

# FAKTOR EKSTERNAL DAN INTERNAL PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PEKERJA KANTORAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR (Wilayah Studi: Kota Tangerang Selatan)

Jurnal Pengembangan Kota (2023)

Volume 11 No.1 (82–91)

Tersedia online di:

<http://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk>

DOI:10.14710/jpk.11.1.82-91

Okto Risdianto Manullang\*, Arya Satrio Wicaksono P. Waspodo

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota,  
Universitas Diponegoro, Indonesia

**Abstrak.** Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kawasan perkotaan terus meningkat, seiring dengan terus meningkatnya jumlah kendaraan di jalanan. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia. Salah satu upaya untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas berdasarkan faktor manusia, dapat dilakukan dengan menganalisis perilaku pengguna jalan. Penelitian ini menggunakan metode structural equation modelling (SEM) untuk mengidentifikasi seberapa besar pengaruh faktor eksternal dan internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pekerja kantoran pengguna sepeda motor di Kota Tangerang Selatan. Faktor Eksternal dilihat dari Theory of Planned Behavior, jarak tempuh, dan waktu tempuh perjalanan. Faktor internal dilihat dari trait kepribadian ekstraversi, kooperatif, neurotisme, dan kesadaran. Analisis dilakukan terhadap masing-masing golongan darah, sehingga dapat melihat faktor yang dominan. Berdasarkan hasil analisis perilaku keselamatan berkendara golongan darah A, B, dan AB lebih dipengaruhi oleh variabel dari faktor eksternal, sedangkan golongan darah O lebih dipengaruhi oleh variabel dari faktor internal.

**Kata Kunci:** Perilaku Keselamatan Berkendara; Kecelakaan Lalulintas

**[Title: External and Internal Factor of Safety Riding Behavior from Office Workers Using Motorcycle].** *Traffic accidents that occur in urban areas continue to increase, along with the increasing number of vehicles on the streets. Traffic accidents that occur in Indonesia are mostly caused by the human factor. One of the efforts to overcome traffic accidents based on human factors can be done by analyzing the behavior of road users. This study uses the structural equation modeling (SEM) method to identify the impact of external and internal factors towards safety riding behavior from office workers who use motorcycles in South Tangerang City. External factors are seen from the Theory of Planned Behavior, distance traveled, and travel time. Internal factors can be seen from the personality traits of extraversion, cooperativeness, neuroticism, and consciousness. The analysis is done on each blood type, so that the dominant factor can be seen. Based on the analysis of driving safety behavior, blood groups A, B, and AB are more impacted by variables from external factor, while blood type O is more impacted by variable from internal factor.*

**Keyword:** Safe Driving Behavior, Traffic Accident

*Cara Mengutip:* Manullang, Okto Risdianto., & Waspodo, Arya Satrio Wicaksono P. (2023). Faktor Eksternal dan Internal Perilaku Keselamatan Berkendara Pekerja Kantoran Pengguna Sepeda Motor (Wilayah Studi: Kota Tangerang Selatan). **Jurnal Pengembangan Kota**. Vol 11 (1): 82-91. DOI: 10.14710/jpk.11.1.82-91

## 1. PENDAHULUAN

Riset terdahulu menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas (Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992; Parker, West, Stradling, & Manstead, 1995; Ulleberg & Rundmo, 2003). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Umum ,

pengertian keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang dapat disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2023), memaparkan bahwa penyebab kecelakaan terbesar disebabkan oleh faktor manusia (61%), faktor prasarana (30%), dan

faktor kendaraan (9%). Secara spesifik, faktor manusia yang dimaksudkan adalah kelalaian pengendara dalam aktivitasnya di ruang jalan. Penelitian terdahulu menunjukkan bahwa perilaku manusia berkontribusi sebesar 95% terhadap kecelakaan lalu lintas (Petridou & Moustaki, 2000). Perilaku berlalu lintas tidak lepas dari perilaku manusia dalam memutuskan pola perjalanan yang akan dilakukan berdasarkan pola aktivitas sehari-hari (Manullang, Syabri, Tamin, & Sjafruddin, 2014). Perilaku sehari-hari tersebut disebabkan oleh niat atau intensi individu yang dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal (Ajzen, 1991). Faktor ini dapat diprediksi dan dipahami melalui *Theory of Planned Behavior* yang mempelajari pembentukan dan pengondisian perilaku individu. Perilaku perjalanan individu juga dipengaruhi oleh struktur ruang fisik lingkungan (faktor eksternal). Struktur ruang yang cenderung tidak tertata menyebabkan inefisiensi penyediaan transportasi publik. Hal tersebut mengubah preferensi individu untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, terutama sepeda motor yang relatif murah dan mudah digunakan di Indonesia (Hildebrandt, 2019). Di Indonesia, menurut *Integrated Road Safety Management System* Korlantas Polri, tahun 2016, 74% kematian akibat kecelakaan lalu lintas dialami oleh pengendara kendaraan bermotor roda dua dan tiga. Berkaitan dengan hal tersebut, kecelakaan lalu lintas jalan dominan terjadi pada pengendara usia 16-25 tahun sebesar 41,39%, dengan rincian 19,41% pengendara usia 16-20 tahun dan 21,98% pengendara usia 21-25 tahun (Supiyono, 2018).

