

**PENGARUH TES PSIKOLOGI SEBAGAI INSTRUMEN
ADMINISTRASI PUBLIK TERHADAP PENINGKATAN
KESELAMATAN BERKENDARA PADA SATPAS
POLRES HULU SUNGAI UTARA**

PROPOSAL SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S1)
Pada Program Studi Administrasi Publik



OLEH :

WAFA

NPM : 2022559

SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI

AMUNTAI

2026

TANDA PERSETUJUAN

Mahasiswa yang telah disetujui skripsinya :

NAMA : WAFA

NPM : 2022559

PROGRAM : ADMINISTRASI PUBLIK

JUDUL : **PENGARUH TES PSIKOLOGI SEBAGAI
INSTRUMEN ADMINISTRASI PUBLIK
TERHADAP PENINGKATAN
KESELAMATAN BERKENDARA PADA
SATPAS POLRES HULU SUNGAI UTARA**

Setelah diteliti dan diadakan perbaikan seperlunya,
kami dapat menyetujui untuk diajukan dan
dipertahankan di depan sidang Tim Penguji Skripsi
Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi (STIA) Amuntai.

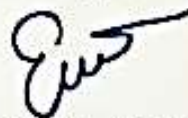
Pembimbing I,



Barkatullah, S.Sos, M.A.
NUPTK. 4445763664130202

Amuntai, 05 Februari 2026

Pembimbing II,



Eka Santi Agustina, S.Sos, M.M, CIQa
CIQnR
NUPTK. 160766667230433



Mengetahui
dan Prodi Administrasi Publik,


Ahmad Bahaji, S.Sos, M.A.
NUPTK. 199211004 201509 021

“Long story short, i survived”

- Taylor Swift

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal skripsi yang berjudul **“Pengaruh Tes Psikologi Sebagai Instrumen Administrasi Publik Terhadap Peningkatan Keselamatan Berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara”**.

Skripsi ini disusun untuk memenuhi sebagian syarat guna memperoleh derajat Sarjana Administrasi Publik di Program Studi Administrasi Publik di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Amuntai. Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini tidak akan selesai tanpa bantuan dari berbagai pihak. Karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Allah SWT yang selalu memberi peneliti hikmat, kelancaran, kesehatan, kekuatan, dan kebahagiaan untuk menyelesaikan penelitian ini.
2. Bapak Dr. Reno Affrian, S.Sos., M.AP, CIQar, CIQnR, selaku Ketua Umum Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Amuntai.
3. Bapak Ahmad Baihaqi, S.Sos. M.A. Plt. Ketua Program Studi Administrasi Publik Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Amuntai.
4. Bapak Barkatullah, S.Sos, M.A., selaku dosen pembimbing 1 dalam penelitian ini. Terima kasih telah bersedia menjadi pembimbing skripsi peneliti, meluangkan waktu, memberikan bimbingan dan arahan dengan sangat baik kepada peneliti sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
5. Ibu Eka Santi Agustina, S.Sos, M.M. CIQaR, CIQnR, selaku pembimbing 2 dalam penelitian ini. Terima kasih juga karena ibu telah bersedia meluangkan waktu untuk memberi bimbingan, motivasi, serta arahan dengan sangat baik kepada peneliti dalam menyusun skripsi ini sampai selesai.

6. Bapak Sugianor, S.Sos. M.AP. , terima kasih karena sudah bersedia menjadi penguji pada sidang skripsi peneliti dan memberikan saran serta masukan kepada peneliti.
7. Seluruh dosen beserta staff dan jajarannya yang ada di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Amuntai.
8. Biro Psikologi Hulu Sungai Utara, terima kasih karena sudah meizinkan peneliti untuk melakukan penelitian di tempat ini.
9. Kepada seluruh responden yang telah bersedia meluangkan waktu untuk mengisi kuisioner tentang tes psikologi sebagai instrumen administrasi publik terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara.
10. Kepada orang tua yang tercinta dan terkasih, Ibu Masdiana yang tiada hentinya memberikan do'a, dukungan dan segala hal yang terbaik, serta untuk kedua Abang saya Muhammad Adnan dan Abdul Salam yang selalu memberikan semangat dan do'a.
11. Kepada Ayah saya Alm. Yuliansyah yang selalu saya rindukan, walaupun tidak bisa kebersamai peneliti tetapi selalu menjadi alasan peneliti masih bertahan sampai saat ini.
12. Kepada Rusmini Sugiarti, S.Psi, terima kasih telah menjadi kakak, sahabat dan teman dalam suka dan duka peneliti dari awal perkuliahan sampai berada di tahap ini. Terima kasih karena selalu berkontribusi dalam penulisan ini, baik tenaga, pikiran, waktu, materi, maupun moril kepada peneliti. Terima kasih juga telah menemani dan menghibur dalam kesedihan, mendengar keluh kesah dan memberi semangat untuk pantang menyerah selama perkuliahan singga

proses penulisan skripsi ini dan terima kasih juga kepada Abang saya Dedi Akkiyardi, A. Md., S.H yang juga selalu memberikan semangat, arahan, motivasi, serta berkontribusi banyak hal dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

13. Kepada Fatimah, S.Psi, patner kerja sekaligus menjadi kaka bagi peneliti. Terima kasih karena selalu memberikan motivasi, dukungan, arahan, serta berkontribusi dalam banyak hal selama masa penulisan skripsi ini.
14. Kepada Ghaida Leony dan ‘Ammaar, selaku sahabat terdekat yang peneliti sayangi. Terima kasih telah senantiasa hadir dalam suka dan duka, menghibur dalam kesedihan, mendengar keluh kesah dan memberikan semangat dalam proses penulisan skripsi ini.
15. Kepada Gina, Nia, Mawaddah, dan juga Rina, selaku teman-teman peneliti di masa perkuliahan. Terima kasih telah menjadi penghibur, pendengar yang baik, dan selalu memberikan dukungan moral serta bantuan di setiap proses yang dilalui.
16. Seluruh pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu secara detail yang telah memberikan dukungan dan bantuan kepada saya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
17. Teruntuk Wafa yaitu saya sendiri, yang mungkin tidak pandai menunjukkan perasaan, tapi tetap memilih untuk bertahan, berjalan, dan menyelesaikan apa yang sudah dimulai. Terima kasih karena tidak menyerah dan tetap berjuang dalam keadaan apapun meskipun tidak selalu yakin. Terima kasih sudah berusaha keras sekuat tenaga dan tetap sabar dalam menghadapi banyaknya rintangan dan cobaan. Terima kasih karena tetap menjadi dirimu sendiri.

