profesional cenderung lebih memiliki perilaku positif [21]. Terkait gender, wanita cenderung melakukan kesalahan dalam mengemudi dikarenakan kurangnya perhatian dan pengalaman [22], [23], tetapi pria lebih sering melakukan pelanggaran berupa *violation* dibandingkan wanita [24]. Selain itu, remaja cenderung lebih sering melakukan semua tipe penyimpangan

yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan usia dewasa dan pertengahan [25]. Terdapat beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu, faktor kesalahan manusia, faktor pengemudi, faktor jalan, faktor kendaraan, faktor alam [26].

Tabel 1 Rangkuman Uji Korelasi

No	Data	Tujuan	Hasil	Kesimpulan
1	Jenis kelamin dan Perilaku berkendara	Untuk mengetahui dan menganalisis adanya hubungan antara jenis kelamin terhadap perilaku berkendara	11 Variabel Berkorelasi, dari 11 variabel ada 4 variabel yang berkorelasi lemah, yaitu Variabel 19, 21, 27, dan 48. Sisanya berkorelasi sangat lemah sehingga dianggap bahwa variabel tersebut tidak memiliki korelasi	Jenis Kelamin memiliki hubungan dengan beberapa variabel perilaku berkendara. Dari 4 variabel yang berkorelasi termasuk ke dalam tipe perilaku berkendara <i>agresive violation</i> .
2	Daerah tempat tinggal dan Perilaku berkendara	Untuk mengetahui dan menganalisis adanya hubungan antara daerah tempat tinggal terhadap perilaku berkendara	1 variabel berkorelasi sangat lemah, yaitu variabel 29 sehingga dapat dikatakan bahwa variabel tersebut tidak berkorelasi dengan perilaku berkendara.	Daerah tempat tinggal tidak memiliki hubungan variabel perilaku berkendara
3	Pengalaman berkendara dan Perilaku berkendara	Untuk mengetahui dan menganalisis adanya hubungan antara pengalaman berkendara terhadap perilaku berkendara	6 Variabel Berkorelasi, dari 6 variabel ada 3 variabel yang berkorelasi lemah, yaitu Variabel 18, 19, dan 51. Sisanya berkorelasi sangat lemah sehingga dianggap tidak berkorelasi.	Pengalaman berkendara memiliki hubungan dengan beberapa variabel perilaku berkendara. Dari ketiga variabel yang berkorelasi tersebut termasuk ke dalam faktor perilaku berkendara <i>agresive violation</i> dan <i>ordinary violation</i>
4	Frekuensi berkendara dan	Untuk mengetahui dan	4Variabel Berkorelasi, dari 4	Frekuensi berkendara

Perilaku berkendara	menganalisis adanya hubungan antara frekuensi berkendara terhadap perilaku berkendara	variabel hanya 1 variabel yang berkorelasi lemah, yaitu Variabel 19. Sisanya berkorelasi sangat lemah sehingga dianggap tidak berkorelasi.	memiliki hubungan dengan beberapa variabel perilaku berkendara. Variabel yang berkorelasi lemah tersebut adalah Variabel 19 yang termasuk ke dalam faktor perilaku berkendara <i>aggressive violation</i> .
---------------------	---	--	---

4. KESIMPULAN

Berdasarkan pengumpulan dan pengolahan data penelitian ini maka perilaku berkendara yang sering dilakukan oleh mahasiswa/i di Kota Bandung tergolong ke dalam Tipe C yang membahayakan bagi pengendara lain dan termasuk ke dalam faktor *aggressive violation*. Untuk variabel *independent* yang berhubungan dengan perilaku berkendara antara lain adalah jenis kelamin, pengalaman berkendara, dan frekuensi berkendara. Sedangkan daerah tempat tinggal tidak memiliki hubungan dengan perilaku berkendara. Untuk faktor perilaku berkendara yang sering dilakukan oleh mahasiswa/i di Kota Bandung adalah faktor perilaku berkendara *Lapses* dan *Error*. Kelemahan dari hasil yang diperoleh ini tidak dapat digeneralisir mengingat jumlah dan waktu penelitian yang terbatas. Beberapa usulan yang dapat dilakukan terkait perilaku berkendara untuk mengatasi perilaku berkendara yang menyimpang, antara lain upaya preventif dan *punishment* perlu dilakukan, sosialisasi ke sekolah dan penyebaran edukasi melalui *platform* digital untuk menyebarkan informasi terkait perilaku berkendara yang baik dan benar, mekanisme baru dalam proses pembuatan SIM serta penggunaan kendaraan pribadi pada saat ujian praktek untuk memudahkan pemohon melakukan *test*, upaya pencegahan 4 faktor perilaku berkendara menyimpang.

5. UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kepada kolega di KBK Perancangan Produk dan Ergonomi, Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, dan secara umum kepada Universitas Kristen Maranatha atas dukungannya terhadap jalannya penelitian ini.

