



UNIVERSITAS INDONESIA

**KAJIAN PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR
TERHADAP ASPEK KESELAMATAN BERLALU LINTAS**

TESIS

**MARCELINO SAMPOUW
0706172720**

**DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
PROGRAM PASCA SARJANA BIDANG ILMU TEKNIK
UNIVERSITAS INDONESIA
JULI 2009**



UNIVERSITAS INDONESIA

**KAJIAN PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR
TERHADAP ASPEK KESELAMATAN BERLALU LINTAS**

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Teknik

**MARCELINO SAMPOUW
0706172720**

**DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL
PROGRAM PASCA SARJANA BIDANG ILMU TEKNIK
UNIVERSITAS INDONESIA
JULI 2009**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

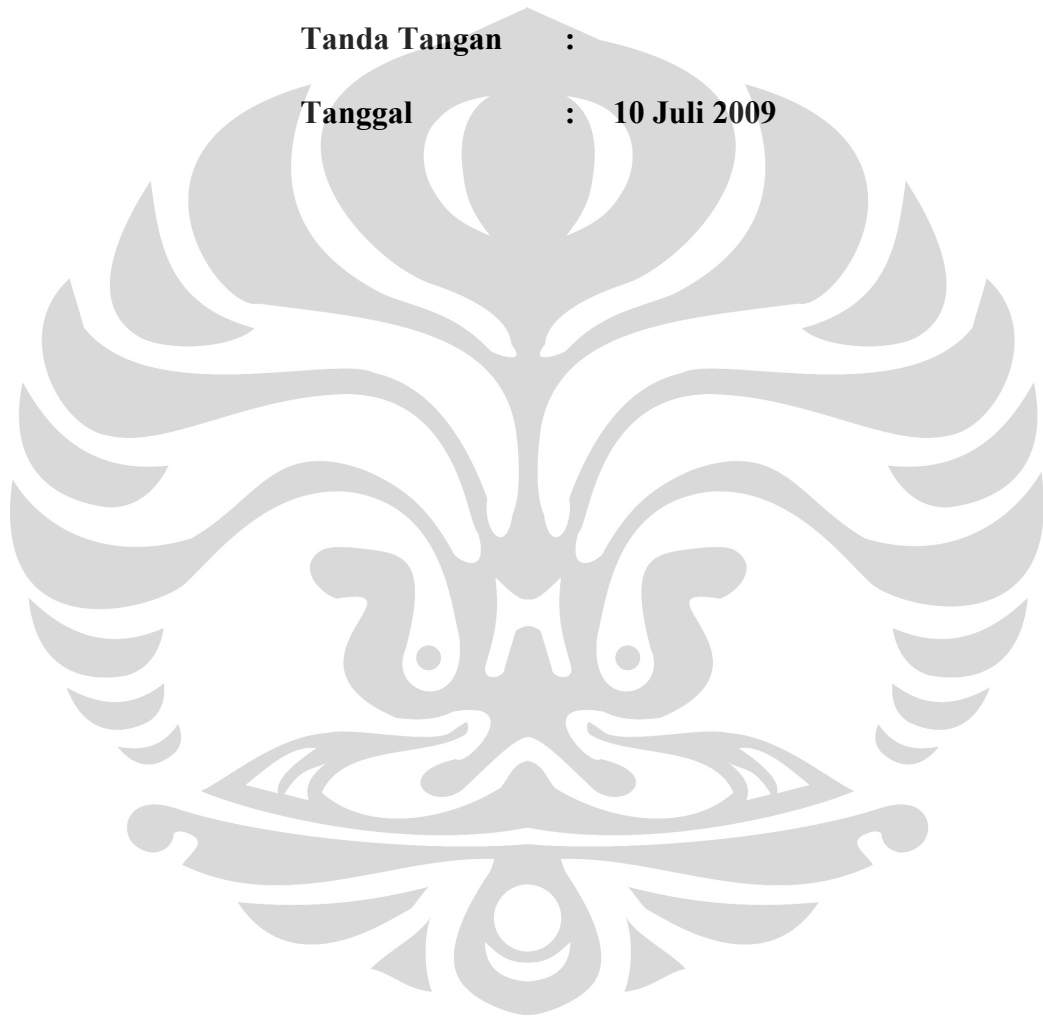
Tesis ini adalah karya hasil sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar

Nama : Marcelino Sampouw

NPM : 0706172720

Tanda Tangan :

Tanggal : 10 Juli 2009



HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Marcelino Sampouw
NPM : 0706172720
Program Studi : Program Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik
Judul Tesis : Kajian Perilaku Pengendara Sepeda Motor terhadap Aspek Keselamatan Berjalan Lintas

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Teknik pada Program Studi Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Tri Tjahjono, MSc., PhD. (.....)

Pembimbing : Ir. Ellen S. W. Tangkudung, MSc. (.....)

Penguji : Ir. Jachrizal Sumabrata, MSc., PhD. (.....)

Penguji : Ir. Alvinsyah, MSc. (.....)

Penguji : Ir. Alan Marino, MSc. (.....)

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 10 Juli 2009

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rNilai memenuhi salah satu syarat mencapai gelar Magister Teknik pada Program Studi Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada :

- (1) Ir. Tri Tjahjono, MSc., PhD., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini;
- (2) Ir. Ellen S. W. Tangkudung, MSC., selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini;
- (3) Istri saya, Meiny Sylvia, SH. Dan anak-anak kami Davie dan Michelle yang telah memberikan bantuan material dan moral; dan
- (4) Rekan-rekan yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan tesis ini.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 10 Juli 2009

Penulis,

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Marcelino Sampouw
NPM : 0706172720
Program Studi : Program Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik
Departemen : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
Jenis Karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Kajian Perilaku Pengendara Sepeda Motor terhadap Aspek Keselamatan
Berlalu Lintas

beserta perNilait yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pNilailan data (*database*), meraway dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 10 Juli 2009
Yang menyatakan

Marcelino Sampouw

Nama : Marcelino Sampouw
Program Studi : Program Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik
Judul Tesis : Kajian Perilaku Pengendara Sepeda Motor terhadap Aspek Keselamatan Berlalu Lintas

Data dan fakta menunjukkan bahwa dari 3 (tiga) faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, faktor pengguna jalan-lah yang dianggap memiliki pengaruh paling dominan terhadap terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas. Dengan konsep *Theory of Planned Behavior* penelitian ini bermaksud untuk mengkaji bagaimana pengaruh perilaku masyarakat sebagai pengguna jalan, dalam hal ini pengendara sepeda motor di Kota Batam. terhadap aspek keselamatan berlalu lintas Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengendara sepeda motor di kota tersebut memiliki pengaruh positif lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas. Dan diharapkan hasil kajian perilaku tersebut, dapat dijadikan suatu dasar pertimbangan dalam penyusunan program peningkatan keselamatan lalu lintas yang efektif dan tepat guna.

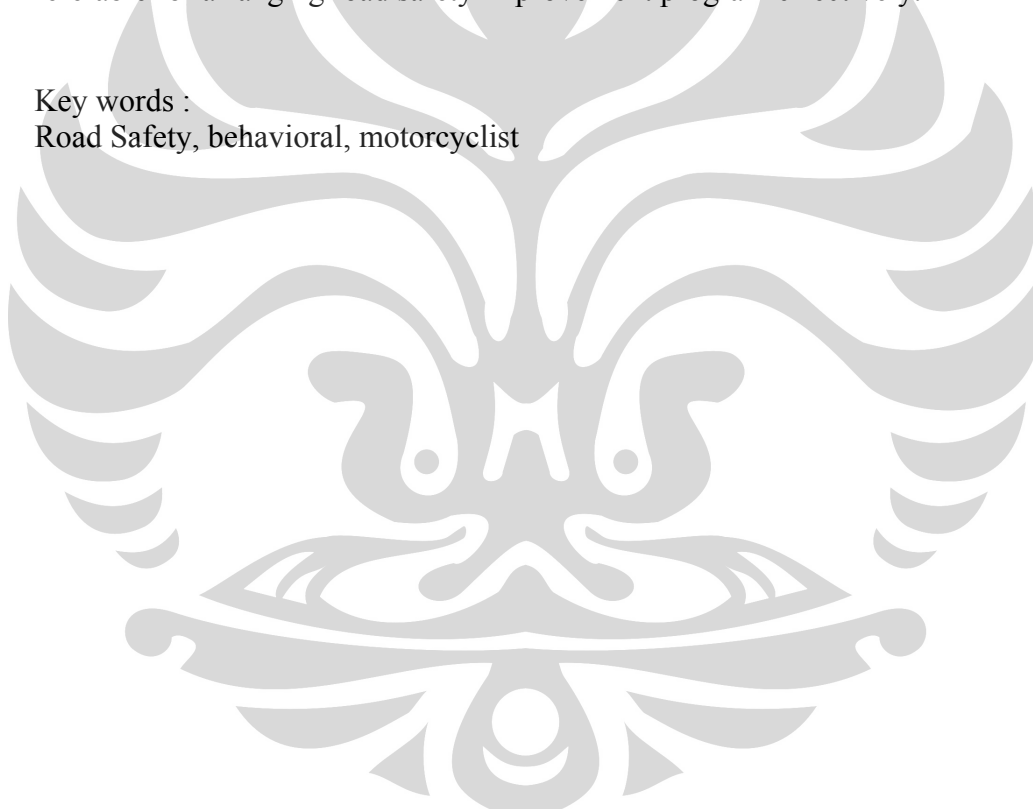
Kata kunci :
Keselamatan lalu lintas, perilaku, pengendara sepeda motor

ABSTRACT

Name : Marcelino Sampouw
Study Program : Master Program of Science
Title : Behavioral Study of Motorcyclist Toward Road Safety Aspect

According to data, among the 3 (three) main causal factors of road accident, road user factor is considered has big effect toward accident happened. This research using Theory of Planned Behavior concept, intend to analyze effect of society behavior as road user, motorcyclist in this case, toward road safety aspect in Batam. The result of this study show that the motorcyclist's behavior in Batam have weak positive influence toward the road safety aspect. Hopefully this result referable for arranging road safety improvement program effectively.

Key words :
Road Safety, behavioral, motorcyclist



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
1. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	4
1.3. Signifikansi Masalah	4
1.4. Rumusan Masalah	5
1.5. Maksud dan Tujuan	6
1.6. Batasan Masalah	6
1.7. Manfaat Penelitian	7
2. TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1. Intervensi Tingkah Laku	8
2.1.1. Variable Laten dan Indikator Manifes	9
2.1.1.1. Perilaku	9
2.1.1.2. Variabel Prediksi	10
2.1.2. Pengukuran Sikap Berperilaku (<i>Attitude Toward the Behavior</i>)	13
2.1.2.1. Pengukuran Evaluasi Hasil Perilaku (<i>Outcome Evaluation</i>)	13
2.1.2.2. Pengukuran Keyakinan terhadap Perilaku (<i>Behavioral Beliefs</i>)	14
2.1.3. Pengukuran Norma Subyektif (<i>Subjective Norm</i>)	18
2.1.4. Pengukuran Kontrol Perilaku yang dapat diterima (<i>Perceived Behavioral Control</i>)	18
2.1.5. Prosedur Survei berdasarkan <i>Theory of Planned Behavior</i>	19
2.2. Aspek Keselamatan Lalu Lintas	19
2.3. Statistik untuk Penelitian	23
2.3.1. Jenis Statistik	23
2.3.2. Uji Hipotesis	24
2.3.3. Uji Normalitas Data	25

2.3.4.	Uji Independensi	26
2.3.4.1.	Uji U-Mann Whitney	26
2.3.4.2.	Uji Kruskal-Wallis	29
3.	METODE PENELITIAN	32
3.1.	Kerangka Pemikiran	32
3.2.	Desain Penelitian	33
3.3.	Pendekatan Penulisan	34
3.4.	Metode Pengumpulan Data dan Informasi	36
3.4.1.	Studi Dokumentasi	36
3.4.2.	Pengamatan Lapangan	36
3.4.3.	Survei Wawancara	36
3.4.4.	Survei Kuesioner	37
3.5.	Metode Analisis Data	49
4.	GAMBARAN UMUM LOKASI STUDI	50
4.1.	Gambaran Umum Lokasi Studi	50
4.2.	Kondisi Keselamatan Lalu Lintas di Kota Besar Barelang, Batam	52
4.2.1.	Data Kecelakaan Lalu Lintas	52
4.2.2.	Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas	53
4.2.3.	Data Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas	54
4.2.4.	Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas	55
4.3.	Potret Perilaku Pengendara Sepeda Motor	58
4.4.	Hasil Survei Wawancara	60
5.	PEMBAHASAN	61
5.1.	Hasil Survei Kuesioner	61
5.1.1.	Profil Responden	61
5.1.1.1.	Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin	61
5.1.1.2.	Profil Responden berdasarkan Kelompok Usia	61
5.1.1.3.	Profil Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan	62
5.1.1.4.	Profil Responden berdasarkan Kepemilikan SIM C	63
5.1.1.5.	Profil Responden berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C	64
5.1.2.	Hasil Tabulasi Silang	64
5.1.2.1.	Tabulasi Silang dengan 2 (dua) Variabel	64
5.1.2.2.	Tabulasi Silang dengan 3 (tiga) Variabel	67
5.2.	Pengolahan Data	68
5.2.1.	Pengukuran Nilai Intensi Berperilaku	68
5.2.2.	Pengukuran Nilai Sikap Berperilaku	68
5.2.3.	Pengukuran Nilai Norma Subyektif	69
5.2.4.	Pengukuran Nilai Kontrol Perilaku yang dapat diterima	70
5.3.	Analisis Data	71
5.3.1.	Interpretasi Nilai A, SN dan PBC	71
5.3.1.1.	Penentuan Rentang Nilai	72
5.3.1.2.	Interpretasi Nilai	73

5.3.1.3.	Mental Map <i>Behavior Intention</i>	77
5.3.2.	Uji Korelasi	78
5.3.2.1.	Arti Nilai Korelasi	78
5.3.2.2.	Signifikansi Hasil Korelasi	80
5.4.	Analisis Mendalam	81
5.4.1.	Analisis Pengaruh Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu Lintas berdasarkan Jenis Kelamin Responden	81
5.4.1.1.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI	81
5.4.1.2.	Mental Map <i>Bahavior Intention</i>	82
5.4.1.3.	Uji Korelasi	85
5.4.1.4.	Uji Mann-Whitney	87
5.4.2.	Analisis Pengaruh Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu Lintas berdasarkan Kelompok Usia Responden	89
5.4.2.1.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI	89
5.4.2.2.	Mental Map <i>Bahavior Intention</i>	90
5.4.2.3.	Uji Korelasi	94
5.4.2.4.	Uji Kruskal-Wallis	97
5.4.3.	Analisis Pengaruh Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu Lintas berdasarkan Kepemilikan SIM C Responden	99
5.4.3.1.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI	99
5.4.3.2.	Mental Map <i>Bahavior Intention</i>	102
5.4.3.3.	Uji Korelasi	103
5.4.3.4.	Uji Mann-Whitney	104
5.4.4.	Analisis Pengaruh Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu Lintas berdasarkan Kelompok Lama Kepemilikan SIM C Responden	106
5.4.4.1.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI	106
5.4.4.2.	Mental Map <i>Bahavior Intention</i>	107
5.4.4.3.	Uji Korelasi	109
5.4.4.4.	Uji Kruskal-Wallis	112
5.4.5.	Analisis Pengaruh Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu Lintas berdasarkan Jenis Pekerjaan Responden	114
5.4.5.1.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI	114
5.4.5.2.	Mental Map <i>Bahavior Intention</i>	115
5.4.5.3.	Uji Korelasi	118
5.4.5.4.	Uji Mann-Whitney	120
5.5.	Hubungan Perilaku dan Keyakinan Persepsi Pengendara Sepeda Motor dengan Faktor Kondisi Jalan dan Lingkungan	123
5.5.1.	Program Perbaikan Infrastruktur Jalan	124
5.5.2.	Program Penegakan Hukum	126

6. PENUTUP	130
6.1. Kesimpulan	130
6.2. Saran	134
DAFTAR PUSTAKA	136
LAMPIRAN	139



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Tahapan Intervensi dengan Tpb (Ajzen, 1991)	9
Gambar 2.2.	Grafik Arah Perubahan antara Keselamatan dengan Rasa Aman	21
Gambar 2.3.	Piramida Konflik Lalu Lintas	22
Gambar 2.4.	Perubahan Konflik (<i>Hazard</i>) menjadi Kecelakaan Lalu Lintas	23
Gambar 3.1.	Kerangka Teori	32
Gambar 3.2.	Kerangka Pemikiran	33
Gambar 3.3.	Desain Penelitian	33
Gambar 4.1.	Peta Jaringan Jalan, Bandara dan Pelabuhan Kota Batam	50
Gambar 4.2.	Komposisi Usia Korban/Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto	57
Gambar 4.3.	Sepeda Motor digunakan sebagai Sarana Angkutan Keluarga	58
Gambar 4.4.	Kecenderungan untuk Tidak Menggunakan Helm sewaktu Berkendara	59
Gambar 4.5.	Sepeda Motor digunakan sebagai Sarana Angkutan Barang	59
Gambar 4.6.	Kecenderungan untuk Menyiap Truk/Kendaraan pelan	59
Gambar 5.1.	Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin	61
Gambar 5.2.	Profil Responden berdasarkan Kelompok Usia	62
Gambar 5.3.	Profil Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan	63
Gambar 5.4.	Profil Responden berdasarkan Kepemilikan SIM C	63
Gambar 5.5.	Profil Responden berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C	64
Gambar 5.6.	Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Kelompok Usia	65
Gambar 5.7.	Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Kepemilikan SIM C	66
Gambar 5.8.	Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Lama Kepemilikan SIM C	67
Gambar 5.9.	Profil Responden berdasarkan Jenis kelamin vs Kelompok Usia vs Kepemilikan SIM C	68
Gambar 5.10.	Rentang Nilai Total A dan PBC	74
Gambar 5.11.	Rentang Nilai Total SN	75
Gambar 5.12.	Rentang Nilai Rata-rata A, SN dan PBC	75
Gambar 5.13.	Sebaran Nilai A, SN dan PBC untuk Total Responden	78
Gambar 5.14.	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Laki-laki	83
Gambar 5.15.	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Perempuan	84
Gambar 5.16.	Perbandingan Nilai <i>Behavior Intention</i> berdasarkan Jenis Kelamin Responden	85
Gambar 5.17.	Perbandingan Nilai <i>Behavior Intention</i> berdasarkan Kelompok Usia Responden	90
Gambar 5.18.	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 15-35 Tahun	91

Gambar 5.19. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 36-50 Tahun	92
Gambar 5.20. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia lebih dari 50 Tahun	93
Gambar 5.21. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Memiliki SIM C	100
Gambar 5.22. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang tidak Memiliki SIM C	101
Gambar 5.23. Perbandingan Nilai <i>Behavior Intention</i> berdasarkan Kepemilikan SIM C	102
Gambar 5.24. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 1-5 Tahun	108
Gambar 5.25. Perbandingan Nilai <i>Behavior Intention</i> berdasarkan Usia Kepemilikan SIM C	109
Gambar 5.26. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Berprofesi sebagai Tukang Ojek	116
Gambar 5.27. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Berprofesi sebagai Non Tukang Ojek	117
Gambar 5.28. Perbandingan Nilai <i>Behavior Intention</i> berdasarkan Jenis Pekerjaan	118
Gambar 5.29. Potongan Melintang Usulan Perbaikan Infrastruktur Jalan Brigjen Katamso	127
Gambar 5.30. Potongan Memanjang Usulan Perbaikan Infrastruktur Jalan Brigjen Katamso	128
Gambar 5.31. Usulan Pengaturan Jarak Buka Median dengan Titik <i>U-turn</i>	129

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Pedoman Penggunaan Statistik Parametris dan Nonparametris	25
Tabel 4.1.	Data Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Batam	52
Tabel 4.2.	Data Daerah rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Batam	53
Tabel 4.3.	Data Jenis Kecelakaan dan Kendaraan Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Batam	54
Tabel 4.4.	Data Tingkat Fatalitas Korban di setiap Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas	55
Tabel 4.5.	Data Jenis Pekerjaan Korban/Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas	56
Tabel 5.1.	Skema Pengukuran Nilai BI, A, SN dan PBC	71
Tabel 5.2.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI berdasarkan Jenis kelamin Responden	81
Tabel 5.3.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI berdasarkan Kelompok Usia Responden	89
Tabel 5.4.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI berdasarkan Kepemilikan SIM C Responden	99
Tabel 5.5.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C Responden	106
Tabel 5.6.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI berdasarkan Jenis Pekerjaan Responden	114
Tabel 5.7.	Rekapitulasi Hasil Analisis Mendalam	122

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	Data Identitas Responden dan Data Nilai <i>Attitude Toward the Behavior</i> (A), <i>Subjective Norm</i> (SN), <i>Perceived Behavioral Control</i> (PBC) dan <i>Behavioral Intention</i> (BI) berdasarkan Survei Kuesioner	139
Lampiran 2.	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Total Responden	140
Lampiran 3.	Hasil Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Total Responden	143
Lampiran 4.	Hasil Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Jenis Kelamin Responden	144
Lampiran 5.	Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Jenis Kelamin terhadap Nilai <i>Behavioral Intention</i>	145
Lampiran 6.	Hasil Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Usia Responden	146
Lampiran 7.	Hasil Independensi untuk Pengaruh Usia terhadap Nilai <i>Behavioral Intention</i>	148
Lampiran 8.	Hasil Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Kepemilikan SIM C Responden	149
Lampiran 9.	Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Kepemilikan SIM C terhadap Nilai <i>Behavioral Intention</i>	150
Lampiran 10.	Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Usia SIM C Responden	151
Lampiran 11.	Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Lama Kepemilikan SIM C terhadap Nilai <i>Behavioral Intention</i>	153
Lampiran 12.	Hasil Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Jenis Pekerjaan Responden	154
Lampiran 13.	Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Jenis Pekerjaan terhadap Nilai <i>Behavioral Intention</i>	155
Lampiran 14.	Gambar Rencana Kerja Proyek Pembangunan Jalan Jalur Kedua dari Simpang Sekupang ke Tanjung Uncang Tahap I	156

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Tingginya jumlah korban meninggal dunia dan luka-luka menyebabkan permasalahan Kecelakaan lalu lintas jalan tidak dapat begitu saja diabaikan. Penelitian yang dilakukan oleh *World Health Organization* (Badan Kesehatan Dunia), pada tahun 1990 menyimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan merupakan penyebab kematian peringkat kesembilan di dunia dan diprediksi akan menjadi penyebab kematian ketiga tertinggi di dunia pada tahun 2020 setelah kematian akibat serangan jantung dan depresi (Muray dan Lopez, 1996).

Permasalahan kecelakaan lalu lintas juga telah dijadikan agenda utama dalam Sidang Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) pada bulan April tahun 2004. Hal ini dikarenakan para pemimpin dunia menyadari bahwa kecelakaan lalu lintas jalan merupakan permasalahan besar yang masih terabaikan di beberapa negara tertentu dan jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas pada tahun 2002 diperkirakan telah mendekati 1,2 juta manusia. Permasalahan lainnya sebagaimana permasalahan kesehatan masyarakat pada umumnya, tragedi kecelakaan lalu lintas terjadi secara tidak proporsional antara negara maju dan berkembang.

Jumlah korban kecelakaan lalu lintas terjadi lebih besar pada negara-negara berkembang di mana tingkat kepemilikan kendaraan bermotor relatif masih rendah. Seperti epidemi penyakit lainnya di negara-negara maju telah terjadi penurunan jumlah kecelakaan lalu lintas secara substansial baik korban luka-luka maupun meninggal dunia. Bahkan di beberapa negara maju seperti Swedia telah dicanNilain program untuk tidak mentoleransi (*zero tolerance*) korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas.

Pada hakekatnya kecelakaan lalu lintas sebenarnya suatu penyakit masyarakat yang dapat dicegah, walaupun di dalam kenyataannya jumlah kematian akibat kecelakaan seolah-olah tidak mungkin dicegah ataupun dikurangi. Sebagai contoh: Di Amerika Serikat sebagai negara maju situasi kecelakaan lalu lintas masih jauh dari apa yang diharapkan. Hingga saat ini, 29% kematian akibat berbagai jenis kecelakaan disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas jalan. Lebih lanjut, korban kecelakaan lalu lintas mengisi sekitar 22% perawatan inap rumah sakit dan 12% kunjungan ke unit/instalasi gawat darurat (Mac Kenzie, 2000). Tidaklah mengherankan bahwa di negara-negara berpenghasilan rendah kondisi ini semakin parah disebabkan oleh faktor-faktor kumulatif seperti tingginya tingkat urbanisasi, pesatnya peningkatan jumlah kendaraan bermotor di kombinasikan dengan kemiskinan serta lemahnya sistem pengelolaan transportasi, lalu lintas, sarana dan prasarana jalan dan keterbatasan unit/instalasi gawat darurat/rumah sakit yang ada.

Kecelakaan lalu lintas juga menyebabkan permasalahan ekonomi keluarga. Badan Kesehatan Dunia (WHO) memperkirakan kerugian ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas jalan berkisar antara 1 hingga 2% dari Pendapatan Bruto Nasional untuk negara-negara berpenghasilan rendah, 1.5% untuk negara-negara berpenghasilan sedang dan 2% untuk negara-negara berpenghasilan tinggi. Biaya langsung akibat kecelakaan lalu lintas dunia diperkirakan mencapai 518 Bilion dollar Amerika Serikat di mana untuk negara-negara berpenghasilan rendah mencapai 65 Billion dollar Amerika Serikat melebihi nilai bantuan tahunan yang diterima dari negara-negara donor (Jacobs et al., 2000). Sedangkan ADB memperkirakan untuk Indonesia sebesar 2.9% jauh lebih tinggi dibandingkan Singapura yang hanya 1% (ADB, 2005)

Walaupun tingginya biaya ekonomi dan sosial, penelitian untuk penanggulangan kecelakaan lalu lintas secara relatif masih sangat kecil dibandingkan dengan penelitian-penelitian kesehatan lainnya seperti

HIV/AIDS, Avian influenza. Selain hal tersebut, pada negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, biaya pengembangan infrastruktur jalan yang dikembNilain juga kurang memperhatikan aspek-aspek keselamatan lalu lintas. Hal ini menyebabkan ketidak selarasan antara pengembangan infrastruktur jalan terhadap sistem transportasi keseluruhannya.

Indonesia termasuk dalam negara berkembang, salah satu cirinya adalah pendapatan perkapita penduduknya dibawah atau sama dengan \$1.000/tahun. Faktor-faktor penyebab kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, cuaca dan jalan atau lingkungan (*Haddon Matrix*). Di Indonesia faktor manusialah yang menjadi penyebab dominan, yaitu sekitar 80%, diikuti dengan faktor kendaraan lalu faktor jalan atau lingkungan. Sseharusnya untuk faktor jalan atau lingkungan pemerintah (*road authority*) sebagai penyelenggara transportasi harus dapat mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien (UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan).

Berdasarkan data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Besar Barelang, sedikitnya selama kurun waktu 2006 sampai dengan tahun 2009 teridentifikasi 16 ruas jalan yang menjadi daerah rawan kecelakaan di Kota Batam. Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto merupakan jalan dengan jumlah kecelakaan terbesar dibandingkan dengan 14 jalan lainnya. Total kejadian kecelakaan di 2 (dua) jalan tersebut adalah 13 kejadian pada tahun 2006, 18 kejadian pada tahun 2007, 19 kejadian pada tahun 2008 dan 9 kejadian pada tahun 2009 (sampai dengan April 2009).

1.2. Identifikasi Masalah

Data dan fakta menunjukkan bahwa tingginya jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia khususnya di Kota Batam sekitar 80% disebabkan oleh faktor manusia sebagai pengguna jalan. Namun ada juga keterkaitan dengan faktor kendaraan, cuaca, jalan dan lingkungan. Hal-hal seperti prasarana jalan yang tidak memenuhi persyaratan, jalan berlubang, superelevasi serta desain suatu persimpangan yang tidak aman bagi pemakai jalan sangat berpengaruh terhadap manusia sebagai pengguna jalan, khususnya pengendara sepeda motor. Misalnya seorang pengendara sepeda motor, mengendarai motornya, tanpa disengaja masuk kedalam suatu lubang yang tersamar oleh genangan air sehingga terjatuh lalu terlindas kendaraan truk kemudian meninggal dunia. Selain itu banyak juga sepeda motor yang telah dimodifikasi, baik mesin, roda maupun bentuk sehingga berbahaya karena tidak sesuai dengan spesifikasi teknis dari pabrik asal. Untuk itu diperlukan suatu penelitian yang komprehensif untuk mengetahui perilaku masyarakat, khususnya pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas terutama sebagai pemakai jalan yang biasa melintas di sepanjang jalan rawan kecelakaan lalu lintas.