Terima kasih sudah tetap kuat dan tetap bertahan hingga saat ini. Semoga langkah ini menjadi bukti, bahwa kamu mampu. *You made it to the finish line, Fa!*

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat peneliti harapkan demi perbaikan-perbaikan ke depan. Demikian yang dapat peneliti sampaikan, peneliti berharap semoga penelitian ini dapat memberikan wawasan yang lebih luas dan menjadi sumbangan pemikiran kepada pembaca.

Amuntai, Februari 2026

Wafa
2022559

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
TANDA PERSETUJUAN	
MOTTO	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Batasan Masalah.....	8
C. Rumusan Masalah	10
D. Tujuan Penelitian	10
E. Manfaat Penelitian.....	10
BAB II LANDASAN TEORI	12
A. Hasil Penelitian Terdahulu.....	12
B. Tinjauan Teoritis	17
1. Administrasi Publik.....	17
2. Tes Psikologi.....	24
3. Keselamatan Berkendara.....	31
C. Kerangka Pemikiran	42
D. Hipotesis.....	43
BAB III METODE PENELITIAN.....	45
A. Lokasi penelitian	45
B. Pendekatan Penelitian	45
C. Tipe Penelitian.....	46
D. Populasi dan Sampel	46
1. Populasi	46
2. Sampel.....	47
E. Data dan Sumber Data	49
1. Jenis Data	49
2. Sumber Data.....	49
F. Desain Operasional Penelitian	50
G. Teknik Pengumpulan Data.....	51
H. Teknik Penentuan Skor	52

I.	Uji Validitas dan Reliabilitas	53
1.	Uji Validitas	53
2.	Reliabilitas.....	53
3.	Validitas Aitem	53
J.	Teknik Analisis Data	55
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Jenis Pelanggaran	5
Tabel 2.1 Aspek dan Indikator Tes Psikologi	30
Tabel 3.1 Desain Operasional Penelitian	50
Tabel 3.2 Teknik Penskoran Kuisisioner	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	43
------------------------------------	----

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kesadaran berkendara yang baik merupakan salah satu faktor penting dalam menciptakan keselamatan lalu lintas. Namun, di Kabupaten Hulu Sungai Utara masih sering ditemukan perilaku pengendara yang kurang tertib, seperti melanggar rambu lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi, atau mengemudi dalam kondisi tidak fit secara mental. Hal ini menunjukkan bahwa kesadaran berkendara masyarakat masih perlu ditingkatkan.

Khususnya untuk mengurangi pelanggaran di Kabupaten Hulu Sungai Utara serta meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas. Namun, hingga saat ini, banyak masyarakat di wilayah tersebut yang masih kurang paham mengenai peraturan lalu lintas, seperti kewajiban menggunakan helm dan ketentuan terkait lampu merah. Ketika tidak ada pengawasan dari polisi, beberapa pelanggaran masih menjadi kebiasaan. Terdapat sejumlah masalah terkait efektivitas penerapan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, antara lain: rendahnya kesadaran masyarakat akan pentingnya mematuhi aturan lalu lintas, tidak adanya fasilitas yang memadai untuk mendukung petugas, seperti pos pantau lalu lintas, dan terbatasnya sosialisasi serta pendidikan yang mengurangi pemahaman masyarakat tentang bahaya dan sanksi pelanggaran (Rainah & Baihaqi, 2025).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, didefinisikan sebagai pergerakan kendaraan beserta pengguna di ruang jalan. Ruang lalu lintas itu sendiri merujuk pada infrastruktur yang digunakan untuk perpindahan kendaraan, orang,

dan barang, mencakup jalan dan fasilitas pendukungnya. Pemerintah memiliki tujuan untuk menciptakan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, teratur, nyaman, efisien, serta cepat melalui penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas. Di Kabupaten Hulu Sungai Utara, salah satu wilayah di Provinsi Kalimantan Selatan, terdapat berbagai pelanggaran yang dilakukan oleh remaja terkait pembangunan dan perkembangan jumlah penduduk. Sebagian besar pelanggaran tersebut berkaitan dengan aturan lalu lintas. Dalam kasus kecelakaan, misalnya, mayoritas insiden disebabkan oleh ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan fungsinya (Rainah & Baihaqi, 2025).

Berdasarkan penelitian dari jurnal terdahulu, penulis mengidentifikasi beberapa masalah yang terjadi, dikarenakan kurangnya kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas seperti tidak menggunakan helm saat berkendara, hal ini menunjukkan rendahnya kesadaran tentang pentingnya tertib berlalu lintas guna meningkatkan ketertiban dan keamanan berlalu lintas di Kabupaten Hulu Sungai Utara. Selain itu juga tidak adanya fasilitas untuk mendukung petugas dalam menjalankan tugasnya, seperti ketiadaan pos pantau lalu lintas, mengurangi efektivitas pengawasan di jalan. Hal ini menyebabkan masyarakat merasa kurang diawasi, sehingga pelanggaran lalu lintas cenderung lebih sering terjadi dan menjadi kebiasaan. Serta masih kurangnya sosialisasi dan edukasi terkait keselamatan berlalu lintas kepada pengendara, menyebabkan efektivitas penerapan hukum lalu lintas kurang optimal, sehingga pelanggaran terus terjadi, dan hukuman yang diberikan belum mampu menimbulkan efek jera. Pentingnya pengaturan lalu lintas dapat dilihat dari upaya pemerintah dan lembaga

terkait dalam merancang kebijakan yang mengatur keselamatan serta kenyamanan pengendara (Rainah & Baihaqi, 2025).