REFERENSI

- [1] I. Hardianto and Yassierli, *Ergonomi Suatu Pengantar*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2014.
- [2] D. Wicaksono, R. A. Fathurochman, B. Riyanto and Y. Wicaksono, "Analisis Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus-Jalan Raya Ungaran - Bawen)," *Jurnal Karya Teknik Sipil*, p. 203, 2014.
- [3] C. S. Dula and E. S. Geller, "Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research," *Journal of Safety Research*, vol. 34, no. 5, pp. 559-566, 2003.
- [4] F. Suwanto, Hartono and Lukman, "PENGARUH RASA TAKUT TERHADAP PROFIL PERILAKU PENGENDARA USIA REMAJA: STUDI DENGAN DRIVER BEHAVIOUR QUESTIONNAIRE (DBQ)," *JURNAL REKAYASA SIPIL (JRS-UNAND)*, vol. 15, no. 2, pp. 129-139, 2019.
- [5] B. A. Aramita, S. Maimunah, E. Purwanto and F. Tohom, "Evaluation of Driver Behavior when Crossing Unsignalized Intersection from Minor Road to Major Road," in *RSF Conference Series: Engineering and Technology*, 2022.
- [6] Y. F. Alyandi and L. S. Putranto, "HUBUNGAN PENDIDIKAN DI DALAM KELUARGA TERHADAP PERILAKU PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR SAAT BERLALU LINTAS," *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, vol. 1, no. 1, pp. 48-54, 2018.
- [7] L. Lady, L. A. Rizqandini and D. L. Trenggonowati, "EFEK USIA, PENGALAMAN BERKENDARA, DAN TINGKAT KECELAKAAN TERHADAP DRIVER BEHAVIOR PENGENDARA SEPEDA MOTOR," *Jurnal Teknologi*, vol. 12, no. 1, pp. 57-64, 2020.
- [8] R. Safitri, M. Fahri and R. Arlianda, "Perilaku Berkendara Dampak Penerapan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Pada Simpang Bersinyal di Kota Pangkalpinang," *BENTANG : Jurnal Teoritis dan Terapan Bidang Rekayasa Sipil*, vol. 11, no. 1, pp. 105-112, 2023.
- [9] A. Febrianti, A. Desrianty and Yuniar, "TINGKAT KEWASPADAAN DAN PERILAKU PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA BERDASARKAN KARAKTERISTIK JARAK TEMPUH TRAYEK MENGGUNAKAN METODE QUASA DAN DRIVER BEHAVIOUR QUESTIONNAIRE," in *Seminar Nasional V Manajemen & Rekayasa Kualitas 2013*, Bandung, 2013.

- [10] E. Sunarto, H. Prastawa and P. A. Wicaksono, "Analisis Pengaruh Safety Climate Terhadap Safety Related Driving Behaviors Pengemudi BRT Koridor I dan II Semarang," 2018. [Online]. Available: <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/ieoj/article/view/20713>. [Accessed 6 Maret 2023].
- [11] D. Parker, J. T. Reason, A. S. R. Manstead and S. G. Strading, "Driving Error, Driving Violation, and Accident Involvement," *Ergonomics*, vol. 38, no. 5, pp. 1036-1048, 1995.
- [12] J. Reason, A. Manstead, S. Stephen, J. Baxter and K. Campbell, "Errors and violations on the roads: A real distinction?," *Ergonomics*, vol. 33, no. 10-11, pp. 1315-1332, 1990.
- [13] R. Lawton, D. Lawton, S. G. Stradling and A. S. Manstead, "Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations," *British Journal of Psychology*, vol. 88, no. 2, pp. 249-262, 1997.
- [14] U. Sekaran and R. Bougie, *Research Methods for Business 7th Edition*, John Wiley & Sons Ltd, 2016.
- [15] P. Subagyo and Djarwanto, *Statistik Induktif*, Yogyakarta: BPFE UGM, 2000.
- [16] I. Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- [17] Sunjoyo, R. Setiawan, V. Carolina, N. Magdalena and A. Kurniawan, *Aplikasi SPSS Untuk SMART Riset (1st ed.)*, Penerbit ALFABETA, 2013.
- [18] J. Sarwono, *Statistik Multivariate Aplikasi untuk Riset Skripsi (Nikodemus WK (ed.))*, C.V Andi Offset, 2013.
- [19] A. Widarjono, *Statistika Terapan Dengan Excel & SPSS (1st ed.)*, UPP STIM YKPN, 2015.
- [20] S. Santoso, *Menguasai SPSS Versi 25 (1st ed.)*, PT Alex Media Komputindo, 2018.
- [21] M. Maslač, B. Antić, K. Lipovac, D. Pešić and N. Milutinović, "Behaviours of drivers in Serbia: Non-professional versus professional drivers," *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 52, pp. 101-111, 2018.
- [22] L. Guého, M. A. Granié and J. C. Abric, "French validation of a new version of the Driver Behavior Questionnaire (DBQ) for drivers of all ages and level of experiences," *Accident Analysis and Prevention*, vol. 63, pp. 41-48, 2014.

- [23] T. Özkan, T. Lajunen and H. Summala, "Driver Behaviour Questionnaire: A follow-up study," *Accident Analysis and Prevention*, vol. 38, no. 2, pp. 386-395, 2006.
- [24] M. Sucha, L. Sramkova and R. Risser, "The Manchester driver behaviour questionnaire: self-reports of aberrant behaviour among Czech drivers," *European Transport Research Review*, vol. 6, no. 4, pp. 493-502, 2014.
- [25] L. Lady and A. Umyati, "Human Error dalam Berkendara Berdasarkan Kebiasaan Pelanggaran oleh Pengemudi Human Error in Driving Based on Driver's Habitual Deviations," *Jurnal Transportasi Dan Logistik*, vol. 08, no. 01, pp. 21-31, 2021.
- [26] U. Enggarsasi and N. K. Sa'diyah, "Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas," *Perspektif*, vol. 22, no. 3, p. 228, 2017.
- [27] N. Wahyuni, "UJI VALIDITAS DAN RELIABILITAS," Binus University, 2014. [Online].