

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Hasil Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah kajian terhadap hasil-hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dan relevan dengan topik penelitian yang sedang diteliti, yang bertujuan untuk memperoleh landasan teori, menemukan celah penelitian, serta menghindari pengulangan penelitian yang sama. Berikut hasil penelitian terdahulu yang relevan, yaitu :

1. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Jumadil & Hakzah & Mustakim (2022) yang berjudul **“Analisis Keselamatan Lalu Lintas Berdasarkan Pemahaman Berkendara Terhadap Simbol Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus: Data’e, Lainungan, Kabupaten Sidenreng Rappang)”**. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik operator transportasi truk, tingkat pemahaman terhadap rambu lalu lintas, pengaruh perilaku berkendara, kedisiplinan dan keselamatan. Survey dilakukan dengan membagikan angket kepada 200 orang responden mulai dari bulan September sampai November 2020 untuk kemudian dianalisis menggunakan program SPSS dengan model regresi logistik menggunakan Goodness of Fitness Test. Hasil penelitian untuk karakteristik yaitu responden dengan usia 21-35 tahun sebanyak 60%, yang memiliki SIM B1 sebanyak 98%, sedangkan yang pernah mengalami kecelakaan 1-3 kali sebanyak 5%. Adapun responden yang memahami simbol rambu lalu lintas sebesar 56% dan yang tidak sebesar 43%. Perilaku berkendara, kedisiplinan dan pengetahuan rambu lalu

lintas mampu mempengaruhi keselamatan berkendara sebesar 51% dan sisanya dijelaskan oleh variabel-variabel lain.

Berdasarkan hasil analisis penelitian diperoleh kesimpulan yaitu jumlah responden sebanyak 200 orang dengan karakteristik dengan usia kebanyakan 21-35 tahun, sedangkan kepemilikan SIM terbanyak pada SIM B1, tingkat pengalaman berkendara pada 4-7 tahun, dengan tingkat pelanggaran rambu lalu lintas rata-rata 6-10 kali pelanggaran sebesar 51% atau 102 orang sedangkan tingkat mengalami kecelakaan pada 1-3 kali kecelakaan sebanyak 5% atau 9 orang. Tingkat pemahaman responden terhadap simbol rambu lalu lintas yang ada di kawasan Data'e Kabupaten Sidrap. Hasil perhitungan menunjukkan bahwa rata-rata persentase responden yang memahami simbol rambu lalu lintas yang ada pada kawasan Data'e Kabupaten Sidrap adalah 56.34% dan tingkat ketidakpahaman pengendara sebesar 43.66%. Perilaku berkendara, kedisiplinan berkendara, pengetahuan rambu lalu lintas mampu mempengaruhi keselamatan berkendara sebesar 51,1%, sisanya 48,9% dijelaskan oleh variabel-variabel atau faktor-faktor lain.

2. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh David Kusmawan (2021) yang berjudul **“Peningkatan Awareness, Pengetahuan Dan Sikap Dalam Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Untuk Murid Smkn 2 Kota Jambi”**. Kecelakaan kendaraan bermotor bersifat multifaktor (faktor manusia, kendaraan dan lingkungan fisik). Persentase pengendara muda yang tinggi di dalam kecelakaan sepeda motor menjadi problem kesehatan masyarakat yang serius. Setidaknya terdapat

tiga alasan utama mengapa pengendera di bawah umur (muda) mempunyai tingkat risiko kecelakaan yang tinggi. Pertama kurangnya pengalaman usia. Kedua adalah orang muda secara fisik dan emosional kurang dewasa, dan dengan demikian kurang dapat menilai risiko daripada yang lebih tua. Ketiga adalah mudahnya pemberian izin mengemudi sendiri pada usia yang muda juga merupakan faktor penting. Semakin rendah usia mengemudi minimum, semakin tinggi tingkat kecelakaan di antara *driver* pemula. Selain itu permasalahan di masyarakat kita adalah kurangnya kepatuhan untuk mentaati sebuah aturan. Ketidakpatuhan terhadap aturan ini telah berkontribusi terhadap tingkat kejadian kecelakaan kendaraan di jalan raya yang menimbulkan banyak kerugian, perilaku siswa yang meliputi keamanan berkendara, dan tidak adanya sarana transportasi umum yang melewati sekolah mereka. Metode pelaksanaan kegiatan pengabdian masyarakat dengan melakukan edukasi melalui kuliah, diskusi dan tanya jawab tentang keamanan berkendara bagi siswa oleh narasumber dari pihak kampus dan pihak kepolisian. Dari hasil pengukuran melalui kuesioner melalui mekanisme pre-test dan *post-test*, menunjukkan hasil bahwa untuk variabel pengetahuan terjadi peningkatan nilai rata-rata sebelum intervensi 7.85 menjadi 9.48 setelah intervensi dan secara statistik memiliki kemaknaan P-value sebesar 0.005. Sementara untuk variabel sikap terjadi peningkatan nilai rata-rata sebelum intervensi 27.71 menjadi 30.14 setelah intervensi dan secara statistik memiliki kemaknaan P-value 0.005. Pelatihan ini semoga bisa menjadi kontribusi

awal dalam penciptaan budaya keselamatan berkendara di kalangan siswa sekolah sehingga turut berkontribusi dalam pengurangan angka kecelakaan kendaraan bermotor. Intervensi berbagai macam variabel dengan pendekatan *Haddon Matrix Framework* terbukti cukup efektif terkait masalah safety riding dan pencegahan kecelakaan dan *fatality* yang ditimbulkan.

Berdasarkan hasil kegiatan pengabdian masyarakat yang telah dilakukan di SMK_n2 Kota Jambi terkait Usaha Peningkatan *Awareness*, Pengetahuan, dan Sikap Siswa SMKN 2 Kota Jambi dalam Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) berlangsung cukup baik. Dari mulai pra perencanaan, perencanaan, maupun hasil evaluasi yang telah dilakukan. Terdapat perubahan secara statistik terkait parameter parameter yang diukur sebagai usaha ikut berkontribusi dalam pencegahan kejadian kecelakaan sepeda motor di kalangan remaja khususnya pelajar. Dari hasil pengukuran melalui kuesioner melalui mekanisme pre-test dan post-test, menunjukkan hasil bahwa untuk variabel pengetahuan terjadi peningkatan nilai rata-rata sebelum intervensi 7.85 menjadi 9.48 setelah intervensi dan secara statistik memiliki kemaknaan P-value sebesar 0.005. Sementara untuk variabel sikap terjadi peningkatan nilai rata-rata sebelum intervensi 27.71 menjadi 30.14 setelah intervensi dan secara statistik memiliki kemaknaan P- value 0.005.

3. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Rezki Amelia Jalil & Basti Tetteng (2023) yang berjudul **“Hubungan Kesadaran Diri Dengan Kepatuhan Berlalu Lintas Pada Pengendara Kendaraan Bermotor**

Di Kota Makassar". Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor di kota makassar Responden dalam penelitian ini adalah pengendara kendaraan bermotor berusia dewasa awal hingga madya di Kota Makassar sebanyak 402 orang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah accidental sampling dengan uji hipotesis Spearman Rho. Berdasarkan hasil analisis diperoleh nilai koefisien korelasi $r = 0,852$ dan nilai signifikansi sebesar $p = 0,000$ ($p < 0,05$) yang berarti bahwa terdapat hubungan signifikan kesadaran diri dengan kepatuhan diri dengan kepatuhan berlalu lintas. Sedangkan, nilai R square sebesar 0,726 yang berarti bahwa terdapat 72,6% kesadaran diri mempengaruhi tingkat kepatuhan berlalu lintas. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan ilmiah bagi pengguna kendaraan bermotor untuk senantiasa meningkatkan kepatuhannya dalam berkendara melalui kesadaran diri yang jua tinggi.

Hasil penelitian ini mengindikasikan adanya hubungan yang sangat signifikan antara tingkat kesadaran diri dengan tingkat kepatuhan berlalu lintas di Kota Makassar. Dalam konteks ini, kesadaran diri memainkan peran penting dalam menentukan sejauh mana pengendara kendaraan bermotor patuh terhadap aturan lalu lintas. Dengan kontribusi sebesar 72,6%, kesadaran diri mempengaruhi perilaku kepatuhan berlalu lintas. Selain itu, temuan tambahan menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan dalam tingkat kesadaran diri berdasarkan jenis kendaraan, jenis kelamin, atau usia pengendara. Namun, hasil

tambahan menunjukkan perbedaan dalam tingkat kepatuhan berlalu lintas berdasarkan usia. Dewasa awal cenderung lebih patuh daripada dewasa madya. Perlu penelitian lebih lanjut mengenai hubungan kesadaran diri dengan faktor-faktor pendukung perilaku kepatuhan terhadap aturan sosial. Diperlukan penelitian lebih lanjut mengenai perbedaan tingkat kesadaran diri dan kepatuhan berlalu lintas dalam konteks berbagai program lalu lintas. Pengendara sebaiknya selalu mematuhi aturan dalam berkendara sebagai upaya meningkatkan keselamatan di jalan. Pihak yang bertanggung jawab perlu mengembangkan program atau inovasi yang dapat mengurangi tingkat pelanggaran lalu lintas dalam berkendara.

Berdasarkan pada kesimpulan dari beberapa jurnal diatas dapat dilihat dari perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdapat beberapa hal, yaitu dari metode penelitian, metode pengumpulan data, dan alat penelitian. Pada jurnal penelitian terdalu ada yang menggunakan teknik pengambilan sampel menggunakan *accidental sampling* sedangkan peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel *probability sampling*.

B. Tinjauan Teoritis

1. Administrasi Publik

a. Pengertian Administrasi Publik

Menurut White (1958) administrasi adalah proses yang pada umumnya terdapat pada semua usaha, kelompok, pemerintah atau swasta, sipil atau militer, besar atau kecil Menurut Simon (1958)

administrasi merupakan sebagai kegiatan kelompok yang mengadakan kerjasama guna menyelesaikan tugas bersama (Rahman, 2017). Menurut Liang Gie (1972) menyatakan bahwa ilmu yang mempelajari hal ihwal “usaha manusia yang secara teratur bekerjasama dalam kelompok untuk mencapai suatu tujuan tertentu” disebut ilmu administrasi, ilmu ini merupakan suatu cabang baru dari ilmu sosial (Hisanuddin & Andriani, 2023).

Ilmu administrasi tidak memiliki hukum/teori-teori/prinsip-prinsip yang berlaku demikian karena objek studinya merupakan manusia yang mempunyai emosi dan akal pikiran yang mudah berubah karena dipengaruhi oleh ruang lingkup budaya dan waktu di spasi mana manusia tadi berada (Hisanuddin & Andriani, 2023).

Adapun berkaitan dengan pengertian administrasi, banyak definisi administrasi, baik oleh penulis Indonesia maupun penulis asing. Menurut Sutarto dalam Irawan (2018) mengatakan "Administrasi adalah suatu proses penyelenggaraan dan pengurusan segenap tindakan/kegiatan dalam setiap usaha kerja sama sekelompok manusia untuk mencapai tujuan." Adapun menurut Luther Gullick dalam Meier (2010) mengatakan "Administration has to do with getting things done with the accomplishment of defined objectives." (Administrasi berkaitan dengan pelaksanaan suatu pekerjaan untuk mencapai suatu tujuan-tujuan yang telah ditentukan). Administrasi memiliki beberapa unsur. Menurut The Liang Gie (1998), unsur-unsur administrasi ini meliputi; organisasi, manajemen, kepegawaian, keuangan,

perlengkapan, pekerjaan kantor, tata hubungan/komunikasi, dan hubungan masyarakat (public relation). Nigro and Nigro (1970) mengemukakan bahwa mengenai fungsi-fungsi administrasi publik dapat dilihat dari fungsi-fungsi administrasi yang dikemukakan oleh Fayol yaitu *planning*, *organizing*, *commanding*, *coordinating*, dan *controlling*. Selain dari pada itu Nigro & Nigro juga mengemukakan bahwa administrasi publik dapat dilihat dari pendapat Gulick tentang adanya 7 fungsi administratif yang terkenal dengan akronim POSDCORB yaitu (Hisanuddin & Andriani, 2023):