Perilaku berkendara yang tidak aman dapat membahayakan individu pengendara dan individu lain yang ada di sekitarnya. Pada umumnya, kecelakaan lalu lintas terjadi karena individu melakukan perilaku berisiko atau tidak aman ketika berkendara. Perilaku berkendara tidak aman diwujudkan dalam berbagai bentuk seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam kondisi mabuk, berkendara tanpa lisensi, tidak menggunakan helm, tidak menggunakan sabuk pengaman, memodifikasi kendaraan, pelanggaran rambu- rambu, dan lain-lain. Tingginya angka cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak lepas dari perilaku individu ketika berlalu lintas (Puspa & Patria, 2016).

Kurangnya pengetahuan tentang pentingnya berkendara dengan aman, terutama di kalangan pelajar dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pengawasan yang kurang dari orang tua turut mendorong pelajar untuk berkendara tanpa mematuhi peraturan yang berlaku. Beberapa faktor yang menyebabkan anak-anak mengendarai sepeda motor tanpa memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) antara lain adalah tidak adanya sanksi tegas dari pihak kepolisian, izin dan fasilitasi dari orang tua, kebiasaan masyarakat yang membiarkan pelanggaran lalu lintas, serta kondisi lingkungan sekitar yang mendukung anak di bawah umur untuk mengemudikan sepeda motor (Fadillah Mirfan, Wirna Putri, & Rahman, 2021).

Peraturan Undang-Undang ini juga dijelaskan kembali dengan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penertiban

dan Penandaan Surat Izin Mengemudi, dimana pada pasal 8 menjelaskan untuk mendapatkan SIM memenuhi usia paling rendah 17 (tujuh belas) tahun untuk SIM A, SIM C, SIM D dan SIM D1. Selain itu pada pasal 10 juga menjelaskan syarat kesehatan penerbitan SIM meliputi kesehatan jasmani dan kesehatan rohani. Kesehatan rohani ditunjukkan melalui pemeriksaan Psikologi yang meliputi aspek 3 aspek yaitu kemampuan kognitif, kemampuan psikomotor dan kepribadian (Indonesia, 2021). Pembuatan SIM mensyaratkan usia minimal 17 tahun. Pada usia ini individu diharapkan telah berkembang, baik secara fisik, perilaku maupun mental. dalam pembuatan SIM ini yang mensyaratkan usia paling rendah 17 tahun diharapkan individu telah cukup berkembang baik secara fisik, perilaku dan mental. Di samping itu, keterampilan teknis mengemudi yang memadai perlu didukung dari aspek psikologis, hal ini diharapkan agar individu di dalam mengemudi mampu menunjukkan sikap yang baik serta taat peraturan.

Tabel 1. 1
Data Jenis Pelanggaran lalu Lintas Roda Dua
dan Roda Empat Di Kabupaten
Hulu Sungai Utara Tahun 2021-2023

NO	JENIS PELANGGARAN	TAHUN			JUMLAH
		2021	2022	2023	
1	HELM	42	1.045	365	1.494
2	KECEPATAN	-	-	-	-
3	KELENGKAPAN RANMOR	108	183	89	380
4	BONCENGAN LEBIH 1 ORANG	2	-	-	2
5	MARKA/ RAMBU	300	505	39	844
6	MELAWAN ARUS	42	-	3	45
7	LAMPU UTAMA	1	1	-	2
8	GUNAKAN HP	-	-	-	-
9	LAIN-LAIN	39	-	-	39
JUMLAH PERTAHUN		534	1.734	496	2.806

Sumber : Arsip Sat Lantas Polres HSU Tahun 2021 – September 2023

Berdasarkan perilaku yang terdata pada data pelanggaran roda dua yang rata - rata pelanggarnya adalah pelajar yang masih dibawah umur belum mencukupi persyaratan membuat SIM. Selanjutnya diikuti oleh Pelanggaran tidak menggunakan Helm sebanyak 1.494 kasus, Melanggar marka/ rambu sebanyak 844 pelanggaran, Kendaraan yang tidak lengkap 380 pelanggaran, dan Pelanggaran lain yang di akumulasikan dari tahun 2021 sampai 2023 terdapat 2.806 pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan roda dua. Masalah lalu lintas ini merupakan hal yang sangat rumit dan perlu penanganan. Keadaan jalan yang semakin padat menyebabkan sejumlah lalu lintas menjadi padat dan tidak terkendali. Selain dari hal tersebut di atas kebanyakan masyarakat sering melakukan aksi ugal - ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri mereka sendiri, bahkan orang lain. Banyak sejumlah pelanggaran lalu lintas lainnya

yang terus terjadi terutama di Kabupaten Hulu Sungai Utara. Padahal Sudah sangat jelas diatur dalam Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang bagaimana Berkendara yang baik dan menjadi Pengendara yang Baik tanpa membahayakan jiwa kita sendiri dan orang lain, Namun hingga saat ini masih banyak juga pengendara yang tidak memiliki SIM dan kurang berhati - hati dalam berkendara (Hayati & Arlan, 2024).

Hal tersebut menjadi landasan kenapa perlunya tes psikologi terlebih dahulu untuk para penerima SIM, Sebagai sebuah alat ukur, Tes Psikologi Form diharapkan memiliki kemampuan untuk membedakan orang yang pantas dan tidak pantas menerima SIM (Septiarly & Widarnandana, 2022). Aspek kepribadian memang perlu dipertimbangkan ketika memberikan izin mengemudi, karena mengemudi merupakan 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 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. Tes ini diharapkan dapat menekan jumlah kecelakaan lalu lintas. (Andina, 2018).

Tes Psikologi adalah salah satu alat bantu dalam pemeriksaan psikologis yang banyak digunakan oleh Psikolog untuk memperoleh gambaran secara cepat, tepat dan obyektif mengenai seseorang, baik dari segi inteligensi maupun kepribadiannya. Tes psikologi merupakan implementasi dari persyaratan kesehatan rohani yang dituntut dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan. Pelaksanaan tes psikologi ditujukan untuk menyeleksi calon pengemudi yang cakap secara jasmani rohani sehingga nantinya hanya mereka yang memiliki keterampilan teknis dan mental yang berhak mengemudi (Alavi, 2017). Pada penelitian ini, dampak faktor kognitif dan psikis terhadap pelanggaran lalu lintas menemukan bahwa permasalahan kejiwaan berpengaruh terhadap pelanggaran lalu lintas, sehingga faktor psikologis pengemudi perlu dievaluasi sebelum mendapatkan SIM. (Andina, 2018).