1.3. Signifikansi Masalah

Berdasarkan data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Besar Bareleng diketahui bahwa pada tahun 2006 terjadi 58 kejadian kecelakaan di Kota Batam dengan korban meninggal dunia sebanyak 55 orang, korban luka berat sebanyak 18 orang dan korban luka ringan sebanyak 30 orang. Dan pada 2007 terjadi 68 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 54 orang, korban luka berat sebanyak 21 orang dan korban luka ringan sebanyak 37 orang. Sedangkan pada tahun 2008 terjadi 88 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 79 orang, korban luka berat sebanyak 41 orang dan korban luka ringan sebanyak 34 orang.

Fakta dan data tersebut sampai saat ini terkesan terabaikan. Tidak ada suatu lembaga resmi yang mengintegrasikan seluruh pemangku kepentingan terkait masalah lalu lintas dalam mencari solusi guna menekan jumlah kecelakaan di Kota Batam. Forum Lalu Lintas yakni suatu lembaga yang terdiri dari berbagai instansi terkait permasalahan lalu lintas yang dulu pernah terbentuk sekarang mati suri. Dampaknya permasalahan-permasalahan lalu lintas di Kota Batam terabaikan. Kesemua faktor tersebut haruslah diperbaiki untuk mewujudkan keselamatan berlalu lintas.

1.4. Rumusan Masalah

Tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas pada koridor Simpang Muka kuning sampai Simpang Tanjung Ucang yang disebabkan oleh faktor yakni manusia, kendaraan, cuaca dan jalan atau lingkungan dapat mengakibatkan menurunnya tingkat keselamatan pemakai jalan di jalan raya atau meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas. Untuk meningkatkan keselamatan berlalu lintas pemakai jalan di Kota Batam maka harus dilakukan suatu upaya untuk memperbaikinya dan disertakannya penelitian persepsi masyarakat, khususnya pengendara sepeda motor di sepanjang koridor simpang Muka kuning sampai simpang Tanjung Ucang.

Dalam tesis ini, pertanyaan utama yang akan dicari jawabannya adalah :
Bagaimanakah perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan berlalu lintas?

1.5. Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah memberikan pedoman cara pengukuran perilaku pengendara sepeda motor sebagai salah satu variabel yang dapat memberikan kontribusi terhadap aspek keselamatan berlalu lintas

Tujuan dari penelitian ini adalah

1. Mengkaji perilaku untuk melihat niat pengendara sepeda motor untuk mengutamakan keselamatan berlalu lintas.
2. Mengkaitkan niat perilaku dan keyakinan persepsi pengendara sepeda motor dengan faktor kondisi jalan dan lingkungan serta memberikan masukan awal untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas.

1.6. Batasan Masalah

Pembatasan masalah pada penelitian ini meliputi :

1. Wilayah studi adalah Kota Batam khususnya koridor jalan anatar Simpang Muka Kuning sampai Simpang Tanjung Ucang yang terdiri dari Jalan R. Suprpto dan Jalan Brigjen Katamso.
2. Sasaran studi adalah pengendara sepeda motor yang biasa melintas di Jalan R. Suprpto dan/atau Jalan Brigjen Katamso.
3. Sasaran kelompok usia responden adalah usia produktif yaitu 20 – 35 tahun.
4. Survei sekunder terkait pengumpulan data kecelakaan, data kendaraan yang terlibat kecelakaan, data jenis kecelakaan dan tingkat fatalitas korban dalam kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir pada Satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Besar Barelang.

1.7. Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi sebagai berikut :

1. Memberikan manfaat akademis bagi penelitian selanjutnya yang terkait dengan kajian perilaku pengendara sepeda motor terhadap permasalahan lalu lintas. Saat ini belum terdapat penelitian yang mencari jawaban keyakinan persepsi (*perception belief*) terhadap keselamatan berlalu lintas pada para pengguna jalan.
2. Memberikan manfaat kepada instansi terkait untuk dapat membantu dan mengetahui aspek keselamatan berlalu lintas.
3. Memberikan pemahaman tentang pentingnya mengetahui perilaku masyarakat, khususnya pengendara sepeda motor untuk masukkan terhadap aspek keselamatan lalu lintas.
4. Memberikan kontribusi kepada masyarakat, khususnya pengendara sepeda motor tentang pertanggung jawaban dari pemerintah terhadap upaya peningkatan keselamatan berlalu lintas.

BAB 2

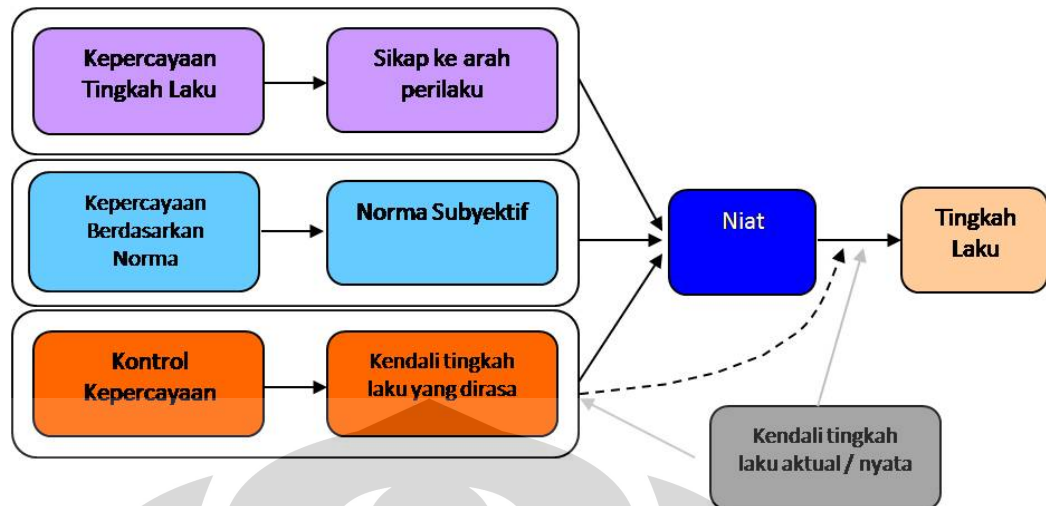
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Intervensi Tingkah Laku

Berdasarkan *theory of planned behavior* (Ajzen, 1991) , tindakan manusia dipengaruhi 3 hal, yaitu keyakinan tentang kemungkinan hasil dan evaluasi dari perilaku tersebut (*behavioral beliefs*), keyakinan tentang norma yang diharapkan dan motivasi untuk memenuhi harapan tersebut (*normative beliefs*), serta keyakinan tentang adanya faktor yang dapat mendukung atau menghalangi perilaku dan kesadaran akan kekuatan faktor tersebut (*control beliefs*). *Behavioral beliefs* menghasilkan sikap suka atau tidak suka berdasarkan perilaku individu tersebut. *Normative beliefs* menghasilkan kesadaran akan tekanan dari lingkungan sosial atau norma subyektif. Sedangkan *control beliefs* menimbulkan kontrol terhadap perilaku tersebut.

Dalam perpaduannya, ketiga faktor tersebut menghasilkan *behavior intention*. Secara umum, apabila sikap dan norma subyektif menunjuk ke arah positif serta semakin kuat kontrol yang dimiliki maka akan lebih besar kemungkinan seseorang akan cenderung melakukan perilaku tersebut.

Tahapan intervensi tingkah laku berdasarkan *Theory of Planned Behavior* secara singkat dapat dilihat pada Gambar 2.1 berikut.



Gambar 2.1. Tahapan Intervensi dengan Tpb (Ajzen, 1991)

2.1.1. Variabel Laten dan Indikator Manifes

Konsep teori seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 2.1. merupakan hipotesis atau variabel laten. Variabel-variabel tersebut tidak dapat langsung diperoleh tetapi melalui tanggapan atau respon yang terlihat dan dapat di teliti.

2.1.1.1. Perilaku

Target perilaku yang diinginkan harus didefinisikan berdasarkan 4 (empat) elemen yaitu *Target, Action, Context* dan *Time* (TACT).

a. *Compatibility* (Kesesuaian)

Bagaimanapun keempat elemen TACT dari perilaku tersebut dapat didefinisikan, sangatlah penting untuk meneliti atau mengamati mengenai prinsip keserasian/kesesuaian (*principle of compatibility*) dari seluruh variabel yang membangun teori perilaku terencana ini (sikap, norma subyektif, kontrol terhadap perilaku, dan maksud/tujuan) untuk didefinisikan juga kedalam empat elemen TACT. Selain itu, kita juga harus menilai/ memperkirakan maksud dan tujuan dalam menjalankan perilaku tersebut.

b. *Specificity dan Generality* (Kekhususan dan Keadaan Umum)

Elemen TACT dalam contoh kasus di atas merupakan contoh yang cukup spesifik, tetapi tidak tertutup kemungkinan untuk meningkatkan ke arah kondisi yang lebih umum untuk masing-masing elemen dengan menggunakan *aggregation* (penyatuan).

Melihat perilaku hanya dalam satu peristiwa/kesempatan biasanya terlalu terbatas untuk menjadi nilai praktis yang lebih. Dengan cara yang sama, dalam beberapa kasus, kita mungkin tidak tertarik pada konteks yang lebih spesifik. Kita dapat memuat elemen konteks tersebut lebih umum dengan merekam seberapa sering perilaku tersebut di lakukan pada semua konteks yang relevan.

Argumen serupa juga dapat di lontarkan untuk elemen tindakan (*Action*). Namun demikian, ketika kita melakukan hal ini, kita harus menggambarkan secara eksplisit perilaku yang dimaksud kepada para responden.

Elemen TACT mendefinisikan perilaku dalam tingkat yang teoritis, mereka mendefinisikan perilaku dalam konsep laten (tidak langsung). Sekali dapat didefinisikan, indikator nyata dari perilaku tersebut diperoleh baik dari observasi langsung maupun melalui laporan pribadi.

2.1.1.2. Variabel Prediksi

Sikap, norma subyektif, control terhadap perilaku (*perceived behavioral control*) dan maksud/tujuan (*intention*) biasanya di tentukan secara langsung berdasarkan prosedur standar penghitungan (*standard scaling procedures*). Ketika melakukan penghitungan, indikator/ukuran yang

digunakan harus sesuai dengan perilaku dalam elemen tindakan, target, konteks, dan waktu (TACT).

a. Standar Pengukuran Langsung (*Standard Direct Measures*)

Peneliti seringkali melakukan kesalahan dengan menganggap bahwa indikator langsung dari suatu konsep yang membangun teori ini dapat diperoleh dengan mengajukan beberapa pertanyaan terpilih secara sembarangan (tidak sesuai aturan), atau dengan mengadopsi pertanyaan yang digunakan pada studi sebelumnya. Walaupun pendekatan seperti ini seringkali mampu menemukan/mengetahui minat/ketertarikan responden, namun pendekatan ini dapat menghasilkan indikator dengan akurasi yang relatif rendah dan keterkaitan yang kurang antar konsep yang membangun teori ini. Untuk memperoleh ukuran/indikator internal konsistensi secara akurat, penting untuk memilih bentuk dan pertanyaan yang sesuai dalam melakukan investigasi. Diperlukan pertanyaan yang berbeda untuk perilaku yang berbeda serta untuk populasi penelitian yang berbeda pula. Dalam kuesioner akhir, pertanyaan-pertanyaan untuk menilai suatu variable/konsep tertentu biasanya disusun secara terpisah dan disajikan dalam bentuk yang tidak sistematis, bercampur dengan pertanyaan untuk penilaian konsep lainnya.

b. Intensi (Maksud dan Tujuan)

Harus diperhatikan bahwa penting untuk memastikan bahwa pernyataan yang digunakan dalam studi harus memiliki kualitas yang diterima secara psikologi (*acceptable psychometric qualities*). Paling tidak, sejumlah pernyataan yang akan digunakan harus memiliki tingkat korelasi yang tinggi satu sama lain. Pada umumnya korelasi tersebut dihitung dengan menggunakan koefisien alpha Cronbach.

c. Sikap terhadap Perilaku (*Attitude Towards the Behavior*)

Untuk meyakinkan bahwa *bipolar adjective* yang dipilih sesuai (untuk perilaku tersebut dan minat populasi), peneliti harus memulai dengan kumpulan yang relatif besar, misal skala 10 atau 12. Set/kumpulan awal dapat diambil dari daftar skala adjektif yang diterbitkan, yang berlaku untuk konsep dan populasi. Skala subset kecil yang menunjukkan internal konsistensi yang tinggi dipilih untuk indikator akhir

Kriteria kedua untuk pemilihan pernyataan ditentukan berdasarkan aspek kualitatif dari evaluasi yang di tunjukkan dengan skala adjektif. Sikap terhadap perilaku didefinisikan sebagai evaluasi secara keseluruhan dari menjalankan perilaku seperti yang diminta. Walaupun demikian, penelitian empiris menunjukkan bahwa evaluasi secara keseluruhan seringkali terdiri dari 2 komponen. Komponen pertama yaitu bersifat instrumental, ditunjukkan dengan pasangan kata adjektif (kata sifat) misal: bernilai --- tidak bernilai, dan merugikan --- menguntungkan. Komponen kedua lebih merupakan kualitas pengalaman dan ditunjukkan dengan skala seperti: menyenangkan---tidak menyenangkan.

Prosedur pemilihan pernyataan seperti yang digambarkan dalam menentukan indikator maksud/tujuan, juga berlaku pada pemilihan pernyataan untuk penskalaan sikap (*attitude*).

d. Norma Subyektif (*Subjective Norms*)

Bagaimanapun, tanggapan dari pernyataan untuk kelompok norma subyektif seringkali memiliki keberagaman (variabilitas) yang rendah karena pada umumnya orang lain yang dianggap penting tersebut cenderung menyetujui perilaku yang memang diinginkan dan menolak perilaku yang tidak diinginkan. Untuk mengatasi masalah ini, sangat direkomendasikan untuk menggunakan

pertanyaan yang dapat menilai norma deskriptif, misal: pertanyaan yang menggambarkan apakah orang-orang terdekat (kerabat) tersebut juga melakukan kegiatan seperti yang ditanyakan.

Seperti halnya indikator perilaku, maksud/tujuan dan sikap terhadap perilaku, dalam menyusun pernyataan/pertanyaan untuk menentukan norma subyektif, peneliti harus memastikan pertanyaan yang digunakan memiliki tingkat internal konsistensi yang tinggi.

e. Kontrol Perilaku yang dapat diterima (*Perceived Behavioral Control*)

Indikator langsung dari kontrol perilaku harus menunjukkan kepercayaan diri responden bahwa mereka mampu melakukan kegiatan yang diminta oleh peneliti. Sejumlah pernyataan berbeda telah digunakan untuk kepentingan ini. Beberapa pernyataan diajukan sebagai kesulitan dalam melakukan perilaku tersebut atau kemungkinan partisipan mampu menjalankan perilaku tersebut.

Pernyataan lainnya digunakan untuk menilai kontrol perilaku yang merujuk kepada kemampuan mengendalikan (*controllability*). Pernyataan ini menilai keyakinan partisipan bahwa mereka memiliki kendali untuk memutuskan apakah mereka akan menjalankan atau tidak menjalankan perilaku yang diminta.

2.1.2. Pengukuran Sikap Berperilaku (*Attitude Toward the Behavior*)

2.1.2.1. Pengukuran Evaluasi Hasil Perilaku (*Outcome Evaluation*)

Uji coba diperlukan untuk mengidentifikasi perilaku terbuka, normatif dan kontrol perilaku. Responden diberikan deskripsi dari sebuah perilaku dan diberi pertanyaan ilustrasi seperti contoh di bawah. Tanggapan yang diperoleh digunakan untuk mengidentifikasi keyakinan utama personal, yaitu keyakinan unik tertentu yang dimiliki masing-masing partisipan

dalam penelitian ini. Selain itu juga digunakan untuk membuat daftar keyakinan utama yang paling umum dalam populasi tersebut (*modal salient beliefs*). Daftar ini dapat dijadikan dasar/landasan untuk menyusun kuesioner standar yang nantinya akan digunakan dalam penelitian utama.

Untuk memperoleh hasil dari perilaku, partisipan dalam studi percobaan diberi waktu beberapa menit untuk mengutarakan pemikiran mereka dalam menanggapi pertanyaan-pertanyaan yang ada.

2.1.2.2. Pengukuran Keyakinan terhadap Perilaku (*Behavioral Belief*)

Akan ada dua pertanyaan yang diajukan berkenaan dengan masing-masing hasil yang timbul, baik apabila kita berhadapan dengan keyakinan personal maupun keyakinan utama yang paling umum (*modal accessible beliefs*).

Kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil untuk keyakinan terbuka yang berbeda akan menyediakan informasi sebenarnya tentang pertimbangan sikap yang menuntun orang dalam membuat keputusan apakah mereka setuju atau tidak terhadap perilaku tersebut. Kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil juga dapat digunakan untuk memperoleh gabungan keyakinan (*belief composite*) yang diasumsikan untuk menentukan sikap terhadap perilaku (A_B) sesuai dengan model harapan-nilai (*expectancy-value model*), seperti yang ditunjukkan dalam persamaan di bawah ini :

$$A_B \propto \sum b_i e_i \quad (2.1)$$

Kekuatan keyakinan dikalikan dengan evaluasi hasil, kemudian menjumlahkan seluruh hasilnya.

Skala Optimal (*Optimal Scaling*)

Dalam contoh ini, kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil keduanya di nilai dengan cara unipolar, yaitu dengan diberi poin 1 sampai 7. Poin yang lebih besar menggambarkan kemungkinan subyektif yang lebih besar pula dan evaluasi ke arah yang lebih baik (positif) secara berurutan. Namun terdapat alternatif lain yang dapat digunakan dalam melakukan penilaian yaitu dengan cara penilaian bipolar, diberi poin dari -3 sampai 3. Kemungkinan yang rendah dan evaluasi hasil yang kurang baik di gambarkan oleh nomor bertanda negatif Sedangkan nomor positif menggambarkan nilai kemungkinan yang tinggi dan evaluasi ke arah yang baik/menguntungkan. Walaupun peralihan dari penilaian unipolar ke bipolar memerlukan transformasi linear sederhana, hasilnya merupakan tranformasi nonlinear dari komponen tersebut (be). Hal ini dapat dilihat dalam perhitungan di bawah ini, dimana nilai b yang sesungguhnya ditransformasikan dengan penambahan nilai konstan B , dan nilai e ditransformasikan dengan penambahan nilai konstan E . Secara sederhana, hanya 1 keyakinan perilaku yang dimasukkan ke dalam persamaan harapan-nilai (*expectancy-value equation*).

$$\begin{aligned} A_B &= (b + B)(e + E) \\ &= be + Eb + Be + BE \end{aligned} \quad (2.2)$$

Karena dua komponen baru, Eb dan Be bukan merupakan konstanta, hasil yang diperoleh jelas bukan transformasi linear dari be . Masalah yang timbul adalah merubah dari penilaian unipolar ke bipolar dapat membuat dampak/efek yang besar terhadap korelasi dari gabungan keyakinan dengan variable yang lain.

Sangat disayangkan, tidak ada teori yang menunjukkan cara bagaimana menentukan penilaian yang tepat terhadap kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil. Dapat diargumentasikan bahwa evaluasi hasil seharusnya dinilai dengan penilaian bipolar karena nilai paling rendah

menggambarkan evaluasi hasil yang negative dan nilai paling tinggi menggambarkan hasil positif. Namun, argument yang sama tidak dapat digunakan untuk menilai ukuran kekuatan keyakinan. Untuk memastikan, kekuatan keyakinan diidentifikasi dengan probabilitas bahwa melakukan suatu perilaku akan memberi hasil yang sudah ditentukan, dan hal ini membutuhkan penilaian unipolar untuk mencocokkan dengan matrik probabilitas objektif, mungkin dari 0 sampai +1. (transformasi linear untuk mencapai skema penilaian ini akan *subtract* konstanta 1 dan dibagi 6). Walaupun demikian, probabilitas subjektif tidak perlu memiliki sifat yang sama dengan probabilitas objektif. Diasumsikan bahwa responden menilai hasil ini dengan sangat negative (-3) tetapi meyakini hal ini dengan penilaian sangat tidak mungkin, apakah harus menilai probabilitas rendah dengan nilai 0 atau dengan nilai -3 dalam skala nilai 7? Penilaian yang benar tergantung pada cara responden menginterpretasikan dan menggunakan skala kemungkinan. Apabila hal ini digunakan dalam menyikapi probabilitas objektif, maka keyakinan khusus ini tidak akan memberi pengaruh pada sikap (akibat dari perkalian dengan 0). Kekuatan keyakinan yang rendah, digabung dengan evaluasi hasil negatif, seharusnya menghasilkan kontribusi positif sangat besar pada sikap terhadap perilaku tersebut. Akan lebih baik menggunakan penilaian bipolar untuk kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil.

Karena tidak ada teori yang jelas tentang metode dasar untuk melakukan penilaian yang tepat, kita harus menggunakan pendekatan empiris. Dengan mempertimbangkan keberhasilan dan penerimaan umum model harapan-nilai, kita dapat menganggap keabsahan kriteria penilaian optimal. Kita dapat menguji korelasi antara gabungan keyakinan dengan indikator langsung dari sikap dan mengadopsi skema penilaian (unipolar dan bipolar) yang memberikan hasil paling baik.

Solusi matematis di jelaskan oleh Ajzen (1991). B merupakan konstanta yang ditambahkan dalam penilaian ulang dari kekuatan keyakinan, dan E merupakan konstanta yang ditambahkan dalam penilaian ulang evaluasi hasil. Model harapan-nilai yang sudah disebutkan sebelumnya, dapat ditulis kembali dalam persamaan di bawah ini:

$$A_b \infty \sum (b_i + B)(e_i + E) \quad (2.3)$$

$$A_b \infty \sum b_i e_i + B \sum e_i + E \sum b_i \quad (2.4)$$

Untuk memperkirakan parameter B dan E, kita regresikan indikator sikap standar, yang di uraikan sebagai kriteria pada $\sum b_i e_i$, $\sum b_i$, dan $\sum e_i$, dan kemudian membagi koefisien regresi tidak standar dari $\sum b_i$ dan $\sum e_i$ dengan koefisien yang diperoleh untuk $\sum b_i e_i$. Nilai yang dihasilkan dari koefisien $\sum e_i$ menghasilkan perkiraan kuadrat terkecil (*least square*) dari B yang merupakan konstanta penilaian ulang untuk kekuatan keyakinan. Sedangkan nilai dari koefisien $\sum b_i$ berupa perkiraan kuadrat terkecil (*least square*) dari E, merupakan konstanta untuk evaluasi hasil.

Secara sederhana, walaupun kekurangan metode pasti untuk memperkirakan, peneliti dapat melakukan percobaan dengan membandingkan hasil dari penilaian bipolar atau unipolar, kemudian mempertahankan nilai yang menghasilkan korelasi yang lebih kuat antara gabungan keyakinan dengan indikator sikap.

2.1.3. Pengukuran Norma Subyektif (*Subjective Norm*)

Pengukuran dari kekuatan keyakinan normatif dan motivasi untuk memenuhi keinginan orang yang berpengaruh menghasilkan gambaran mengenai tekanan normatif pada populasi tersebut. Gabungan keyakinan normatif secara keseluruhan diperoleh dengan menerapkan rumus harapan-nilai (*expectancy-value formula*), seperti yang diperlihatkan pada persamaan di bawah ini.

$$SN = \sum n_i m_i \quad (2.5)$$

Sama seperti halnya pada keyakinan perilaku (*behavioral beliefs*), penilaian optimal dari kekuatan keyakinan normatif dan motivasi untuk memenuhinya harus ditentukan secara empiris.

2.1.4. Pengukuran Kontrol Perilaku yang dapat diterima (*Perceived Behavioral Control*)

Menghitung kemampuan dan kekuatan rata-rata dari keyakinan kendali yang berbeda-beda memberikan gambaran mengenai faktor yang dilihat sebagai pendukung atau penghalang kinerja perilaku. Dengan menggunakan rumus harapan-nilai, seperti yang terlihat pada persamaan di bawah ini, dapat diketahui gabungan keyakinan kendali.

$$PBC = \sum c_i p_i \quad (2.6)$$

Seperti halnya pada sikap dan norma subjektif, analisa penilaian yang optimal perlu dilakukan dalam menentukan penilaian yang sesuai bagi kekuatan dan kemampuan keyakinan kendali untuk melengkapi pengukuran gabungan keyakinan.

2.1.5. Prosedur Survei berdasarkan *Theory of Planned Behavior*

Secara umum, prosedur pelaksanaan survei berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (Tpb) ini terbagi menjadi 9 (sembilan) tahap sebagai berikut :

1. Penentuan sasaran responden dan lokasi studi, serta jumlah sampel yang dapat mewakilinya.
2. Penentuan pernyataan pendahuluan berdasarkan pengamatan lapangan sebagai bagian awal dari kuesioner.
3. Penentuan metode pengukuran *intentions* yang akan digunakan.
4. Penentuan manfaat dan kerugian secara umum dari perilaku ini.
5. Penentuan kelompok sasaran yang secara umum akan menerima/menolak perilaku ini.
6. Penentuan faktor-faktor penghambat atau pendukung yang akan membuat responden semakin mudah atau sulit untuk mengadopsi perilaku ini.
7. Penyusunan draft kuesioner berdasarkan keenam tahap diatas.
8. Uji coba draft kuesioner
9. Uji reabilitas dari hasil pengukuran secara tidak langsung

2.2 Aspek Keselamatan Lalu Lintas

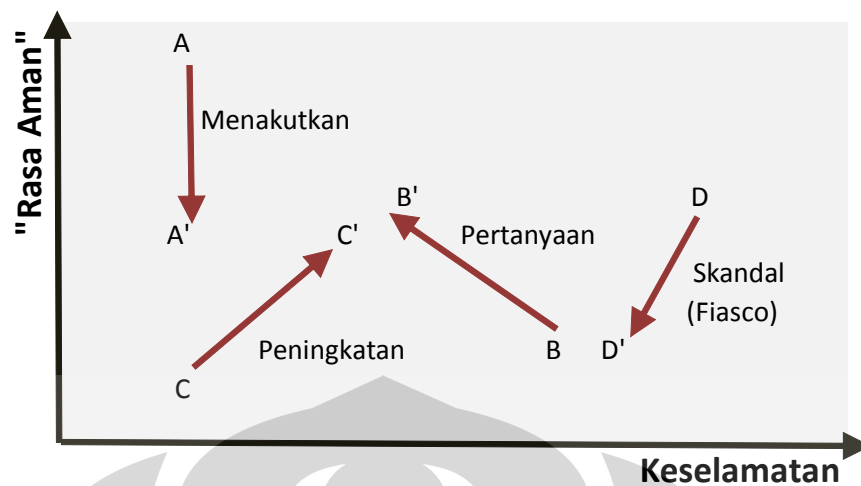
Berdasarkan pemikiran Haeur (1997) manifestasi keselamatan jalan adalah kecelakaan dan berbagai akibat yang merugikan. Walaupun demikian “selamat” juga berkaitan dengan perasaan seseorang sewaktu menggunakan jalan. Akibatnya dapat terjadi sesuatu program yang pada awalnya bertujuan untuk meningkatkan keselamatan jalan ditanggapi secara salah dalam pengertian tentang perasaan “selamat”. Konsekuensinya justru dapat menghasilkan peningkatan kecelakaan. Demikian pula apabila pengguna merasakan cukup baik tingkat keselamatan suatu ruas jalan, maka mereka justru bertindak kurang memperhatikan “keselamatan” dan pada gilirannya mungkin saja terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas.

Dari uraian tersebut di atas, maka terdapat dua notasi yang berbeda :

1. Pengukuran objektif yang berkaitan dengan kecelakaan dan berbagai akibat yang merugikan
2. Persepsi subjektif tentang bagaimana rasa “selamat” di jalan

Notasi yang pertama disebut sebagai keselamatan (*safety*) berlalu lintas yang berasosiasi dengan kecelakaan lalu lintas, Sedangkan notasi kedua disebut sebagai rasa aman (*security*) berlalu lintas berasosiasikan dengan perasaan subjektif. Kombinasi kedua hal tersebut dapat diilustrasikan pada Gambar 2.2. Tentunya rasa aman (*security*) juga berkaitan dengan wujud kejahatan harta dan jiwa yang terjadi di jalan.

