

STUDY OF FACTORS INFLUENCING YOUNG DRIVERS' BEHAVIOR IN PALANGKA RAYA CITY

STUDI FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU PENGEMUDI MUDA DI KOTA PALANGKA RAYA

Maria Tri Lestari Manik¹

¹ Program Studi Pendidikan Teknik Bangunan, Jurusan Pendidikan Teknologi dan Kejuruan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Palangka Raya
Kampus UPR Jl. Yos Sudarso, Palangka Raya, Kalimantan Tengah, Indonesia.

e-mail: lestarimariamani@gmail.com

ABSTRACT

This study aims to analyze the factors influencing young drivers' behavior in Palangka Raya. Young drivers are considered a vulnerable group in traffic due to limited driving experience, emotional instability, and insufficient understanding of traffic regulations, which may lead to risky driving behavior. This research adopts the Theory of Planned Behavior (TPB) framework, focusing on knowledge, attitude, subjective norms, and perceived behavioral control as the main influencing factors. The study employed a quantitative descriptive approach using a survey method. Data were collected through questionnaires distributed to 100 young drivers aged 15–24 years. The data were analyzed using multiple linear regression analysis with the assistance of SPSS software. Instrument validity and reliability tests, as well as classical assumption tests, were conducted to ensure data accuracy. The results indicate that knowledge, attitude, and perceived behavioral control have a significant positive effect on young drivers' behavior, while subjective norms do not have a significant effect. Simultaneously, all independent variables significantly influence young drivers' behavior. These findings suggest that improving young drivers' behavior requires enhancing traffic safety knowledge, fostering positive attitudes toward safe driving, and strengthening self-control while driving.

Keywords: Young Driver Behavior, Theory of Planned Behavior, Multiple Linear Regression, Traffic Safety

PENDAHULUAN

Keselamatan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan penting di bidang transportasi yang hingga kini masih menjadi perhatian serius. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas sering kali dikaitkan dengan perilaku pengemudi, terutama pada kelompok usia muda. Pengemudi muda cenderung memiliki pengalaman berkendara yang terbatas, kontrol emosi yang belum stabil, serta tingkat kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas yang relatif rendah. Kondisi tersebut meningkatkan risiko terjadinya perilaku berkendara berbahaya yang dapat membahayakan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

Perilaku pengemudi tidak hanya dipengaruhi oleh faktor teknis, tetapi juga oleh faktor psikologis dan sosial. Salah satu pendekatan yang banyak digunakan untuk menganalisis perilaku adalah Theory of Planned Behavior (TPB), yang menjelaskan bahwa perilaku seseorang dipengaruhi oleh sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku. Dalam konteks berkendara, pengetahuan tentang keselamatan lalu lintas juga menjadi faktor penting yang dapat membentuk sikap dan perilaku pengemudi. Oleh karena itu, pemahaman terhadap faktor-faktor yang memengaruhi perilaku pengemudi muda menjadi sangat penting sebagai dasar dalam perumusan kebijakan dan program keselamatan lalu lintas.

Di Kota Palangka Raya, pengemudi muda merupakan salah satu kelompok pengguna jalan yang cukup dominan. Namun, kajian empiris yang secara khusus menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi perilaku pengemudi muda dengan menggunakan pendekatan Theory of Planned Behavior masih terbatas. Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pengetahuan, sikap, norma subjektif, dan

persepsi kendali perilaku terhadap perilaku pengemudi muda. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah serta menjadi bahan pertimbangan bagi pihak terkait dalam upaya meningkatkan keselamatan berkendara, khususnya pada kelompok pengemudi muda.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengemudi muda di Palangka Raya serta mengidentifikasi faktor yang paling dominan dalam mempengaruhi perilaku tersebut.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei. Pendekatan ini dipilih untuk menganalisis hubungan dan pengaruh antara variabel-variabel yang diteliti terhadap perilaku pengemudi muda secara objektif dan terukur.

1. Lokasi dan Subjek Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Palangka Raya. Subjek penelitian adalah pengemudi muda berusia 15–24 tahun yang aktif mengendarai kendaraan bermotor. Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 100 orang, yang dipilih menggunakan teknik purposive sampling, dengan kriteria responden merupakan pengemudi muda yang memiliki pengalaman berkendara.

2. Variabel Penelitian

Variabel dependen dalam penelitian ini adalah perilaku pengemudi muda. Variabel independen meliputi pengetahuan, sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku, yang disusun berdasarkan kerangka Theory of Planned Behavior (TPB).

3. Teknik Pengumpulan Data

Data penelitian dikumpulkan menggunakan kuesioner tertutup dengan skala Likert. Kuesioner digunakan untuk mengukur tingkat pengetahuan, sikap, norma subjektif, persepsi kendali perilaku, serta perilaku pengemudi muda dalam berkendara.