- a) *Planning* (perencanaan) yaitu: mengembangkan adanya garis-garis besar kegiatan yang dilakukan dan mengembangkan metode-metode pelaksanaannya untuk mencapai tujuan organisasi.
- b) *Organizing* (pengorganisasian) yaitu: mengembangkan struktur formal dari wewenang berdasarkan pengelompokan kerja (misalnya departemen, biro, dinas, dll.) yang perlu dikoordinasikan.
- c) *Staffing* yang meliputi keseluruhan fungsi kepegawaian: merekrut dan melatih staf serta memelihara kondisi-kondisi kerja yang menyenangkan.
- d) *Directing* (pengarahan) yang meliputi tugas memimpin organisasi dengan membuat keputusan-keputusan dan mengimplementasikannya melalui kebijakan-kebijakan prosedur.

- e) *Coordinating* (pengoordinasian) yang meliputi tugas-tugas mengintegrasikan dan menyelaraskan berbagai macam unit (bagian) yang saling berkaitan.
- f) *Reporting* (pelaporan) yang merupakan proses dan teknik untuk memberikan informasi tentang pekerjaan yang telah dan sedang dilaksanakan (misalnya koleksi data dan manajemen informasi).
- g) *Budgeting* (penganggaran) yang meliputi tugas-tugas perencanaan fiskal, accounting dan pengendalian.

Lepawsky (1955) mengatakan bahwa "Tidak ada sesuatu hal untuk abad modern sekarang ini yang lebih penting dari administrasi. Kelangsungan hidup pemerintah yang beradab itu sendiri akan sangat tergantung atas kemampuan kita untuk membina dan mengembangkan suatu administrasi yang mampu memecahkan masalah-masalah masyarakat modern." Siagian (1985) menyatakan jika pendapat ahli tersebut dianalisis lebih mendalam maka seseorang akan menarik kesimpulan bahwa tegak robohnya suatu negara, maju mundurnya peradaban manusia serta timbul tenggelamnya bangsa-bangsa di dunia tidak dikarenakan perang nuklir atau malapetaka, akan tetapi akan tergantung pada baik buruknya administrasi yang dimiliki. Selanjutnya jika pendapat ahli tersebut, demikian juga pendapat para ahli lainnya yang senada diterima maka jelaslah kiranya bahwa sesuatu bangsa, sesuatu negara yang ingin mencapai kemajuan dalam berbagai aspek

kehidupan dan perikehidupan modern tidak mempunyai pilihan lain selain dari pada mengutamakan pembinaan serta pengembangan administrasinya yang sesuai dengan faktor-faktor lingkungan (ecological factors) bangsa dan negara itu. Memang sesungguhnya abad sekarang ini adalah "Abad Administrasi", Abad administrasi karena semua keputusan di bidang politik, ekonomi, kebudayaan, militer dan lain-lain halnya akan ada artinya apabila keputusan tersebut terlaksana dengan efisien dan ekonomis. Pelaksanaan sesuatu keputusan dengan efisien dan ekonomis itulah yang merupakan sasaran utama dari administrasi (Hisanuddin & Andriani, 2023).

b. Definisi dan Unsur-Unsur yang Terkandung dalam Administrasi

Administrasi didefinisikan sebagai bimbingan, kepemimpinan dan pengawasan usaha kelompok individu untuk mencapai tujuan bersama (William, 1963). Di Indonesia administrasi terdapat dua pengertian yaitu administrasi yang berasal dari bahasa Belanda "*administratie*" yang merupakan pengertian administrasi dalam arti sempit yaitu sebagai kegiatan tata usaha kantor (catat mencatat, mengetik, menggandakan dan sebagainya) kegiatan ini dalam bahasa Inggris disebut: clerical works (Soedjadi, 1989). Prajudi Admisudirjo (1980) menjelaskan bahwa tata usaha pada hakikatnya merupakan pekerjaan pengendalian (*the handling*) informasi. Wajong J. (1962) mengatakan kegiatan administrasi meliputi pekerjaan tata usaha yang bersifat mencatat segala sesuatu

yang terjadi dalam organisasi untuk menjadi bahan keterangan bagi pimpinan. Sedangkan Reksohadiprawiro (1984) administrasi berarti tata usaha yang mencakup setiap pengaturan yang rapi yang sistematis serta hubungan timbal balik antara satu fakta dengan fakta lainnya (Hisanuddin & Andriani, 2023).

Administrasi secara sempit di atas kemudian oleh Rahman (2017), dirangkum dalam tiga kelompok, yaitu: Korespondensi atau surat-menyurat, yaitu rangkaian aktivitas yang berkenaan dengan pengiriman informasi secara tertulis mulai dari penyusunan, penulisan, sampai dengan pengiriman informasi hingga sampai kepada pihak yang dituju. Ekspedisi, yaitu aktivitas mencatat setiap informasi yang dikirim atau diterima. Pengarsipan, yaitu proses pengaturan dan penyimpanan informasi secara sistematis sehingga dapat dengan mudah dan cepat ditemukan setiap diperlukan (Hisanuddin & Andriani, 2023).

Administrasi secara luas berasal dari bahasa Inggris "*administration*" yaitu kerja sama antara dua orang atau lebih berdasarkan rasional tertentu untuk mencapai tujuan bersama yang telah ditentukan (Sondang P. Siagian, 1985). Sedangkan menurut The Liang Gie (1972) administrasi adalah segenap rangkaian kegiatan penataan terhadap pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam kerja sama mencapai tujuan tertentu. Siagian (1985) mendefinisikan administrasi sebagai "Keseluruhan proses kerja sama antara dua orang manusia atau lebih yang

didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya" (Hisanuddin & Andriani, 2023).