Sebagai contoh, pada suatu lokasi penyeberangan pejalan kaki (*pedestrian crossing*) berdasarkan data menunjukkan tidak ada perubahan tingkat kecelakaan lalu lintas, akan tetapi karena “hanya” sebuah kejadian kecelakaan lalu lintas ditayangkan oleh media televisi dengan sangat menakutkan, maka persepsi rasa aman penyeberang jalan menurun dengan drastis (lihat panah A-A’ pada Gambar 2.2). Sebaliknya pada lokasi penyeberangan pejalan kaki lainnya, walaupun secara objektif, data menunjukkan terjadi peningkatan jumlah kecelakaan, tetapi karena publisitas yang gencar dan positif menjadikan peningkatan “rasa aman” oleh masyarakat (lihat panah B-B’). Idealnya tentunya terjadi peningkatan baik keselamatan maupun rasa aman yang ditunjukkan pada panah C-C’. Serta kita sepakat bahwa tidak ada seseorangpun yang mengharapkan penurunan kedua-duanya seperti panah D-D’ atau yang disebut sebagai suatu skandal transportasi atau *Fiasco*.



Gambar 2.2. Grafik Arah Perubahan antara Keselamatan dan “Rasa Aman”

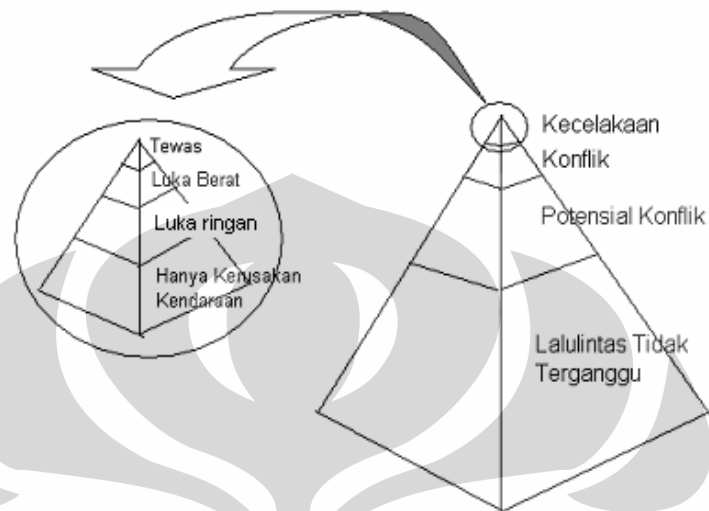
Sumber : Haeur, 1997

Sistem pengoperasian lalu lintas pada hakekatnya mengupayakan semaksimal mungkin semua pelaku perjalanan dapat bergerak lancar tanpa terganggu dari awal hingga akhir perjalanan. Kecelakaan lalulintas timbul apabila salah satu atau lebih komponen sistem pengoperasian lalu lintas tidak berjalan seperti yang diharapkan ataupun terjadi konflik baik di antara pelaku perjalanan maupun di antara faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas : manusia, kendaraan dan lingkungan jalan.

Gambar 2.3 menunjukkan skematik piramida operasional lalu lintas. Gambar ini memperlihatkan bahwa sesungguhnya kecelakaan lalulintas merupakan peristiwa yang sangat jarang terjadi (direpresentasikan dengan bagian atas piramida).

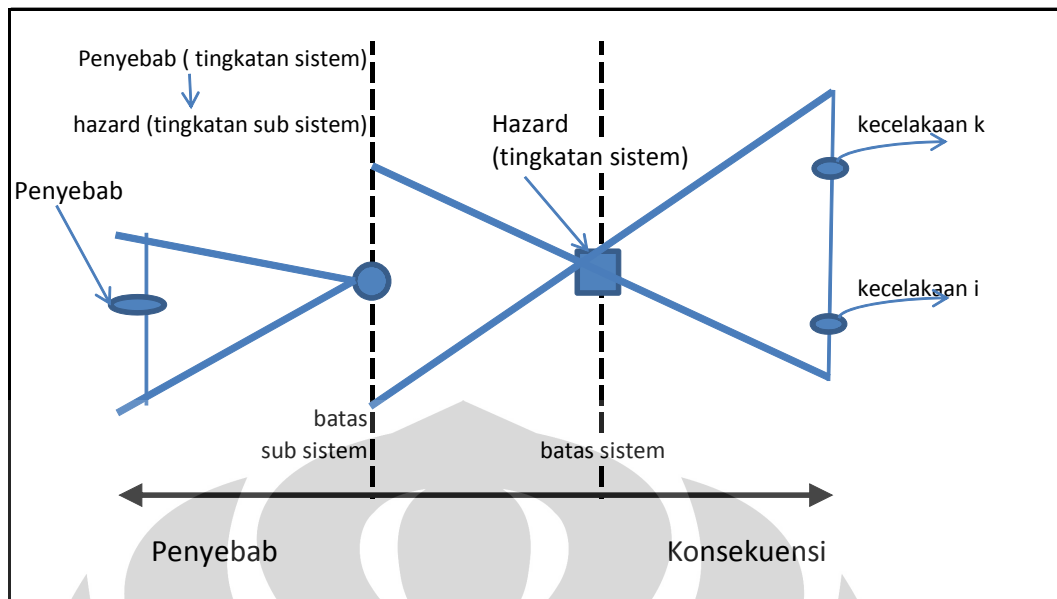
Gambar 2.3 ini juga membuka kesadaran bahwasannya, kecelakaan lalu lintas bukan suatu hal yang tiba-tiba terjadi. Tetapi pada hakekatnya diawali suatu konflik potensial terhadap kecelakaan atau kondisi berbahaya (dangerous) dimana kumpulan berbagai hazard sudah tidak diindahkan oleh seluruh pihak. Sebagian besar arus lalu lintas merupakan lalu lintas yang tidak terganggu dalam arti semua konflik terkendali dengan baik, tetapi

semakin tingginya peluang konflik memiliki potensi untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini akan diperparah apabila perilaku dan disiplin berlalu lintas yang tidak benar.



Gambar 2.3. Piramida Konflik Lalu lintas

Pada kondisi ini terjadi banyak peristiwa yang mendekati kecelakaan (*near accident*). Kecelakaan lalu lintas akan terjadi apabila konflik atau *hazard* melewati sistem batas pengendalian (*system boundary*) yang kemudian merubah *hazard* menjadi kecelakaan (*accident*) lalu lintas seperti terlihat pada Gambar 2.4 (Samrail, 2004). Pada kondisi ini, sebagian besar kecelakaan lalu lintas berupa kecelakaan dengan kerugian materi saja dan pada kerucut di atasnya kecelakaan dengan korban manusia baik korban luka ringan, luka berat dan meninggal dunia terjadi apabila terjadi akumulasi *hazard* sangat tinggi.



Gambar 2.4. Perubahan Konflik (*Hazard*) menjadi Kecelakaan Lalu Lintas

Sebagai contoh, mengemudi dengan kecepatan di atas kecepatan yang sesuai dengan lingkungan jalan akan menyebabkan peningkatannya konflik (*hazard*). Semakin diperburuk dengan tingginya beban kerja seperti mengemudi dan mengirim SMS di telpon selular secara bersamaan.

2.3 Statistik untuk Penelitian

2.3.1. Jenis Statistik

Statistik dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu : statistik deskriptif dan statistik inferensial. Selanjutnya statistik inferensial dapat dibedakan menjadi statistik parametris dan non parametris (Sugiyono, 2005). Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu statistik hasil penelitian, tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas (generalisasi/inferensi). Statistik deskriptif biasanya digunakan untuk penelitian yang tidak menggunakan sampel, dan yang menggunakan sampel, namun peneliti tidak bermaksud membuat kesimpulan dari analisis datanya. Dalam hal ini, teknik korelasi dan regresi juga dapat berperan sebagai statistik deskriptif.

Statistik inferensial adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data sampel, dan hasilnya akan digeneralisasikan (diinferensikan) untuk populasi dimana sampel diambil. Terdapat 2 (dua) macam statistik inferensial, yaitu : statistik parametris dan non parametris.

Statistik parametris terutama digunakan untuk menganalisa data interval atau rasio, yang diambil dari populasi yang berdistribusi normal. Statistik non parametris terutama digunakan untuk menganalisa data nominal dan ordinal dari populasi yang bebas distribusi (tidak harus distribusi normal). Dalam hal ini, teknik korelasi dan regresi dapat berperan sebagai statistik inferensial.

2.3.2. Uji Hipotesis

Hipotesis adalah suatu proporsi atau anggapan yang mungkin benar dan sering digunakan sebagai dasar pembuatan keputusan atau pemecahan masalah. Anggapan yang merupakan hipotesis juga merupakan data, akan tetapi karena kemungkinan bisa salah, apabila akan digunakan sebagai dasar pembuatan keputusan harus diuji terlebih dahulu dengan menggunakan data hasil observasi.

Statistik pengujian hipotesis lebih menekankan pada pengujian ada tidaknya perbedaan atau pengaruh yang menyakinkan antara dua sampel atau lebih. Suatu pengujian statistik adalah suatu prosedur yang memungkinkan keputusan dapat dibuat, yaitu keputusan menolak atau menerima hipotesis yang sedang diuji. Pengertian hipotesis itu sendiri adalah suatu pernyataan yang masih lemah kebenarannya dan masih perlu dibuktikan kenyataannya. Jika suatu hipotesis sudah dibuktikan kebenarannya, maka hipotesis berubah menjadi suatu tesis. Suatu hipotesis akan diterima kalau bahan-bahan atau data-data yang ada membenarkan pernyataan itu. Pada Tabel 2.1. disajikan pedoman umum pemilihan teknik statistik untuk penelitian.

Tabel 2.1. Pedoman Penggunaan Statistik Parametris dan Non Parametris untuk Menguji Hipotesis

Jenis Data	Bentuk Hipotesis					
	Deskriptif	Komparatif (dua sampel)		Komparatif (> dua sampel)		Asosiatif
	(Satu variabel)	Related	Independen	Related	Independen	(Hubungan)
Nominal	Binomial	Mc Nemar	Fisher Exact Probability	χ^2 for k sample	χ^2 for k sample	Contingency Coefficient C
	χ^2 One Sample		χ^2 Two Sample	Cochran Q		
Ordinal	Run Test	Sign Test	Median Test	Friedman Two-Way Anova	Median Extension	Spearman Rank Correlation
			Mann-Whitney U Test			
		Wilcoxon matched pairs	Kolmogorov-Smirnov		Kruskal-Wallis One-Way Anova	Kendall Tau
			Wald-Wolfowitz			
Interval Rasio	t-test*	t-test of related*	t-test of independent*	Two-Way Anova*	Two-Way Anova*	Partial Correlation
						Multiple Correlation

* = Statistik Parametris

Sumber : Sugiyono, 2005

2.3.3. Uji Normalitas Data

Statistik parametris digunakan dengan asumsi bahwa data setiap variabel yang akan dianalisis berdistribusi normal. Oleh karena itu, sebelum peneliti menggunakan teknik statistik ini perlu terlebih dahulu menguji normalitas data yang digunakan. Tetapi perlu diingat juga bahwa kesalahan instrumen dan pengumpulan data dapat mengakibatkan data yang diperoleh menjadi tidak normal. Dengan demikian, peneliti dapat mengambil keputusan untuk menggunakan teknik statistik parametris atau non parametris, apabila data yang digunakan memang betul-betul sudah valid.

Terdapat beberapa teknik untuk menguji normalitas data antara lain dengan menggunakan Uji Liliefors, Chi Kuadrat (χ^2) dan dengan menggunakan kertas peluang normal. Pengujian dengan menggunakan Chi Kuadrat (χ^2) dilakukan dengan cara membandingkan kurva normal yang terbentuk dari data yang terkumpul (B) dengan kurva normal baku/standard (A). Apabila B tidak berbeda secara signifikan dengan A, maka B merupakan data yang berdistribusi normal.

2.3.4. Uji Independensi

Uji independensi digunakan untuk mengetahui apakah ada hubungan antara dua variabel terkait. Uji ini merupakan uji dua arah antara dua variabel yaitu variabel kesatu dalam kolom dan variabel kedua dalam baris atau biasa dikenal dengan nama Tabel Kontingensi.

Ada beberapa uji yang umum digunakan dalam uji independensi ini tergantung dari jumlah sampel yang akan diuji.

2.3.4.1. Uji U Mann-Whitney (Siegel, 1986)

Uji U Mann-Whitney dapat dipakai untuk menguji apakah dua kelompok independen telah ditarik dari populasi yang sama. Uji ini termasuk dalam tes-tes paling kuat diantara tes-tes nonparametrik. Uji ini merupakan alternatif lain untuk tes parametrik yang paling berguna apabila peneliti ingin menghindari anggapan-anggapan tes itu, atau manakala pengukuran dalam penelitiannya lebih lemah dari skala interval.

Secara singkat, Inilah-Inilah dalam pemakaian Uji U Mann-Whitney adalah sebagai berikut :

- 1) Tentukan harga-harga n_1 dan n_2 . n_1 = banyak kasus dalam kelompok yang lebih kecil; n_2 = banyak kasus untuk kelompok yang lebih besar.
- 2) Berilah rangking bersama skor-skor kedua kelompok itu; rangkin 1 diberikan kepada skor yang secara aljabar paling rendah. Rangkin tersusun mulai 1 hingga $N = n_1 + n_2$. Untuk obeservasi-observasi berNilai sama, berilah rata-rata rangking yang berNilai sama.
- 3) Tentukan harga U , baik dengan cara menghitung atau dengan menerapkan rumus :

$$U = n_1 n_2 + \frac{n_1(n_1 + 1)}{2} - R_1 \quad (2.11)$$

atau, ekuivalen dengan :

$$U = n_1 n_2 + \frac{n_2(n_2 + 1)}{2} - R_2 \quad (2.12)$$

dimana :

R_1 = jumlah rangking yang diberikan pada kelompok yang ukuran sampelnya n_1

R_2 = jumlah rangking yang diberikan pada kelompok yang ukuran sampelnya n_2

4) Metode untuk menetapkan signifikansi harga U observasi bergantung pada ukuran n_2 :

a. Kalau n_2 adalah 8 atau kurang, kemungkinan yang eksak yang berkaitan dengan suatu harga yang sekecil harga U observasi ditunjukkan dalam Tabel J (terlampir). Untuk suatu tes dua sisi, kalikan dua harga p yang ditunjukkan dalam tabel itu. Kalau harga U observasi yang dipunyai tidak ditunjukkan dalam Tabel J, ini berarti harga U itu adalah U' dan harus diubah menjadi U dengan rumus :

$$U = n_1 n_2 - U' \quad (2.13)$$

b. Jika n_2 antara 9 dan 20, signifikansi sembarang harga observasi untuk U dapat ditentukan dengan Tabel K (terlampir). Kalau harga U observasi yang kita miliki lebih besar dari $n_1 n_2 / 2$, maka harga itu adalah U' dan harus diubah menjadi U .

c. Jika n_2 lebih besar daripada 20, maka kemungkinan yang berkaitan dengan suatu harga yang seekstrem harga U observasi dapat ditetapkan dengan menghitung harga z seperti yang

Universitas Indonesia

ditunjukkan oleh rumus (2.14), dan menguji harga ini dengan memakai Tabel A (terlampir).

$$z = \frac{U - \frac{n_1 n_2}{2}}{\sqrt{\frac{(n_1)(n_2)(n_1 + n_2 + 1)}{12}}} \quad (2.14)$$

Untuk suatu tes dua sisi, kalikan dua p yang ditunjukkan dalam tabel itu. Kalau proporsi Nilai sama sangat besar, atau jika p yang diperoleh sangat berdekatan dengan α , terapkanlah koreksi untuk Nilai sama, yakni kita pergunakan rumus :

$$z = \frac{U - \frac{n_1 n_2}{2}}{\sqrt{\left(\frac{n_1 n_2}{N(N-1)}\right) \left(\frac{N^3 - N}{12} - \Sigma T\right)}} \quad (2.15)$$

- 5) Jika harga observasi U mempunyai kemungkinan yang sama besar dengan, atau lebih kecil dari α , tolaklah H_0 dan menerima H_1 .

Kekuatan – Efisiensi

Kalau tes Mann-Whitney diterapkan untuk data yang dapat dianalisis secara layak dengan tes parametrik yang paling kuat, yaitu tes t, maka kekuatan efisiennya mendekati $3/n = 95,5\%$ seiring dengan meningkatnya N (Mood, 1954), dan mendekati 95% meskipun untuk sampel berukuran sedang. Karena itu, tes ini merupakan pengganti yang sangat baik untuk tes t, dan tentu saja tes ini tidak memiliki anggapan-anggapan yang membatasi, serta persyaratan-persyaratan, yang semuanya itu diperlukan dalam tes t.

Whitney (1948: 51-56) memberikan contoh-contoh distribusi dimana tes U ini lebih unggul dibandingkan dengan tes parametrik lain yang dapat dipakai sebagai pengganti tes ini.

2.3.4.2. Uji Kruskal-Wallis (Siegel, 1986)

Analisis varian rangking satu arah Kruskal-Wallis ini adalah uji yang sangat berguna untuk menentukan apakah k sampel independen berasal dari populasi-populasi berbeda. Teknik Kruskal-Wallis menguji hipotesis-nol bahwa k sampel berasal dari populasi yang sama, atau populasi-populasi identik, dalam hal harga rata-ratanya. Uji ini membuat anggapan bahwa variabel yang dipelajari mempunyai distribus kontinyu. Uji ini menuntut pengukuran variabelnya paling lemah dalam skala ordinal.

Secara singkat, Nilai-nilai pemakaian Tes Kruskal-Wallis adalah sebagai berikut :

- 1) Berilah rangking observasi-observasi untuk k kelompok itu dalam suatu urutan dari 1 hingga N.
- 2) Tentukan harga R (jumlah rangking) untuk masing-masing k kelompok itu.
- 3) Jika suatu proposi yang besar diantara observasi-observasi itu berNilai sama, hitunglah harga H dari rumus :

$$H = \frac{\frac{12}{N(N+1)} \sum_{j=1}^k \frac{R_j^2}{n_j} - 3(N+1)}{1 - \frac{\sum T}{N^3 - N}} \quad (2.16)$$

dimana :

T = $t_2 - 1$ (kalau t adalah banyak observasi-observasi berNilai sama dalam serNilaiian skor berNilai sama)

- N = banyak observasi dalam seluruh k sampel bersama-sama, yakni $N = \sum n_j$
- $\sum T$ = menunjukkan kita untuk menjumlahkan semua kelompok berNilai sama

Jika tidak, gunakan rumus :

$$H = \frac{12}{N(N+1)} \sum_{j=1}^k \frac{R_j^2}{n_j} - 3(N+1) \quad (2.17)$$

dimana :

k = banyak sampel

n_j = banyak kasus dalam sampel ke- j

$N = \sum n_j$ = banyak kasus dalam semua sampel

$\sum_{j=1}^k$ = menunjukkan kita harus menjumlahkan seluruh k sampel (kolom-kolom) mendekati distribusi chi-kuadrat dengan $db = k - 1$ untuk ukuran-ukuran sampel (harga n_j) yang cukup besar.

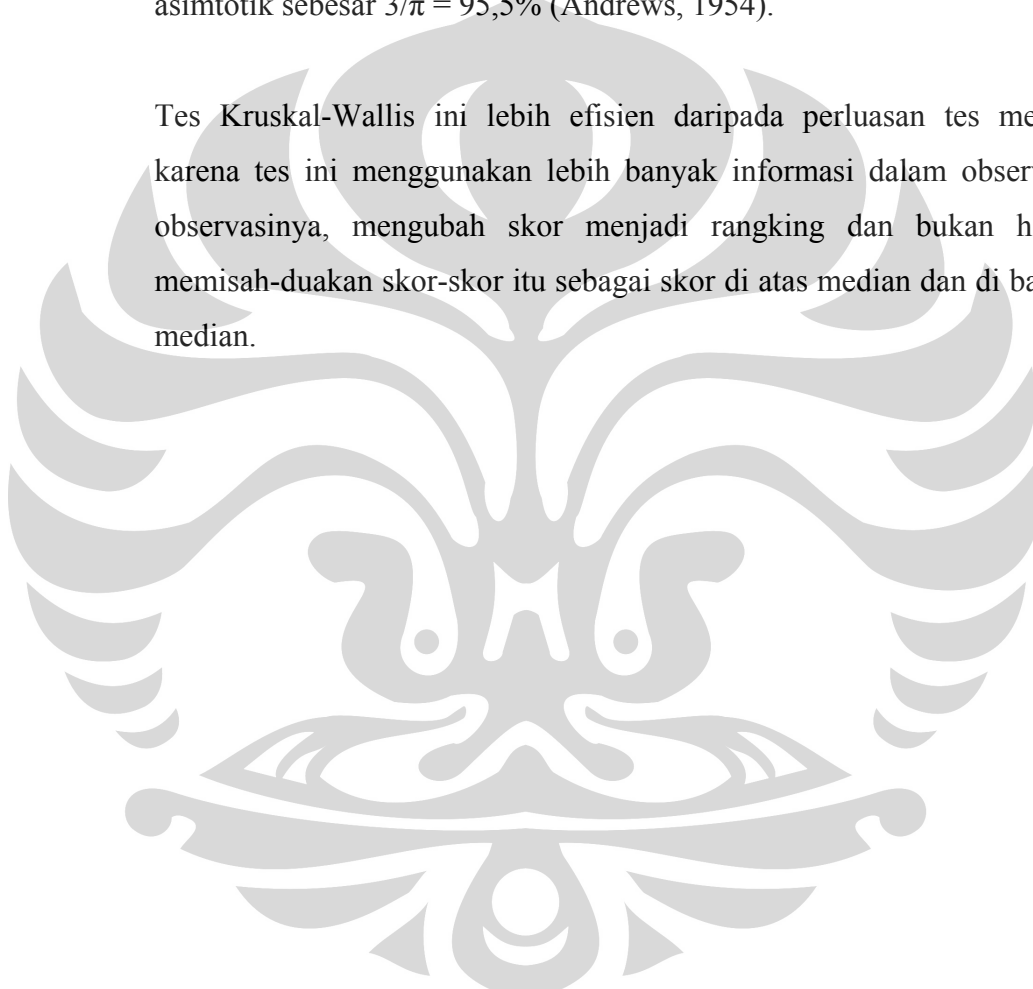
- 4) Metode untuk menilai signifikansi harga observasi H bergantung pada ukuran (besar) k dan pada ukuran (besar) kelompok-kelompok itu :
- Jika $k = 3$ dan jika n_1, n_2 dan $n_3 \leq 5$, Tabel O (terlampir) dapat dipakai untuk menentukan kemungkinan yang berkaitan, dibawah H_0 , dengan suatu H yang sebesar H observasi.
 - Dalam kasus-kasus lain, signifikansi suatu harga sebesar harga observasi H dapat ditaksir dengan menggunakan Tabel C (terlampir) dengan $db = k - 1$.

- 5) Jika kemungkinan yang berkaitan dengan harga observasi H adalah sama dengan atau kurang dari α , tolaklah H_0 dan terima H_1 .

Kekuatan - Efisiensi

Dibandingkan dengan tes parametrik yang paling kuat, tes F, dengan syarat bahwa anggapan-anggapan yang berhubungan dengan model statistik F terpenuhi, tes Kruskal-Wallis ini mempunyai efisiensi asimtotik sebesar $3/\pi = 95,5\%$ (Andrews, 1954).

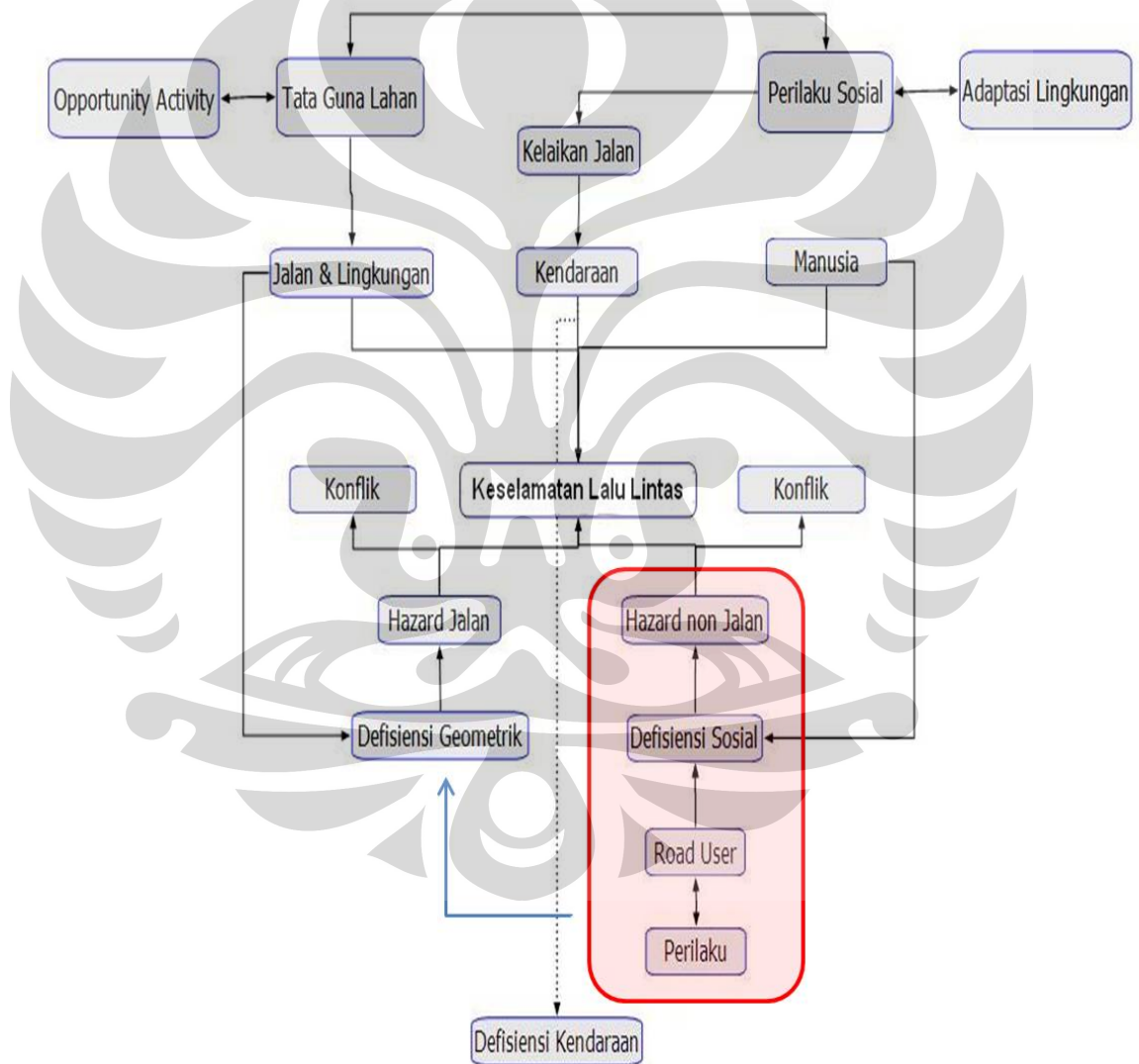
Tes Kruskal-Wallis ini lebih efisien daripada perluasan tes median karena tes ini menggunakan lebih banyak informasi dalam observasi-observasinya, mengubah skor menjadi rangking dan bukan hanya memisah-duakan skor-skor itu sebagai skor di atas median dan di bawah median.