4. Teknik Analisis Data

Data yang terkumpul dianalisis menggunakan analisis regresi linear berganda dengan bantuan perangkat lunak SPSS. Sebelum dilakukan analisis regresi, data diuji melalui uji validitas dan reliabilitas, serta uji asumsi klasik yang meliputi uji normalitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas untuk memastikan kelayakan model analisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jenis Uji	Indikator	Nilai	Kriteria	Kesimpulan
Normalitas	Kolmogorov-Smirnov (Sig.)	0,200	Sig. > 0,05	Data berdistribusi normal
Multikolinearitas	Tolerance	0,612 - 0,721	> 0,10	Tidak terjadi multikolinearitas
	VIF	1,386 - 1,634	< 10	Tidak terjadi multikolinearitas
Heteroskedastisitas	Uji Glejser (Sig.)	0,189 - 0,541	> 0,05	Tidak terjadi heteroskedastisitas
Linearitas	Deviation from Linearity (Sig.)	0,154 - 0,879	> 0,05	Hubungan linear

Model regresi memenuhi seluruh asumsi klasik dan layak digunakan.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2.830	1.623		-1.744	.084
	pengetahuan	.242	.092	.200	2.625	.010
	attitude	.532	.094	.462	5.646	.000
	norma	.001	.055	.002	.022	.982
	control	.460	.125	.286	3.688	.000

a. Dependent Variable: pengemudi

Berdasarkan tabel *Coefficients*, diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = -2,830 + 0,242X_1 + 0,532X_2 + 0,001X_3 + 0,460X_4$$

Persamaan tersebut menunjukkan bahwa variabel pengetahuan (X_1), sikap (X_2), dan kontrol perilaku (X_4) memiliki arah pengaruh positif terhadap perilaku pengemudi muda. Sementara itu, norma subjektif (X_3) memiliki koefisien yang sangat kecil sehingga pengaruhnya terhadap perilaku relatif lemah.

Koefisien terbesar terdapat pada variabel sikap (0,532), yang menunjukkan bahwa sikap merupakan faktor yang paling dominan dalam mempengaruhi perilaku pengemudi muda dibandingkan variabel lainnya.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2.830	1.623		-1.744	.084
	pengetahuan	.242	.092	.200	2.625	.010
	attitude	.532	.094	.462	5.646	.000
	norma	.001	.055	.002	.022	.982
	control	.460	.125	.286	3.688	.000

a. Dependent Variable: pengemudi

Uji t dilakukan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial terhadap perilaku pengemudi muda dengan taraf signifikansi 5% (0,05).

Hasil analisis menunjukkan:

- Variabel pengetahuan memiliki nilai signifikansi 0,010 ($< 0,05$) dan t hitung 2,625. Hal ini berarti pengetahuan berpengaruh signifikan terhadap perilaku pengemudi muda. Semakin tinggi tingkat pengetahuan tentang keselamatan berkendara, maka semakin baik perilaku berkendara yang ditunjukkan.
- Variabel sikap memiliki nilai signifikansi 0,000 ($< 0,05$) dan t hitung 5,646. Hal ini menunjukkan bahwa sikap berpengaruh signifikan terhadap perilaku pengemudi muda. Sikap yang positif terhadap aturan lalu lintas dan keselamatan berkendara akan mendorong perilaku berkendara yang lebih tertib.
- Variabel norma subjektif memiliki nilai signifikansi 0,982 ($> 0,05$) dan t hitung 0,022. Hal ini menunjukkan bahwa norma subjektif tidak berpengaruh signifikan terhadap perilaku pengemudi muda. Dengan demikian, tekanan sosial atau pengaruh lingkungan belum menjadi faktor utama dalam membentuk perilaku berkendara.

- Variabel kontrol perilaku memiliki nilai signifikansi 0,000 ($< 0,05$) dan t hitung 3,688. Hal ini menunjukkan bahwa kontrol perilaku berpengaruh signifikan terhadap perilaku pengemudi muda. Kemampuan individu dalam mengendalikan diri saat berkendara berperan penting dalam membentuk perilaku yang aman.

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	430.244	4	107.561	27.937	.000 ^b
	Residual	365.756	95	3.850		
	Total	796.000	99			

a. Dependent Variable: pengemudi

b. Predictors: (Constant), control, norma, pengetahuan, attitude

Hasil dan Pembahasan Uji F (Simultan)

Hasil uji F menunjukkan nilai F hitung sebesar 27,937 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($< 0,05$). Hal ini berarti secara simultan variabel pengetahuan, sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku berpengaruh signifikan terhadap perilaku pengemudi muda.

