

PENGARUH *LOCUS OF CONTROL* DAN *BOREDOM PRONENESS* TERHADAP KEINGINAN MENAMBAH KECEPATAN PADA PENGEMUDI TRANS METRO DEWATA

Kadek Dandi Chandra Kusuma
Prodi Teknologi Otomotif,
Politeknik Transportasi Darat Bali
kusuma.2101039@taruna.poltradab
ali.ac.id

Ni Putu Pande Widiari
Prodi Teknologi Otomotif,
Politeknik Transportasi Darat Bali
widiari.2101043@taruna.poltradab
ali.ac.id

Kadek Surya Kencana Giri
Prodi Teknologi Otomotif,
Politeknik Transportasi Darat
Bali
giri.2101041@taruna.poltradaba
li.ac.id

Dinda One Mulyaningtyas
Prodi Teknologi Otomotif,
Politeknik Transportasi Darat Bali
one@poltradabali.ac.id

Surya Aji Ermanto¹
Prodi Teknologi Otomotif,
Politeknik Transportasi Darat Bali
surya@poltradabali.ac.id

Abstract

Traffic Accident is an unexpected event involving a vehicle resulting in human casualties and loss of property. This study aims to determine the effect of locus of control on boredom proneness, the effect of boredom proneness on the desire to increase speed, and to determine the effect of locus of control on the desire to increase speed for Trans Metro Dewata drivers. The questionnaire is a way of collecting data that is done by giving several questions to the driver to answer. The distribution of the questionnaire was carried out online using the google form media. While locus of control and boredom proneness have a low effect on the desire to increase speed (12.7%). Based on the overall data from the SEM method, locus of control has a low effect on boredom proneness of 5%. Based on the overall data obtained from the SEM method, locus of control and boredom proneness affect the desire to increase speed by 12.70%.

Keywords: Boredom Proneness; Locus of Control; Speeding; Structural Equation Modelling; Trans Metro Dewata

Abstrak

Kecelakaan Lalu Lintas adalah peristiwa yang tidak diduga melibatkan kendaraan mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *locus of control* terhadap *boredom proneness*, pengaruh *boredom proneness* terhadap keinginan menambah kecepatan, dan mengetahui pengaruh *locus of control* terhadap keinginan menambah kecepatan pada pengemudi Trans Metro Dewata. Kuesioner adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan memberikan beberapa pertanyaan kepada pengemudi untuk dijawab. Penyebaran kuesioner dilaksanakan secara online dengan media google form. Sedangkan *locus of control* dan *boredom proneness* berpengaruh rendah terhadap keinginan menambah kecepatan (12,7%). Berdasarkan data keseluruhan dari metode SEM, *locus of control* memiliki pengaruh rendah terhadap *boredom proneness* sebesar 5%. Berdasarkan data keseluruhan yang didapatkan dari metode SEM, *locus of control* dan *boredom proneness* mempengaruhi keinginan menambah kecepatan sebesar 12,70%.

Kata Kunci: Rawan Bosan; Lokus Kendali; Kecepatan; *Structural Equation Modelling*; Trans Metro Dewata

¹ Corresponding author : surya@poltradabali.ac.id

PENDAHULUAN

Menurut Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 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. Di Indonesia sendiri tidak lepas dari kecelakaan lalu lintas pada kendaraan bermotor, khususnya di wilayah Provinsi Bali. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Bali (2021), banyaknya kecelakaan lalu lintas di Bali terdapat 3.225 kejadian, 318 meninggal dunia, 56 luka berat, dan 2.851 mengalami luka ringan. Maka dari itu, mengemudi merupakan suatu aktivitas yang banyak mengandung risiko seperti kerusakan, kerugian, kecelakaan, kehilangan, bahkan bisa sampai kematian, dengan demikian mengemudi sangat membutuhkan konsentrasi yang cukup tinggi. Adapun faktor penyebab kecelakaan yang dialami oleh beberapa pengemudi kendaraan bermotor, salah satunya adalah *boredom proneness*. *Boredom Proneness* diartikan sebagai keadaan gairah dan ketidakpuasan yang relatif rendah dikarenakan situasi yang tidak menstimulasi secara memadai (Vodanovich, 2016). *Boredom proneness* juga dapat menyebabkan rasa lelah yang dialami oleh beberapa pengemudi yang dapat mengakibatkan kecelakaan fatal saat berkendara. Terdapat 5 faktor yang berkaitan dengan peristiwa kecelakaan lalu lintas yaitu faktor pengemudi, faktor penumpang, faktor pemakai jalan, faktor kendaraan, dan fasilitas jalanan. Salah satu konsep yang dapat menjelaskan tentang hal tersebut adalah *locus of control*. Penelitian ini bertujuan untuk dapat mengetahui pengaruh *locus of control* terhadap *boredom proneness*, mengetahui pengaruh *boredom proneness* terhadap keinginan menambah kecepatan, dan mengetahui pengaruh *locus of control* terhadap keinginan menambah kecepatan pada pengemudi Trans Metro Dewata.