Ada beberapa hal yang terkandung dalam definisi di atas. Pertama, administrasi sebagai seni adalah suatu proses yang diketahui hanya permulaannya sedang akhirnya tidak ada. Kedua administrasi mempunyai unsur-unsur tertentu, yaitu 1) adanya dua manusia atau lebih, 2) adanya tujuan yang hendak dicapai, 3) adanya tugas atau tugas-tugas yang harus dilaksanakan, 4) adanya peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan tugas-tugas itu. Ke dalam golongan peralatan dan perlengkapan termasuk pula waktu, tempat, peralatan materi serta perlengkapan lainnya. Ketiga administrasi sebagai proses kerja sama bukan merupakan hal yang baru karena ia telah timbul bersama-sama dengan timbulnya peradaban manusia. Tegasnya, administrasi sebagai "seni" merupakan suatu *social phenomenon* (Hisanuddin & Andriani, 2023).

Berdasarkan berbagai definisi dan pandangan para ahli tersebut, peneliti berpendapat bahwa administrasi publik merupakan suatu proses kerja sama yang terorganisasi antara dua orang atau lebih dalam lingkungan pemerintahan untuk mencapai tujuan bersama secara efektif dan efisien.

Administrasi publik tidak hanya berkaitan dengan kegiatan tata usaha atau pekerjaan administratif dalam arti sempit, seperti pencatatan dan pengarsipan, tetapi juga mencakup fungsi manajerial dan kepemimpinan dalam mengelola sumber daya manusia,

keuangan, dan sarana pendukung lainnya. Dengan demikian, administrasi publik berperan sebagai alat utama bagi pemerintah dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat dan menyelesaikan berbagai permasalahan publik.

Selain itu, karena objek utama administrasi adalah manusia, maka pelaksanaannya sangat dipengaruhi oleh faktor perilaku, budaya, serta dinamika sosial yang terus berkembang. Oleh karena itu, administrasi publik harus bersifat adaptif dan responsif terhadap perubahan lingkungan. Peneliti menyimpulkan bahwa kualitas penyelenggaraan administrasi publik sangat menentukan keberhasilan suatu negara dalam mencapai tujuan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat.

2. Tes Psikologi

a. Pengertian Psikologi

Psikologi secara umum didefinisikan sebagai disiplin ilmu yang berfokus pada perilaku dan berbagai proses mental, serta bagaimana kondisi mental organisme dan lingkungan eksternal yang memengaruhinya. Berbagai metode psikologi dan fakta-fakta empiris diperoleh melalui metode observasi, interview, eksperimen, dan pengukuran yang dilakukan secara cermat. Hal ini membedakannya dari *pseudosains* dan *psychobabble* yang banyak beredar dan dipercaya oleh masyarakat. Perspektif Utama dalam Psikologi Psikologi, dewasa ini fokus pada 5 cara pandang yang menonjol yaitu (Hamidah, 2021):

- a) Perspektif biologis, yaitu sebuah pendekatan psikologi yang menekankan peristiwa-peristiwa badani/fisik dan perubahan-perubahan yang terkait dengan berbagai tindakan, perasaan, dan pikiran. Dalam perspektif ini muncullah psikologi evolusi, yaitu bidang psikologi yang menekankan mekanisme evolusi dalam membantu menjelaskan kesamaan di antara manusia dalam kognisi, perkembangan, emosi, praktek-praktek sosial dan area-area lain dari perilaku.
- b) Perspektif belajar, yaitu pendekatan psikologi yang menekankan bagaimana lingkungan dan pengalaman memengaruhi berbagai perilaku manusia dan hewan, mencakup teori behaviorismen dan teori-teori belajar sosial-kognitif.
- c) Perspektif kognitif, yaitu pendekatan psikologi yang menekankan proses mental dalam persepsi, ingatan, bahasa, pemecahan masalah, dan berbagai area perilaku yang lain.
- d) Perspektif sosiokultural, yaitu pendekatan psikologi yang menekankan pengaruh sosial dan budaya terhadap perilaku.
- e) Perspektif psikodinamika, yaitu pendekatan psikologi yang menekankan dinamika ketidaksadaran

dalam diri individu, seperti dorongan dalam diri, konflik, ataupun energy insting.

Laura, K.A (2013) memberikan definisi psikologi sebagai studi ilmiah tentang perilaku dan proses-proses mental. Ilmiah diartikan sebagai penggunaan metode-metode secara sistematis untuk mengamati gejala alam, termasuk perilaku manusia untuk kemudian diambil kesimpulan. Perilaku adalah segala sesuatu yang kita lakukan dan dapat diamati secara langsung, sedangkan proses mental adalah pikiran, perasaan dan motif dimana setiap individu mengalaminya secara pribadi, namun tidak dapat diamati secara langsung. Sebagai ilmu pengetahuan, psikologi harus mempelajari sesuatu yang konkrit di mana obyeknya bisa diamati dengan nyata, dicatat, dan diukur. Dari pengertian ini maka muncul anggapan bahwa ilmu psikologi sama dengan “karakterologi atau tipologi”. Dalam perkembangannya psikologi tidak hanya mencakup karakterologi dan tipologi melainkan jauh lebih luas dari itu. Kemudian muncullah pandangan beberapa ahli psikologi yang menganggap bahwa jiwa selalu diekspresikan melalui raga atau badan. Dengan mempelajari ekspresi yang tampak pada raga atau badani, maka dapat diketahui keadaan kejiwaan seseorang (Hamidah, 2021).

b. Pengertian Psikologi Sim

Tes psikologi merupakan ketentuan pembuktian tes kesehatan rohani yang diamanahkan UU LLAJ. Meskipun telah direncanakan, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya menunda pelaksanaan tes psikologi sebagai salah satu persyaratan