BAB 3 METODE PENELITIAN

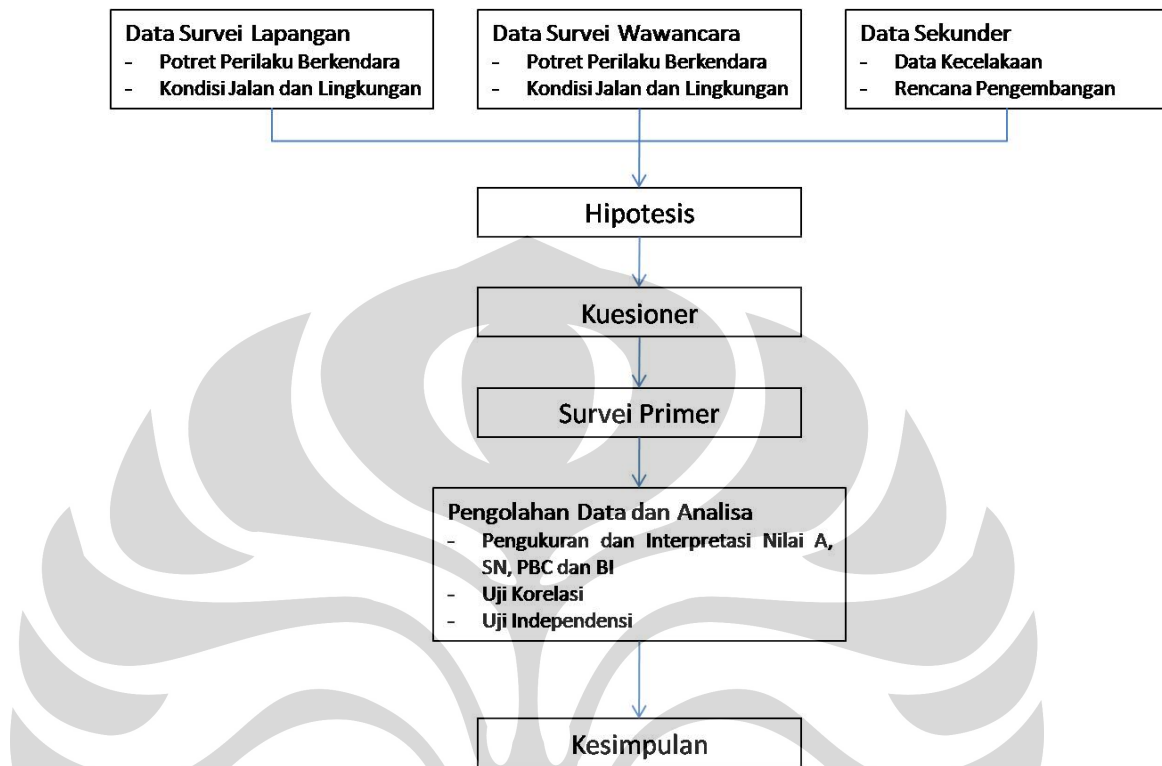
3.1. Kerangka Pemikiran

Secara garis besar, kerangka teori terkait keselamatan berlalu lintas yang mendasari penelitian ini disajikan pada Gambar 3.1. sebagai berikut :



Gambar 3.1. Kerangka Teori

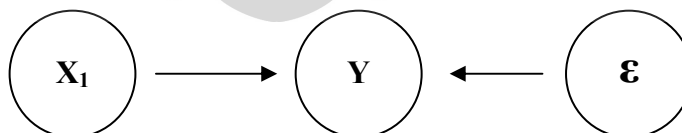
Berdasarkan kerangka teori tersebut, maka disusunlah kerangka pemikiran untuk penelitian ini seperti disajikan oleh Gambar 3.2 berikut.



Gambar 3.2. Kerangka Pemikiran

3.2. Desain Penelitian

Berdasarkan hipotesis yang diajukan, maka rancangan pengukuran antar variabel yang dikorelasikan dirancang dengan model konstelasi seperti ditunjukkan oleh Gambar 3.3 di bawah ini :



Gambar 3.3. Desain Penelitian

Konsep pemahaman disain penelitian di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. X_1 adalah variabel perilaku pengendara sepeda motor di Kotamadya Batam.
2. Y adalah variabel terikat aspek keselamatan lalu lintas di Kotamadya Batam.
3. ϵ (epsilon) adalah faktor-faktor lain yang juga mempengaruhi variabel Y , tetapi tidak diteliti. Walaupun tidak diteliti, namun dari pengukuran koefisien determinasi kontribusi hubungan epsilon dengan variabel Y akan diketahui.

3.3. Pendekatan Penulisan

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif berdasarkan data-data kuantitatif yang ada, dalam hal ini data hasil survey kuesioner, yang digunakan untuk memahami perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam.

Pendekatan kualitatif adalah pendekatan yang menganalisa tentang gejala-gejala sosial atau budaya dengan menggunakan kebudayaan dari masyarakat yang bersangkutan untuk memperoleh gambaran mengenai pola-pola yang berlaku dan pola-pola yang ditemukan, makna tindakan dari kejadian orang yang dipahami, yang terekspresikan secara langsung dalam bahasa yang diterima dan disampaikan secara tidak langsung, kemudian dianalisa dengan teori yang obyektif.

Pendekatan kualitatif dapat dilihat sebagai cara melihat dan mengkaji gejala-gejala sosial dan kemanusiaan dengan memahaminya, yang dilakukan dengan cara membangun sebuah gambaran yang menyeluruh atau holistik yang kompleks, dimana gejala-gejala yang tercakup dalam kajiannya itu dilihat sebagai saling terkait satu dengan yang lainnya dalam hubungan-hubungan fungsional sebagai sebuah sistem. Sebagai suatu gambaran yang

holistik dan sistemik, masing-masing gejala yang diteliti tidak dilihat sebagai berdiri sendiri, karena suatu gejala tidak dapat menjelaskan dirinya sendiri tetapi harus dijelaskan oleh gejala-gejala lainnya (Suparlan, 2001 ; 2-3)

Tipe penelitian yang dilakukan adalah studi kasus, karena bertujuan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang telah dirumuskan dalam bentuk “Bagaimana dan mengapa” pada kasus tertentu. Dalam hal ini penulis mencari hubungan diantara faktor perilaku masyarakat dan pengguna jalan yang berkaitan dengan aspek keselamatan lalu lintas.

Melalui studi kasus mempunyai beberapa ciri pokok, yaitu : (1) Menyajikan deskripsi secara mendalam dan lengkap, sehingga informasi-informasi tentang pola-pola tindakan yang digambarkan nampak hidup sebagaimana adanya dan pelaku-pelaku mendapat tempat untuk memainkan peranannya, (2) Bersifat grounded atau berpijak di bumi yaitu betul-betul empirik sesuai dengan konteksnya, (3) Bercorak holistik dan sistemik, (4) Menyajikan informasi yang berfokus dan berisikan pertanyaan-pertanyaan yang perlu-perlu saja, yaitu mengenai pola-polanya, dan (5) Mempunyai kemampuan untuk berbicara dengan para pembaca karena disajikan dengan bahasa biasa dan bukannya dengan bahasa teknis Nilai-Nilai (Suparlan, 1994 ; 8).

Selain itu, studi kasus tentang perilaku masyarakat dan pengguna jalan menurut penulis adalah hal yang penting dan menarik untuk diteliti dan diperdebatkan, khususnya dikaitkan dengan pelaksanaan tugas Polri dibidang lalu lintas yang bertanggung jawab terhadap keamanan, ketertiban, keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

Dengan pendekatan kualitatif ini yang dihasilkan adalah data deskriptif berupa ucapan-ucapan dan perilaku dari informan yang diteliti berdasarkan data apa adanya. Sehingga informasi yang disajikan dalam penelitian ini dapat memberikan gambaran yang lebih lengkap dan mendalam.

3.4. Metode Pengumpulan Data dan Informasi

Metode pengumpulan data dan informasi yang dilakukan dalam pelaksanaan penelitian ini adalah melalui studi dokumentasi, pengamatan lapangan, survei wawancara dan survei kuesioner dengan pedoman.

3.4.1. Studi Dokumentasi

Secara umum dokumen dapat diartikan sebagai catatan yang berisikan kenyataan, bukti, atau informasi. Catatan tersebut dapat berupa kertas yang berisikan tulisan-tulisan mengenai kenyataan, bukti ataupun informasi. Dalam penelitian ini dilakukan pengumpulan data-data kecelakaan, antara lain jumlah kecelakaan, jenis kecelakaan, jumlah korban, jenis kendaraan terlibat kecelakaan dan lainnya ke Satuan Lalu Lintas Poltabes Barelang, Batam.

3.4.2. Pengamatan Lapangan

Pengamatan yang dilakukan adalah dengan mengamati gambaran umum yang meliputi gambaran wilayah penelitian, gambaran lokasi penggal jalan yang berdasarkan data awal paling banyak terjadi kecelakaan lalulintas yang kemungkinan besar karena faktor perilaku masyarakat dan pengguna jalan.

Pengamatan ini, berfungsi sebagai instrumen penelitian dengan maksud agar penulis dapat merasakan dan menghayati pandangan dan kebiasaan pemakai jalan yang melintasi penggal jalan tersebut.

3.4.3. Survei Wawancara Institusional

Survei ini bertujuan untuk mendapatkan informasi langsung dari anggota Satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Besar Barelang, Batam terkait data

kecelakaan yang terjadi di Jalan R. Suprpto dan Jalan Brigjen Katamso. Beberapa hal yang menjadi materi wawancara diantaranya jenis kendaraan yang sering terlibat kecelakaan, jenis kecelakaan yang sering terjadi, usia pelaku/korban kecelakaan yang sering terlibat, faktor penyebab terjadinya kecelakaan, dan lainnya.

3.4.4. Survei Kuesioner

Tahap yang paling penting dalam penelitian ini adalah tahap pengumpulan data primer terkait pengukuran *attitude*, *subjective norm* dan *perceived behavior control* dari sasaran studi yang telah ditetapkan, yaitu pengendara sepeda motor usia produktif (20 – 35 tahun) yang biasa melintas di jalan Brigjen Katamso dan/atau jalan R. Suprpto. Pengumpulan data primer tersebut dilakukan dengan menyebarkan kuesioner yang telah disusun berdasarkan konsep *Theory of Planned Behavior* yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya.

Bagian awal kuesioner merupakan isian untuk data responden, meliputi nama, jenis kelamin, usia, pekerjaan, tempat tinggal, kepemilikan SIM C serta lama kepemilikan SIM C tersebut.

Bagian selanjutnya merupakan bagian inti dari kuesioner. Bagian inti dari kuesioner *Theory of Planned Behavior* ini secara keseluruhan terdiri dari 64 pertanyaan yang terbagi menjadi 8 (delapan) kelompok pertanyaan yaitu :

1. *Outcome Evaluation* (10 pertanyaan)
2. *Past Behavior Self Report* (1 pertanyaan)
3. *Direct Measure of Perceived Behavioral Control, Subjective Norm, Attitude dan Intention* (15 pertanyaan)
4. *Motivation to Comply* (4 pertanyaan)
5. *Behavior Beliefs* (10 pertanyaan)
6. *Control Beliefs* (10 pertanyaan)

7. *Power of Control Factors* (10 pertanyaan)
8. *Normative Beliefs* (4 pertanyaan)

Bentuk kuesioner yang digunakan dalam pengumpulan data primer pada penelitian ini beserta skala yang digunakan pada setiap kelompok pertanyaan adalah sebagai berikut.

INSTRUKSI

Pertanyaan survei berikut menggunakan skala peringkat. Anda diminta untuk melingkari pilihan terbaik anda, sesuai dengan opini anda.

Contoh :

Bagaimana menurut anda cuaca di kota Batam saat ini ?

Sangat Baik 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Buruk
 Sangat Cukup Kurang Tidak Kurang Cukup Sangat

Kalau menurut anda cuaca di Kota Batam sangat baik, maka anda akan melingkari nomor 1, sebagai berikut :

Bagaimana menurut anda cuaca di kota Batam saat ini ?

Sangat Baik 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Buruk
 Sangat Cukup Kurang Tidak Kurang Cukup Sangat

Kalau menurut anda cuaca di Kota Batam cukup buruk, maka anda akan melingkari nomor 6, sebagai berikut :

Bagaimana menurut anda cuaca di kota Batam saat ini ?

Sangat Baik 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Buruk
 Sangat Cukup Kurang Tidak Kurang Cukup Sangat

Kalau menurut anda cuaca di Kota Batam kurang baik , maka anda akan melingkari nomor 3, sebagai berikut :

Bagaimana menurut anda cuaca di kota Batam saat ini ?

Sangat Baik 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Buruk
 Sangat Cukup Kurang Tidak Kurang Cukup Sangat

Universitas Indonesia

Catatan :

- Dalam membuat peringkat, harap memperhatikan hal berikut :
- Pastikan untuk menjawab semua pertanyaan
- Jangan melingkari lebih dari satu nomor pada jawaban anda.

Mohon menjawab pertanyaan berikut dengan melingkari nomor jawaban sesuai opini anda. Beberapa pertanyaan terlihat serupa, tetapi masing – masing pertanyaan mengindikasikan hal yang berbeda. Mohon membaca pertanyaan dengan teliti.

Outcome Evaluation

1. Untuk saya, walaupun saya sudah lama dapat mengendarai sepeda motor dan sering melalui jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso usaha untuk mendapatkan informasi tentang keselamatan berlalu – lintas membantu saya di dalam mengendarai sepeda motor :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

2. Untuk saya, dengan mengetahui bahwa sering terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso membuat saya berusaha dengan cara berhati – hati akan dapat menghindar risiko kecelakaan :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

3. Untuk saya walaupun saya sudah lama mengendarai sepeda motor dengan mahir dan mengetahui situasi dan kondisi jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso tetap mutlak untuk mengikuti ujian dan mendapatkan SIM dengan baik :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

4. Untuk saya yang telah sering melalui jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso mengendarai sepeda motor di siang dan malam hari dan mengenal dengan baik situasi dan kondisi jalan tersebut tetap perlu memperhatikan pentingnya

Universitas Indonesia

perlengkapan sepeda motor seperti, lampu yang lengkap, spion dan menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) adalah :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

5. Untuk saya yang sering dan telah mengenal situasi dan kondisi jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso memahami dan melaksanakan aturan-aturan lalu lintas melalui perintah dan arahan polisi lalu lintas, rambu dan marka adalah :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

6. Untuk saya yang telah hafal situasi dan kondisi jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso mengerti penggunaan lampu sepeda motor di siang dan malam hari dan lampu sein untuk berbelok atau berputar arah adalah :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

7. Untuk saya yang telah lama dan sering melewati jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso sehingga penting mengerti berkendara sepeda motor dalam kondisi tidak lelah dan terburu-buru adalah :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

8. Untuk saya yang telah hafal dan mengerti situasi dan kondisi jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dapat mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi / balapan bila situasi memungkinkan adalah :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

9. Untuk saya yang telah mengenal dan mengerti situasi dan kondisi jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso mendahului kendaraan bermotor di depan saya melalui lajur kiri dan bila pandangan terhalang adalah :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

10. Untuk saya yang telah lama dan mahir mengendarai motor berboncengan lebih dari dua orang tidak masalah bagi keselamatan kita adalah :

Sangat Buruk -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

Past Behavior Self Report

11. Selama 4 minggu berapa persen anda mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar ____ (Persentasi).

Direct Measures of Perceived Behavioral Control Subjective Norm, Attitude dan Intention

12. Untuk saya yang telah mahir mengendarai motor dan mengenal jalan dengan baik mengendarai sepeda motor dengan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso adalah :

Sangat Sulit -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Mudah

13. Semua orang yang saya kenal dan penting bagi saya berpikir bahwa saya harus dapat mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Harus -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Harus

14. Untuk saya yang telah mengenal situasi dan kondisi jalan, mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso adalah :

Sangat Tidak Baik -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik

15. Saya merencanakan untuk dapat mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Suka -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Suka

16. Benar ataupun tidak didalam mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso adalah sangat tergantung pada diri saya sendiri :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

17. Banyak teman saya yang bersepeda motor tidak mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Salah -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Benar

18. Untuk saya yang telah mengenal situasi dan kondisi jalan jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan tersebut adalah :

Sangat Tidak Berharga -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Berharga

19. Saya percaya jika saya ingin, maka saya dapat mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso adalah :

Sangat Tidak Yakin -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Yakin

20. Saya yakin dapat mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Yakin -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Yakin

21. Untuk saya dapat mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso adalah :

Sangat Tidak Nyaman -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Nyaman

22. Saya akan mampu mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Mampu -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Mampu

23. Untuk saya mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso adalah :

Sangat Tidak Mungkin -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Mungkin

24. Mayoritas orang beranggapan penting bagi saya untuk mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

25. Untuk saya mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso adalah :

Sangat Membosankan -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Menarik

26. Saya berniat untuk mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

Motivation to Comply

27. Pendapat umum seberapa peduli anda terhadap Polisi yang memberikan instruksi pada anda untuk mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sama Sekali Tidak 1 2 3 4 5 6 7 Benar-benar Ya

28. Pendapat umum seberapa peduli anda terhadap orang tua yang berfikir bahwa anda mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sama Sekali Tidak 1 2 3 4 5 6 7 Benar-benar Ya

29. Pendapat umum seberapa peduli anda terhadap Teman-teman yang berfikir bahwa anda mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sama Sekali Tidak 1 2 3 4 5 6 7 Benar-benar Ya

30. Pendapat umum seberapa peduli anda terhadap Teman-teman kantor yang berfikir bahwa anda mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sama Sekali Tidak 1 2 3 4 5 6 7 Benar-benar Ya

Behavior Beliefs

31. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar membantu saya mengerti pentingnya arti keselamatan berlalu lintas :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

32. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar membuat saya tidak terlibat dalam kecelakaan :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

33. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan membuat saya sadar pentingnya lulus ujian di dalam upaya untuk memiliki SIM sepeda motor:

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

34. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan membuat saya sadar akan pentingnya kelengkapan sepeda motor seperti lampu yang lengkap, spion dan menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI) :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

35. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan membantu saya mengerti menggunakan lampu sein di siang dan malam hari untuk berbelok atau berputar arah :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

36. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan membuat saya mengerti pentingnya mengendarai sepeda motor dalam kondisi tidak lelah dan terburu-buru :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

37. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan menyadarkan saya bahwa tidak boleh mengendarai motor dengan kecepatan tinggi / balapan :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

38. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan menyadarkan saya agar tidak mendahului kendaraan di depan saya dan melalui lajur kiri bila pandangan terhalang :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

39. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan mengingatkan saya bahwa berboncengan lebih dari dua sangat berbahaya bagi keselamatan saya :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

40. Mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso dengan baik dan benar akan saya memahami dan melaksanakan aturan-aturan lalu lintas melalui perintah dan arahan polantas, rambu dan marka :

Sangat Tidak Disukai 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Disukai

Control Beliefs

41. Berapa sering anda menghadapi kejadian tidak terduga yang mengganggu saat anda mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

42. Seberapa sering anda merasa lelah, capek dan terburu – buru saat mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

43. Seberapa sering anda melanggar kewajiban untuk mematuhi rambu/marka dan perintah polisi :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

44. Seberapa sering anda tidak menggunakan helm :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

45. Seberapa sering anda berboncengan lebih dari 2 orang :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

46. Seberapa sering anda mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi atau balapan :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

47. Seberapa sering anda tidak menggunakan lampu saat hari gelap atau saat berbelok arah :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

48. Seberapa sering anda mendahului kendaraan di depan saat pandangan terhalang :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

49. Seberapa sering anda mendahului lajur kiri :

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

50. Apakah anda pernah mengalami kecelakaan di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso? Apabila ya, berapa kali dalam lima tahun terakhir?

Sangat Jarang 1 2 3 4 5 6 7 Sangat Sering

Power of Control Factors

51. Jika menghadapi kejadian tidak terduga akan mengganggu anda mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

52. Jika merasa lelah , capek dan terburu – buru akan mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

53. Jika melanggar kewajiban untuk mematuhi rambu/marka dan perintah polisi akan dapat mengganggu saat mengendarai sepeda motor di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

54. Jika tidak menggunakan helm akan dapat mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

55. Jika anda berboncengan lebih dari 2 orang akan dapat mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

56. Jika mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi atau balapan akan dapat mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

57. Jika tidak menggunakan lampu saat hari gelap atau lampu sein pada saat berbelok arah akan mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

58. Jika mendahului kendaraan di depan saat pandangan terhalang akan mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

59. Jika mendahului pada lajur kiri akan dapat mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

60. Jika mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso akan dapat mengganggu saat mengendarai sepeda motor dengan baik di jalan R. Suprpto – Brigjen. Katamso :

Sangat Tidak Setuju -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Setuju

Normative Beliefs

61. Apabila Polisi memberikan instruksi pada anda untuk mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Suka -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Suka

62. Apabila Orang tua yang berpikir bahwa anda mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Suka -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Suka

63. Apabila teman-teman yang berpikir bahwa anda mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Suka -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Suka

64. Apabila teman-teman kantor yang berpikir bahwa anda mengendarai sepeda motor dengan baik dan benar di jalan R. Suprpto – Brigjen Katamso :

Sangat Tidak Suka -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 Sangat Suka

Terima Kasih

Pada saat pelaksanaan survei dilakukan penjelasan atas pertanyaan menggunakan istilah-istilah yang dipahami oleh masyarakat setempat, seperti tabrakan untuk kecelakaan, ngebut untuk kecepatan tinggi dan lainnya.

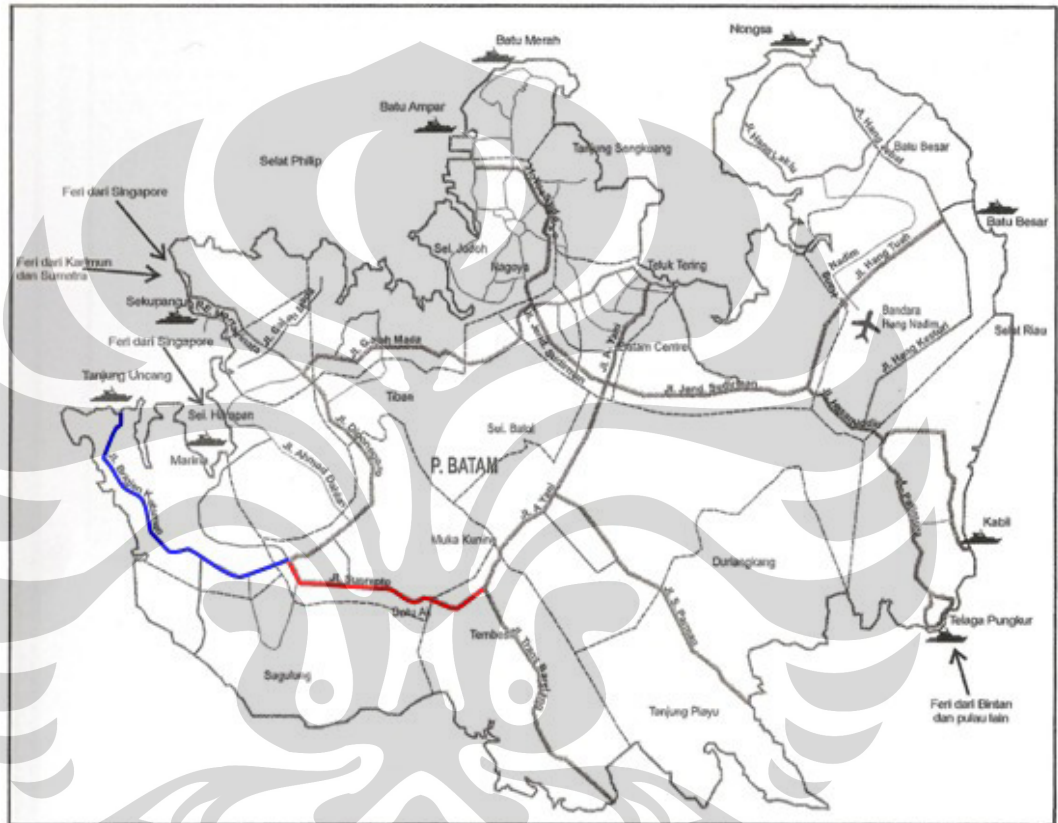
3.5. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi tahap pengukuran dan interpretasi nilai *attitude*, *subjective norm* dan *perceived behavior control* serta *behavior intention* sesuai prinsip *theory of planned behavior* (Tpb), selanjutnya tahap uji-uji statistik meliputi uji korelasi bivariat dan uji independensi data dengan menggunakan perangkat analisis data yang terdapat pada program MS. Excel 2007 dan SPSS 15.0

BAB 4

GAMBARAN UMUM LOKASI STUDI

4.1 GAMBARAN UMUM LOKASI STUDI



Gambar 4.1. Peta Jaringan Jalan, Bandara dan Pelabuhan Kota Batam

Sumber : Pustral UGM, 2002, Buku I : Konteks Masterplan Transportasi Batam dalam Pembangunan

Batam merupakan ibukota Provinsi Kepulauan Riau. Kota Batam terletak antara $0^{\circ}55'$ LU - $1^{\circ}55'$ LU dan $102^{\circ}45'$ BT- $104^{\circ}10'$ BT dengan batas-batas sebelah utara selat Singapura, sebelah selatan kecamatan Senayang, sebelah barat kecamatan Karimun dan kecamatan Moro, sebelah timur kecamatan Bintan dan Bintan Utara. Kota Batam memiliki luas 909,15 km² dengan jumlah penduduk 462,094 jiwa pada tahun 2000 atau meningkat setiap tahun sekitar 28,82%. Jaringan jalan kurang lebih

sepanjang 796,96 km pada tahun 2000. Menurut studi yang pernah dilakukan oleh Pustral UGM diketahui bahwa bangkitan dan tarikan perjalanan terdapat di daerah Muka Kuning yang merupakan kawasan industri terbesar di Kota Batam.

Kawasan Muka Kuning yang merupakan kawasan industri di Kota Batam memiliki beberapa ruas jalan yang selalu digunakan oleh masyarakat pekerja di kawasan tersebut khususnya pada saat pergantian shift kerja dimana volume arus lalu lintasnya sangat tinggi. Beberapa jalan di Muka Kuning diantaranya Jalan R. Suprpto yang menghubungkan simpang Muka Kuning sampai simpang *base camp* sepanjang $\pm 9,5$ km dan Jalan Brigjen Katamso yang menghubungkan simpang *base camp* sampai simpang Tanjung Ugang sepanjang $\pm 9,1$ km, adalah koridor jalan yang berdasarkan data Unit Laka Lintas Poltabes Bareleng dalam kurun waktu 2007-2008 memiliki data kecelakaan tertinggi di Kota Batam yakni 37 kali, 28 meninggal dunia, 13 luka berat. Alinyemen jalan tersebut adalah banyak tikungan, naik-turun, jalan berlubang, tidak terdapat bahu jalan, tinggi badan jalan 5cm dari tanah, tanpa rambu (petunjuk, larangan dan peringatan), tidak ada marka jalan dan tidak ada lampu penerangan disaat hari gelap. Waktu terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah antara pk 07.00-07.30 dan 16.00-18.00. Beberapa ruas jalan disampingnya adalah daerah perumahan. Masyarakat yang menggunakan jalan di koridor tersebut bervariasi dari suku, usia dan jenis kelamin. Beberapa persamaan adalah mayoritas pekerjaannya adalah buruh di area industri Muka Kuning dan berpendidikan menengah kebawah. Sebagian besar para pekerja berlalu lintas menggunakan sepeda motor dan kendaraan umum. Masyarakat yang bertempat tinggal di sepanjang koridor tersebut adalah pekerja di area industri Muka Kuning. Sebagian besar berupa rumah liar.

4.2 Kondisi Keselamatan Lalu Lintas di Kota Batam

Gambaran kondisi keselamatan lalu lintas di Kota Batam yang akan dipaparkan dalam sub bab ini merupakan hasil pengumpulan data sekunder dari Satuan Lalu Lintas, Kepolisian Kota Besar Bareleng dan sekaligus akan menjadi dasar pertimbangan utama dalam penentuan lokasi dan obyek studi dalam penelitian ini.

4.2.1 Data Kecelakaan Lalu Lintas

Dari Tabel 4.1. diketahui bahwa jumlah kecelakaan di Kota Batam selama kurun waktu 2006 sampai dengan 2008 selalu meningkat. Demikian juga dengan jumlah korban kecelakaan juga cenderung meningkat.

Pada tahun 2006 terjadi 58 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 55 orang, korban luka berat sebanyak 18 orang dan korban luka ringan sebanyak 30 orang. Dan pada 2007 terjadi 68 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 54 orang, korban luka berat sebanyak 21 orang dan korban luka ringan sebanyak 37 orang. Sedangkan pada tahun 2008 terjadi 88 kejadian kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 79 orang, korban luka berat sebanyak 41 orang dan korban luka ringan sebanyak 34 orang.

Tabel 4.1 Data Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Batam

No	Tahun	Jumlah Kejadian	Korban		
			MD	LB	LR
1	2006	58	55	18	30
2	2007	68	54	21	37
3	2008	88	79	41	34
4	2009*	22	22	7	9

Sumber : Satuan Lalu Lintas Poltabes Bareleng, Batam

*) sampai dengan April 2009

4.2.2 Data Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data yang diperoleh dari Unit Laka Lintas Poltabes Bareleng, sedikitnya selama kurun waktu 2006 sampai dengan tahun 2009 teridentifikasi 16 ruas jalan yang menjadi daerah rawan kecelakaan di Kota Besar Bareleng seperti terlihat pada Tabel 4.2.

Data menunjukkan bahwa jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto merupakan jalan dengan jumlah kecelakaan terbesar dibandingkan dengan 14 jalan lainnya. Total kejadian kecelakaan di 2 (dua) jalan tersebut adalah 13 kejadian pada tahun 2006, 18 kejadian pada tahun 2007, 19 kejadian pada tahun 2008 dan 9 kejadian pada tahun 2009 (sampai dengan April 2009).