Locus of Control

Duffy & Atwarer (2005) mendefinisikan bahwa *locus of control* merupakan sumber keyakinan yang dimiliki oleh setiap orang dalam mengendalikan suatu peristiwa yang bisa terjadi baik itu dari diri sendiri ataupun dari luar dirinya (Patricia dkk, 2009). *Locus of control* terdiri dari 2 jenis yaitu *locus of control* internal dan *locus of control* eksternal. Menurut Rutter dalam Ghufron (2010), *locus of control* internal di mana seseorang mempunyai keyakinan untuk dapat bertanggung jawab atas perilaku kerja mereka di organisasi. Sedangkan *locus of control* eksternal, artinya setiap orang yang mempercayai perilaku kerja dan keberhasilan tugas mereka disebabkan faktor di luar diri yaitu organisasi.

Boredom Proneness

Salah satu konsep psikologis yang penting adalah kecenderungan bosan (*boredom proneness*). *Boredom Proneness Scale* merupakan salah satu alat ukur yang dapat menilai tingkat kecenderungan kejenuhan. Dengan definisi tersebut, para penelitian menemukan kecenderungan rasa bosan secara jelas dan konsisten yang berkaitan dengan gangguan perhatian. Secara teori dan kenyataan, keduanya sangat berhubungan dengan depresi dan gejala - gejalanya.

Kecepatan

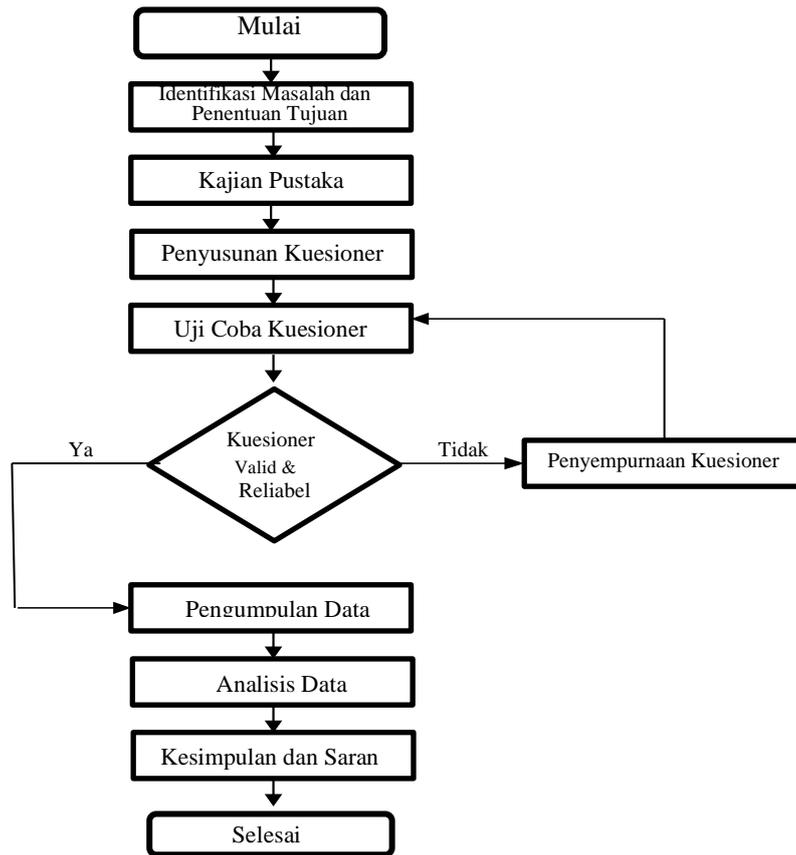
Kecepatan adalah parameter utama selain volume dan kerapatan yang dapat menjelaskan keadaan arus lalu lintas di jalan (Julianto, 2010). Untuk batas kecepatan motor ditentukan sesuai dengan jenis jalan pada Peraturan Perundang - undangan yaitu Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 79 Tahun 2013 agar keamanan dalam berlalu lintas selalu kondusif. Indonesia memiliki aturan mengenai batas aman kecepatan dalam berkendara yang dituang pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan Pasal 3 ayat (4).