Rendahnya kedisiplinan pengemudi dalam berlalu lintas merupakan salah satu faktor manusia yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran yang terjadi dalam berkendara menjadi salah satu usaha di dalam individu untuk menghindari ketidaknyamanan maupun untuk memenuhi keinginan cepat sampai di tujuan terkait dengan kondisi kemacetan lalu lintas jalan di perkotaan (Haryanto, 2011). Jarak tempuh dan waktu tempuh yang pendek dapat berpengaruh terhadap kurangnya penggunaan helm (Perwitaningsih, Mahawati, & Hartini, 2013). Oleh karena itu, jarak tempuh dan waktu tempuh perjalanan diasumsikan juga dapat mempengaruhi perilaku pengguna jalan terutama terkait keselamatan berkendara. Semakin tinggi tingkat

kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor, membuktikan bahwa pengguna sepeda motor berisiko tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas.

Kota Tangerang Selatan Dalam Angka Tahun 2019, menyebutkan bahwa 83 persen penduduk berada pada usia kerja, bekerja di sektor jasa-jasa. Hal tersebut juga menunjukkan bahwa banyak tenaga kerja di Kota Tangerang Selatan yang merupakan pekerja kantor. Pekerja kantor sendiri merupakan seseorang yang melakukan pekerjaan profesional, administratif, atau manajerial di sebuah kantor. Pekerja kantor juga cukup rawan mengalami kecelakaan lalu lintas karena salah satunya faktor kelelahan.

Menurut Wirawan, Syaaf, dan Susilowati (2018), faktor pendahulu tindakan tidak aman meliputi Surat Izin Mengemudi (SIM), pengalaman mengemudi, dan kelelahan. Secara empiris, kebijakan terkait keselamatan lalu lintas yang berkaitan dengan hal tersebut dapat dilihat dari penambahan konten golongan darah pada model baru Surat Izin Mengemudi. Alasan pencantuman informasi golongan darah pada SIM tersebut adalah untuk mengetahui golongan darah pemilik ketika terjadi hal darurat dalam berkendara. Dengan kata lain, penambahan konten golongan darah pada SIM masih dalam ranah tindakan pasca kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini mencoba menemukenali korelasi golongan darah dengan perilaku keselamatan sebagai representasi dari faktor manusia dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Hal ini dimaksudkan untuk menggali pemahaman bahwa penambahan golongan darah pada SIM tersebut adalah salah satu upaya untuk mewujudkan tindakan preventif terhadap perilaku keselamatan lalu lintas.

Dengan demikian, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut terhadap faktor manusia tersebut. Langkah awalnya yaitu dengan meneliti kecenderungan perilaku pengguna jalan. Analisis terhadap perilaku

---

ISSN 2337-7062 © 2023

This is an open access article under the CC-BY-NC-ND license (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>). – see the front matter © 2023

\*Email: [oktomanullang73@gmail.com](mailto:oktomanullang73@gmail.com)

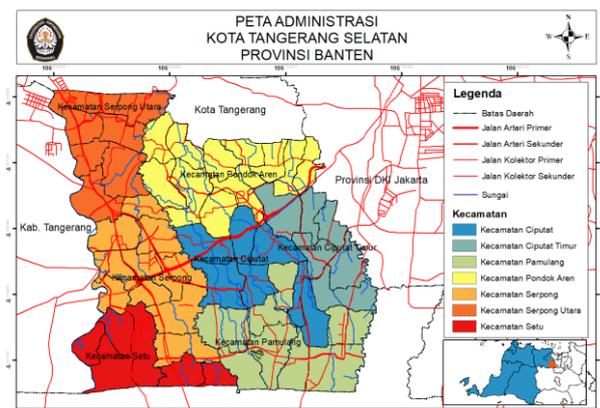
Submitted 16 February, accepted 30 July 2023

perjalanan sangat efektif untuk menganalisa kebijakan transportasi, karena dapat memahami perilaku manusia, alasan, dan juga karakteristik dibalik keputusan mereka dalam merespon sebuah kebijakan (Joewono, Susilo, & Tarigan, 2008).

### 1.1 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian adalah:

- Masyarakat Kota Tangerang yang melakukan pergerakan harian untuk tujuan bekerja, khususnya pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor.
- Mengkaji pengaruh tiga komponen dari *Theory of Planned Behavior*, yaitu sikap (*attitude towards behaviour*), norma subjektif (*subjective norm*), persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control*), serta jarak tempuh dan waktu tempuh perjalanan sebagai faktor eksternal yang akan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara untuk tiap golongan darah.