Tabel 4.2 Data Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Batam

No	Nama Jalan	Jumlah Kejadian			
		2006	2007	2008	2009*
1	Jl. Brigjen Katamso	6	5	10	2
2	Jl. R. Suprpto	7	13	9	7
3	Jl. Umum Bareleng		6	9	1
4	Jl. Umum Hang Tuah			8	1
5	Jl. Engku Putri		6	7	4
6	Jl. Jend. Sudirman		11	6	1
7	Jl. S. Parman		6	6	
8	Jl. Diponegoro			6	1
9	Jl. A. Yani			4	
10	Jl. Hasanuddin			4	
11	Jl. Laksamana Bintan		7		
12	Jl. Yos Sudarso		7		2
13	Jl. Gajah Mada		5		1
14	Jl. Umum Kp. Seraya		2		
15	Jl. Imam Bonjol				1
16	Jl. KH. Dahlan				1
	Jumlah	13	68	69	22

Sumber : Satuan Lalu Lintas Poltabes Bareleng, Batam

*) sampai dengan April 2009

4.2.3 Data Jenis Kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data yang diperoleh dari Unit Laka Lintas Poltabes Barelang, sedikitnya selama kurun waktu 2006 sampai dengan tahun 2009 teridentifikasi 5 (lima) jenis kecelakaan yang umum terjadi di Kota Besar Barelang, yaitu kecelakaan sepeda motor (R2), kecelakaan mobil (R4), kecelakaan kendaraan besar (R6), kecelakaan tunggal dan kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki seperti terlihat pada Tabel 4.3.

Data menunjukkan bahwa jumlah kejadian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor (R2) selama kurun waktu 2006-2009 cenderung meningkat dan menempati posisi pertama, yakni 8 kejadian pada tahun 2006, 81 kejadian pada tahun 2007, 97 kejadian pada tahun 2008 dan 23 kejadian pada tahun 2009 (sampai dengan April 2009). Di posisi kedua yaitu kecelakaan mobil (R4), yakni 3 kejadian pada tahun 2006, 34 kejadian pada tahun 2007, 15 kejadian pada tahun 2008 dan 5 kejadian pada tahun 2009 (sampai dengan April 2009).

Tabel 4.3 Data Jenis Kecelakaan dan Kendaraan terlibat Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Batam

No	Tahun	Keterangan Laka				
		R2	R4	R6	Kecelakaan Tunggal	Pejalan Kaki
1	2006	8	3			
2	2007	81	34	8	11	11
3	2008	97	15	36	13	9
4	2009*	23	5	9		5

Sumber : Satuan Lalu Lintas Poltabes Barelang, Batam

Keterangan :

R2 = Sepeda Motor

R4 = Kendaraan beroda 4

R6 = Kendaraan beroda 6 atau lebih

*) sampai dengan April 2009

4.2.4 Data Korban yang Terlibat Kecelakaan

Tabel 4.4. memperlihatkan jumlah korban kecelakaan pada 16 ruas jalan yang teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan di Kota Besar Bareleng selama kurun waktu 2006-2009.

Data menunjukkan bahwa total korban kecelakaan untuk Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto menduduki peringkat pertama yaitu 24 orang pada tahun 2006 (MD = 12, LB = 5, LR = 7), 24 orang pada tahun 2007 (MD = 15, LB = 3, LR = 6), 29 orang pada tahun 2008 (MD = 13, LB = 10, LR = 6) dan 17 orang pada tahun 2009 (MD = 9, LB = 4, LR = 4)

Tabel 4.4 Data Tingkat Fatalitas Korban di setiap Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas

No	Nama Jalan	2006			2007			2008			2009*		
		MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR	MD	LB	LR
1	Jl. Brigjen Katamso	5	2	7	4	1	3	8	3	4	1		
2	Jl. R. Suprpto	7	3		11	2	3	5	7	2	8	4	4
3	Jl. Umum Bareleng				6	2	1	15	2	5	1	1	
4	Jl. Umum Hang Tuah							7	3	4	1	0	
5	Jl. Engku Putri				3	2	1	5	3		3	1	3
6	Jl. Jend. Sudirman				9	8	10	4	5	4	1		
7	Jl. S. Parman				6		2	6	2	1			
8	Jl. Diponegoro							5	5	1	1		
9	Jl. A. Yani							1	1	4			
10	Jl. Hasanuddin							4	2	3			
11	Jl. Laksamana Bintan				6	2	4						
12	Jl. Yos Sudarso				4	2	3				2	1	1
13	Jl. Gajah Mada				3	1	8				2		
14	Jl. Umum Kp. Seraya				2	1	2						
15	Jl. Imam Bonjol										1		
16	Jl. KH. Dahlan										1		1
	Jumlah	12	5	7	54	21	37	60	33	28	22	7	9

Sumber : Satuan Lalu Lintas Poltabes Bareleng, Batam

*) sampai dengan April 2009

Tabel 4.5 Data Jenis Pekerjaan Korban/Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas

No	Tahun	Pekerjaan Korban						
		Swasta	TNI	PNS	POLRI	Sopir	Pelajar	T. Ojek
1	2006	3				2		2
2	2007	95	3	2	1			
3	2008	59	1	1	3	15		
4	2009*	18	1			1	2	

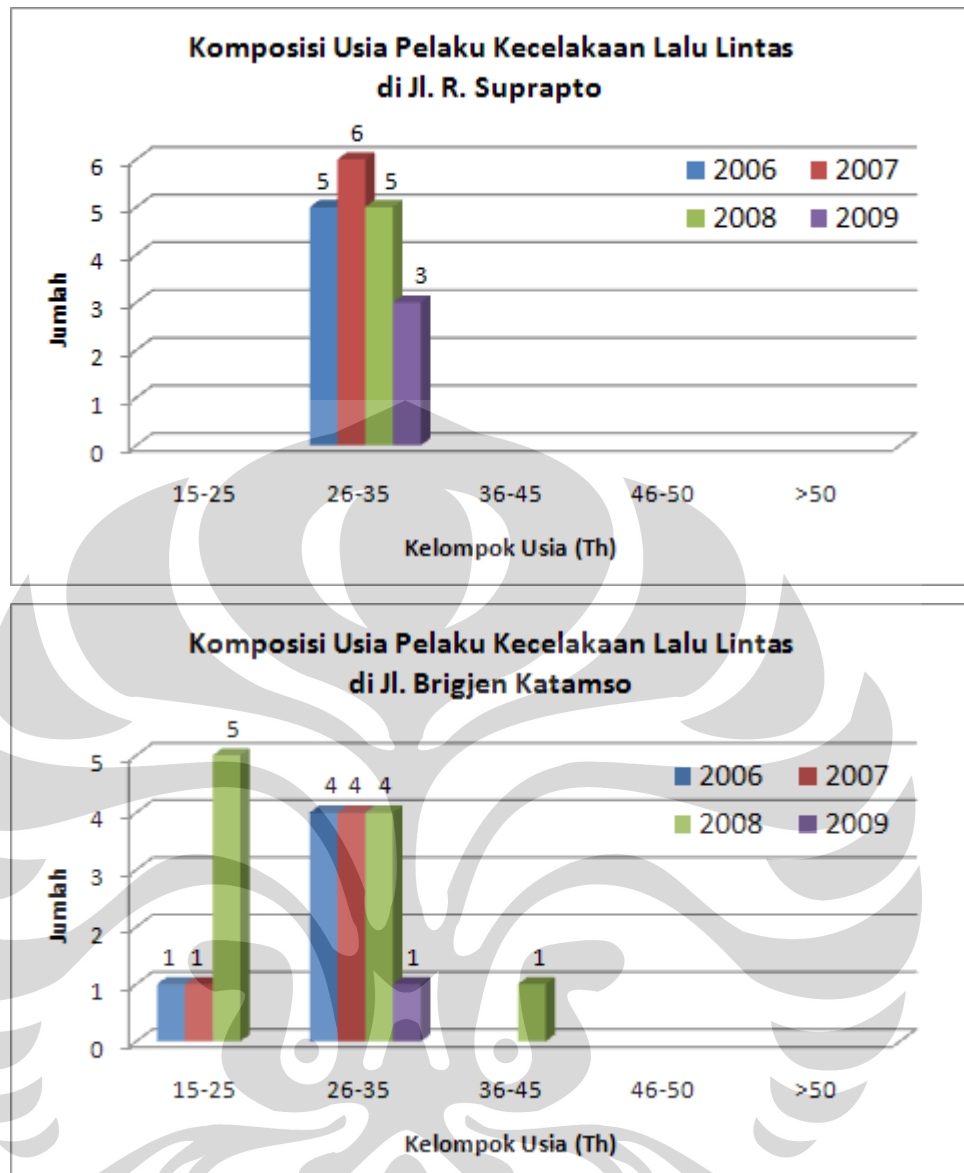
Sumber : Satuan Lalu Lintas Poltabes Bareleng, Batam

*) sampai dengan April 2009

Berdasarkan data yang diperoleh dari Unit Laka Lantas Poltabes Bareleng, sedikitnya selama kurun waktu 2006 sampai dengan tahun 2009 teridentifikasi 7 (tujuh) jenis pekerjaan korban/pelaku yang umum terlibat kecelakaan di Kota Besar Bareleng, yaitu pegawai swasta (pegawai pabrik), anggota TNI, Pegawai Negeri Sipil, anggota POLRI, supir, pelajar dan tukang ojek seperti terlihat pada Tabel 4.5.

Pegawai swasta, khususnya pegawai pabrik merupakan korban/pelaku yang paling sering terlibat kecelakaan, yakni 3 orang pada tahun 2006, 95 orang pada tahun 2007, 59 orang pada tahun 2008 dan 18 orang pada tahun 2009 (sampai dengan April 2009).

Berdasarkan kelompok usia, usia 26-35 tahun merupakan kelompok korban/pelaku yang paling sering terlibat kecelakaan, yakni 5 orang pada tahun 2006, 6 orang pada tahun 2007, 5 orang pada tahun 2008 dan 3 orang pada tahun 2009 (sampai dengan April 2009) pada Jalan Brigjen Katamso. Dan 4 orang pada tahun 2006, 4 orang pada tahun 2007, 4 orang pada tahun 2008 dan 4 orang pada tahun 2009 (sampai dengan April 2009) pada Jalan R. Suprpto.



Gambar 4.2. Komposisi Usia Korban/Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas

Diikuti oleh kelompok usia 26-35 tahun, yakni 1 orang pada tahun 2006, 1 orang pada tahun 2007, dan 5 orang pada tahun 2008 pada Jalan Brigjen Katamso.

4.3 Potret Perilaku Pengendara Sepeda Motor

Berdasarkan hasil pengamatan lapangan di sepanjang Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto, beberapa potret perilaku pengendara sepeda motor secara langsung dapat dilihat pada 4 (empat) gambar berturut-turut berikut.



Gambar 4.3. Sepeda Motor digunakan sebagai Sarana Angkutan Keluarga

Gambar 4.3. menunjukkan potret perilaku pengguna sepeda motor yang pertama, yakni kecenderungan untuk menjadikan sepeda motor sebagai sarana angkutan keluarga, dimana yang seharusnya sepeda motor diperuntukkan maksimal untuk 2 (dua) orang, yakni 1 (satu) pengemudi dan 1 (satu) penumpang, namun dalam kenyataannya banyak dan sering kita melihat jumlah total pengemudi dan penumpang yang ada di sepeda motor lebih dari 2 (dua) orang.

Potret perilaku pengguna sepeda motor yang kedua, yakni kecenderungan untuk tidak menggunakan helm baik itu untuk pengemudi maupun untuk penumpang, terlebih jika perjalanan yang ditempuh hanya perjalanan jarak pendek, seperti terlihat pada Gambar 4.4.



Gambar 4.4. Kecenderungan untuk tidak Menggunakan Helm sewaktu Berkendara



Gambar 4.5. Sepeda Motor digunakan sebagai Sarana Angkutan Barang

Potret perilaku pengguna sepeda motor yang ketiga, yakni kecenderungan untuk menjadikan sepeda motor sebagai sarana angkutan barang dengan menambahkan keranjang yang lebarnya jauh melebihi lebar motor itu sendiri, seperti terlihat pada Gambar 4.5.



Gambar 4.6. Kecenderungan untuk Menyiap Truk/Kendaraan pelan

Potret perilaku pengguna sepeda motor yang keempat, yakni kecenderungan untuk menyiap truk/bus/kendaraan pelan yang berada didepannya dengan mengambil jalur yang berlawanan tanpa perhitungan yang mantap, seperti terlihat pada Gambar 4.6.

4.4 Hasil Survei Wawancara

Hasil wawancara yang dilakukan kepada anggota Unit Kecelakaan Lalu Lintas, Kepolisian Kota Besar Barelang yakni Aipda Budi menunjukkan bahwa jenis tabrakan depan-depan, khususnya antara sepeda motor dengan sepeda motor adalah jenis kecelakaan terbesar yang terjadi, terutama di Jalan Brigjen Katamso, mengingat jalan ini masih merupakan jalan 2 lajur untuk 2 arah tanpa adanya median pemisah jalan. Diikuti oleh tabrak depan-belakang antara sepeda motor dengan mobil, lalu tabrak depan-samping antara sepeda motor, sering terjadi pada kasus-kasus sepeda motor akan melakukan *u-turn*. Dari sisi penegakan hukum, seperti patroli lalu lintas, razia surat-surat dan kelengkapan berkendara serta jumlah pos polisi yang relatif sedikit dengan jarak antar pos yang sangat jauh juga merupakan faktor tingginya tingkat kecelakaan yang ada.

BAB 5

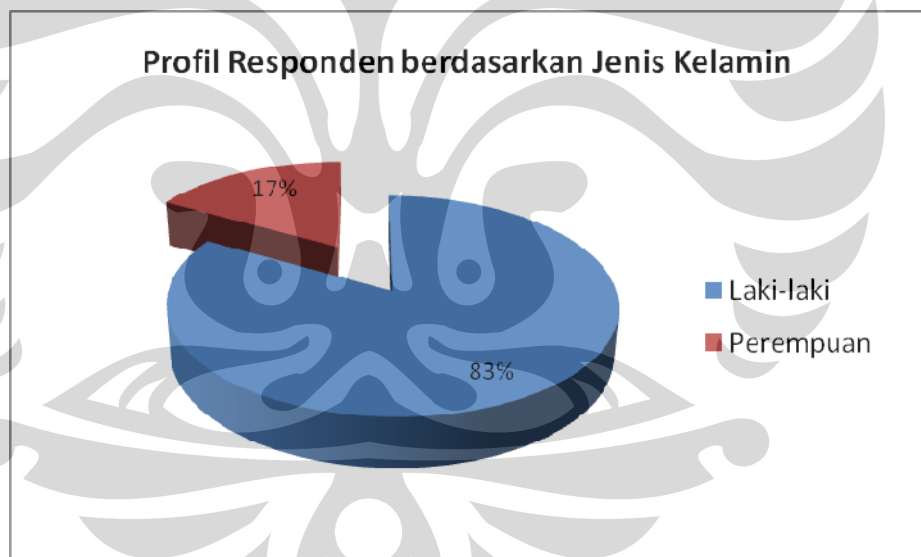
PEMBAHASAN

5.1. Hasil Survei Kuesioner

5.1.1. Profil Responden

5.1.1.1. Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin

Survei wawancara yang telah dilakukan secara keseluruhan berhasil menjangkau sebanyak 120 responden, namun hanya 107 kuesioner yang valid dan dapat diolah lebih lanjut, dengan persentase 83,18% responden laki-laki (89 orang) dan 16,82% responden perempuan (18 orang) seperti terlihat pada Gambar 5.1. berikut.

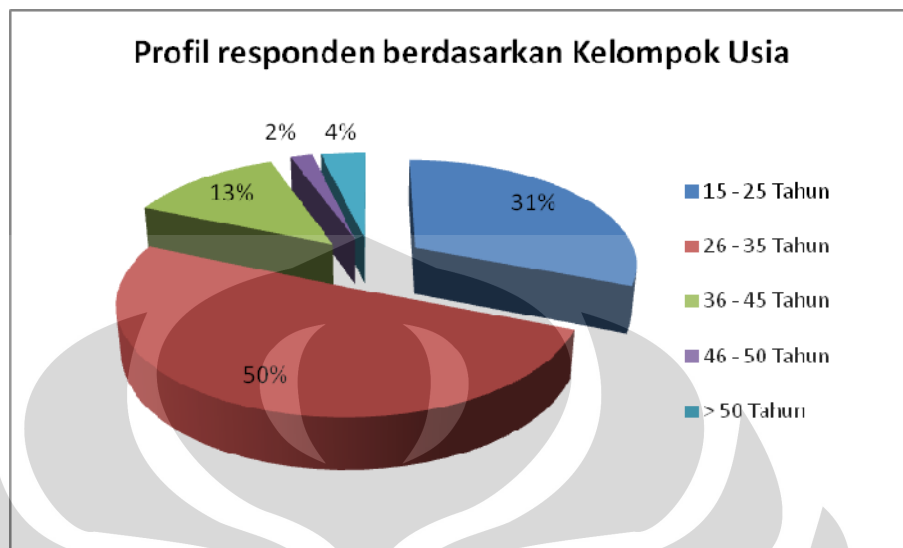


Gambar 5.1. Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin

5.1.1.2. Profil Responden berdasarkan Kelompok Usia

Pembagian kelompok usia responden didasarkan pada data korban/pelaku yang terlibat kecelakaan yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Kepolisian Kota Besar Barelang. Jumlah responden terbesar yakni kelompok usia 26-35 tahun sebanyak 54 responden, diikuti oleh

kelompok usia 15-25 tahun sebanyak 33 orang dan kelompok usia 36-45 tahun sebanyak 14 responden, seperti terlihat pada Gambar 5.2. berikut.

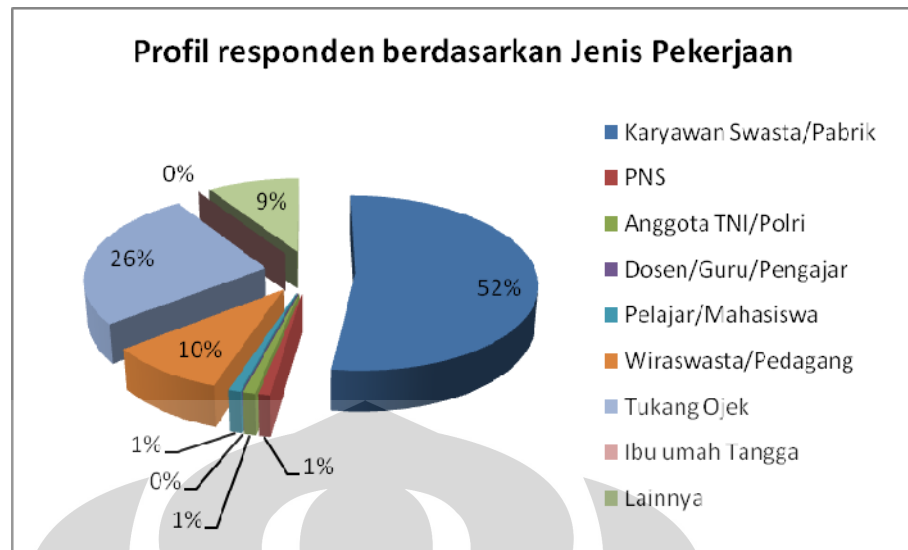


Gambar 5.2. Profil Responden berdasarkan Kelompok Usia

5.1.1.3. Profil Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan

Berdasarkan hasil survei wawancara yang telah dilakukan, kelompok responden yang berprofesi sebagai karyawan pabrik merupakan responden jumlah terbanyak yaitu 56 responden, diikuti oleh tukang ojek sebanyak 28 responden dan wiraswasta/pedagang sebanyak 10 responden, seperti terlihat pada Gambar 5.3. berikut.

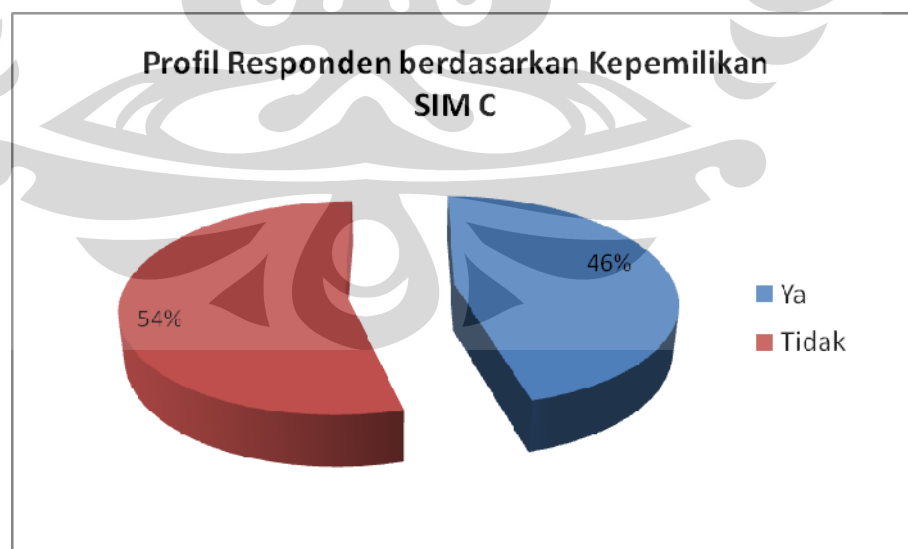
Kawasan Muka Kuning merupakan kawasan industri di Kota Batam, sehingga pengguna jalan yang melintas mayoritas adalah karyawan pabrik.



Gambar 5.3. Profil Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan

5.1.1.4. Profil Responden berdasarkan Kepemilikan SIM C

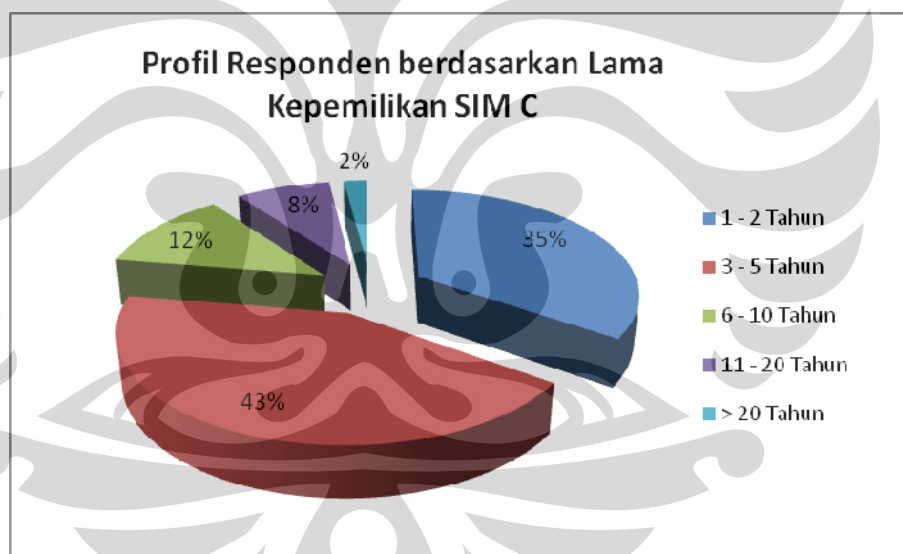
Berdasarkan hasil survei wawancara yang telah dilakukan, sebanyak 49 responden menyatakan mempunyai SIM C (45,79%) dan sebanyak 58 responden menyatakan tidak memiliki SIM C (54,21%), seperti terlihat pada Gambar 5.4. berikut.



Gambar 5.4. Profil Responden berdasarkan Kepemilikan SIM C

5.1.1.5. Profil Responden berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

Lama kepemilikan SIM C diklasifikasikan menjadi 5 (lima) yaitu telah memiliki SIM C selama 1-2 tahun, selama 3-5 tahun, selama 6-10 tahun, selama 11-20 tahun dan selama lebih dari 20 tahun. Berdasarkan hasil surevi wawancara, dari 49 responden yang menyatakan memiliki SIM C, sebanyak 21 responden menyatakan telah memiliki SIM C selama 3-5 tahun (42,86%), sebanyak 17 responden menyatakan telah memiliki SIM C selama 1-2 tahun (34,69%), sebanyak 6 responden menyatakan telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun (12,25%), sebanyak 4 responden menyatakan telah memiliki SIM C selama 11-20 tahun (8,16%), dan sebanyak 1 responden menyatakan telah memiliki SIM C selama lebih dari 20 tahun (2,04%), seperti terlihat pada Gambar 5.5. berikut.



Gambar 5.5. Profil Responden berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

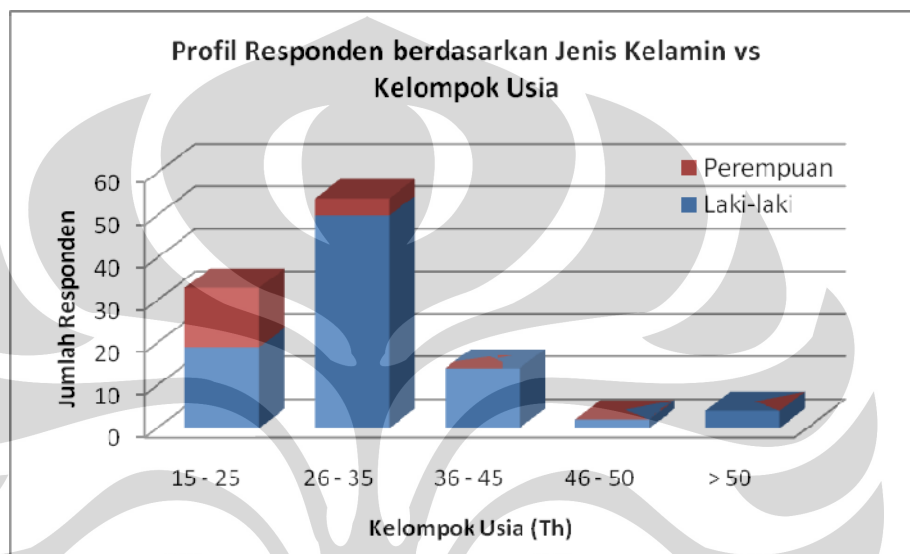
5.1.2. Hasil Tabulasi Silang

5.1.2.1. Tabulasi Silang dengan 2 (dua) Variabel

a. Jenis Kelamin vs Kelompok Usia

Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat 2 yakni jenis kelamin versus kelompok usia, diketahui bahwa kelompok responden laki-laki dengan usia 26-35 tahun merupakan

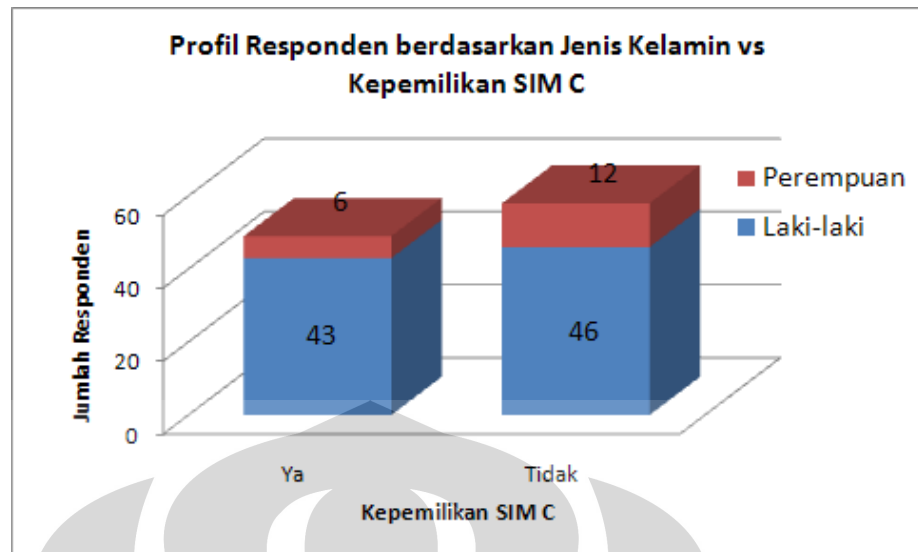
kelompok terbesar yaitu sebanyak 50 responden, diikuti oleh kelompok responden laki-laki dengan usia 15-25 tahun sebanyak 19 responden, kelompok responden laki-laki dengan usia 36-45 tahun sebanyak 14 responden, dan kelompok responden perempuan dengan usia 15-25 tahun sebanyak 14 responden, seperti terlihat pada Gambar 5.6. berikut.