SEM

SEM (*Structural Equation Modelling*) memungkinkan para peneliti dapat menguji hubungan antara variabel yang kompleks, baik *recursive* maupun *non-recursive* dan bertujuan untuk memperoleh bayangan yang komprehensif dan mengenai keseluruhan model. SEM (*Structural Equation Modelling*) dapat digunakan untuk menjelaskan kejadian yang melibatkan variabel, baik variabel laten ataupun bukan. Secara sederhana, tujuan lain dari SEM adalah untuk menguji apakah model yang ada bisa menjelaskan kejadian yang diperoleh atau tidak.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menyebarluaskan kuesioner ke seluruh pengemudi bus Trans Metro Dewata untuk memperoleh data. Kuesioner adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan memberikan beberapa pertanyaan kepada pengemudi untuk dijawab. Pembagian serta pengumpulan kuesioner dilaksanakan secara online menggunakan media google form. Dasar dari penyusunan kuesioner ini adalah untuk mengetahui pengaruh *locus of control* dan *boredom proneness* terhadap keinginan menambah kecepatan pada pengemudi trans metro dewata. Penelitian ini diawali dengan mengidentifikasi masalah dan menentukan tujuan dari penelitian, selanjutnya memasuki tahap studi literatur, rumusan masalah dan ruang lingkup penelitian. Ruang lingkup dibagi menjadi tiga bagian yaitu subjek penelitian, lokasi penelitian, dan data penelitian. Kerlinger dan Lee (2000), menyarankan sebanyak 30 sampel sebagai jumlah minimal sampel dalam penelitian kuantitatif. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan 32 sampel yang tinggal di daerah Bali yang biasanya beraktivitas dengan bus Trans Metro Dewata, adapun responden yang mengisi kuesioner ini minimal memiliki SIM B atau sudah lama menjadi pengemudi. Dalam penelitian ini, dilanjutkan dengan tahap penyusunan kuesioner. Skala *likert* terdiri dari 4 pernyataan sikap yaitu Sangat Setuju (SS) dengan nilai 4, Sangat Setuju (S) dengan bobot 3, Tidak Setuju (TS) bernilai 2, Tidak Setuju (STS) yang berbobot 1. Setelah dilakukan penyebaran kuesioner, maka akan memperoleh data yang dilanjutkan dengan uji validitas dan uji reliabilitas untuk mengetahui kuesioner tersebut apakah dapat dikatakan valid dan reliabel.



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini akan melakukan penyebaran kuesioner dengan total 32 responden sesuai jumlah armada yang aktif dan diperuntukan kepentingan operasional. Di dalam kuesioner disebarkan mencakup 3 bagian yaitu *boredom proneness*, *locus of control*, dan pilihan terhadap keinginan menambah kecepatan pada pengemudi Trans Metro Dewata. Daftar pertanyaan dapat dilihat dalam Tabel 1.