permohonan SIM. Aspek kepribadian memang perlu dipertimbangkan ketika memberikan izin mengemudi, karena mengemudi merupakan 17 kegiatan kompleks yang tidak hanya membutuhkan keterampilan fisik tapi juga dipengaruhi oleh faktor internal individu. Perlu dilakukan pendalaman untuk menemukan alat ukur yang tepat untuk memprediksi perilaku mengemudi di jalanan. Tes tertulis perlu dikombinasikan dengan teknik observasi selama praktik mengemudi dan wawancara untuk mendapatkan gambaran kepribadian yang komprehensif. Konsekuensi mekanisme tes psikologi yang menyeluruh adalah alokasi anggaran yang memadai yang perlu didorong oleh Komisi V sebagai mitra kerja Pemerintah. Hal yang tidak kalah penting adalah penyesuaian upaya preventif ini dengan ketentuan lain yang bertujuan untuk menjaga keselamatan berlalu lintas. Pemerintah perlu tegas menghindarkan mereka yang tidak memenuhi syarat untuk berada di belakang kemudi, misalnya anak-anak atau mereka yang menggunakan narkoba/mengonsumsi minuman keras. Sayangnya, sanksi terhadap pelanggaran masih belum membuat jera, sehingga jumlah kecelakaan akibat pengemudi mabuk dan di bawah umur terus terjadi. Semestinya pengendara yang kedapatan mengemudi di bawah pengaruh zat terlarang dan minuman keras dicabut SIM-nya dan tidak diperbolehkan memperpanjang/membuat SIM baru di manapun selama beberapa waktu bahkan seumur hidup. (Andina, 2018).

Tes ini diharapkan dapat menekan jumlah kecelakaan lalu lintas. Penelitian menyebutkan bahwa faktor psikologis berpengaruh terhadap kualitas pengemudi di jalanan, sehingga tes psikologi perlu dilakukan. Tes yang diberikan harus dapat mengukur kompetensi dan bukan sekadar potensi, oleh karena itu tes psikologi tidak boleh hanya sekadar tes tertulis tapi juga harus menilai perilaku mengemudi secara konkrit dengan teknik observasi ketika ujian praktik. Konsekuensi mekanisme tes psikologi yang menyeluruh ini adalah alokasi anggaran yang memadai yang perlu didorong oleh Komisi V sebagai mitra kerja Pemerintah (Andina, 2018).

Untuk melakukan pengukuran psikologi dalam prosedur permohonan SIM, perlu komitmen pemerintah untuk menjadikan kebijakan ini bukan sekadar formalitas, akan tetapi sebagai fondasi untuk meningkatkan keamanan di jalan raya. Artinya, proses permohonan tidak hanya bersifat administratif, tapi teknis. Dengan begitu, setiap tes dapat mencerminkan kompetensi pemohon yang sebenarnya. Pengukuran psikologi perlu melibatkan psikolog dengan menggunakan alat ukur yang tepat. Penelitian Alavi (2017) menyebutkan beberapa alat ukur untuk mengetahui kapasitas mental pengemudi, Selain alat ukur yang telah disebutkan, teknik observasi juga dapat menjadi bantuan untuk mengetahui gambaran kepribadian pemohon. Tes tertulis sebaiknya disandingkan dengan observasi yang dapat dilakukan ketika pemohon melaksanakan tes praktik, untuk mendapatkan gambaran kualitas kepribadian yang

lebih luas. Konsekuensinya adalah perlu ada pengkajian mengenai alat ukur yang tepat dan pengalokasian anggaran agar tidak membebankan pemohon.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti berpendapat bahwa psikologi merupakan ilmu yang mempelajari perilaku dan proses mental manusia secara ilmiah untuk memahami bagaimana individu berpikir, merasakan, dan bertindak dalam berbagai situasi. Psikologi memandang perilaku manusia sebagai hasil interaksi antara kondisi internal individu dan lingkungan, sehingga pendekatan psikologi sangat relevan digunakan untuk menilai kemampuan dan kesiapan seseorang dalam menjalankan aktivitas yang berisiko, termasuk mengemudi.

Terkait dengan psikologi SIM, tes psikologi dalam proses penerbitan Surat Izin Mengemudi merupakan instrumen penting untuk menilai kelayakan mental dan kepribadian calon pengemudi. Mengemudi tidak hanya membutuhkan kemampuan fisik dan pengetahuan lalu lintas, tetapi juga kestabilan emosi, kontrol diri, konsentrasi, dan tanggung jawab. Oleh karena itu, tes psikologi seharusnya tidak dipandang sebagai formalitas administratif, melainkan sebagai upaya preventif untuk meningkatkan keselamatan berlalu lintas.

Tabel 2.1 Aspek dan Indikator Tes Psikologi

No	Aspek Jumlah Soal	Sub Aspek	Indikator
1	Kognitif	Berpikir Analisis Sintesis	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mampu menganalisis persamaan bentuk suatu objek 2. Mampu menganalisis ciri-ciri yang berlainan dari objek yang serupa
		Berpikir Logis	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mampu memecahkan masalah dengan menggunakan prinsip logika 2. Memiliki kemampuan berpikir kritis
		Berpikir Abstrak	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mampu menggunakan ide-ide abstrak dalam menanggapi situasi baru 2. Mampu memahami simbol atau ruang
2	Psikomotor	Kecermatan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berhati-hati dalam memilih respon untuk bereaksi dalam situasi dan kondisi yang dihadapi (stimulus) 2. Mempertimbangkan resiko yang akan berdampak pada diri dan lingkungan sebelum merespon suatu stimulus 3. Dapat dengan tepat menyusun langkah-langkah pemecahan masalah
		Konsentrasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dapat merespon dengan cepat 2. Dapat merespon dengan tepat pada satu stimulus yang dihadapi 3. Mampu memilih alternatif dengan benar terhadap stimulus yang dihadapi
		Ketahanan Kerja	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tetap sigap dapat menunjukkan performa yang maksimal dalam waktu yang relatif lama 2. Mampu melakukan coping dari stimulus yang Dihadapi 3. Mampu tetap fokus meskipun dalam kondisi yang menekan
3	Kepribadian	Stabilitas Emosi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memahami perasaan dan pendapat orang lain 2. Mampu mengatur emosi sesuai dengan situasi dan kondisi 3. Mampu mengatur emosi sesuai dengan situasi dan kondisi
		Penyesuaian Diri	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mampu menempatkan diri secara tepat sesuai dengan situasi dan kondisi 2. Mampu melakukan kompromi untuk penyelesaian masalahnya 3. Mampu memanfaatkan pengalaman masa lalu
		Pengendalian Diri	<ol style="list-style-type: none"> 1. Siap atau mampu memodifikasi keadaan yang tidak menyenangkan 2. Mampu mengelola (menolak atau menerima) informasi yang diterima 3. Mampu bertindak berdasarkan aturan dan norma-norma yang berlaku