**Gambar 1.** Peta Administrasi Kota Tangerang Selatan

Untuk bidang ilmu psikologi, ada beberapa penelitian yang telah menjelaskan bahwa Theory of Planned Behavior (TPB) dapat digunakan untuk menjelaskan perilaku berkendara (Ajzen, 1991), misalnya hubungan perilaku dengan pelanggaran marka lalu lintas (Castanier, Deroche, & Woodman, 2013) terkait kontrol perilaku keselamatan, dan (Armitage, Rodwell, & Lewis, 2022) terkait intensi keselamatan berkendara. Ruang lingkup wilayah studi dalam penelitian ini berada di Kota Tangerang Selatan (lihat Gambar 1).

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif atau pendekatan kuantitatif. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah *structural equation modelling* (SEM). Metode SEM berasal dari perkembangan analisis jalur dan regresi berganda, dimana keduanya termasuk dalam bentuk model analisis multivariat. Dibandingkan dengan kedua metode tersebut, SEM mempunyai kemampuan analisis serta prediksi yang lebih baik. SEM mampu menganalisis hingga pada level terdalam pada variabel atau konstruk yang diteliti (Hamzah, Tinungki, & Herdiani, 2022). Jenis SEM yang digunakan dalam penelitian ini adalah SEM-PLS atau *structural equation modelling-partial least square*. Ada enam tahapan pemodelan dan analisis untuk persamaan model dari SEM-PLS ini. Enam tahapan yang dimaksud adalah: (1) pendefinisian model SEM berdasarkan teori; (2) menentukan metode analisis algoritma dari salah satu metode yang ada pada SEM-PLS; (3) menentukan metode resampling; (4) menggambar diagram jalur yang berisikan indikator, konstruk variabel laten, dan hubungan kausal; (5) evaluasi model; (6) interpretasi, kesimpulan, dan rekomendasi (Hamid & Anwar, 2019).

Analisis SEM digunakan untuk menganalisis seberapa besar pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan. Faktor eksternal yang dimaksud yaitu berdasarkan *theory of planned behavior*, jarak tempuh, waktu tempuh, dan faktor internalnya adalah golongan darah. Dalam penelitian ini terdapat tiga jenis variabel, yaitu variabel laten induk, variabel laten, dan variabel manifes atau indikator. Variabel laten induk akan dijabarkan menjadi beberapa variabel laten, sedangkan variabel laten dijabarkan lagi menjadi beberapa variabel manifes atau indikator. Tabel 1, 2, dan Tabel 3 merupakan variabel-variabel yang digunakan dalam analisis SEM.

**Tabel 1.** Kode dan Indikator Variabel Eksogen Faktor Internal

<b>Ekstraversi</b>	
<b>E1</b>	Tidak menyalip pengemudi yang lambat dari sisi kiri
<b>E2</b>	Tidak mengabaikan batas kecepatan mengemudi
<b>E3</b>	Tidak membuntuti kendaraan lain dengan jarak yang sangat dekat
<b>Kooperatif</b>	
<b>A1</b>	Menepi pada saat melaju dengan lambat
<b>A2</b>	Mengurangi kecepatan pada saat ada kendaraan yang ingin mendahului
<b>A3</b>	Mengurangi kecepatan pada saat melewati <i>pedestrian crossing</i>
<b>Neurotisme</b>	
<b>Ne1</b>	Dapat menjaga emosi pada kondisi macet
<b>Ne2</b>	Tidak mengejar pengendara yang membuat kesal
<b>Ne3</b>	Tidak menegur pengendara yang salah secara berlebihan
<b>Kesadaran</b>	
<b>C1</b>	Mengisi angin terlebih dahulu apabila kendaraan kekurangan angin
<b>C2</b>	Menggunakan helm SNI
<b>C3</b>	Tidak memaksa untuk berkendara pada saat kondisi tidak fit

Sumber: Diolah dari *The Big Five Theory dalam Cohen dan Morse (2014)*

**Tabel 2.** Kode dan Indikator Variabel Eksogen Faktor Eksternal

<b>Sikap</b>	
<b>S1</b>	Selalu fokus berkendara pada saat jalanan ramai maupun sepi
<b>S2</b>	Berhati-hati pada saat melewati tanjakan/turunan
<b>S3</b>	Menghindari jalan berlubang atau melewatinya dengan pelan-pelan
<b>S4</b>	Marka dan rambu lalu-lintas menjadi pedoman keselamatan saat berkendara
<b>S5</b>	Berteduh sesaat, memakai jas hujan, atau tidak berkecepatan tinggi saat hujan
<b>Norma</b>	
<b>No1</b>	Selalu fokus berkendara pada saat jalanan ramai maupun sepi karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain
<b>No2</b>	Berhati-hati pada saat melewati tanjakan/turunan karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain
<b>No3</b>	Menghindari jalan berlubang atau melewatinya dengan pelan-pelan karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain

<b>No4</b>	Memerhatikan marka dan rambu lalu-lintas saat berkendara karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain
<b>No5</b>	Berteduh sesaat, memakai jas hujan, atau tidak berkecepatan tinggi saat hujan karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain

<b>Persepsi</b>	
<b>P1</b>	Meskipun kondisi jalan sepi bukan mempermudah untuk mengebut
<b>P2</b>	Meskipun pada saat turunan bukan mempermudah untuk mengebut
<b>P3</b>	Lebih baik pelan-pelan atau menghindari daripada melewati jalan berlubang
<b>P4</b>	Marka dan rambu lalu-lintas yang ada sudah baik dan mudah dipahami
<b>P5</b>	Lebih baik berteduh sesaat daripada meningkatkan kecepatan agar lebih cepat sampai pada saat hujan

<b>Jarak Tempuh Perjalanan</b>	
<b>J1</b>	Jarak tempuh berpengaruh terhadap pemakaian atribut berkendara
<b>J2</b>	Jarak tempuh berpengaruh terhadap pemeriksaan kendaraan
<b>J3</b>	Jarak tempuh berpengaruh terhadap kelelahan saat berkendara

<b>Waktu Tempuh Perjalanan</b>	
<b>W1</b>	Waktu tempuh berpengaruh terhadap pemakaian atribut kendaraan
<b>W2</b>	Waktu tempuh berpengaruh terhadap pemeriksaan kendaraan
<b>W3</b>	Waktu tempuh berpengaruh terhadap kelelahan saat berkendara

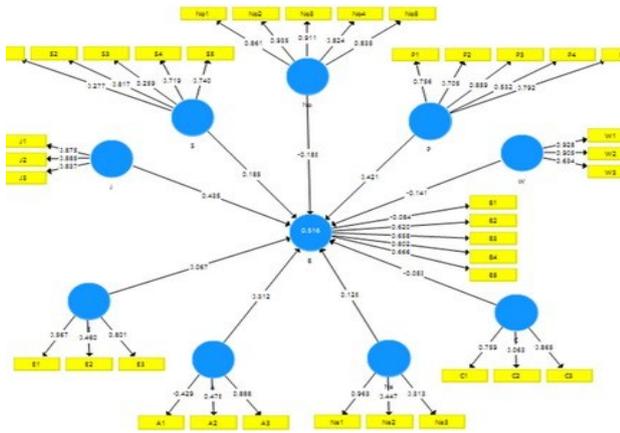
Sumber: Diolah dari *The theory of planned behavior Ajzen (1991)*

**Tabel 3.** Kode dan Indikator Variabel Endogen

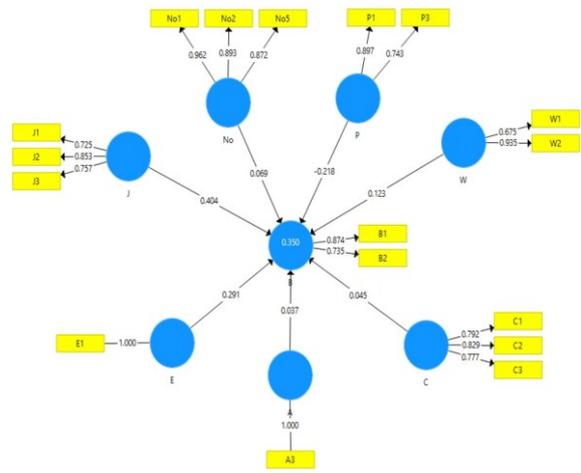
<b>Perilaku Keselamatan Berkendara</b>	
<b>B1</b>	Memanaskan mesin dan memeriksa kondisi kendaraan
<b>B2</b>	Memakai atribut berkendara dengan lengkap
<b>B3</b>	Menyalakan lampu sein dengan benar saat ingin belok
<b>B4</b>	Menaati rambu lalu-lintas
<b>B5</b>	Memerhatikan batas kecepatan dan tidak berkecepatan tinggi

Sumber: Diolah dari *The Influence of Personality and Self-Efficacy on Young Drivers and Their Driving Behaviour Hildebrandt (2019)*

Berdasarkan variabel eksogen dan endogen penelitian, Gambar 2 merupakan model konseptual yang digunakan pada model awal penelitian.