Metode pelaksanaannya dapat berupa individual maupun klasikal. Tes Psikologi kini banyak digunakan di berbagai bidang kehidupan. Hasil Tes Psikologi dapat digunakan sebagai alat bantu dalam memprediksi, mendiagnosa, memantau, dan mengevaluasi. Dalam penelitian Pitaloka (2022), tes psikologi digunakan untuk mengecek bakat minat dan kepribadian anak didik pada sekolah. Pada hasil Tes Psikologi yang digunakan oleh penelitian Pitaloka, dapat dilihat bahwa siswa mendapatkan peningkatan pada kesadaran dirinya terhadap masalah personal, sosial, dan masa depannya.

Kondisi ini menunjukkan bahwa keterampilan teknis mengemudi belum cukup untuk menjamin keamanan di jalan raya. Faktor psikologis pengemudi menjadi elemen penting yang mempengaruhi perilaku berkendara, seperti kemampuan mengendalikan emosi, mengambil Keputusan dengan cepat, serta menjaga focus selama mengemudi. Oleh sebab itu, penilaian terhadap kesiapan mental dan emosional calon pengemudi menjadi bagian penting dalam sistem administrasi publik, khususnya pada pelayanan penerbitan surat izin mengemudi (SIM).

Salah satu bentuk implemestasi kebijakan publik di bidang lalu lintas adalah penerapan tes psikologis (psikotes) sebagai syarat utama dalam penerbitan SIM. Tes psikologis berfungsi untuk menilai kondisi kepribadian, kestabilan emosi, dan tanggung jawab calon pengemudi agar dapat dipastikan bahwa mereka layak mengemudi secara aman di jalan raya. Dengan demikian, tes psikologis tidak hanya menjadi persyaratan administratif tetapi juga instrumen stragis administrasi publik dalam mewujudkan keselamatan berlalu lintas. Namun, efektivitas pelaksanaan tes psikologis masih sering dipertanyakan. Masih terdapat pengemudi yang telah lolos tes namun menunjukkan perilaku tidak disiplin di jalan, seperti tidak menggunakan helm, menerobos lampu merah, berkendara melebihi kecepatan, atau menggunakan ponsel saat mengemudi. Hal ini menimbulkan pertanyaan sejauh mana pelaksanaan tes psikologis dalam proses administrasi publik benar-benar berpengaruh terhadap peningkatan keselamatan berkendara.

Berdasarkan fenomena tersebut, peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul “Pengaruh Tes Psikologi Sebagai Instrumen Administrasi Publik Terhadap Peningkatan Keselamatan Berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara”.

B. Batasan Masalah

Agar penelitian tidak meluas dan tetap terarah maka ditetapkan batasan masalah sebagai beriku:

1. Penelitian ini hanya difokuskan pada pengaruh tes psikologis sebagai instrumen administrasi publik terhadap peningkatan keselamatan berkendara. Faktor lain yang dapat mempengaruhi kselamatan

berkendara seperti kondisi jalan, cuaca, dan faktor kendaraan tidak menjadi objek analisis dalam penelitian ini.

2. Objek penelitian dibatasi pada pelaksanaan tes psikologis bagi pemohon surat izin mengemudi (SIM) di SATPAS Polres Hulu Sungai Utara. Oleh karena itu, hasil penelitian ini tidak digeneralisasikan untuk seluruh SATPAS di Indonesia.
3. Responden penelitian dibatasi pada pemohon sim A dan sim C yang telah mengikuti tes psikologis di SATPAS Polres Hulu Sungai Utara selama periode peneliti berlangsung.
4. Aspek keselamatan berkendara yang diteliti dibatasi pada perilaku pengemudi, meliputi kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, kewaspadaan, kemampuan mengendalikan emosi, serta penghindaran resiko kecelakaan.
5. Teori yang digunakan dalam penelitian ini mencakup:
 - a. Teori Administrasi Publik oleh Dewight Waldo (1955) dalam buku R.Andriani (2023) yang menekankan bahwa administrasi publik bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan publik, termasuk dalam pelaksanaan kebijakan tes psikologis bagi pengemudi.
 - b. Teori tes psikologis lalu lintas oleh (Sivaat & Schoettle, 2012 : Ajzen & Schmidt, 2022) menjelaskan bahwa kondisi psikologis seseorang berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara dan resiko kecelakaan di jalan raya.

- c. Teori perilaku keselamatan (*Safety Behavior Theory*) keselamatan menurut Reason. J (2017) yang menyoroti bahwa keselamatan berkendara dipengaruhi oleh faktor internal pengemudi seperti emosi, perhatian, dan pengambilan Keputusan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang dipaparkan sebelumnya, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah "Apakah ada pengaruh tes psikologi sebagai instrumen administrasi publik terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara?".

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh tes psikologi terhadap peningkatan kesadaran berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi bagi peneliti lain dalam mengembangkan model penelitian yang lebih kompleks, misalnya dengan menambah variabel moderasi seperti faktor lingkungan, budaya disiplin berlalu lintas, kualitas pelayanan satpas.
- b. Bagi Civitas Akademika, Skripsi ini dibuat untuk keperluan tugas akhir kuliah pada Program Studi Administrasi Publik Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Amuntai.
- c. Sebagai bahan informasi bagi peneliti lain yang mengkaji tentang pengaruh tes psikologi terhadap kesadaran berkendara.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi dan pertimbangan dalam meningkatkan kualitas pelaksanaan tes psikologis sebagai bagian dari administrasi publik yang berorientasi pada keselamatan masyarakat pengguna jalan.
- b. Hasil penelitian ini dapat meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya kesiapan psikologis dalam berkendara, bukan hanya kemampuan teknis, sehingga terciptanya budaya berkendara yang aman, tertib, dan beretika.