3. Keselamatan Berkendara

a. Pengertian Keselamatan

Pengertian dari pemahaman akan keselamatan diri adalah pengetahuan yang dimiliki oleh seseorang tentang bahaya dan cara-cara menghindarkan diri dari hal-hal yang membahayakan. Keselamatan adalah tanggung jawab, efisiensi, dan kontrol. Keselamatan juga berarti bebas dari kerusakan, luka, atau kematian, kerugian harta benda, atau kehilangan waktu yang berharga. Konsep keselamatan menunjuk pada pengertian bebas dari bahaya, dalam arti menjamin individu berada dalam situasi yang tidak berbahaya. Langkah-langkah yang perlu dilakukan untuk mencapai hal itu adalah memperbaiki perilaku manusia dan kondisi lingkungan. Keselamatan menunjuk kepada keadaan dunia yang tersusun dengan baik dan terjadinya kecelakaan menandakan susunan tersebut tidak lagi efektif. Dunia dikatakan dalam keadaan tersusun dengan baik apabila proses kehidupan, baik antara individu dan lingkungan sekitar, maupun antara individu dan individu ada hubungan yang harmonis (Riptono 2019 : Sabariah 2023).

Definisi keselamatan secara umum yaitu untuk mengubah perilaku individu. Selain hal tersebut, tujuan dan manfaat pendidikan kesehatan yaitu (Sabariah, 2023):

- a) Menolong individu agar mampu secara mandiri atau berkelompok mengadakan kegiatan untuk mencapai tujuan hidup sehat.

- b) Mendorong pengembangan dan penggunaan secara tepat sarana pelayanan kesehatan yang ada.
- c) Agar penderita (masyarakat) memiliki tanggung jawab yang lebih besar pada kesehatan (dirinya).
- d) Agar orang melakukan langkah-langkah positif dalam mencegah terjadinya sakit, mencegah berkembangnya sakit menjadi parah dan mencegah penyakit menular.
- e) Meningkatkan pengertian terhadap pencegahan dan pengobatan terhadap berbagai penyakit yang disebabkan oleh perubahan gaya hidup dan perilaku sehat sehingga angka kesakitan terhadap penyakit tersebut berkurang (Nikmah & Nadhiroh, 2017 : Sabariah 2023).

Terutama pada keselamatan di jalan. Jalan-jalan di negara berkembang sering kali kurang aman dibanding dengan jalan di negara maju. Masalah lalu lintas yang dihadapi anak-anak lebih besar di negara berkembang. Trotoar yang seharusnya digunakan untuk pejalan kaki beralih fungsi sebagai tempat berjualan. Pengendara kendaraan bermotor kurang mempunyai kesadaran tentang tata tertib berlalu lintas. Tidak adanya pendidikan lalu lintas dapat menghadapkan anak-anak pada resiko yang tidak perlu. Masalah dan situasi lalu lintas yang dihadapi anak-anak berbeda-beda, tidak tepat jika menggunakan materi pengajaran dari negara maju. Materi-materi lokal perlu dikembangkan. Kendati mungkin, berdasarkan prinsip dan materi dari negara maju, materi tersebut perlu disesuaikan dan dikembangkan agar dapat mencerminkan kebutuhan,

masalah, dan keadaan yang relevan pada anak-anak setempat. Sebagai contoh adalah (Syaban 2021 : Sabariah 2023):

- a) Pengenalan rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan
- b) Penjelasan tentang peranan kepolisian sebagai pelayan masyarakat
- c) Pengenalan siswa tentang lingkungan mereka

b. Keselamatan Berkendara

Menurut laporan *World Health Organization* (WHO) setiap tahun, sekitar 1,19 juta orang kehilangan nyawa akibat kecelakaan lalu lintas. Sekitar 20 hingga 50 juta orang lainnya menderita cedera yang tidak fatal, dan banyak di antaranya mengalami kecacatan. Kecelakaan lalu lintas jalan raya menyebabkan kerugian ekonomi yang besar bagi individu, keluarga mereka, dan negara secara keseluruhan. Kerugian ini timbul dari biaya perawatan serta hilangnya produktivitas bagi mereka yang meninggal atau cacat akibat cedera, dan bagi anggota keluarga yang harus mengambil cuti kerja atau sekolah untuk merawat yang terluka (*World Health Organization, 2023*).

Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) *Safety riding* dalam dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada XI Pasal 203 Ayat 2 huruf a berbunyi : “Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi : Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan dan Angkutan Jalan.” Adapun penjelasan dari pasal 203 Ayat 2 huruf a yaitu

bahwa program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya yaitu tentang Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*). *Safety riding* adalah upaya atau program berkendara dengan selamat yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan Undang – Undang No 22 Tahun 2009 batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 kilometer per jam dalam kondisi arus bebas. Pada jalur cepat kecepatan paling tinggi untuk kendaraan sepeda motor adalah 50 km/jam. Pada jalur lambat bila berada dikawasan dengan kegiatan yang padat maka kecepatan paling tinggi adalah 30 km/jam, dan bila dikawasan dengan kegiatan tidak padat maka kecepatan paling tinggi adalah 50 km/jam. (Kurniasih, 2018)

Adapun beberapa faktor penting dalam *safety riding* yaitu (Kurniasih, 2018):

- a) Kewaspadaan (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya.
- b) Kesadaran (*Awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar, dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu,

pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.