Gambar 5.6. Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Kelompok Usia

b. Jenis Kelamin vs Kepemilikan SIM C

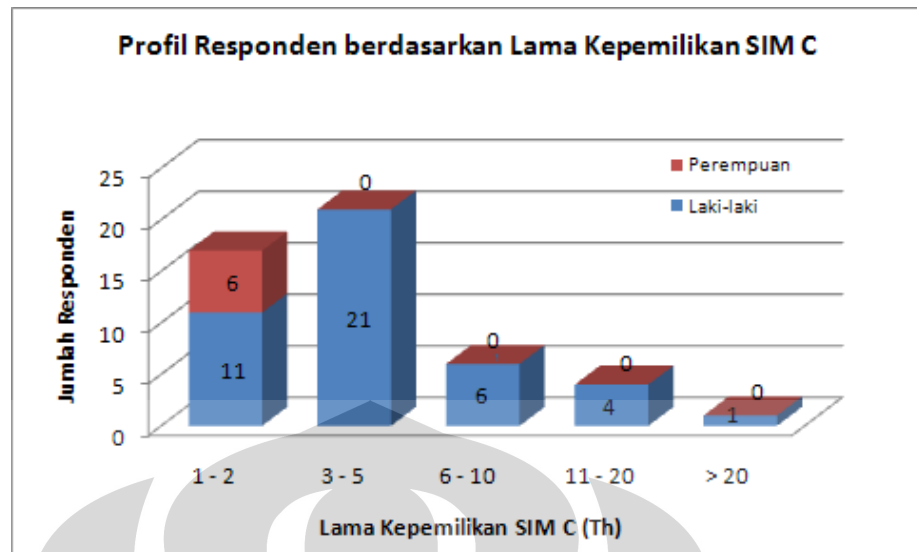
Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat 2 yakni jenis kelamin versus kepemilikan SIM C, diketahui bahwa kelompok responden laki-laki tidak memiliki SIM C merupakan kelompok terbesar yaitu sebanyak 46 responden, diikuti oleh kelompok responden laki-laki memiliki SIM sebanyak 43 responden, kelompok responden perempuan tidak memiliki SIM C sebanyak 12 responden, dan kelompok responden perempuan memiliki SIM C sebanyak 6 responden, seperti terlihat pada Gambar 5.7. berikut.



Gambar 5.7. Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Kepemilikan SIM C

c. Jenis Kelamin vs Lama Kepemilikan SIM C

Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat 2 yakni jenis kelamin versus lama kepemilikan SIM, diketahui bahwa kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 3-5 tahun merupakan kelompok terbesar yaitu sebanyak 21 responden, diikuti oleh kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 1-2 tahun sebanyak 11 responden, kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun sebanyak 6 responden, kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 11-20 tahun sebanyak 4 responden dan kelompok responden perempuan yang telah memiliki SIM C selama 1-2 tahun sebanyak 6 responden, seperti terlihat pada Gambar 5.8.

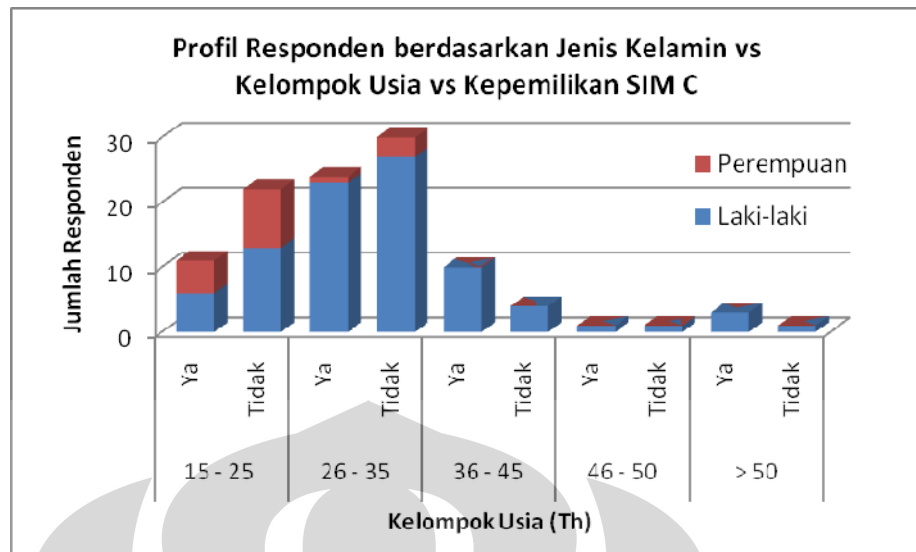


Gambar 5.8. Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Lama Kepemilikan SIM C

5.1.2.2. Tabulasi Silang dengan 3 (tiga) Variabel

a. Jenis Kelamin vs Kelompok Usia vs Kepemilikan SIM C

Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat 3 yakni jenis kelamin versus kelompok usia versus kepemilikan SIM, diketahui bahwa kelompok responden laki-laki dengan usia 26-35 tahun tidak memiliki SIM C merupakan kelompok terbesar yaitu sebanyak 27 responden, diikuti oleh kelompok responden laki-laki dengan usia 26-35 tahun memiliki SIM C sebanyak 23 responden, kelompok responden laki-laki dengan usia 15-25 tahun tidak memiliki SIM C sebanyak 13 responden, kelompok responden laki-laki dengan usia 36-45 tahun memiliki SIM C sebanyak 10 responden dan kelompok responden perempuan dengan usia 15-25 tahun tidak memiliki SIM C sebanyak 9 responden, seperti terlihat pada Gambar 5.9. berikut.



Gambar 5.9. Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Kelompok Usia vs Kepemilikan SIM C

5.2. Pengolahan Data

5.2.1. Pengukuran Nilai Intensi Berperilaku (*Behavioral Intention*)

Hasil pengukuran nilai *Behavioral Intention* yang telah dilakukan dengan menggunakan metode : *Generalised Intention* secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 2. dimana :

Nilai BI = rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measure of Intention* (Pertanyaan no. 15, 22, dan 26).

5.2.2. Pengukuran Nilai Sikap Berperilaku (*Attitude Toward the Behavior*)

Pengukuran nilai *Attitude Toward the Behavior* (A) dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu :

1. Pengukuran Langsung (*Direct Measurement*)

Nilai *Attitude Toward the Behavior* (A) = rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measure of Attitude* (Pertanyaan no. 14, 18, 21 dan 25).

2. Pengukuran Tidak Langsung (*Indirect Measurement*)

Formula :

$$A_i \propto \sum b_i \cdot e_i$$

dimana :

A_i : Total Nilai *Attitude* untuk setiap responden

b_i : Skor *Behavior Beliefs* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 31 s/d 40)

e_i : Skor *Outcome Evaluation* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 1 s/d 10)

Nilai rata-rata *attitude* berdasarkan hasil pengukuran langsung (*direct measure*) adalah 2,18 Sedangkan berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung (*indirect measurement*) adalah 7,32 (lihat Lampiran 2).

5.2.3. Pengukuran Nilai Norma Subyektif (*Subjective Norm*)

Pengukuran nilai *Subjective Norm* (SN) juga dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu :

1. Pengukuran Langsung (*Direct Measurement*)

Nilai *Subjective Norm* (SN) = rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measure of Subjective Norm* (Pertanyaan no. 13, 17, dan 24).

2. Pengukuran Tidak Langsung (*Indirect Measurement*)

Formula :

$$SN_i \propto \sum n_i \cdot m_i$$

dimana :

SN_i : Total nilai *Subjective Norm* setiap responden

n_i : Skor *Normative Beliefs* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 61 s/d 64)

m_i : Skor *Motivation to Comply* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 27 s/d 30)

Nilai rata-rata *subjective norm* berdasarkan hasil pengukuran langsung (*direct measure*) adalah 1,58 Sedangkan berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung (*indirect measurement*) adalah 14,78 (lihat Lampiran 2).

5.2.4. Pengukuran Nilai Kontrol Perilaku yang dapat diterima (*Perceived Behavioral Control*)

Pengukuran nilai *Perceived Behavioral Control* (PBC) dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu :

1. Pengukuran Langsung (*Direct Measurement*)

Nilai *Perceived Behavioral Control* (PBC) = rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measure of Perceived Behavioral Control* (Pertanyaan no. 12, 16, 19, 20, dan 23).

2. Pengukuran Tidak Langsung (*Indirect Measurement*)

Formula :

$$PBC_i = \sum c_i \cdot p_i$$

dimana :

PBC_i : Total Nilai *Perceived Behavioral Control* untuk setiap responden

c_i : Skor *Control Belief* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 41 s/d 50)

p_i : Skor *Power of Control Factor* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 51 s/d 60)

Nilai rata-rata *perceived behavioral control* berdasarkan hasil pengukuran langsung (*direct measure*) adalah 1,49 Sedangkan berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung (*indirect measurement*) adalah 4,22 (lihat Lampiran 2).

Nilai-nilai BI, A, SN dan PBC tersebut selanjutnya akan diinterpretasikan menjadi bagaimana pengaruh nilai *perceived behavioral control* tersebut apakah positif atau negatif terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas dan seberapa kuat pengaruh tersebut apakah lemah atau sedang atau kuat yang secara lebih jelas akan dipaparkan pada sub bab selanjutnya.

Skema pengukuran nilai/skor *behavior intention*, *attitude*, *subjective norm* dan *perceived behavioral control* terlihat pada Tabel 5.1. berikut.

Tabel 5.1. Skema Pengukuran Nilai BI, A, SN dan PBC

No. Pertanyaan	Format Jawaban	Pertanyaan yang memerlukan <i>reverse scoring</i>	Pertanyaan yang memerlukan <i>internal consistency analysis</i>	Pertanyaan yang memerlukan <i>multiplication</i>	Kelompok Pertanyaan
31 s/d 40	1 s/d 7			31 x 1; 32 x 2; 33 x 3; 34 x 4; 35 x 5; 36 x 6; 37 x 7; 38 x 8; 39 x 9; 40 x 10	<i>Behavior Belief</i>
1 s/d 10	-3 s/d +3				<i>Outcome Evaluation</i>
61 s/d 64	-3 s/d +3			61 x 27; 62 x 28; 63 x 29; 64 x 30	<i>Normative Belief</i>
27 s/d 30	1 s/d 7				<i>Motivation to Comply</i>
41 s/d 50	1 s/d 7			41 x 51; 42 x 52; 43 x 53; 44 x 54; 45 x 55; 46 x 56; 47 x 57; 48 x 58; 49 x 59; 50 x 60	<i>Control Belief</i>
51 s/d 60	-3 s/d +3				<i>Power of Control Factor</i>
14, 18, 21, 25	-3 s/d +3				<i>Attitude, direct measure</i>
13, 17, 24	-3 s/d +3				<i>Subjective Norm, direct measure</i>
12, 16, 19, 23	-3 s/d +3				<i>Perceived Behavioral Control, direct measure</i>
15, 22, 26	-3 s/d +3				<i>Behavior Intention, direct measure</i>

5.3. Analisis Data

5.3.1. Interpretasi Nilai A, SN, PBC

Tahap analisis yang pertama adalah menginterpretasikan sifat dan kuat pengaruh nilai-nilai *attitude*, *subjective norm* dan *perceived behavioral control* yang telah didapat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas khususnya bagi pengendara sepeda motor. Namun sebelum kita dapat

menginterpretasikan nilai-nilai tersebut, kita harus menentukan range dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut.

5.3.1.1. Penentuan Rentang Nilai

Rentang untuk nilai-nilai *attitude*, *subjective norm* dan *perceived behavioral control* secara matematis dapat ditulis :

$$\text{Nilai minimum} \leq A / SN / PBC \leq \text{Nilai Maksimum}$$

a. Rentang Nilai *Attitude* (A) dan *Perceived Behavioral Control* (PBC)

Dasar penentuan rentang nilai :

- Jumlah pertanyaan = 10 pertanyaan
- Skala nilai yang digunakan :
 - b dan c → skala unipolar (1 s/d 7)
 - e dan p → skala bipolar (-3 s/d +3)

Dimana b merupakan kelompok pertanyaan *behavior belief*, c merupakan kelompok pertanyaan *control belief*, e merupakan kelompok pertanyaan *outcome evaluation*, dan p merupakan kelompok pertanyaan *power of control factor*.

Hasil Perhitungan :

- Nilai minimum = $(7 \times (-3)) \times 10 = -210$
- Nilai maksimum = $(7 \times (+3)) \times 10 = 210$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, maka rentang untuk **nilai total** adalah $-210 \leq A / PBC \leq 210$ dan rentang untuk **nilai rata-rata** adalah $-21 \leq A / PBC \leq 21$

b. Rentang Nilai Norma Subyektif (*subjective norm*)

Dasar penentuan rentang nilai :

- Jumlah pertanyaan = 4 pertanyaan
- Skala nilai yang digunakan
 - n → skala bipolar (-3 s/d 3)
 - m → skala bipolar (1 s/d 7)

Dimana n merupakan kelompok pertanyaan *normative belief*, dan m merupakan kelompok pertanyaan *motivation to comply*.

Hasil perhitungan :

- Nilai minimum = $(7 \times (-3)) \times 4 = -84$
- Nilai maksimum = $(7 \times (+3)) \times 4 = 84$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, maka rentang untuk nilai total adalah $-84 \leq SN \leq 84$ dan rentang untuk nilai rata-rata adalah $-21 \leq SN \leq 21$

5.3.1.2. Interpretasi Nilai

a. Interpretasi Nilai Total A dan PBC

Berdasarkan rentang nilai total untuk A dan PBC yakni $-210 \leq A / PBC \leq 210$, secara langsung kita dapat membagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sifat pengaruh nilai A dan PBC tersebut terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas. Dimana :

- $-210 \leq A / PBC \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-)
- $0 \leq A / PBC \leq 210 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+)

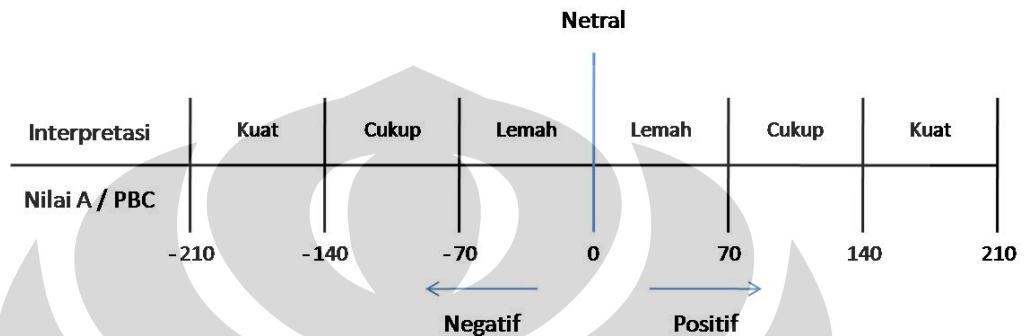
Sedangkan untuk menentukan kekuatan pengaruh nilai A dan PBC tersebut, selanjutnya kita dapat membagi menjadi 6 (enam) rentang nilai, yaitu :

- $-210 \leq A / PBC \leq -140 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), kuat
- $-140 \leq A / PBC \leq -70 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), sedang
- $-70 \leq A / PBC \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), lemah
- $0 \leq A / PBC \leq 70 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), lemah

- $70 \leq A / PBC \leq 140 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), sedang
- $140 \leq A / PBC \leq 210 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), kuat

Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 5.10 berikut.

Rentang Nilai Total A dan PBC



Gambar 5.10. Rentang Nilai Total A dan PBC

b. Interpretasi Nilai Total SN

Berdasarkan rentang nilai total untuk A dan PBC yakni $-84 \leq SN \leq 84$, secara langsung kita dapat membagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sifat pengaruh nilai SN tersebut terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas. Dimana :

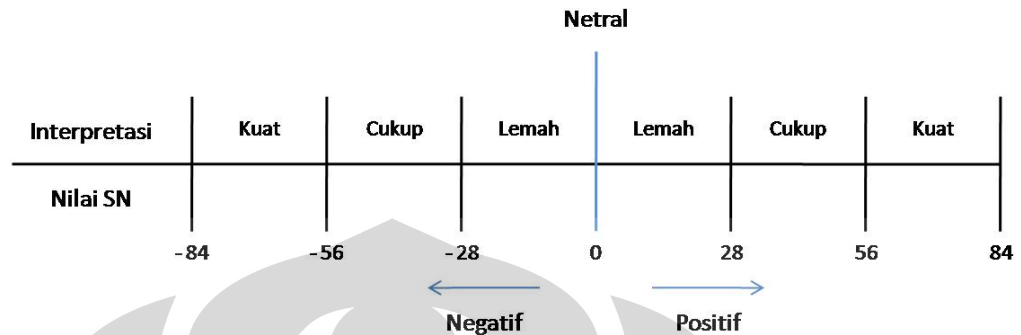
- $-84 \leq A / PBC \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-)
- $0 \leq A / PBC \leq 84 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+)

Sedangkan untuk menentukan kekuatan pengaruh nilai SN tersebut, selanjutnya kita dapat membagi menjadi 6 (enam) rentang nilai, yakni :

- $-84 \leq SN \leq -56 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), kuat
- $-56 \leq SN \leq -28 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), sedang
- $-28 \leq N \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), lemah
- $0 \leq SN \leq 28 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), lemah
- $28 \leq SN \leq 56 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), sedang
- $56 \leq SN \leq 84 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), kuat

Untuk lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 5.11. berikut.

Rentang Nilai Total SN

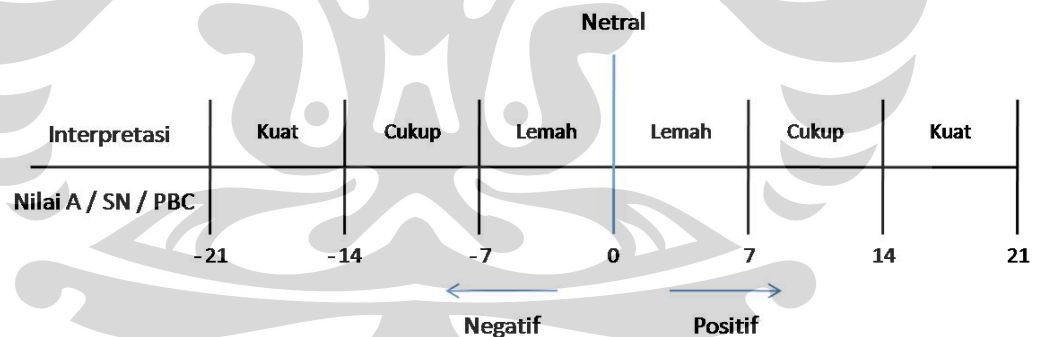


Gambar 5.11. Rentang Nilai Total SN

c. Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC

Interpretasi sifat dan kekuatan pengaruh nilai rata-rata A, SN dan PBC secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.12.

Rentang Nilai Rata-rata A, SN dan PBC



Gambar 5.12. Rentang Nilai Rata-rata A, SN dan PBC

d. Hasil Interpretasi Nilai-nilai A, SN, PBC dan BI

Berdasarkan penjelasan konsep penentuan range nilai dan interpretasi sifat dan kekuatan pengaruh nilai-nilai A, SN dan PBC terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas khususnya bagi pengendara sepeda motor, maka interpretasi terhadap nilai A, SN, PBC dan BI untuk masing-masing responden, dimana nilai BI untuk

setiap responden adalah nilai total (penjumlahan) dari nilai A, SN dan PBC nya secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 2.

Nilai *attitude* rata-rata untuk total 107 responden adalah 7,32 dari skor total 783,60. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa nilai *attitude* pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki pengaruh yang positif dengan level lemah menuju sedang terhadap perilaku keselamatan berlalu lintas.

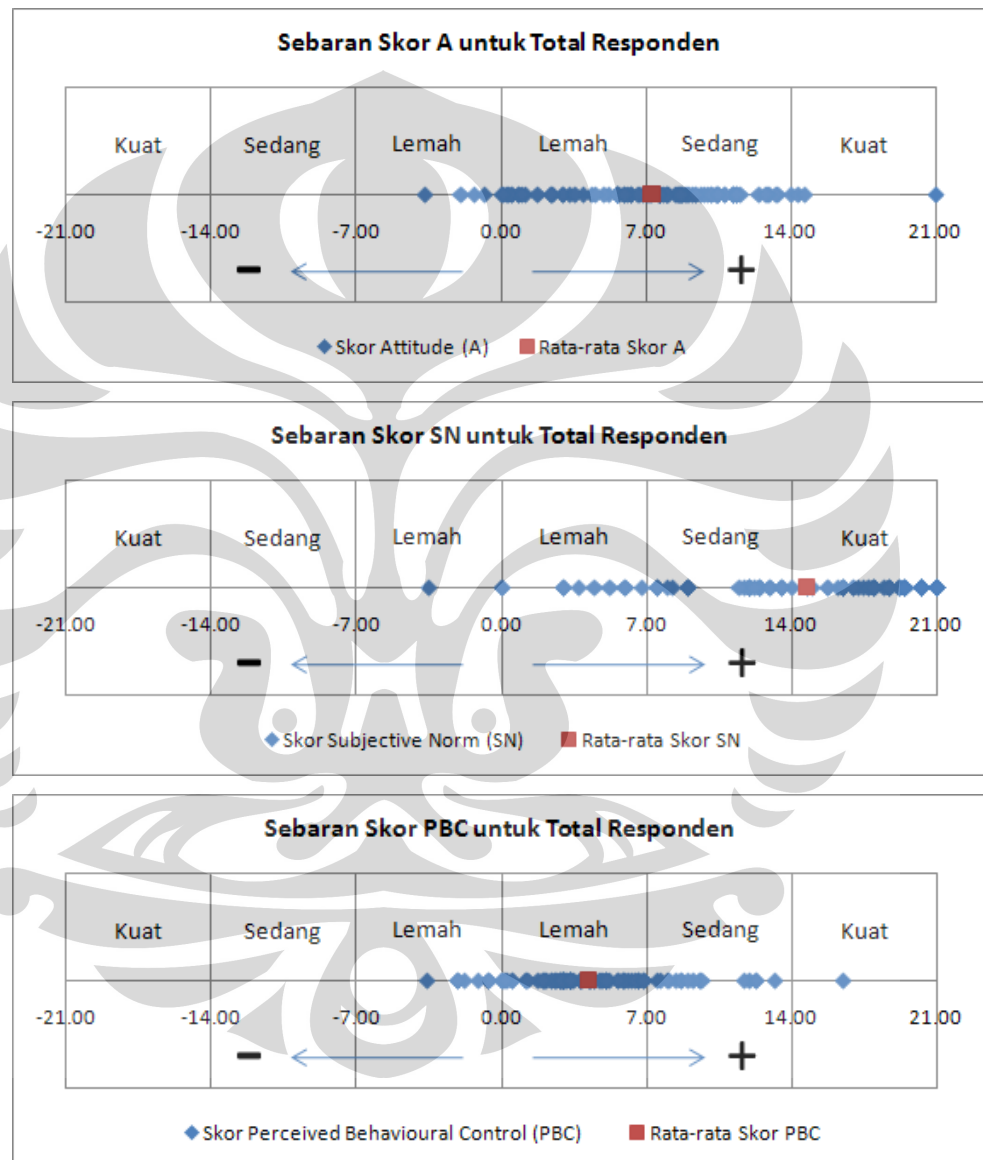
Nilai *subjective norm* rata-rata untuk total 107 responden adalah 14,78 dari skor total 1.581,75. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa nilai *subjective norm* pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki pengaruh yang positif dengan level sedang menuju kuat terhadap perilaku keselamatan berlalu lintas.

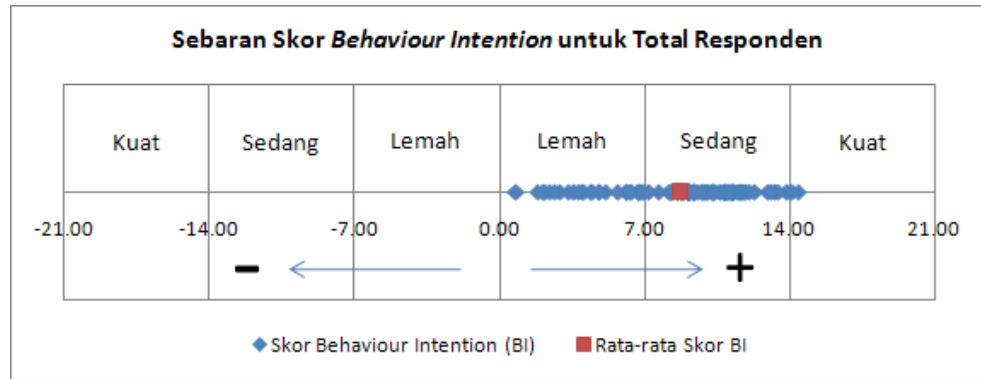
Nilai *perceived behavior control* rata-rata untuk total 107 responden adalah 4,22 dari skor total 450,51. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa nilai *perceived behavior control* pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki pengaruh positif lemah terhadap perilaku keselamatan berlalu lintas.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai *behavior intention* rata-rata untuk total 107 responden adalah 8,78 dari skor total 938,95. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa perilaku pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki pengaruh yang positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas.

5.3.1.3. *Mental Map Behavior Intention*

Sebaran nilai-nilai *attitude* (A), *subjective norm* (SN) dan *perceived behavioral control* (PBC) untuk seluruh responden dapat dilihat pada Gambar 5.13.





Gambar 5.13. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Total Responden

5.3.2. Uji Korelasi

Tahap analisis yang kedua adalah uji korelasi antara variabel-variabel bebas yaitu *attitude (A)*, *subjective norm (SN)*, dan *perceived behavioral control (PBC)* dengan variabel terikatnya yaitu *behavior intention (BI)*. Secara rinci hasil uji korelasi bivariat yang dilakukan dengan bantuan Program SPSS 15.0 tersebut dapat dilihat pada Lampiran 3.

5.3.2.1. Arti Nilai Korelasi

Ada 2 (dua) hal dalam penafsiran korelasi, yaitu :

- a. Berkenaan dengan besaran Nilai, dengan rentang nilai korelasi



Sebenarnya tidak ada ketentuan yang tepat apakah Nilai korelasi tertentu menunjukkan tingkat korelasi yang tinggi atau lemah. Namun, bisa dijadikan pedoman sederhana bahwa Nilai korelasi diatas 0,5 menunjukkan korelasi yang cukup kuat, Sedangkan Nilai korelasi dibawah 0,5 korelasi lemah.

- b. Selain besar korelasi, tanda korelasi juga berpengaruh pada penafsiran hasil. Tanda negatif (-) pada luaran menunjukkan adanya arah hubungan yang berlawanan, Sedangkan tanda positif (+) menunjukkan arah hubungan yang sama. Dari gambar diatas, terlihat ada korelasi negatif sempurna (-1) dan korelasi positif sempurna (+1).

Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,701$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,846$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

Koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,335$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

5.3.2.2. Signifikansi Hasil Korelasi

Setelah Nilai korelasi didapat, maka bagian kedua dari output SPSS 15.0 adalah menguji apakah Nilai korelasi yang didapat benar-benar signifikan atau dapat digunakan untuk menjelaskan hubungan 2 (dua) variabel.

Hipotesis :

H_0 : Tidak ada hubungan (korelasi) antara 2 (dua) variabel, berarti Nilai korelasi adalah 0.

H_1 : Ada hubungan (korelasi) antara 2 (dua) variabel; atau Nilai korelasi tidak 0.

Dasar Pengambilan Keputusan

1. Berdasarkan Probabilitas

Jika probabilitas $> 0,005$, maka H_0 diterima

Jika probabilitas $< 0,005$, maka H_0 ditolak.

Catatan : Nilai probabilitas adalah $0,01 / 2 = 0,005$; hal ini disebabkan uji dilakukan dua sisi

Keputusan :

Terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu antara *attitude* dengan *subjective norm*, *attitude* dengan *behavioral intention*, *subjective norm* dengan *behavioral intention* dan *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

2. Berdasarkan Tanda Tingkat Signifikan secara Statistik

Signifikan tidaknya korelasi dua variabel bisa dilihat dari adanya tanda ** pada bagian kedua luaran SPSS 15.0 untuk pasangan data yang dikorelasikan. Terlihat terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu antara *attitude* dengan *subjective norm*, *attitude* dengan *behavioral intention*, *subjective norm* dengan *behavioral intention* dan *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

5.4. Analisis Mendalam

Jika pada sub bab sebelumnya dipaparkan hasil pengukuran dan interpretasi nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk melihat pengaruh perilaku pengguna sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas untuk keseluruhan responden (107 responden), maka pada sub bab 5.4. ini akan dilakukan analisis secara parsial terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI yang didasarkan oleh beberapa kriteria yaitu jenis kelamin responden, kelompok usia responden, kepemilikan SIM C, usia kepemilikan SIM C dan jenis pekerjaan

Dengan analisis parsial ini, kita akan dapat melihat secara spesifik faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Batam.

5.4.1. Analisis Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu lintas berdasarkan Jenis Kelamin Responden

5.4.1.1. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

Pada Tabel 5.2. dapat dilihat hasil pengukuran dan interpretasi nilai rata-rata untuk *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan behavioral intention (BI) yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan jenis kelamin responden.