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 SMKn2 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*, *commading*, *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. Tegaknya, 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 penyelarasan 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	1. Mampu menganalisis persamaan bentuk suatu objek 2. Mampu menganalisis ciri-ciri yang berlainan dari objek yang serupa
		Berpikir Logis	1. Mampu memecahkan masalah dengan menggunakan prinsip logika 2. Memiliki kemampuan berpikir kritis
		Berpikir Abstrak	1. Mampu menggunakan ide-ide abstrak dalam menanggapi situasi baru 2. Mampu memahami simbol atau ruang
2	Psikomotor	Kecermatan	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	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	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	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	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	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

Septiary & Widarnandana (2022)

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.

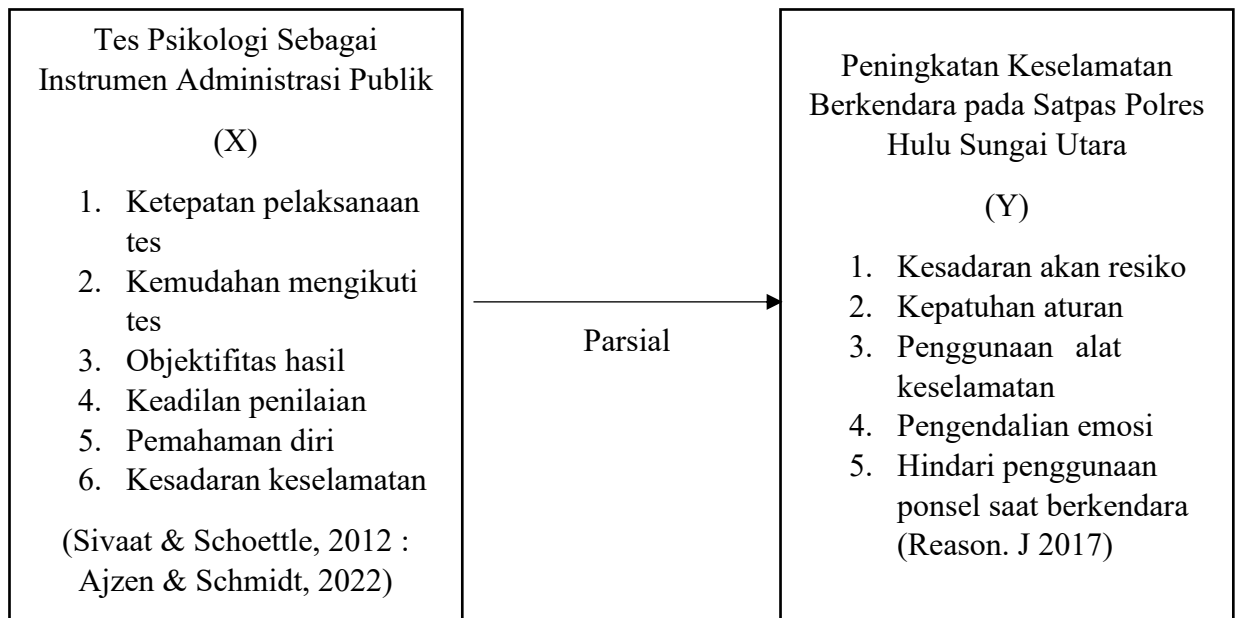
C. Kerangka Pemikiran

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

Hipotetesis 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).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian pengaruh tes psikologi sebagai instrumen terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara pada bagian biro. Biro Psikologi Divergen berpusat di Kandangan, Kabupaten Hulu Sungai Selatan, dengan alamat Jl. Jenderal Sudirman No. 48 B, RT. 03, RW. 02, Kandangan. Sementara itu, lokasi penelitian saya berada di cabang Hulu Sungai Utara, tepatnya di Kelurahan Murung Sari No. 084, RT. 01, Kecamatan Amuntai Tengah. Lokasi cabang ini berada di sekitar Polres Hulu Sungai Utara dan Bawaslu Hulu Sungai Utara, serta dapat diakses dengan transportasi pribadi maupun umum. Selain itu, tempat ini juga memiliki fasilitas parkir yang memadai. Biro ini dapat dihubungi melalui alamat email resmi divergenpsi@gmail.com.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan pada penelitian Pengaruh Tes Psikologi Sebagai Instrumen Administrasi Publik Terhadap Peningkatan Keselamatan Berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara adalah pendekatan kuantitatif, karena penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh antara dua variabel yang dapat diukur secara numerik, yaitu variabel tes psikologis sebagai instrumen administrasi publik (x) dan keselamatan berkendara (y).

Hal ini sesuai dengan pendapat Sugiyono (2017) yang mengemukakan bahwa penelitian ini disebut metode kuantitatif karena data penelitian berupa angka-angka.

C. Tipe Penelitian

Penelitian ini merupakan tipe penelitian kuantitatif asosiatif (*explanatori*) (Sugiyono, 2017) yaitu penelitian yang bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan pengaruh antara variabel bebas (x) dan variabel terikat (y). Jenis penelitian kuantitatif menekankan analisis data menggunakan statistik (Sugiyono 2017). Dengan metode ini, akan diperoleh hasil yang positif dan signifikan antara variabel yang diteliti yaitu pengaruh tes psikologi sebagai instrumen administrasi publik terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Porles Hulu Sungai Utara.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2017), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Namun, dalam praktik penelitian, tidak selalu memungkinkan untuk mengetahui jumlah populasi secara pasti. Oleh karena itu, dalam kondisi populasi tidak diketahui atau tidak terhingga, peneliti perlu menggunakan teknik penentuan sampel tertentu.

Sugiyono (2017) menjelaskan bahwa apabila jumlah populasi tidak diketahui secara pasti, maka penentuan jumlah sampel dapat dilakukan dengan menggunakan pendekatan statistik, salah satunya dengan menggunakan rumus penentuan sampel untuk populasi tak terhingga. Pendekatan ini umum digunakan dalam penelitian sosial dan perilaku, khususnya ketika peneliti menghadapi keterbatasan data populasi.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2017) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi. Penelitian ini menggunakan teknik *Accidental sampling* karena populasi tidak diketahui jumlah anggotanya, dan dengan *purposive sampling* sebagai teknik penentuan sampelnya.