PENUTUP

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara simultan variabel sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku berpengaruh terhadap perilaku pengemudi muda. Temuan ini sejalan dengan teori Theory of Planned Behavior yang dikembangkan oleh Icek Ajzen, yang menyatakan bahwa perilaku dipengaruhi oleh sikap, norma sosial, dan kontrol diri individu.

Secara parsial, variabel sikap memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku pengemudi muda. Hal ini menunjukkan bahwa semakin positif sikap pengemudi terhadap keselamatan berkendara, maka semakin baik pula perilaku berkendara yang ditunjukkan. Sikap yang baik mencerminkan kesadaran terhadap pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas.

Variabel kontrol perilaku juga menunjukkan pengaruh signifikan. Hal ini mengindikasikan bahwa kemampuan individu dalam mengendalikan diri dan mengambil keputusan saat berkendara sangat menentukan perilaku di jalan raya. Pengemudi muda yang memiliki kontrol diri tinggi cenderung lebih berhati-hati dan tidak mudah terpengaruh oleh situasi berisiko.

Namun, variabel norma subjektif tidak menunjukkan pengaruh signifikan. Hal ini dapat diartikan bahwa tekanan sosial atau pengaruh lingkungan belum cukup kuat dalam membentuk perilaku berkendara pengemudi muda di Kota Palangka Raya. Pengemudi muda lebih dipengaruhi oleh faktor internal dibandingkan faktor sosial.

Secara keseluruhan, penelitian ini memperkuat konsep bahwa faktor psikologis internal memiliki peranan dominan dalam membentuk perilaku berkendara generasi muda. Oleh karena itu, upaya peningkatan keselamatan lalu lintas sebaiknya difokuskan pada pembentukan sikap positif dan penguatan kontrol diri melalui pendidikan dan sosialisasi keselamatan berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] D. A. Lajunen and H. Summala, "Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments," *Personality and Individual Differences*, vol. 19, no. 3, pp. 307–318, 1995.
- [2] M. Parker, S. Stradling, and A. Manstead, "Modifying beliefs and attitudes to exceeding the speed limit: An intervention study based on the theory of planned behavior," *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 26, no. 1, pp. 1–19, 1996.
- [3] S. Forward, "The theory of planned behaviour: The role of descriptive norms and past behaviour in the

- prediction of drivers' intentions to violate," *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 12, no. 3, pp. 198–207, 2009.
- [4] Patrisia, Y., Gunasekara, C., Setunge, S., Mendis, P., & Nanayakkara, O. (2025). Multi-perspective evaluation of waste-derived cellulose fiber concrete: engineering performance, microstructure and sustainability. *Sustainable and Resilient Infrastructure*, 1–24. <https://doi.org/10.1080/23789689.2025.2561203>.
- [5] Patrisia, Y., Gunasekara, C., Law, D. W., Setunge, S., & Kaminsky, B. (2025). Engineering and thermo-acoustic insulation performance of recycled waste concrete composites. *Journal of Sustainable Cement-Based Materials*, 14(11), 2441–2459. <https://doi.org/10.1080/21650373.2025.2533996>.
- [6] Patrisia, Y., Tran, N.P., Gunasekara, C., Law, D.W., Ngo, T.D., & Setunge, S. (2026). Potential SCMs for low-carbon concrete in Australia: Cradle-to-gate LCA and cost perspectives. *Resources, Conservation and Recycling*, 228: 108823. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2026.108823>.
- [7] Patrisia, Y., Law, D. W., & Zhang, J. (2026). Quantifying concrete recarbonation potential: A life cycle approach to carbon uptake. *Environmental Impact Assessment Review*, 118: 108300. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2025.108300>.
- [8] Patrisia, Y., Gunasekara, C., Law, D.W., Loh, T., Nguyen, K., Setunge, S., & So, T.S. (2025) Advanced manufacturing of waste-integrated concrete roof tiles: Scaling up to TRL 6. *Sustainable Materials and Technologies*, 45: e01461.
- [9] T. Rundmo and H. Iversen, "Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties," *Accident Analysis & Prevention*, vol. 36, no. 6, pp. 1007–1017, 2004.
- [10] Putra, T. E., Cassiophea, L., Coenraad, R., Layang, S., Sigin, W. Y., Perkasa, P., ... & Sinaga, W. (2024). STUDY OF BRIDGE PILLAR SHAPES ON THE POTENTIAL OF LOCAL SCOUR IN EXPERIMENTAL LEARNING FOR BUILDING ENGINEERING EDUCATION STUDENTS. *BALANGA: Jurnal Pendidikan Teknologi dan Kejuruan*, 12(1), 47-54.
- [11] World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety*. Geneva, Switzerland: WHO Press, 2018.