Tabel 5.2. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN, PBC dan BI berdasarkan Jenis Kelamin Responden

No	Jenis Kelamin	Score			Total Score	Score Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	Laki-laki	7.18	14.58	4.33	26.09	8.70		√		√	
2	Perempuan	8.02	15.76	3.67	27.45	9.15		√		√	

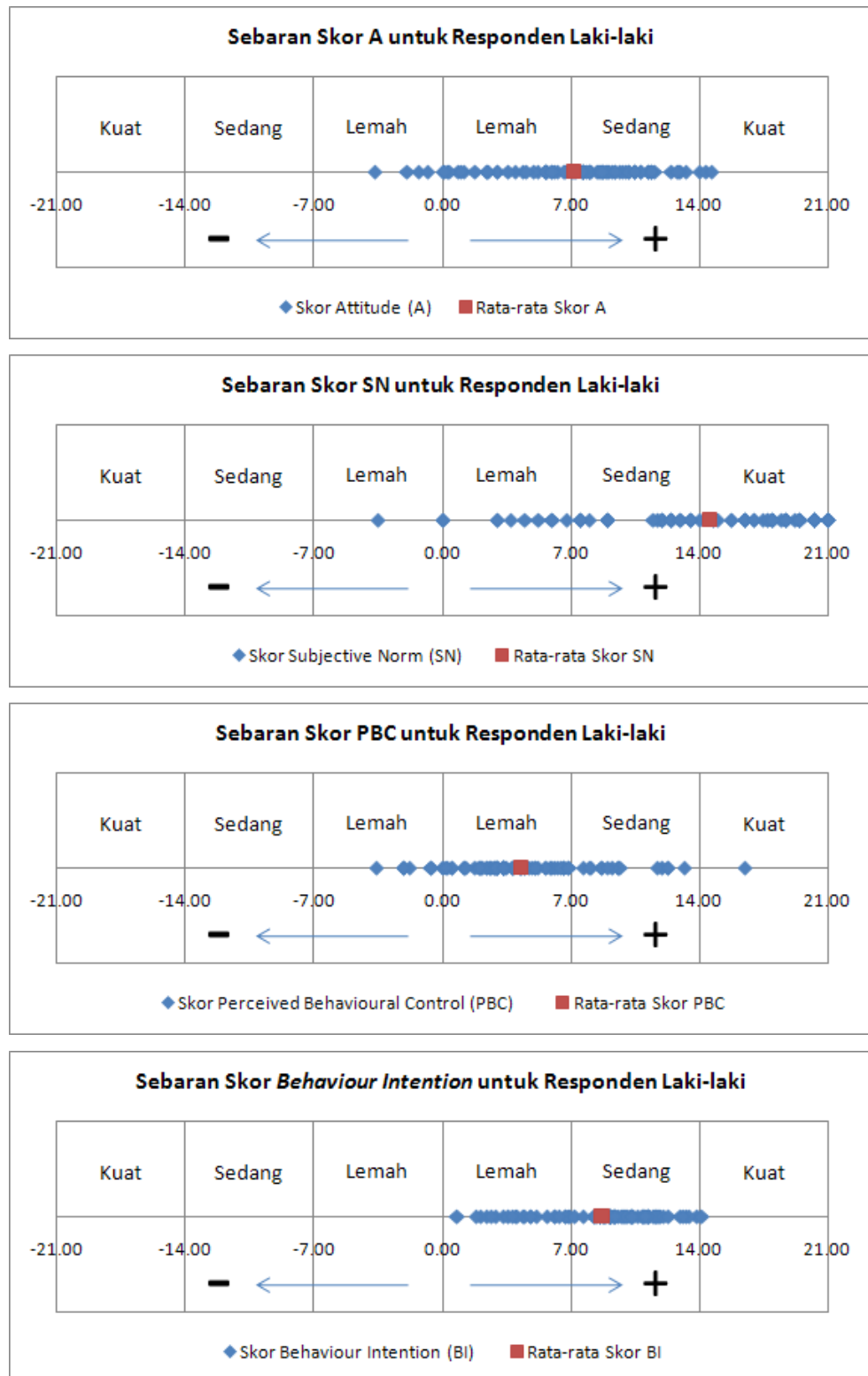
Secara rata-rata nilai *attitude* (A) dan *subjective norm* (SN) untuk kelompok responden perempuan lebih tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata *attitude* (A) dan *subjective norm* (SN) untuk kelompok responden laki-laki, yakni 8,02 dan 15,76. Sedangkan nilai rata-rata *perceived behavioral control* (PBC) untuk kelompok responden laki-laki lebih tinggi dari nilai rata-rata *perceived behavioral control* (PBC) untuk kelompok responden perempuan yakni 4,33.

Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden perempuan memiliki nilai *behavioral intention* (BI) yang lebih tinggi dari pada nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden laki-laki, yakni 9,15 (dari skor total 164,68). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden perempuan memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden laki-laki.

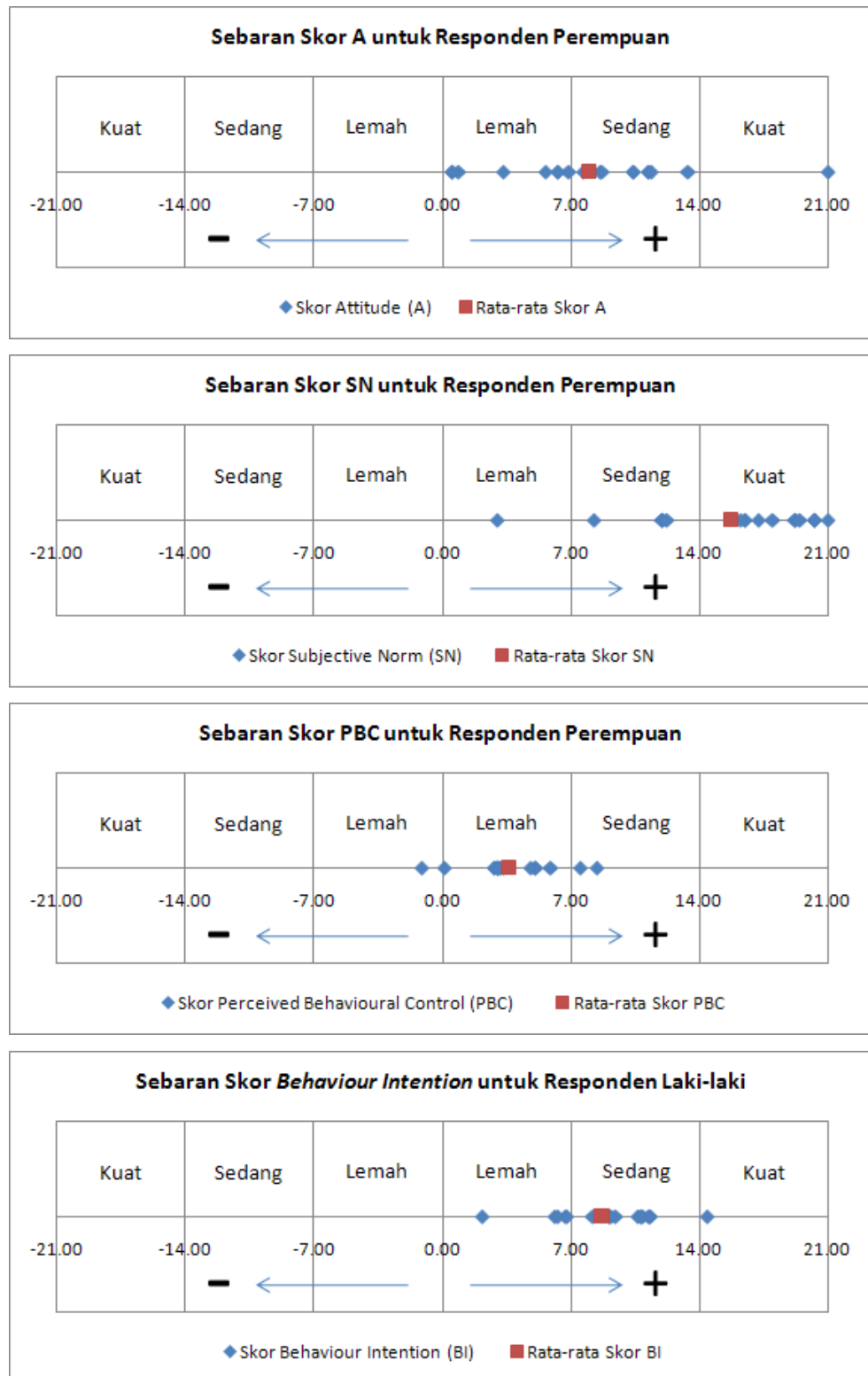
5.4.1.2. *Mental Map Behavior Intention*

Sebaran nilai-nilai *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) baik untuk kelompok responden laki-laki maupun kelompok responden perempuan secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.14 dan Gambar 5.15.

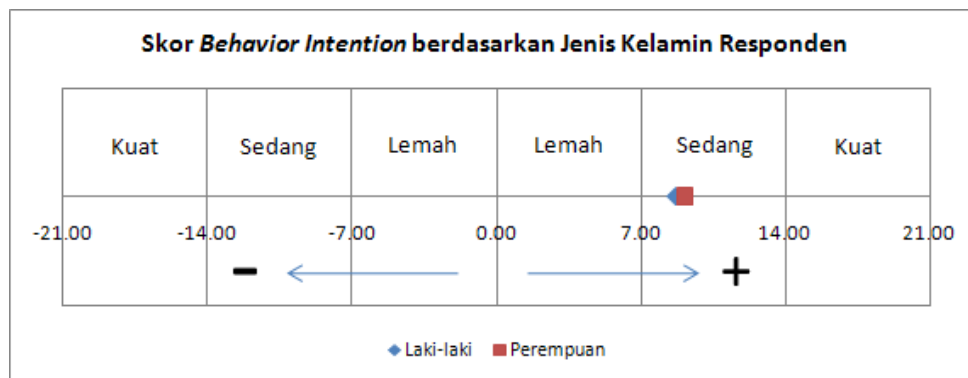
Sedangkan pada Gambar 5.16 dapat dilihat perbandingan skor *behavior intention* antara kelompok responden laki-laki dengan kelompok responden perempuan.



Gambar 5.14. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Laki-laki



Gambar 5.15. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Perempuan



Gambar 5.16. Perbandingan Skor *Behavior Intention* berdasarkan Jenis Kelamin Responden

5.4.1.3. Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden laki-laki secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 4.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,682$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,860$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,359$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu antara *attitude* dengan *subjective norm*, *attitude* dengan *behavioral intention*, *subjective norm* dengan *behavioral intention* dan *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden perempuan dapat dilihat pada Lampiran 4.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,814$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,772$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda

motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,188$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 2 (dua) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude* dengan *behavioral intention* dan *subjective norm* dengan *behavioral intention*.

5.4.1.4. Uji MANN-WHITNEY

Uji MANN-WHITNEY ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden laki-laki dengan kelompok responden perempuan. Hasil uji MANN-WHITNEY dengan bantuan program SPSS 15.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 5.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = Kedua populasi identik (nilai *behavioral intention* kedua kelompok responden tidak berbeda secara signifikan)

H_1 = Kedua populasi tidak identik (nilai *behavioral intention* kedua kelompok responden memang berbeda secara signifikan)

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, maka H_0 ditolak

Hasil :

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden laki-laki memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 53,47 dan *sum of rank* adalah 4.758,50. Sedangkan kelompok responden perempuan memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 56,64 dan *sum of rank* adalah 1.019,50.
- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Mann-Whitney U* adalah 753,50 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,692.

Analisis :

- Terlihat bahwa pada kolom **asypm. Sig. (2-tailed) / asymptotic significance untuk uji dua sisi** adalah 0,692, atau probabilitas diatas 0,05 ($0,695 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden laki-laki benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden perempuan (kedua populasi identik).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank* , diketahui bahwa kelompok responden perempuan memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibandingkan kelompok responden laki-laki, yakni 56,64. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden perempuan memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden laki-laki.

5.4.2. Analisis Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu lintas berdasarkan Kelompok Usia Responden

5.4.2.1. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

Pada Tabel 5.3. berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan kelompok usia responden, dalam hal ini usia 15-35 tahun (usia produktif muda), 36-50 tahun (usia produktif tua), usia lebih dari 50 tahun (usia lanjut).

Tabel 5.3. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Kelompok Usia Responden

No	Kelompok Usia	Score			Total Score	Score Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	15-35	7.10	14.77	4.31	26.17	8.72		√		√	
2	36-50	9.75	15.78	4.71	30.24	10.08		√		√	
3	> 50	2.55	11.06	0.35	13.96	4.65		√	√		

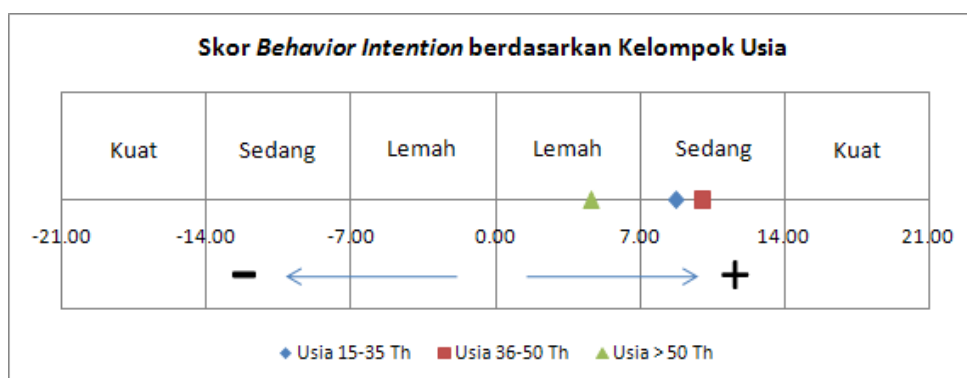
Berdasarkan hasil pengukuran tersebut, diketahui bahwa kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki nilai rata-rata *attitude* (A), *subjective norm* (SN) dan *perceived behavioral control* (PBC) yang paling tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata *attitude* (A), *subjective norm* (SN) dan *perceived behavioral control* (PBC) untuk kelompok responden dengan usia 15-35 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun, yakni 9,75; 15,78 dan 4,71.

Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki nilai *behavioral intention* (BI) paling tinggi dibandingkan nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden dengan usia 15-30 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun, yakni 10,08 (dari skor total 161,27). Nilai tersebut

menunjukkan bahwa kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang paling baik dibandingkan dengan kelompok responden dengan usia 15-35 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun.

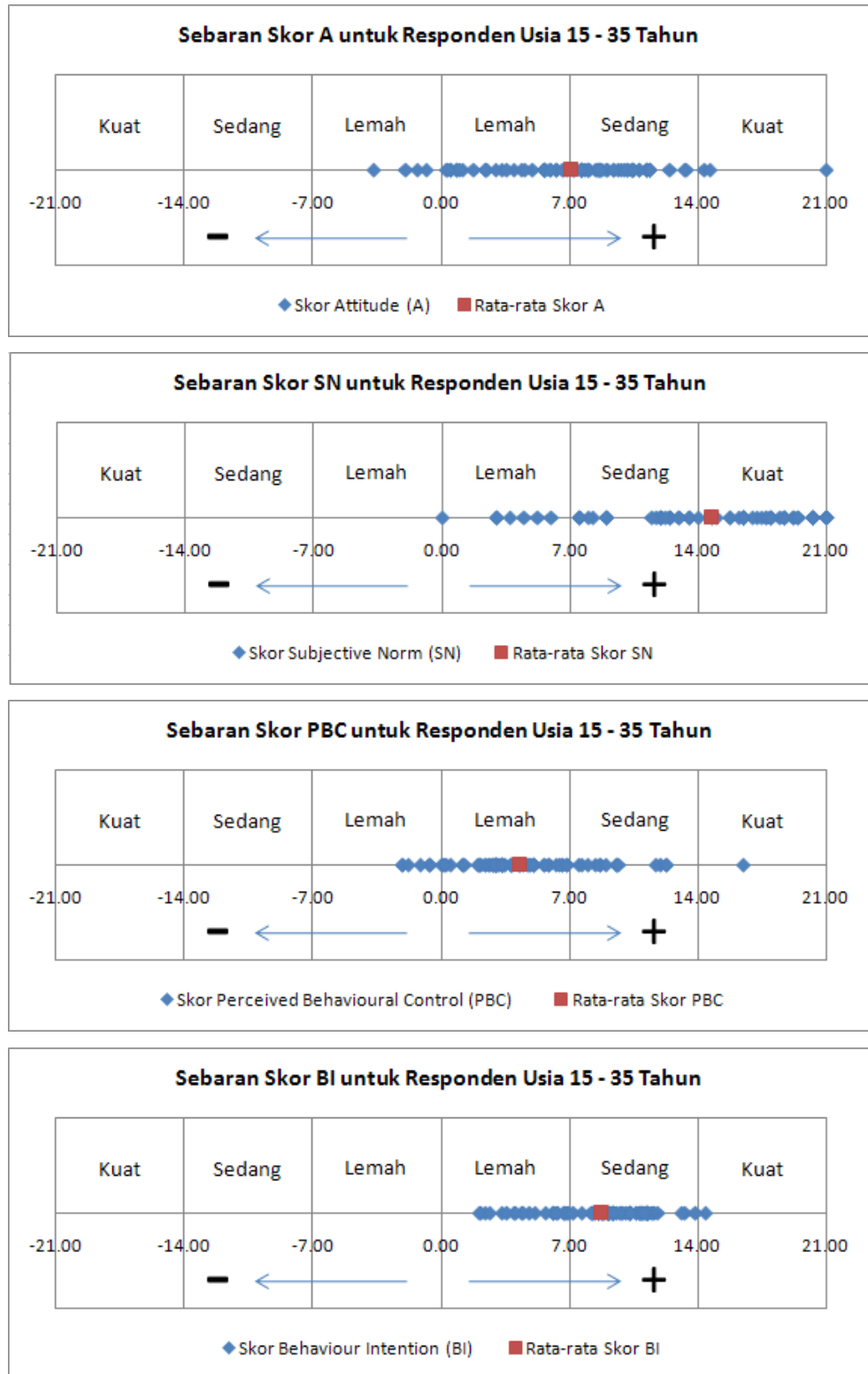
5.4.2.2. *Mental Map Behavior Intention*

Pada Gambar 5.17 berikut dapat dilihat perbandingan skor *behavior intention* antara kelompok responden dengan usia 15-35 tahun dengan kelompok responden dengan usia 36-50 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun.

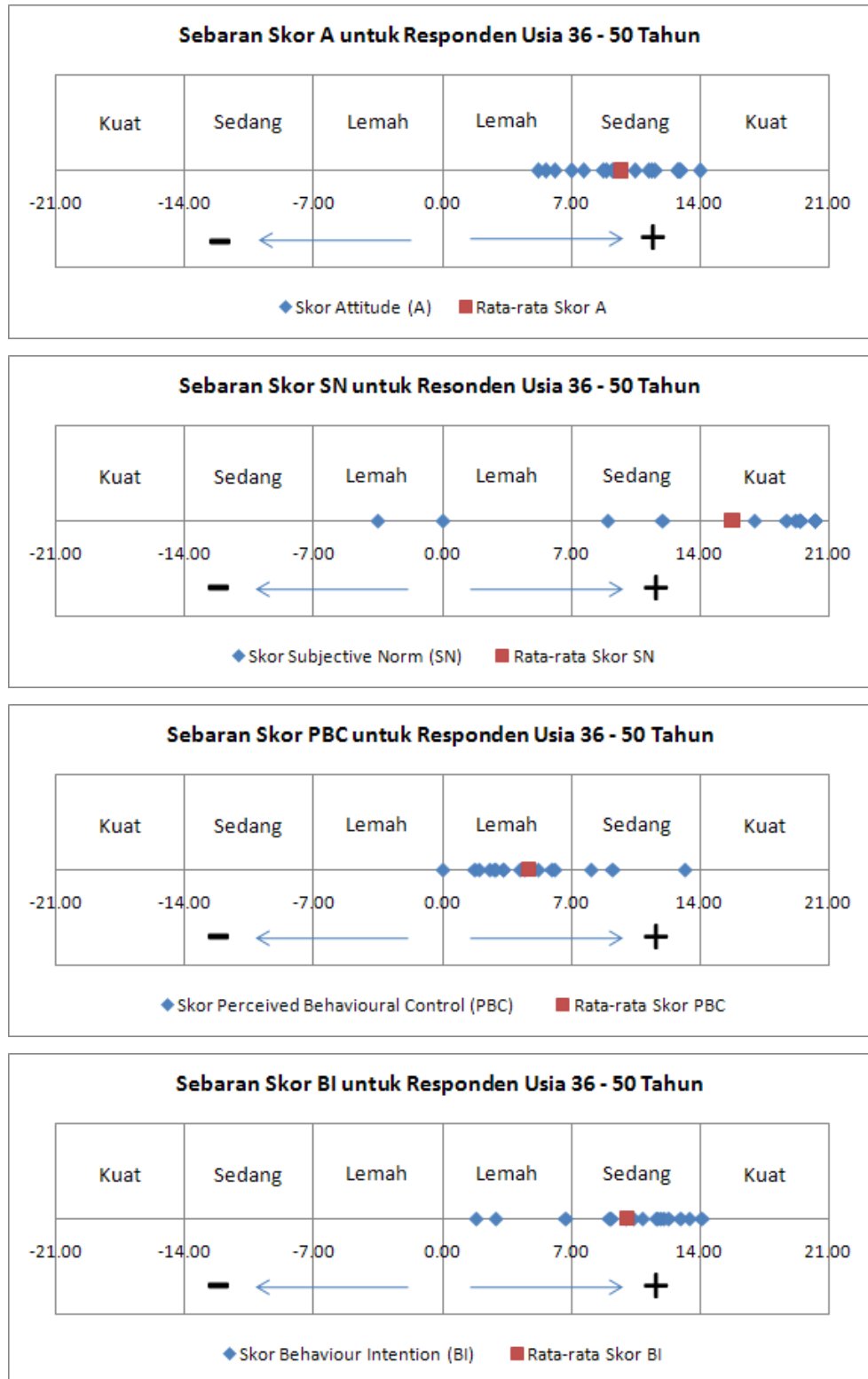


Gambar 5.17. Perbandingan Skor *Behavior Intention* berdasarkan Kelompok Usia Responden

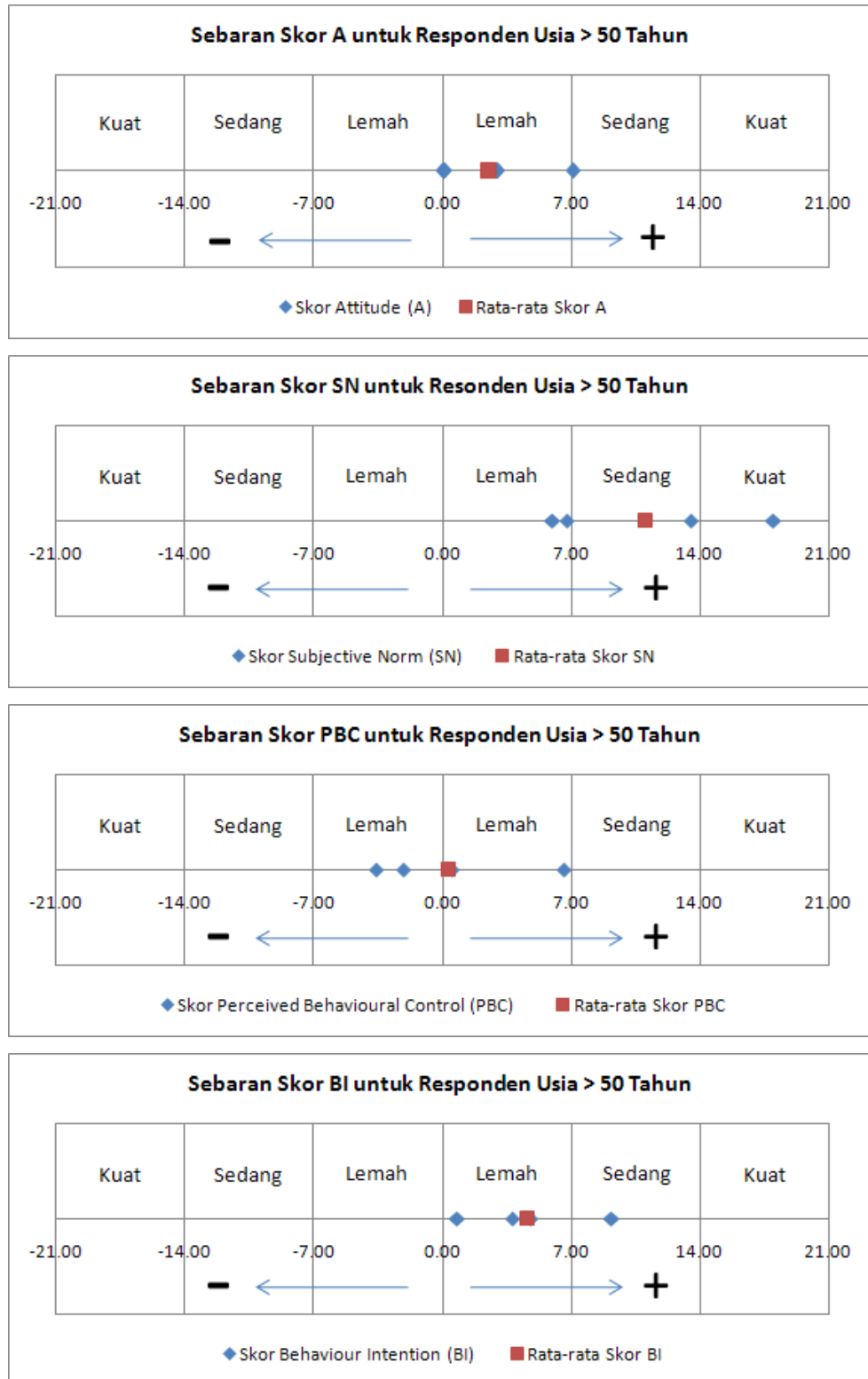
Sedangkan sebaran nilai-nilai *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden dengan usia 15 - 35 tahun, usia 36-50 tahun dan usia lebih dari 50 tahun, secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.18 sampai dengan Gambar 5.20.



Gambar 5.18. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 15 - 35 Tahun



Gambar 5.19. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 36 - 50 Tahun



Gambar 5.20. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia lebih dari 50 Tahun

5.4.2.3. Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden dengan usia 15-35 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 6.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,707$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,833$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,210$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude* dengan *behavioral intention*, *attitude* dengan *subjective norm*,

attitude dengan *perceived behavior control* dan *subjective norm* dengan *behavioral intention*.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden dengan usia 36 - 50 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 6.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,636$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,942$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variabel terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,491$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 3 (tiga) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude*

dengan *behavioral intention*, *attitude* dengan *subjective norm* dan *subjective norm* dengan *behavioral intention*.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden dengan usia lebih dari 50 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 6.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,416$. Nilai tersebut menunjukkan lemahnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,813$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,974$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kuatnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa hanya terdapat 1 (satu) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

5.4.2.4. Uji KRUSKAL-WALLIS

Uji KRUSKAL-WALLIS ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden dengan usia 15-35 tahun dengan kelompok responden dengan usia 36-50 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun. Hasil uji KRUSKAL-WALLIS dengan bantuan program SPSS 15.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 7.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = Ketiga populasi identik (nilai *behavioral intention* ketiga kelompok responden tidak berbeda secara signifikan)

H_1 = Minimal salah satu dari Ketiga Populasi tidak identik (nilai *behavioral intention* ketiga kelompok responden memang berbeda secara signifikan)

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, maka H_0 ditolak

Hasil :

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden dengan usia 15-35 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 52,25 dan kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 72,09 Sedangkan kelompok

responden dengan usia lebih dari 50 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 19,63.

- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Chi-Square* adalah 10,625 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,005.

Analisis :

- Terlihat bahwa pada kolom **asyp. Sig. (2-tailed) / asymptotic significance untuk uji dua sisi** adalah 0,005, atau probabilitas dibawah 0,05 ($0,005 < 0,05$). Maka H_0 ditolak, atau memang nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden dengan usia 15-35 tahun benar-benar berbeda secara signifikan dengan nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden dengan usia 36-50 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun (minimal salah satu dari ketiga populasi tidak identik).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank* , diketahui bahwa kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang palingbesar dibandingkan kelompok responden dengan usia 15-35 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun, yakni 72,09. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang paling baik dibandingkan dengan kelompok responden dengan usia 15-35 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun.