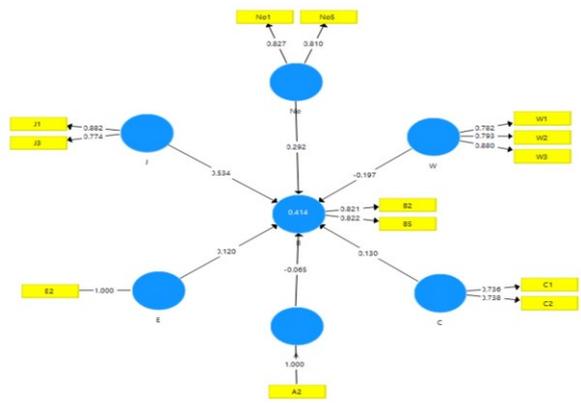
Gambar 2. Model Konseptual Penelitian



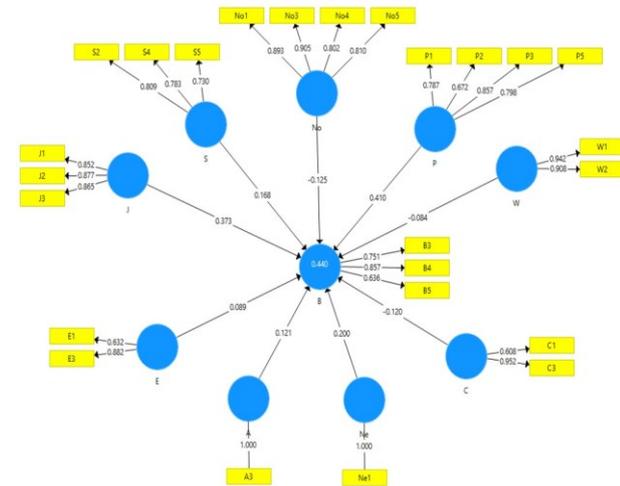
(Golongan Darah B)

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

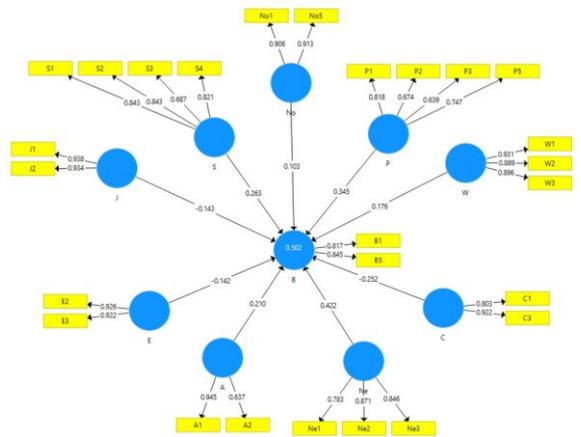
Melalui hasil analisis hubungan, dapat diketahui bahwa tidak seluruh model diagram jalur golongan darah menghasilkan variabel dan indikator yang sama. Namun, ditemukan beberapa variabel yang sama pada setiap model yang berpengaruh pada perilaku keselamatan berkendara. Gambar 3 merupakan model akhir Perilaku Keselamatan Berkendara pekerja kantor pengguna sepeda motor berdasarkan golongan darah di Kota Tangerang Selatan.



(Golongan Darah AB)



(Golongan Darah A)



(Golongan Darah O)

Gambar 3. Model Akhir Diagram Jalur Golongan Darah A, B, AB dan O

Berdasarkan hasil analisis SEM, didapatkan hasil bahwa tiap golongan darah memiliki faktor dominannya masing-masing. Hasil nilai analisis uji indikator, variabel laten, dan jalur yang tidak memenuhi syarat akan dieliminasi dari model. Selanjutnya akan dilakukan evaluasi kembali hingga model menjadi valid. Setelah evaluasi *outer model*, dilakukan evaluasi *inner model* dengan menggunakan perintah *bootstrapping* untuk menguji signifikansi. Pada uji signifikansi, dapat dilihat dari nilai T-statistiknya dan koefisien korelasi untuk melihat besaran pengaruh dari masing-masing variabel. Hasil uji signifikansi ini akan dilihat dari tabel *Path Coefficient, T-statistik, dan P-Values* pada masing-masing analisis per golongan darah.

**Tabel 4.** Path Coefficient, T-statistik, dan P-Values Analisis Golongan Darah A

Path	Path Coefficient	T- Statistik	P- Value	Status
A->B	0,121	0,774	0,439	*Tidak Signifikan
C->B	-0,120	0,519	0,604	*Tidak Signifikan
E->B	0,089	0,556	0,578	*Tidak Signifikan
J->B	0,373	1,677	0,094	*Signifikan
Ne->B	0,200	1,273	0,204	*Tidak Signifikan
No->B	-0,125	0,612	0,541	*Tidak Signifikan
P->B	0,410	1,813	0,070	*Signifikan
S->B	0,168	0,742	0,459	*Tidak Signifikan
W->B	-0,084	0,336	0,737	*Tidak Signifikan

Tabel 4 menunjukkan hasil bahwa tanda panah yang berada pada tabel di atas menjelaskan pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen. Perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran bergolongan darah A yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan lebih dipengaruhi oleh faktor eksternal. Variabel faktor eksternal yang secara signifikan mempengaruhi adalah jarak tempuh perjalanan dan persepsi. Variabel jarak tempuh signifikan secara positif mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara responden golongan darah A sebesar 37,3%. Hal tersebut menjelaskan apabila pemakaian atribut berkendara, pemeriksaan kendaraan, dan kelelahan saat berkendara dapat dipengaruhi oleh

jarak tempuh perjalanan, maka tingkat perilaku keselamatan berkendara responden akan semakin tinggi. Variabel persepsi secara positif signifikan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara responden golongan darah A sebesar 41%. Hal tersebut menjelaskan apabila responden berpikiran bahwa pada saat kondisi jalan sepi tidak mempermudah untuk mengebut, pada saat turunan tidak mengebut, saat melewati jalan berlubang mengurangi kecepatan kendaraan atau menghindarinya, dan lebih baik berteduh sesaat daripada meningkatkan kecepatan kendaraan agar lebih cepat sampai di tujuan pada saat hujan, maka tingkat perilaku keselamatan berkendara akan semakin tinggi. Kondisi tersebut menjelaskan bahwa persepsi pengendara terhadap perilakunya saat menghadapi kondisi jalanan, merupakan hal yang penting dalam membentuk perilaku keselamatan berkendara. Hal ini berkesesuaian dengan apa yang dinyatakan oleh Hasim (2016).