Adapun kriteria yang digunakan dalam pengambilan sampel adalah masyarakat yang menggunakan pelayan publik tes psikologi di Kabupaten Hulu Sungai Utara. Sugiyono (2017) memberi saran-saran tentang ukuran sampel untuk penelitian, yaitu: ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai dengan 500. Pada penelitian ini, didapatkan sebanyak 85 sampel yang bersedia untuk menjadi subjek penelitian. Hal tersebut melebihi batas minimal jumlah sampel penelitian berdasarkan teori dari Sugioyo (2017) yang mana menyebutkan bahwa minimal sampel untuk populasi penelitian yang tidak diketahui

Rumus Cochran (Sugiyono, 2017) penentuan jumlah sampel pada populasi tidak diketahui menurut Sugiyono adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q}{e^2}$$

Keterangan:

n = jumlah sampel

Z = nilai standar distribusi normal (pada tingkat kepercayaan 95% = 1,96)

p = proporsi keberhasilan (jika tidak diketahui, digunakan 0,5)

$q = 1 - p$

e = tingkat kesalahan (margin of error)

Penggunaan nilai $p = 0,5$ bertujuan untuk menghasilkan ukuran sampel maksimum sehingga sampel yang diperoleh dianggap mampu mewakili populasi secara optimal (Sugiyono, 2017). Penentuan jumlah sampel pada populasi yang tidak diketahui menggunakan rumus (Sugiyono, 2017):

Diketahui:

- $Z = 1,96$
- $p = 0,5$
- $q = 0,5$
- $n = 85$

Sehingga perhitungan *margin of error* adalah sebagai berikut:

$$85 = \frac{(1,96)^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{e^2}$$

$$85 = \frac{3,8416 \cdot 0,25}{e^2}$$

$$85 = \frac{0,9604}{e^2}$$

$$e^2 = \frac{0,9604}{85}$$

$$e^2 = 0,0113$$

$$e = \sqrt{0,0113}$$

$$e = 0,106$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, diperoleh jumlah sampel sebanyak 85 responden dengan tingkat kesalahan (*margin of error*) sebesar 10,6% pada tingkat kepercayaan 95%. Dalam penelitian sosial, *margin of error* $\leq$ 10-11% masih dianggap dapat diterima. Hasil perhitungan sampel minimum (n_0) menggunakan rumus Cochran, dan jumlah sampel aktual yang diperoleh di lapangan sebanyak 85 responden. Karena hasil perhitungan Cochran (± 96) relatif mendekati 85, maka sampel yang digunakan tidak terlalu kecil dan masih layak secara statistik untuk penelitian kuantitatif dengan populasi tidak diketahui. Jumlah sampel ini dinilai telah memadai untuk mewakili populasi yang tidak diketahui dalam penelitian ini, sehingga hasil penelitian diharapkan mampu memberikan gambaran yang objektif dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

E. Data dan Sumber Data

1. Jenis Data

Penelitian ini menggunakan data primer, yaitu data yang diperoleh langsung dari responden melalui kuisioner yang diisi oleh masyarakat yang mengikuti tes psikologis di Satpas Polres Hulu Sungai Utara.

2. Sumber Data

Jenis sumber data dalam penelitian ini terdapat dua macam sumber data, yaitu;

a. Data primer

kuesioner, tes, observasi terstruktur, atau eksperimen, dan selanjutnya dianalisis menggunakan metode statistik yang berhubungan dengan penelitian yang diteliti oleh peneliti.

b. Data Sekunder

Referensi dari buku-buku, artikel, jurnal dokumen dan laporan dari Satpas Polres Hulu Sungai Utara yang berhubungan dengan penelitian yang diteliti oleh peneliti.

F. Desain Operasional Penelitian

Desain operasional penelitian ini berfungsi untuk menjelaskan bagaimana setiap variabel dalam penelitian ini diukur, di operasionalkan, serta dijabarkan menjadi indikator yang dapat diukur melalui instrumen penelitian (kuisisioner). Penelitian ini menggunakan dua variabel utama yaitu variabel independen (x) tes psikologis sebagai instrumen administrasi publik dan variabel dependen (y) peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara.

Table 3.1

Desain operasinal penelitian Pengaruh Tes Psikologi Sebagai Instrumen Administrasi Publik terhadap Peningkatan Keselamatan Berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara

No.	Varibel	Definisi Operasinal	Indikator	Skala
1.	Tes psikologis sebagai instrumen administrasi publik (x)	Persepsi responden terhadap pelaksanaan, transparansi, dan pemanfaatan	1. Ketepatan pelaksanaan tes 2. Kemudahan mengikuti tes	Likert 1-5

No.	Varibel	Definisi Operasional	Indikator	Skala
	(Ajzen & Schmidt, 2022)	tes psikologis dalam pelayanan administrasi publik	3. Objektifitas hasil 4. Keadilan penilaian 5. Pemahaman diri 6. Kesadaran keselamatan	
2.	Peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara (y) (Reason. J 2017)	Tingkat kesadaran, kepatuhan, dan perilaku aman dalam berkendara setelah mengikuti tes psikologis	1. Kesadaran akan resiko 2. Kepatuhan aturan 3. Penggunaan alat keselamatan 4. Pengendalian emosi 5. Hindari penggunaan ponsel saat berkendara	Likert 1-5

Sumber : Data diolah, 2025

G. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam memperoleh keterangan dalam penelitian ini penulis mengumpulkan data melalui, yaitu;

1. Kuisioner, yaitu disusun dalam bentuk pernyataan tertutup menggunakan skala likert 1-5 dari sangat tidak setuju sampai sangat setuju. Proses atau teknik penentuan skor atas jawaban responden yang dilakukan dengan membuat klasifikasi dan kategori yang cocok tergantung pada anggapan atau opini responden. Perhitungan skoring dilakukan dengan menggunakan skala likert yang pengukurannya sebagai berikut (Riduan, 2009: 87):
 - a. Skor 5 untuk jawaban sangat setuju

- b. Skor 4 untuk jawaban setuju
 - c. Skor 3 untuk ragu-ragu
 - d. Skor 2 untuk jawaban tidak setuju
 - e. Skor 1 untuk jawaban sangat tidak setuju
2. Dokumentasi, mengumpulkan data sekunder berupa laporan kegiatan, jumlah responden dan hasil pelaksanaan tes psikologis.
 3. Observasi, pengamatan langsung terhadap proses pelayanan tes psikologis di Satpas Polres Hulu Sungai Utara.