Tabel 1. Daftar pertanyaan kuesioner

Bagian	No.	Pertanyaan	pvalue	Signifikansi
<i>Boredom Proneness</i>	bp1	Ketika saya bekerja saya sering merasa diri saya mengkhawatirkan hal-hal lain	0,087	Tidak
	bp2	Waktu sepertinya berlalu sangat lambat	0,044	Ya
	bp3	Sebagian besar waktu saya hanya duduk - duduk tanpa melakukan apapun	0,015	Ya
	bp4	Dalam situasi di mana saya harus menunggu, seperti antrian, saya menjadi sangat gelisah	0,037	Ya
	bp5	Saya merasa bahwa saya bekerja di bawah kemampuan saya hampir sepanjang waktu	0,018	Ya

Bagian	No.	Pertanyaan	p _{value}	Signifikansi
Lotus of Control	bp6	Saya jarang bersemangat jika melakukan pekerjaan saya	0,003	Ya
	bp7	Kecuali jika saya melakukan sesuatu yang menarik, bahkan berbahaya, saya merasa setengah mati dan membosankan	0,192	Tidak
	bp8	Ketika saya masih muda, saya sering berada dalam situasi yang monoton dan melelahkan	0,001	Ya
	bp9	Di antara teman-teman saya, saya yang terus melakukan sesuatu paling lambat	0,001	Ya
	lc1	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi dihidup saya	0,006	Ya
	lc2	Ketika saya berusaha untuk melakukan sesuatu, saya pasti mengalami kegagalan	0,001	Ya
	lc3	Saya merasa tidak ada gunanya mencoba sesuatu hal karena saya percaya bahwa saya tidak lebih pintar dari orang lain	0,001	Ya
	lc4	Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu	0,063	Tidak
	lc5	Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain	0,001	Ya
	Pilihan Kecepatan Saat Mengemudi	k1	Saya sering berkendara dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi	0,001
k2		Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan	0,693	Tidak
k3		Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika kondisi hujan	0,081	Tidak
k4		Saya sering mendahului kendaraan didepan dengan kecepatan tinggi	0,232	Tidak

Ada 4 pilihan jawaban yang dapat dipilih responden yaitu Sangat Setuju (SS) dengan nilai 4, Setuju (S) dengan bobot 3, Tidak Setuju (TS) bernilai 2, Sangat Tidak Setuju (STS) yang berbobot 1. Di dalam kuesioner ini terdapat juga uji validitas yaitu ketepatan atau kecermatan suatu instrumen dalam pengukuran, di mana metode yang dipakai adalah *spearman* yang dapat mengkorelasikan nilai absolut residual dengan masing-masing variabel independen (x_1 , x_2 dan x_3), dan uji reliabilitas yaitu uji yang dilakukan untuk melihat sejauh mana konsistensi hasil suatu penelitian ketika dilakukan secara berulang-ulang, uji reliabilitas menggunakan metode *cronbach alpha*, yaitu mencari rata-rata korelasi antara variabel yang menjadi bagian dari skala terhadap pertanyaan kuesioner. Berikut adalah hasil dari uji validitas dan uji reliabilitas.

Tabel 2. Hasil uji validitas dan reliabilitas

No.	Pertanyaan	Kriteria	Nilai Cronbach's Alpha
			0,845
1	Ketika bekerja saya sering merasa diri saya mengkhawatirkan hal - hal lain	valid	
2	Waktu sepertinya berlalu sangat lambat	valid	
3	Sebagian besar waktu saya hanya duduk - duduk tanpa melakukan apapun	valid	
4	Dalam situasi di mana saya harus menunggu, seperti antrian, saya menjadi sangat gelisah	valid	
5	Saya merasa bahwa saya bekerja di bawah kemampuan saya hampir sepanjang waktu	valid	

No.	Pertanyaan	Kriteria	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>
6	Saya jarang bersemangat jika melakukan pekerjaan saya	valid	
7	Kecuali jika saya melakukan sesuatu yang menarik bahkan berbahaya, saya merasa setengah mati dan membosankan	valid	
8	Ketika saya masih muda, saya sering berada dalam situasi yang monoton dan melelahkan	valid	
9	Di antara teman-teman saya, saya yang terus melakukan sesuatu paling lambat	valid	
			0,714
10	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi di hidup saya	valid	
11	Ketika saya berusaha untuk melakukan sesuatu, saya pasti mengalami kegagalan	valid	
12	Saya merasa tidak ada gunanya mencoba sesuatu hal karena saya percaya bahwa saya tidak lebih pintar dari orang lain	valid	
13	Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu	valid	
			0,613
14	Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain	valid	
15	Saya sering berkendara dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi	valid	
16	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan	valid	
17	Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika kondisi hujan	valid	
18	Saya sering mendahului kendaraan didepan dengan kecepatan tinggi	valid	