**Tabel 5.** Path Coefficient, T-statistik, dan P-Values Analisis Golongan Darah B

Path	Path Coefficient	T- Statistik	P-Value	Status
A->B	0,037	0,256	0,798	*Tidak Signifikan
C->B	0,045	0,223	0,823	*Tidak Signifikan
E->B	0,291	1,525	0,128	*Tidak Signifikan
J->B	0,404	2,044	0,042	*Signifikan
No->B	0,061	0,346	0,729	*Tidak Signifikan
P->B	-0,218	1,221	0,223	*Tidak Signifikan
W->B	0,123	0,500	0,617	*Tidak Signifikan

Tabel 5 menunjukkan hasil bahwa faktor eksternal juga lebih berpengaruh terhadap perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran bergolongan darah B yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan. Variabel faktor eksternal secara signifikan mempengaruhi, yaitu jarak tempuh perjalanan. Variabel jarak tempuh signifikan secara positif mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara responden golongan darah B sebesar 40,4%. Hal tersebut menjelaskan apabila pemakaian atribut berkendara, pemeriksaan kendaraan, dan kelelahan saat berkendara dapat dipengaruhi oleh jarak tempuh

perjalanan, maka tingkat perilaku keselamatan berkendara responden akan semakin tinggi.

**Tabel 6.** Path Coefficient, T-statistik, dan P-Values Analisis Golongan Darah AB

Path	Path Coefficient	T- Statistik	P- Value	Status
A->B	-0,065	0,342	0,732	*Tidak Signifikan
C->B	0,130	0,948	0,344	*Tidak Signifikan
E->B	0,120	0,812	0,417	*Tidak Signifikan
J->B	0,534	2,416	0,016	*Signifikan
No->B	0,292	1,637	0,102	*Tidak Signifikan
W->B	-0,197	0,766	0,444	*Tidak Signifikan

Tabel 6 menunjukkan hasil bahwa perilaku keselamatan berkendara pekerja kantor bergolongan darah AB yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan lebih dipengaruhi oleh faktor eksternal. Variabel faktor eksternal yang secara signifikan mempengaruhi adalah jarak tempuh perjalanan. Variabel jarak tempuh perjalanan secara positif signifikan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara responden golongan darah AB sebesar 53,4%. Hal tersebut menjelaskan apabila pemakaian atribut berkendara dan kelelahan saat berkendara dapat dipengaruhi oleh jarak tempuh perjalanan, maka tingkat perilaku keselamatan berkendara responden akan semakin tinggi.

Luu, Minh, dan Long (2021), dalam penelitiannya menemukan bahwa pengendara yang memiliki jarak tempuh perjalanan lebih jauh, cenderung lebih memiliki pemahaman yang baik terhadap pentingnya keselamatan berkendara. Namun dalam penelitian ini ditemukan bahwa seharusnya jarak tempuh perjalanan baik jauh maupun dekat, tidak boleh mempengaruhi seseorang dalam melaksanakan keselamatan berkendara. Data jarak tempuh perjalanan responden dalam penelitian ini, menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki jarak tempuh yang jauh untuk perjalanan ke tempat kerjanya. Fenomena tersebut membuat pola permukiman dan distribusi lokasi pekerjaan

belum tertata dengan baik (Bento, Cropper, Mobarak, & Vinha, 2005).

**Tabel 7.** Path Coefficient, T-statistik, dan P-Values Analisis Golongan Darah O

Path	Path Coefficient	T- Statistik	P- Value	Status
A->B	0,210	1,184	0,237	*Tidak Signifikan
C->B	-0,252	1,075	0,283	*Tidak Signifikan
E->B	-0,142	0,517	0,605	*Tidak Signifikan
J->B	-0,143	0,493	0,622	*Tidak Signifikan
Ne->B	0,422	2,078	0,038	*Signifikan
No->B	0,103	0,725	0,469	*Tidak Signifikan
P->B	0,345	1,288	0,198	*Tidak Signifikan
S->B	0,263	1,311	0,190	*Tidak Signifikan
W->B	0,176	0,694	0,522	*Tidak Signifikan