H. Teknik Penentuan Skor

Tabel 3.2
Teknik Penskoran Kuisisioner

Pernyataan Positif		Pernyataan Negatif	
Respon	Skor	Respon	Skor
Sangat Setuju	5	Sangat Setuju	1
Setuju	4	Setuju	2
Ragu-ragu	3	Ragu-ragu	3
Tidak Setuju	2	Tidak Setuju	4
Sangat Tidak Setuju	1	Sangat Tidak Setuju	5

Sumber : Data Diolah 2025

Jenis respon yang digunakan dalam penelitian ini peneliti adalah 5 jenis respon, dengan tujuan untuk menghindari hasil jawaban yang bias jika responden yang cenderung memilih jawaban tengah/ragu-ragu dengan alasan tidak memahami butir pernyataan ataupun merasa tidak nyaman dengan pernyataan yang diberikan.

I. Uji Validitas dan Reliabilitas

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur valid tidaknya kuesioner. Jika pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner dapat mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut, maka kuesioner tersebut dikatakan efektif. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan uji validitas menggunakan *Pearson Correlation* dengan bantuan program *SmartPLS 4*. Pengukuran dilakukan dengan mengkorelasikan skor butir pertanyaan dengan total skor variabel independen maupun variabel dependen. Pengujian dalam penelitian ini menggunakan tingkat signifikansi 5% dengan kriteria pengujian bila nilai t hitung $> t$ table maka disimpulkan butir pertanyaan valid, sebaliknya jika nilai t hitung $< t$ tabel maka butir pertanyaan dikatakan tidak valid.

2. Reliabilitas

Uji reliabilitas merupakan indikator yang menunjukkan kredibilitas hasil pengukuran. Jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan tersebut konsisten atau stabil dari waktu ke waktu, maka kuesioner tersebut dikatakan reliabel. Pada Uji realibilitas, pengukuran dibandingkan dengan pertanyaan lain menggunakan uji statistik *Cronbach's Alpha* (α). Imam Ghozali (2016) berpendapat bahwa suatu variabel dikatakan reliabel jika memiliki nilai *Cronbach's Alpha* $> 0,60$.

3. Validitas Aitem

Uji validitas item adalah uji statistik yang digunakan guna menentukan seberapa valid suatu aitem pernyataan sesuai dengan variable

yang ingin diteliti. Uji validitas aitem dapat dilakukan dengan menggunakan *software SmartPLS 4*. *Software SmartPLS 4* yang digunakan pada penelitian ini adalah *software SmartPLS 4 for windows*. Pada proses ini, akan digunakan uji korelasi *pearson product moment*. Setiap aitem akan di uji relasinya dengan skor total variabel yang dimaksud. Pada hal ini masing-masing aitem yang ada didalam variable x dan y akan diuji relasinya dengan skor total variabel tersebut.

Sebuah aitem sebaiknya memiliki korelasi (r) dengan skor total masing-masing variabel $>0,25$ agar mendapat hasil yang baik pada penelitian ini. Aitem yang memiliki korelasi hitung (r_{hitung}) $<0,25$ akan disingkirkan karena aitem tersebut tidak memiliki kontribusi dalam pengukuran yang diinginkan dalam penelitian ini.

Pada uji validitas aitem ini peneliti menggunakan analisis *corrected item-total correlation*. Analisis ini digunakan dengan cara mengkorelasikan masing-masing skor aitem dengan skor total dan melakukan korelasi terhadap nilai koefisien korelasi yang overestimasi. Hal ini dikarenakan agar tidak terjadi koefien aitem total yang overestimasi (estimasi nilai yang lebih tinggi da sebenarnya).

Rumus validitas aitem adalah sebagai berikut :

$$r_{iY} = \frac{\sum iY - (\sum i)(\sum Y)/n}{\sqrt{[\sum i^2 - (\sum i)^2/n] [\sum Y^2 - (\sum Y)^2/n]}}$$

(sumber : Azwar, 2015)

Keterangan :

i : skor item

Y: skor skala

n: banyak subjek

J. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan bantuan SmartPLS 4 melalui langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menjelaskan karakteristik responden dan di distribusi jawaban terhadap masing masing variabel independen dan variabel dependen yaitu tes psikologi sebagai instrumen administrasi publik terhadap peningkatan kesadaran berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara.
2. Menggunakan regresi sederhana dengan uji asumsi klasik dilakukan untuk memastikan dan memenuhi kriteria normalitas dan tidak terjadi heteroskedastisitas.
3. Analisis regresi linier sederhana, merupakan analisis besarnya pengaruh variabel independen berupa tes psikologi sebagai instrumen administrasi publik terhadap variabel dependen berupa peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara. Menurut (Sugiyono 2017 : 261), analisis regresi sederhana dilakukan dengan menggunakan rumus berikut:

$$Y=a+bX+e$$

Keterangan:

Y = Keselamatan Berkendara

a = Konstanta

b = Koefisien regresi Tes Psikologis

X = Tes Psikologis sebagai Instrumen Administrasi Publik

e = Error

4. Uji t (Parsial)

Ghozali (2018) mengatakan bahwa uji t digunakan untuk mengetahui masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau nilai signifikansi uji $t < 0,05$ maka disimpulkan bahwa secara individual variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Langkah untuk uji t adalah sebagai berikut:

- a. Menetapkan hipotesis yang akan diuji. Hipotesis yang akan diuji yaitu: $H_0 : \beta_i = 0$, artinya variabel bebas tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap variabel terikat. $H_1 : \beta_i \neq 0$, artinya variabel bebas berpengaruh signifikan secara parsial terhadap variabel terikat.
- b. Menentukan tingkat signifikansi = α sebesar 0,05.
Menentukan daerah keputusan: Apabila $t_{sig} < 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya secara parsial tes psikologi sebagai instrumen administrasi publik (X) berpengaruh terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara (Y).