- c) Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan.
- d) Antisipasi (*Anticipation*), sebagai pengendara antisipasi yang tepat terhadap sesuatu yang terjadi saat berkendara akan mempengaruhi keselamatan berkendara. Antisipasi dapat dilihat pada proses:
 - a. Tata cara membelok Pengemudi yang akan membelok atau membalik arah, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan dan memberi isyarat dengan lampu petunjuk arah atau isyarat lengannya.
 - b. Tata cara memperlambat kendaraan lalu Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya, harus mengamati situasi lintas disamping dan belakang kendaraan serta memperlambat kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain.
- a) Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety Riding*

Berdasarkan teori dasar yang dikembangkan oleh Lawrence, perilaku seseorang atau masyarakat dipengaruhi oleh dua faktor

pokok yaitu, faktor perilaku (*behavior causes*) dan faktor diluar perilaku (*non behavior causes*).

b) Pengetahuan dalam Berkendara

Pengetahuan adalah segala sesuatu yang diketahui, misalnya kepandaian, atau segala sesuatu yang diketahui berkenaan dengan hal, contohnya mata pelajaran. Pengetahuan juga bisa diartikan sebagai Sebuah bentuk pengalaman (Ridwan, 2021). Menurut Notoatmodjo (Darsini& Cahyono, 2019), pengetahuan merupakan hasil dari mengetahui dan terjadi setelah orang melakukan pengindraan terhadap suatu objek. Pengetahuan baik apabila responden dapat menjawab 76-100% dengan benar dari total soal pertanyaan, pengetahuan cukup apabila responden dapat menjawab 56-75% dengan benar dari total jawaban pertanyaan, pengetahuan kurang apabila responden dapat menjawab Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (*overt behavior*). Perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Pengetahuan yang baik terlihat dari mereka sudah memahami tentang *safety riding*, baik mengenai informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara. Tingkat pengetahuan di dalam domain kognitif mempunyai enam tingkatan, yaitu:

i. Tahu (*know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk ke dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali (*recall*) sesuatu yang spesifik dan seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima. Oleh sebab itu, tahu merupakan tingkatan pengetahuan yang paling rendah.

ii. Memahami (*comprehension*)

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang obyek yang diketahui, dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar. Orang yang telah paham terhadap obyek atas materi dapat menjelaskan, menyebutkan contoh, menyimpulkan, meramalkan, dan sebagainya terhadap obyek yang dipelajari.

iii. Aplikasi (*aplication*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi *real* (sebenarnya). Aplikasi di sini dapat diartikan sebagai aplikasi atau penggunaan hukum-hukum, metode, prinsip, dan sebagainya dalam konteks atau yang lain.

iv. Analisis (*analysis*)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu obyek ke dalam komponen-komponen, tetapi masih di dalam suatu struktur organisasi, dan masih ada kaitannya satu sama lain.

v. Sintesis (*synthesis*)

Sintesis menunjuk kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu bentuk keseluruhan yang baru. Dengan kata lain sintesis adalah suatu bentuk kemampuan menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang baru.

vi. Evaluasi (*evaluation*)

Evaluasi berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau objek. Penilaian-penilaian ini didasarkan pada suatu kriteria yang ditentukan sendiri, atau menggunakan kriteria-kriteria yang telah ada.

c) Sikap

Sikap adalah salah satu istilah bidang psikologi yang berhubungan dengan persepsi dan tingkah laku. Sikap juga diartikan sebagai "suatu konstruk untuk memungkinkan terlihatnya suatu aktivitas." Pengertian

sikap itu sendiri dapat dipandang dari berbagai unsur yang terkait seperti sikap dengan kepribadian, motif, tingkah laku, keyakinan dan lain-lain.

Tanpa adanya etika berlalu lintas, pasti sering terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Kejadian ini disebabkan kurangnya tenggang rasa antar pengguna jalan, pengemudi cenderung egois ingin cepat sampai. Jika hal ini dibiarkan terus-menerus, maka angka kecelakaan akan semakin meningkat. Adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* dikarenakan sikap merupakan salah satu komponen yang membentuk kecenderungan tindakan, dengan mengubah sikap maka cenderung lebih memudahkan mengubah perilaku seseorang dalam berlalu lintas. Sikap *safety riding* yang baik ketika mengendarai sepeda motor, misalnya mengendarai sepeda motor secara aman tidak ugal-ugalan, tidak mengendarai motor dibawah umur, menggunakan knalpot motor yang standar, kendaraan bermotor sesuai aturan seperti menggunakan spion, menggunakan helm, tidak menggunakan hp saat berkendara (Hendrawan, 2019).

d) Persepsi

Persepsi adalah proses dimana orang-orang memilih, mengorganisir, menginterpretasikan, mendapat kembali dan merespon terhadap informasi dari dunia di sekitarnya. Dengan kata lain persepsi berkaitan dengan bagaimana seseorang dapat menginterpretasikan dan merespon informasi yang berasal dari luar. Persepsi dapat dikatakan sebagai sebuah proses masuknya pesan atau informasi ke dalam otak

manusia yang terintegrasi dengan pikiran, perasaan, dan pengalaman – pengalaman individu (Akbar, 2015).

Persepsi menjadi penting karena persepsi merupakan salah satu hal yang akan mempengaruhi seseorang dalam berperilaku aman. *Safety riding* merupakan perilaku aman, oleh sebab itu persepsi juga akan mempengaruhi seseorang untuk berperilaku (Handoyo, 2019).

e) Usia

Istilah usia diartikan dengan lamanya keberadaan seseorang diukur dalam satuan waktu di pandang dari segi kronologik, individu normal yang memperlihatkan derajat perkembangan anatomis dan fisiologik sama. Usia adalah lama waktu hidup atau ada (sejak dilahirkan atau diadakan).³⁷ *World Health Organization* (WHO) menggolongkan lanjut usia menjadi 4 yaitu usia pertengahan 45 – 59 tahun, lanjut usia 60 – 74 tahun, lanjut usia tua 75 – 90 tahun, dan usia sangat tua diatas 90 tahun. Umur memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati – hati, sedangkan yang memiliki umur lebih muda atau remaja malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati-hati dan membahayakan pengendara lain.³⁸ *World Health Organization* (WHO) tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun (Utari. 2015).

Berdasarkan pemaparan tersebut, peneliti berpendapat bahwa keselamatan merupakan kondisi bebas dari bahaya yang dicapai melalui perilaku yang bertanggung jawab, kesadaran diri, serta lingkungan yang

mendukung. Keselamatan tidak hanya berkaitan dengan upaya melindungi diri dari cedera atau kerugian, tetapi juga mencerminkan keharmonisan antara individu dengan lingkungan dan sesama. Oleh karena itu, peningkatan keselamatan sangat bergantung pada perubahan perilaku manusia, khususnya melalui pendidikan, pengetahuan, dan pembentukan sikap yang positif.