Tabel 7 menunjukkan hasil yang berbeda dengan ketiga golongan darah sebelumnya. Perilaku keselamatan berkendara pekerja kantor bergolongan darah O yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan lebih dipengaruhi oleh faktor internal (*neurotisme*). Variabel neurotisme secara positif signifikan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara responden golongan darah O sebesar 42,2%. Hal tersebut menjelaskan apabila responden dapat menjaga emosi pada kondisi macet, tidak mengejar pengendara yang membuat kesal, dan tidak menegur pengendara yang membuat kesal, maka tingkat perilaku keselamatan berkeendaranya akan semakin tinggi. Hal tersebut sejalan dengan penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa *trait neurotisme* memiliki pengaruh yang negatif terhadap perilaku keselamatan berkendara. Orang dengan *trait neurotisme* memiliki ciri-ciri kurang dapat mengatur emosinya, sehingga akan dapat mempengaruhi timbulnya perilaku berkendara yang berisiko (Triman & Bagaskara, 2017).

Golongan darah O menjadi golongan darah yang dipengaruhi paling banyak oleh variabel dari faktor

internal (*neurotisme*). Variabel tersebut dilihat berdasarkan pengaruh kondisi lingkungan terbangun. Menurut Ettema, Schwanen, dan Timmermans (2007), norma (*normative beliefs*) merupakan keyakinan mengenai ekspektasi norma orang lain dan motivasi untuk memenuhi ekspektasi tersebut yang menghasilkan tekanan sosial atau norma sosial. Variabel norma dalam konteks perilaku keselamatan berkendara memperlihatkan pengaruh kepercayaan dan tindakan yang dilakukan oleh lingkungan sekitar (teman atau orang-orang di sekitar pengendara) terhadap perilaku keselamatan berkendara pada saat jalanan ramai dan pada saat cuaca buruk

Thørrisen (2013), mengemukakan bahwa pengendara dengan tingkat neurotisme yang tinggi cenderung memiliki perilaku agresif terhadap pengendara lainnya daripada pengendara dengan tingkat neurotisme yang rendah. Namun, penelitian selanjutnya menemukan bahwa tingginya neurotisme juga memiliki nilai perilaku perhatian lebih tinggi dibandingkan dengan individu yang memiliki neurotisme rendah.

#### 4. KESIMPULAN

Data jarak tempuh perjalanan responden dalam penelitian ini, menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki jarak tempuh yang jauh untuk perjalanan ke tempat kerjanya. Hal tersebut menunjukkan bahwa pola permukiman dan distribusi lokasi pekerjaan belum tertata dengan baik di Kota Tangerang Selatan. Temuan studi ini mengindikasikan pentingnya keseimbangan antara lokasi hunian dan persebaran lokasi tempat kerja, karena permasalahan distribusi pekerjaan yang kurang baik dapat mengarah pada tingginya peluang risiko kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa masing-masing golongan darah pekerja kantoran di Kota Tangerang Selatan memiliki faktor perilaku keselamatan berkendara yang berbeda. Jarak tempuh perjalanan yang dilalui dan persepsi tentang kemudahan atau kesulitan melakukan suatu pergerakan, menjadi faktor yang paling dominan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran golongan darah A.

Tidak hanya golongan darah A, jarak tempuh perjalanan (faktor eksternal) yang dilalui juga menjadi faktor yang paling dominan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran golongan darah B dan AB. Pekerja kantoran golongan darah A, B, dan AB sama-sama lebih dipengaruhi oleh faktor eksternal atau bukan berasal dari diri sendiri, sedangkan pekerja kantoran golongan darah O lebih dipengaruhi oleh faktor internal atau berasal dari dirinya sendiri. Faktor yang paling dominan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran golongan darah O adalah *trait neurotisme*. *Trait neurotisme* berkaitan dengan perilaku yang impulsif dan kurang dapat mengatur emosinya dengan baik, sehingga dapat mempengaruhi timbulnya perilaku negatif saat berkendara. Hal ini mengindikasikan bahwa golongan darah menjadi komponen yang dapat dipertimbangkan dalam tindakan preventif terhadap kecelakaan lalu lintas.

Upaya pemangku kebijakan dalam mewujudkan keselamatan berlalu lintas melalui pertimbangan golongan darah pada Surat Izin Mengemudi (SIM) dapat dieskalasi menjadi bagian dari tindakan preventif. Hal ini menjadi penting untuk dilakukan dalam meningkatkan efektivitas implementasi dan dampak kebijakan lalu lintas dalam mengurangi angka kecelakaan.