- c. Apabila $t_{sig} > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, artinya secara parsial tes psikologi sebagai instrumen administrasi publik (X) tidak berpengaruh terhadap peningkatan keselamatan berkendara pada Satpas Polres Hulu Sungai Utara (Y).

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I., & Schmidt, P. (2022). Revisiting the Theory of Planned Behavior: A brief review and future directions. *Current Opinion in Psychology*, 47(1), 101–108. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2022.101310>
- Akbar, R. F. Analisis Persepsi Pelajar Tingkat Menengah Pada Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri Kudus. *Edukasia J. Penelit. Pendidik. Islam* 10, 189–210 (2015).
- Alavi, Seyyed Salman; Mohammadi, Mohammad Reza; Soori, Hamid & Ghanizadeh, Maryam. The Cognitive And Psychological Factors (Personality, Driving Behavior, And Mental Illnesses) As Predictors In Traffic Violations. *Iran J Psychiatry* 2017; 12: 2: 78-86.
- Alika, A.D & Yusran, S. (2025). Faktor Yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Siswa SMA Negeri 2 Kendari. *Jurnal Kendari Kesehatan Masyarakat*. Vol. 4(3).
- Andina.E. (2018). Urgensi Tes Psikologi Untuk Memperoleh Sim. *Pusat Penelitian Badan Keahlian Dpr Ri*. Vol. X, No. 12/Ii/Puslit/Juni/2018.
- Andriani, R. (2023). *Perkembangan Teori Administrasi Publik*. Deepublish.
- Dasep Suryanto. 2022. “Pengaruh Kepemimpinan Dan Motivasi Terhadap Kinerja Karyawan Pada Pt. Selago Makmur Plantation Unit Pabrik Sawit Incari Raya Group”. Vol. 3 (1). 108-118. e-ISSN (2745-4606), p-ISSN (2745-4614)
- Dewi Kurniasih. (2018) Menguak Perilaku Safety Driving Berdasarkan Teori Accident Causation Models Dan Process View Of Risk. 0–78.
- Fadillah Mirfan, M., Wirna Putri, N., & Rahman, A. (2021). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pelajar Sma Negeri 1 Lubuk Alung Di Kabupaten Padang Pariaman Tahun 2021. *Jurnal keselamatan, Kesehatan kerja Dan lingkungan (Jk3l)*, 02(2), 129–137. Retrieved From <Http://Jk3l.Fkm.Unand.Ac.Id/>
- Handoyo, M. A. Bab Ii Tinjauan Pustaka Bab Ii Tinjauan Pustaka 2.1. 1–64. *Gastron. Ecuatoriana Y Tur. Local*. 1, 5–24 (2019).
- Hayati. N, Arlan. A, Handayani. R. (2024). Efektivitas Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Sat Lantas Polisi Resor Kabupaten Hulu Sungai Utara Studi Kasus Kendaraan Roda 2. *Jurnal Kebijakan Publik*. Vol. 1, No. 4, 2024.
- Hendrawan, R., Studi, P., Masyarakat, K., Kesehatan, F. I. & Surakarta, U. M. Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Di Kota. (2019).

[Http://Dx.Doi.Org/10.1016/J.Trf.2015.01.012](http://Dx.Doi.Org/10.1016/J.Trf.2015.01.012).

- Indonesia, K. N. R. Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penerbitan Dan Penandaan Surat Izin Mengemudi (2021). Republik Indonesia.
- Jalil, A.R & Tetteng, B. (2023). Hubungan Kesadaran Diri Dengan Kepatuhan Berlalu Lintas Pada Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Makassar. Vol. 3(1), 123-130
- Jumadil. Hakzah. Mustakim. (2022). Analisis Keselamatan Lalu Lintas Berdasarkan Pemahaman Berkendara Terhadap Simbol Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus: Data'e, Lainungan, Kabupaten Sidenreng Rappang). Vol. 1(2), 1-9
- Kusmawan,D. (2021). Peningkatan Awareness, Pengetahuan Dan Sikap Dalam Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Untuk Murid Smkn 2 Kota Jambi. Vol. 2(4), 913-920. DOI: 10.31949/jb.v2i4.1343
- Puspa Nirmala, H. V. & Patria, B. Peran Regulasi Diri Dan Konformitas Terhadap Perilaku Berkendara Berisiko Pada Remaja. Gadjah Mada J. Psychol. 2, 113 (2016).
- Rainah. S, Baihaqi. A, Sari. R. (2025). Efektivitas Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dikabupaten Hulu Sungai Utara (Studi Kasus Pasal 3 Dan Pasal 4). Jurnal Kebijakan Publik. Vol. 2, No. 1, 2025.
- Reason, J. (2017). Managing the risks of organizational accidents (2nd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315191403>
- Sabariah & Srihastuti, 2023. Penerapan Pendidikan Keselamatan di Sekolah Dasar. Vol. 1(1). 15-20
- Septiarly.Y, Widarnandana.I, Ariani.N, Putra.I, Maharani.K, Putra.I.P. (2022). Penyusunan Tes Psikologi Form A Online Untuk Surat Izin Mengemudi (Sim). Jurnal Psikologi Udayana 2022, Vol.9, No.1, 63-70. Doi: 10.24843/Jpu/2022.V09.I01.P07.
- Sugiyono (2017), *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Tjitjik Hamidah, 2021. *Psikologi Umum*. Riau : Dd Publishing
- Utari. “Hubungan Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol Tangerang-Merak Bagi Pengemudi Tol Yang Memasuki Rest Area Tahun 2018. (2015).

Widarto Rachbini, 2022. *Partial Least Squares (Teori dan Praktek)*. Tahta Media Group