Dalam konteks keselamatan berkendara, peneliti memandang bahwa *safety riding* merupakan perilaku sadar dan terencana yang bertujuan untuk meminimalkan risiko kecelakaan lalu lintas. Keselamatan berkendara tidak hanya ditentukan oleh keterampilan mengemudi, tetapi juga dipengaruhi oleh kewaspadaan, kesadaran, sikap mental, serta kemampuan pengendara dalam mengantisipasi situasi di jalan. Kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dan pengendalian emosi menjadi faktor kunci dalam menciptakan keamanan bersama. Dengan demikian, upaya peningkatan keselamatan berkendara perlu dilakukan secara menyeluruh melalui edukasi, pembinaan perilaku, dan penegakan aturan lalu lintas.

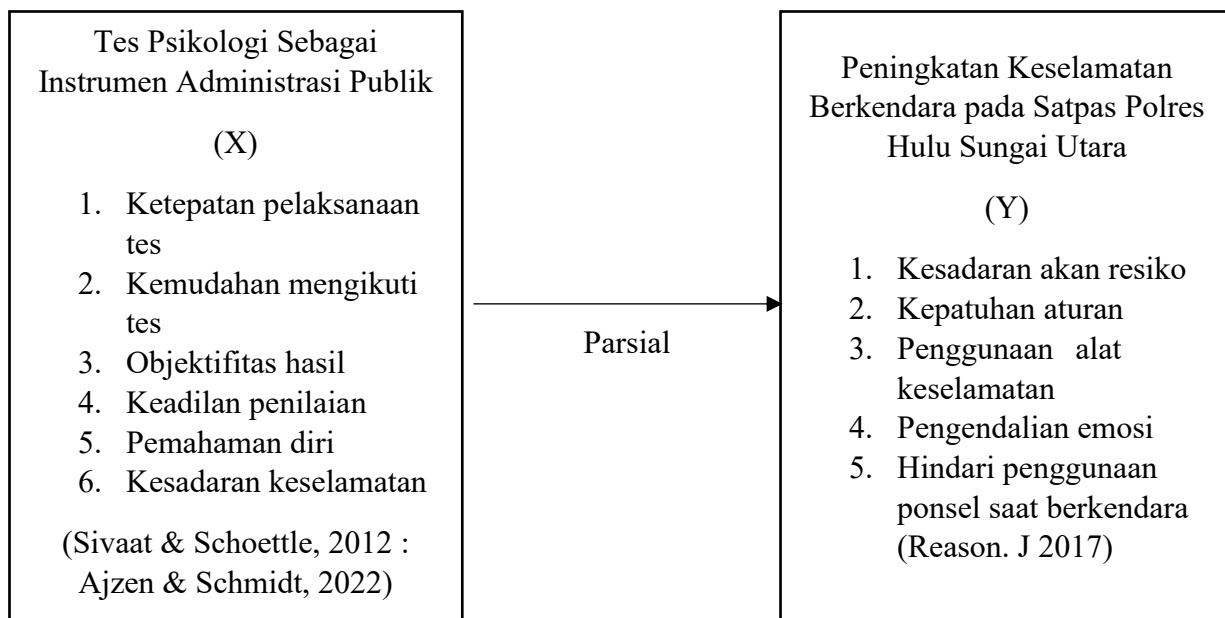
C. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran penelitian ini berawal dari permasalahan tingginya angka pelanggaran lalu lintas yang sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia, seperti rendahnya kesadaran dalam menaati aturan, kurangnya pengendalian emosi, dan kelalaian dalam berkendara. Untuk menekan hal tersebut, pemerintah mewajibkan adanya tes psikologi dalam penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM). Tes psikologi berfungsi menilai aspek mental, emosional, konsentrasi, serta tanggung jawab calon pengemudi agar dapat dipastikan kesiapan mereka sebelum mengendarai kendaraan di jalan raya.

Kesadaran berkendara sendiri mencakup sikap disiplin, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, tanggung jawab menjaga keselamatan diri dan orang lain, serta kemampuan mengendalikan emosi ketika menghadapi situasi di jalan. Dengan adanya tes psikologi, diharapkan calon pengemudi dapat memiliki pemahaman dan kesiapan mental yang lebih baik sehingga kesadaran berkendara dapat meningkat.

Dengan demikian, tes psikologi memiliki peran penting sebagai instrumen penyaring sekaligus pembentuk perilaku pengemudi yang sadar akan keselamatan berkendara. Hubungan antara tes psikologi dan kesadaran berkendara dapat dilihat dari bagaimana hasil tes tersebut mampu mengidentifikasi kesiapan mental, mengarahkan pengemudi pada perilaku disiplin, serta menekan potensi pelanggaran maupun kecelakaan lalu lintas.

Dari penjelasan diatas dapat digambarkan kerangka pemikiran adalah sebagai berikut:



Sumber : Data diolah, 2025

Gambar 2.1

Kerangka pemikiran Pengaruh Tes Psikologi Sebagai Instrumen Administrasi Publik Terhadap Peningkatan Keselamatan Berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara

Keterangan:

X = variable bebas/ independen

Y = variable terikat/ dependen

→ = pengaruh parsial

D. Hipotesis

Hipotetsis dilakukan untuk mengetahui apakah variabel independen yaitu tes psikologis sebagai instrumen administrasi publik (x) berpengaruh terhadap variabel dependen yaitu peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara (y).

Ha : Terdapat pengaruh tes psikologis sebagai instrumen administrasi publik secara signifikan terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada satpas polres hulu Sungai utara. Hal ini dipertegas oleh penelitian Rezki Amelia Jalil & Basti Tetteng tentang hubungan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor di Kota Makassar (2023).

Ho : Tidak terdapat pengaruh tes psikologis sebagai instrumen administrasi publik secara signifikan terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada satpas polres hulu Sungai utara. Hal ini dipertegas oleh penelitian Rezki Amelia Jalil & Basti Tetteng tentang hubungan kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor di Kota Makassar (2023).