Setelah melakukan uji validitas dan reliabilitas, dilanjutkan dengan menampilkan data hasil dari jawaban kuesioner mengenai frekuensi *extremely bored*, frekuensi kepercayaan terhadap diri sendiri, frekuensi kepercayaan terhadap hasil usaha, frekuensi ketergantungan akan bantuan orang lain, frekuensi *speeding* langsung, dan frekuensi *speeding* tak langsung.

Tabel 3 menyajikan tabel *mean* dengan dimensi *extremely bored*.

Tabel 3. Jumlah data (N), frekuensi *extremely bored*

No.	Indikator	n	Skala				Mean
			1	2	3	4	
1	Ketika bekerja saya sering merasa diri saya mengkhawatirkan hal - hal lain	32	5	12	7	8	2,56
2	Sebagian besar waktu saya hanya duduk - duduk tanpa melakukan apapun	32	0	4	11	17	3,41
3	Dalam situasi di mana saya harus menunggu, seperti antrian, saya menjadi sangat gelisah	32	2	5	20	5	2,88
4	Saya merasa bahwa saya bekerja di bawah kemampuan saya hampir sepanjang waktu	32	2	8	17	5	2,78
5	Saya jarang bersemangat jika melakukan	32	0	4	11	14	3,31

No.	Indikator	n	Skala				Mean
			1	2	3	4	
6	pekerjaan saya Kecuali jika saya melakukan sesuatu yang menarik, bahkan berbahaya, saya merasa setengah mati dan membosankan	32	2	4	15	11	3,09
7	Ketika saya masih muda, saya sering berada dalam situasi yang monoton dan melelahkan	32	2	6	17	7	2,91
8	Di antara teman - teman saya, saya yang terus melakukan sesuatu paling lambat	32	1	3	18	10	3,16

Tabel 4 menyajikan tabel *mean* dengan dimensi kepercayaan terhadap diri sendiri.

Tabel 4. Jumlah data (N), frekuensi kepercayaan terhadap diri sendiri

No.	Indikator	n	Skala				Mean
			1	2	3	4	
1	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi dihidup saya	32	9	9	12	2	2,22
2	Ketika saya berusaha untuk melakukan sesuatu, saya pasti mengalami kegagalan	32	5	8	12	7	2,66
3	Saya percaya bahwa saya tidak dapat menentukan apa yang dapat terjadi di hidup saya	32	17	13	2	0	1,53

Tabel 5 menyajikan tabel *mean* dengan dimensi kepercayaan terhadap hasil usaha.

Tabel 5. Jumlah data (N), frekuensi kepercayaan terhadap hasil usaha

No.	Indikator	n	Skala				Mean
			1	2	3	4	
1	Saya merasa tidak ada gunanya mencoba sesuatu hal karena saya percaya bahwa saya tidak lebih pintar dari orang lain	32	2	6	17	7	2,91

Tabel 6 menyajikan tabel *mean* dengan dimensi ketergantungan akan bantuan orang lain.

Tabel 6. Jumlah data (N), frekuensi ketergantungan akan bantuan orang lain

No.	Indikator	n	Skala				Mean
			1	2	3	4	
1	Saya adalah orang yang membutuhkan bantuan orang lain ketika mengerjakan sesuatu	32	7	12	10	3	2,28
2	Sebagian dari hidup saya dipengaruhi oleh orang lain	32	2	7	15	8	2,91

Tabel 7 menyajikan tabel *mean* dengan dimensi *speeding* langsung.