#### 5. DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211. Doi: [http://dx.doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](http://dx.doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Armitage, S., Rodwell, D., & Lewis, I. (2022). Applying an Extended Theory of Planned Behaviour to Understand Influences on Safe Driving Intentions and Behaviours. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 90, 347-364. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.09.009>
- Bento, A. M., Cropper, M. L., Mobarak, A. M., & Vinha, K. (2005). The Effects of Urban Spatial Structure on Travel Demand in the United States. *The Review of Economics*

- and *Statistics*, 87(3), 466-478. Doi: 10.1162/0034653054638292
- Castanier, C., Deroche, T., & Woodman, T. (2013). Theory of Planned Behaviour and Road Violations: The Moderating Influence of Perceived Behavioural Control. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 18, 148-158. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.014>
- Cohen, T. R., & Morse, L. (2014). Moral Character: What It Is and What it Does. *Research in Organizational Behavior*, 34, 43-61. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.riob.2014.08.003>
- Ettema, D., Schwanen, T., & Timmermans, H. (2007). The Effect of Location, Mobility and Socio-Demographic Factors on Task and Time Allocation of Households. *Transportation*, 34(1), 89-105. Doi: 10.1007/s11116-006-0007-3
- Hamid, R. S., & Anwar, S. M. (2019). *Structural Equation Modeling Berbasis Varian*. Jakarta: PT Inkubator Penulis Indonesia.
- Hamzah, M. Q., Tinungki, G. M., & Herdiani, E. T. (2022). SEM (Structural Equation Modelling) Analysis Using PLS (Partial Least Square) Method on Poverty Data in Indonesia. *International Research Journal of Advanced Engineering and Science*, 7(4), 131-135.
- Haryanto, H. C. (2011). Kepatuhan Terhadap Peraturan Lalu Lintas Para Pengendara di Perkotaan. *INQUIRY Jurnal Ilmiah Psikoologi*, 4, 39-48.
- Hasim, A. H. (2016). *Model Perilaku Masyarakat Pengguna Kendaraan Bermotor Pribadi di Kota Makassar Berdasarkan Theory of Planned Behavior*. (Magister), Universitas Muslim Indonesia Makassar, Makassar.
- Hildebrandt, S. (2019). *The Influence of Personality and Self-Efficacy on Young Drivers and their Driving Behavior*. (Bachelor's thesis), University of Twente.
- Joewono, T. B., Susilo, Y. O., & Tarigan, A. K. (2008). *A Review of the Travel Behavior Analysis: Its Basis and Application for Developing Cities*. Paper presented at the Forum Studi Transportasi antar-Perguruan Tinggi (FSTPT).
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). Tekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas, Kemenhub Ajak Masyarakat Beralih ke Transportasi Umum dan Utamakan Keselamatan Berkendara, <https://www.dephub.go.id/>. Retrieved from <https://www.dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Btekan-angka-kecelakaan-lalu-lintas,-kemenhub-ajak-masyarakat-beralih-ke-transportasi-umum-dan-utamakan-keselamatan-berkendara>
- Luu, L. V., Minh, C. C., & Long, N. X. (2021). The Development of Safe Riding Guidelines for Young Riders – A Case Study of Phu Yen, Vietnam. *IATSS Research*, 45(2), 226-233. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.11.001>
- Manullang, O. R., Syabri, I., Tamin, O. Z., & Sjafruddin, A. (2014). Pengaruh Alokasi Waktu Terhadap Perilaku Perjalanan Rumah Tangga Pengguna Sepeda Motor di Pusat Kota Semarang. *Jurnal Transportasi*, 14(1). Doi: <https://doi.org/10.26593/jtrans.v14i1.1370.%25p>
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., & Reason, J. T. (1992). Determinants of Intention to Commit Driving Violations. *Accident Analysis & Prevention*, 24(2), 117-131. Doi: [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(92\)90028-H](https://doi.org/10.1016/0001-4575(92)90028-H)
- Parker, D., West, R., Stradling, S., & Manstead, A. S. R. (1995). Behavioural Characteristics and Involvement in Different Types of Traffic Accident. *Accident Analysis & Prevention*, 27(4), 571-581. Doi: [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(95\)00005-K](https://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00005-K)
- Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Umum.
- Perwitaningsih, R., Mahawati, E., & Hartini, E. (2013). Hubungan antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang Tahun 2013. *Jurnal Udinus*.

- Petridou, E., & Moustaki, M. (2000). Human Factors in The Causation of Road Traffic Crashes. *European Journal of Epidemiology*, 16(9), 819-826. Doi: 10.1023/A:1007649804201
- Supiyono. (2018). *Keselamatan Lalu Lintas*: Polinema Press.
- Thørrisen, M. M. (2013). *Personality and Driving Behavior. The Role of Extraversion and Neuroticism in Drivers' Behavior Toward Bicyclists*. (Master's thesis), University of Oslo.
- Triman, A., & Bagaskara, S. (2017). Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta. *Jurnal Psikogenesis*, 5(2), 150-158. Doi: <https://doi.org/10.24854/jps.v5i2.503>
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, Attitudes and Risk Perception as Predictors of Risky Driving Behaviour Among Young Drivers. *Safety Science*, 41(5), 427-443. Doi: [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)
- Wirawan, M., Syaaf, R. Z., & Susilowati, I. H. (2018). Road Accident Investigation in Indonesia: An Analysis from Human Aspect Perspective. *Indian Journal of Public Health Research and Development*, 9(11), 498-501. Doi: 10.5958/0976-5506.2018.01505.X