Tabel 7. Jumlah data (N), frekuensi *speeding* langsung

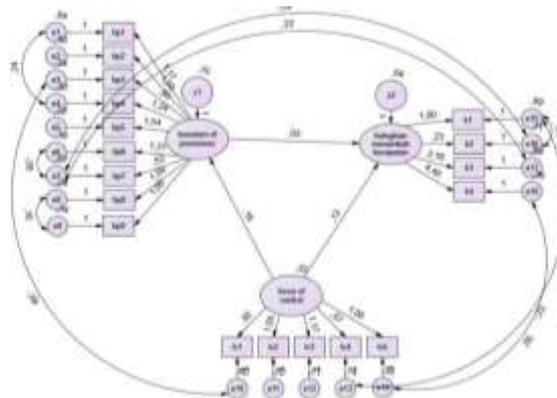
No.	Indikator	n	Skala				Mean
			1	2	3	4	
1	Saya sering berkendara dengan kecepatan tinggi ketika jalan sedang sepi	32	1	7	14	10	3,03

Tabel 8 menyajikan tabel *mean* dengan dimensi *speeding* tak langsung.

Tabel 8. Jumlah data (N), frekuensi *speeding* tak langsung

No.	Indikator	n	Skala				Mean
			1	2	3	4	
1	Saya tidak suka mengemudi dengan kecepatan tinggi di tikungan	32	22	7	1	2	1,47
2	Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi ketika kondisi hujan	32	3	2	8	19	3,34
3	Saya sering mendahului kendaraan didepan dengan kecepatan tinggi	32	1	3	16	12	3,22

Hasil data survei memperlihatkan bahwa pada saat kondisi jalan sepi, responden memiliki keinginan untuk mengemudi dengan kecepatan tinggi. Setelah mengetahui hasil, akan dilanjutkan dengan menganalisis data menggunakan metode *Structural Equation Modelling* (SEM) dengan program AMOS (Santoso, 2011). Berikut ini merupakan model SEM yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar hubungan antara *boredom proneness* dan *locus of control* terhadap pilihan kecepatan saat mengemudi. Di bawah ini adalah gambar dari modifikasi metode SEM dengan data keseluruhan.



Gambar 1. Modifikasi Metode SEM

Berdasarkan model pada gambar 1, setelah mendapatkan kekuatan hubungan variabel *locus of control* terhadap *boredom proneness*. Maka *locus of control* memiliki pengaruh rendah terhadap *boredom proneness* yaitu sebesar (5%). Sedangkan *locus of control* dan *boredom proneness* memiliki pengaruh rendah terhadap keinginan menambah kecepatan (12,7%) (responden yang memiliki kecenderungan *boredom proneness* rendah akan berkecepatan tinggi sedangkan responden yang memiliki kecenderungan *boredom proneness* tinggi akan berkecepatan rendah). Berdasarkan data yang telah diperoleh

pengaruh *locus of control* terhadap *boredom proneness* dengan nilai probabilitas 0,378 yang artinya tidak terdapat perbedaan antara indikator dengan variabel, pengaruh *boredom of proneness* terhadap keinginan menambah kecepatan dengan nilai probabilitas 0,665 yang artinya tidak ada perbedaan antara indikator dengan variabel, dan *locus of control* terhadap keinginan menambah kecepatan dengan nilai probabilitas 0,364 yang artinya tidak ada perbedaan antara indikator dengan variabel.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Berdasarkan data yang diperoleh dari metode SEM, *Locus of control* memiliki pengaruh rendah terhadap *boredom proneness* sebesar 5%.
2. Berdasarkan data keseluruhan yang didapatkan dari metode SEM, *Locus of control* dan *boredom proneness* mempengaruhi keinginan menambah kecepatan sebesar 12,70%.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. 2021. *Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Kabupaten/Kota di Provinsi Bali 2019-2021*
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. 2002. Banyaknya Kecelakaan lalu Lintas di Provinsi Bali 2020 – 2022. <https://bali.bps.go.id/indicator/17/251/1/kecelakaan-lalu-lintas.html>, Diakses pada tanggal 18 Agustus 2022.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan Pasal 3 ayat (4).
- Santoso, S. 2011. Structural Equation Modelling (SEM) Konsep dan Aplikasi dengan AMOS 18
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 ayat (24).
- Vodanovich, S. J. 2016. “*The Essence of Boredom*”. The Psychological record.