5.4.3. Analisis Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu lintas berdasarkan Kepemilikan SIM C

5.4.3.1. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

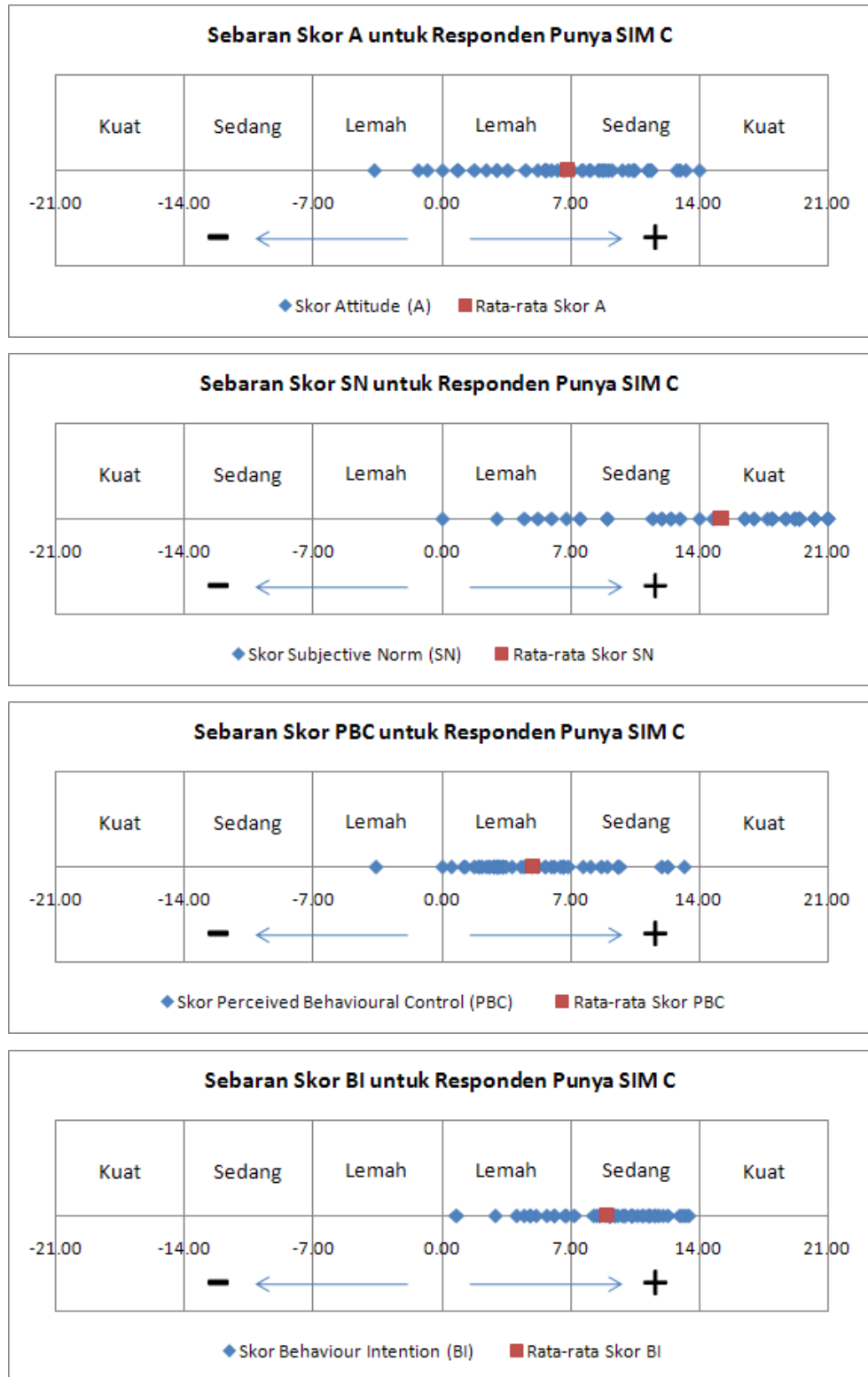
Pada Tabel 5.4. berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan kepemilikan SIM C.

Tabel 5.4. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Kelompok Usia Responden

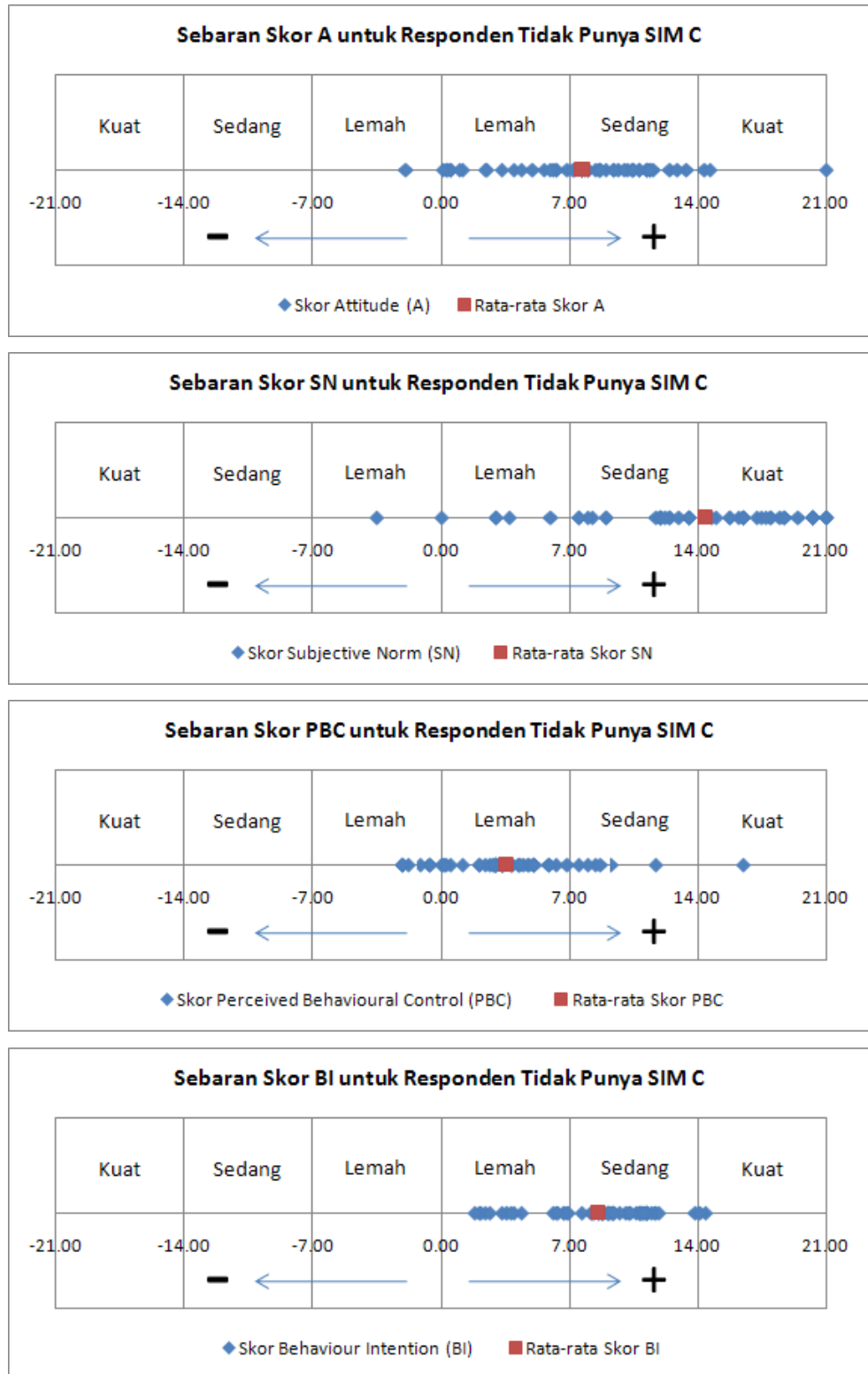
No	Kepemilikan SIM	Score			Total Score	Score Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	Ya	6.86	15.22	4.97	27.05	9.02		√		√	
2	Tidak	7.72	14.41	3.59	25.72	8.57		√		√	

Secara rata-rata nilai *subjective norm* (SN) dan *perceived behavioral control* untuk kelompok responden yang memiliki SIM C lebih tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata *subjective norm* (SN) dan *perceived behavioral control* untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C, yakni 15,22 dan 4,97. Sedangkan nilai rata-rata *attitude* (A) untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C lebih tinggi dari kelompok responden yang memiliki SIM C yakni 7,72.

Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki nilai *behavioral intention* (BI) yang lebih tinggi dari pada nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C, yakni 9,02 (dari skor total 441,78). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C.



Gambar 5.21. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Memiliki SIM C

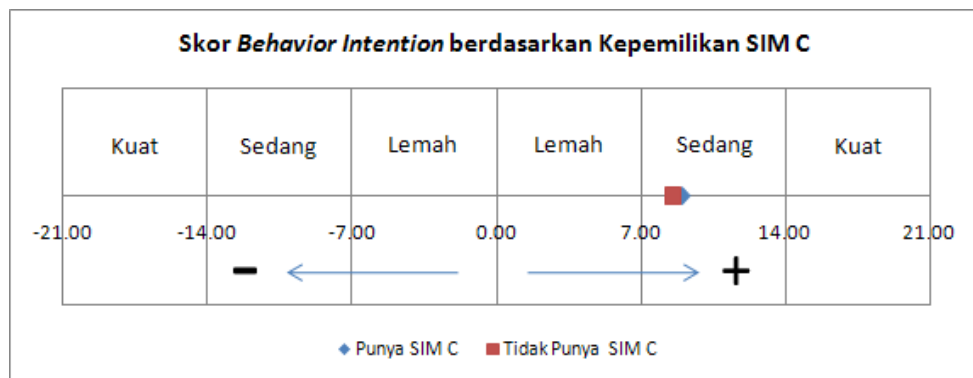


Gambar 5.22. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Tidak Memiliki SIM C

5.4.3.2. *Mental Map Behavior Intention*

Sebaran nilai-nilai *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) baik untuk kelompok reponden yang memiliki SIM C maupun kelompok responden yang tidak memiliki SIM C secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.21 dan Gambar 5.22.

Pada Gambar 5.23 dapat dilihat perbandingan skor *behavior intention* antara kelompok reponden yang memiliki SIM C dengan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C



Gambar 5.23. Perbandingan Skor *Behavior Intention* berdasarkan Kepemilikan SIM C

5.4.3.3. Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang memiliki SIM C secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 8.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,610$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude*

dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,864$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,317$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude* dengan *behavioral intention*, *attitude* dengan *subjective norm*, *subjective norm* dengan *behavioral intention* dan *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 8.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,789$. Nilai

tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,838$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,338$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude* dengan *behavioral intention*, *attitude* dengan *subjective norm*, *subjective norm* dengan *behavioral intention* dan *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

5.4.3.4. Uji MANN-WHITNEY

Uji MANN-WHITNEY ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang memiliki SIM C dengan kelompok responden

yang tidak memiliki SIM C. Hasil uji MANN-WHITNEY dengan bantuan program SPSS 15.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 9.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = Kedua populasi identik (nilai behavioral intention kedua kelompok responden tidak berbeda secara signifikan)

H_1 = Kedua populasi tidak identik (nilai behavioral intention kedua kelompok responden memang berbeda secara signifikan)

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, maka H_0 ditolak

Hasil :

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 56,70 dan *sum of rank* adalah 2.778,50. Sedangkan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 51,72 dan *sum of rank* adalah 2.999,50.
- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Mann-Whitney U* adalah 1.288,50 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,407.

Analisis :

- Terlihat bahwa pada kolom **asymp. Sig. (2-tailed) / asymptotic significance untuk uji dua sisi** adalah 0,407, atau probabilitas diatas 0,05 ($0,407 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang memiliki SIM C benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai

behavioral intention untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C (kedua populasi identik).

- Berdasarkan hasil perhitungan *rank*, diketahui bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibandingkan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C, yakni 56,70. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C.

5.4.4. Analisis Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu lintas berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

5.4.4.1. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

Pada Tabel 5.5. berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan usia kepemilikan SIM C.

Tabel 5.5. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Lama kepemilikan SIM C Responden

No	Usia Kepemilikan SIM	Score			Total Score	Score Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	1 – 5 TH	6.98	16.20	5.03	28.21	9.40		√		√	
2	6 – 10 TH	6.77	10.17	5.22	22.15	7.38		√		√	
3	> 10 TH	6.02	13.80	4.24	24.06	8.02		√		√	

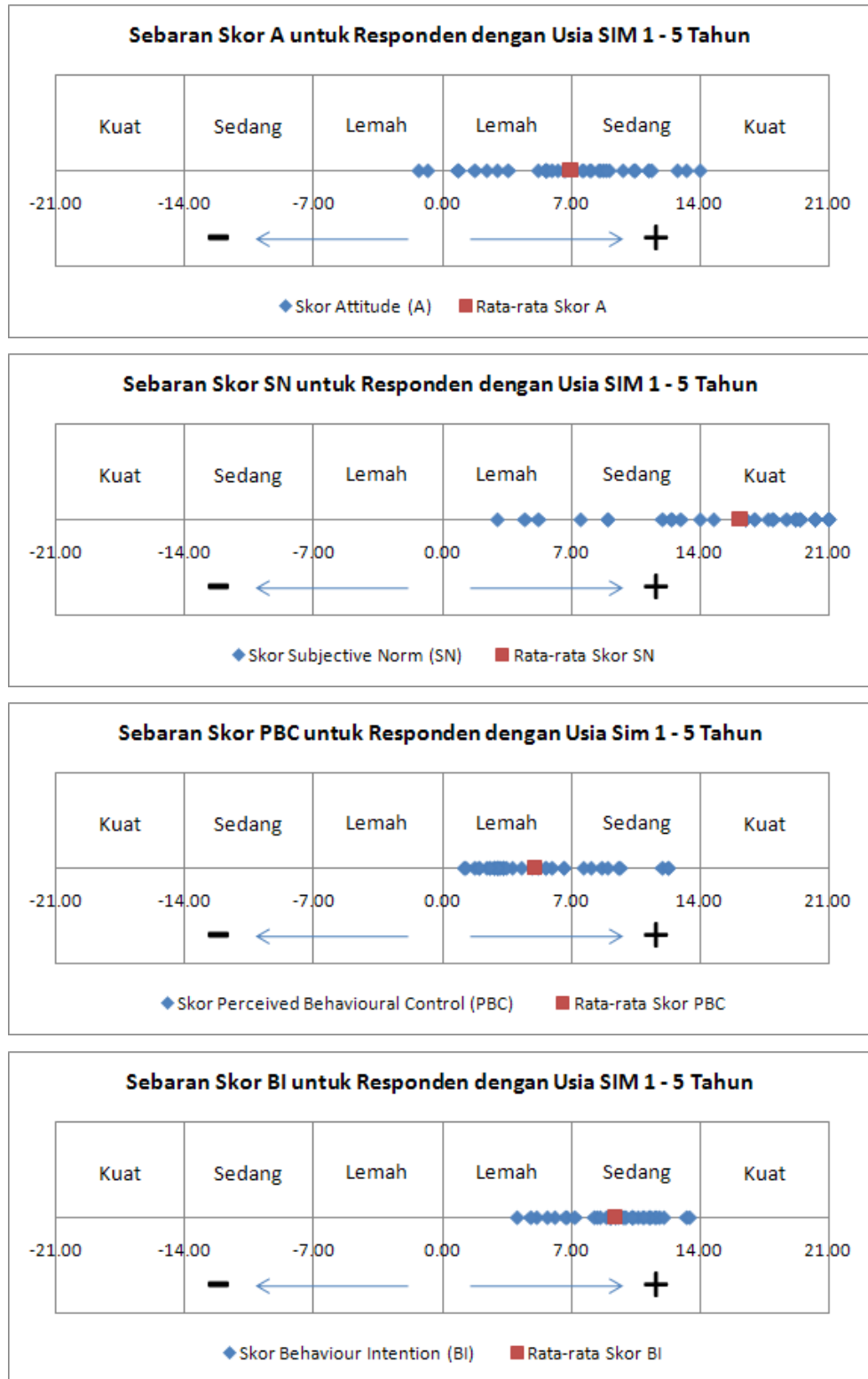
Secara rata-rata nilai *attitude* (A) dan *subjective norm* (SN) untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun lebih tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata *attitude* (A) dan *subjective norm* (SN) kedua kelompok responden lainnya, yakni 6,98 dan 16,20.

Sedangkan nilai rata-rata *perceived behavioral control* (PBC) untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun lebih tinggi dari nilai rata-rata *perceived behavioral control* (PBC) kedua kelompok responden lainnya, yakni 5,22.

Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki nilai *behavioral intention* (BI) paling tinggi dibandingkan nilai *behavioral intention* (BI) kedua kelompok responden lainnya, yakni 9,40 (dari skor total 357,38). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang paling baik dibandingkan dengan kedua kelompok responden lainnya.

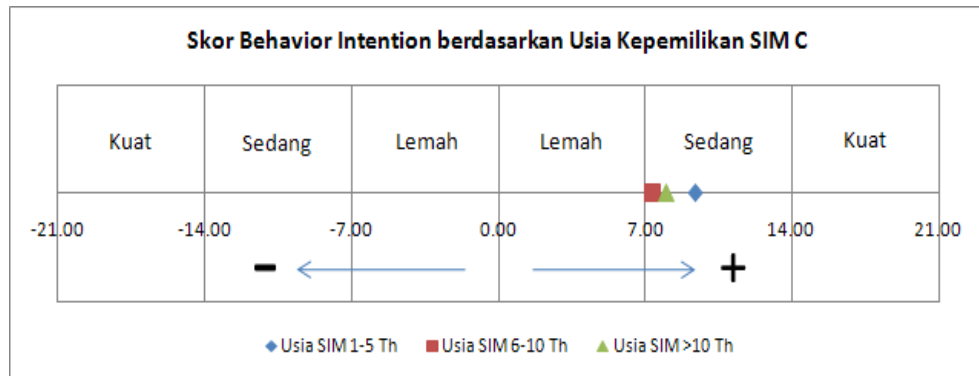
5.4.4.2. *Mental Map Behavior Intention*

Sebaran nilai-nilai *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.24.



Gambar 5.24. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 1-5 tahun

Pada Gambar 5.25 berikut dapat dilihat perbandingan skor *behavior intention* antara kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun dengan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun dan selama lebih dari 10 tahun.



Gambar 5.25. Perbandingan Skor *Behavior Intention* berdasarkan LamaKepemilikan SIM C

5.4.4.3. Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 10.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,635$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,842$.

Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,027$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude* dengan *behavioral intention*, *attitude* dengan *subjective norm*, *attitude* dengan *perceived behavioral control* dan *subjective norm* dengan *behavioral intention*.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 10.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,575$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,918$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,423$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa hanya terdapat 1 (satu) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *subjective norm* dengan *behavioral intention*.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama lebih dari 10 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 10.

Analisa :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,703$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,946$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,890$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 2 (dua) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *subjective norm* dengan *behavioral intention* dan *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

5.4.4.4. Uji KRUSKAL-WALLIS

Uji KRUSKAL-WALLIS ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun dengan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun maupun selama lebih dari 10 tahun. Hasil uji KRUSKAL-WALLIS dengan bantuan program SPSS 15.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 11.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = Ketiga populasi identik (nilai *behavioral intention* ketiga kelompok responden tidak berbeda secara signifikan)

H_1 = Minimal salah satu dari Ketiga Populasi tidak identik (nilai *behavioral intention* ketiga kelompok responden memang berbeda secara signifikan)

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, maka H_0 ditolak

Hasil :

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 26,51 dan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 16,42 Sedangkan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama lebih dari 10 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 23,80.
- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Chi-Square* adalah 2,627 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,269.

Analisis :

- Terlihat bahwa pada kolom **asyp. Sig. (2-tailed) / asymptotic significance untuk uji dua sisi** adalah 0,269, atau probabilitas diatas 0,05 ($0,269 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang telah

memiliki SIM C selama 6-10 tahun maupun selama lebih dari 10 tahun (minimal salah satu dari ketiga populasi tidak identik).

- Berdasarkan hasil perhitungan *rank*, diketahui bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang paling besar dibandingkan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun maupun selama lebih dari 10 tahun, yakni 26,51. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang paling baik dibandingkan dengan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun maupun selama lebih dari 10 tahun.

5.4.5. Analisis Perilaku terhadap Aspek Keselamatan Lalu lintas berdasarkan Jenis Pekerjaan

5.4.5.1. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

Pada Tabel 5.6. berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan jenis pekerjaan, dalam hal ini dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu tukang ojek dan non tukang ojek.

Tabel 5.6. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Jenis Pekerjaan

No	Jenis Pekerjaan	Score			Total Score	Score Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	Tukang Ojek	8.59	15.87	4.83	29.28	9.76		√		√	
2	Non Tukang Ojek	6.88	14.40	4.00	25.28	8.43		√		√	

Secara keseluruhan rata-rata nilai *attitude* (A) *subjective norm* (SN) dan *perceived behavioral control* untuk kelompok responden yang berprofesi

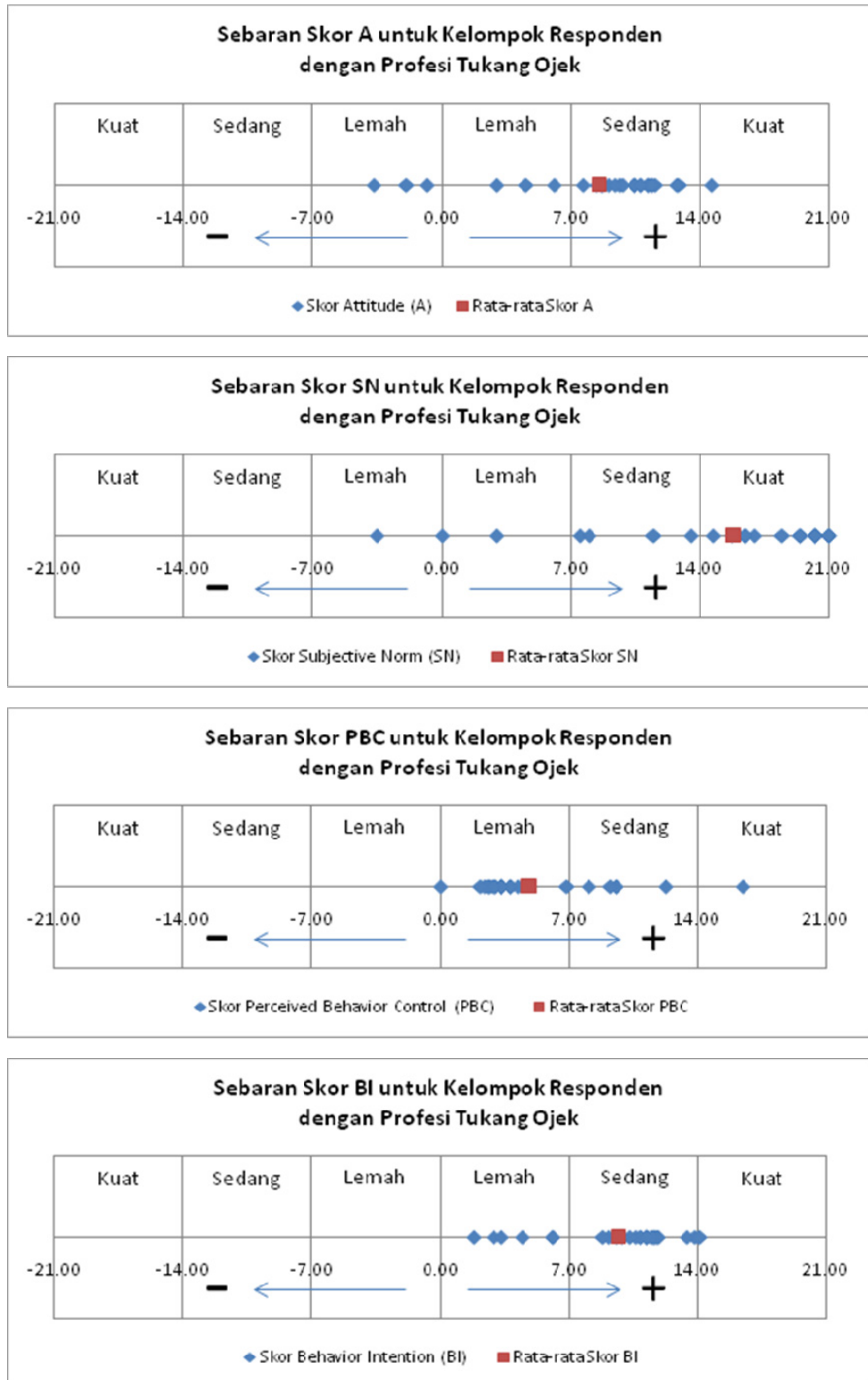
Universitas Indonesia

sebagai tukang ojek lebih tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata *attitude* (A) *subjective norm* (SN) dan *perceived behavioral control* untuk kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek, yakni 8,59 ; 15,87 dan 4,97.

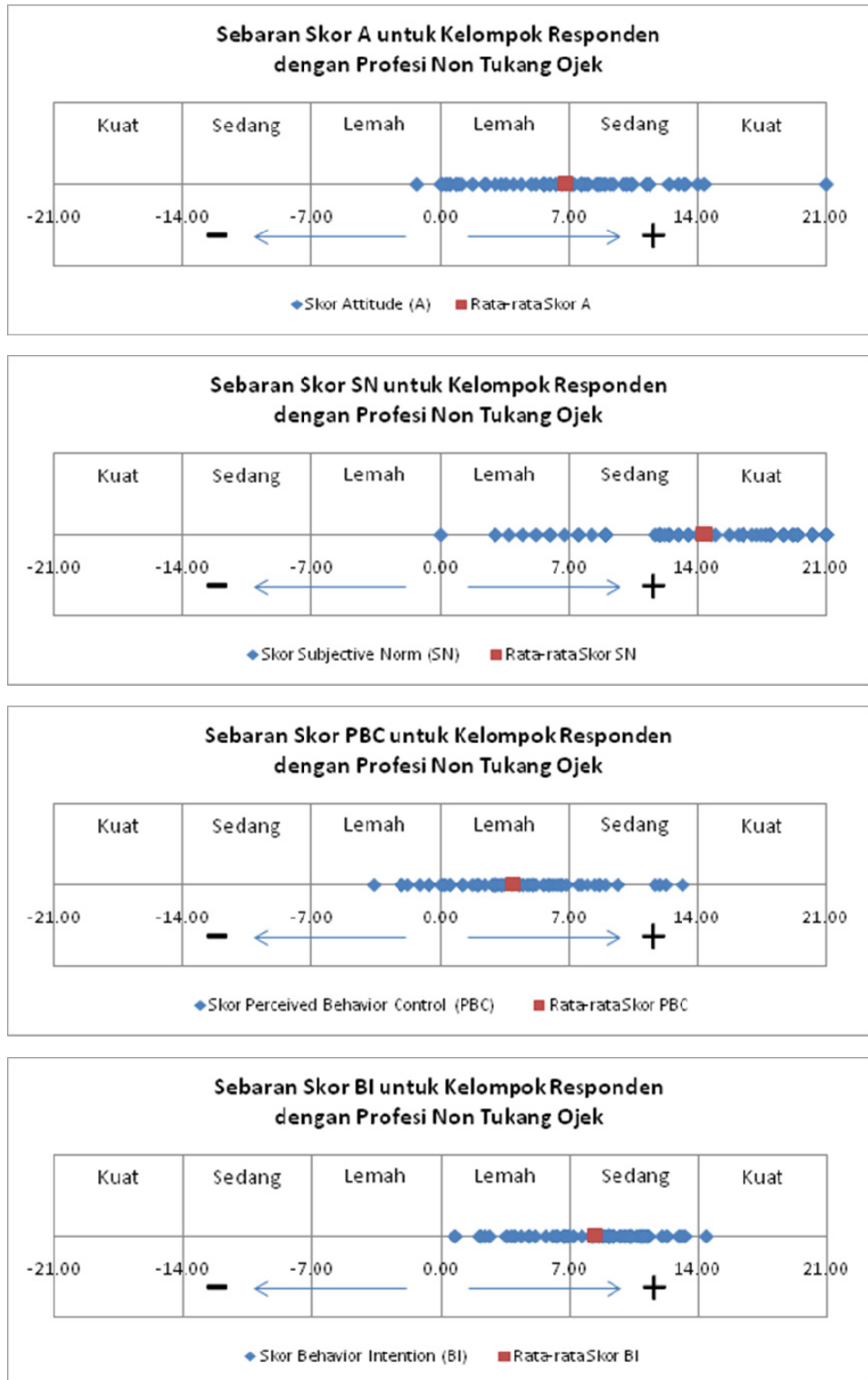
Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki nilai *behavioral intention* (BI) yang lebih tinggi dari pada nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek, yakni 9,76 (dari skor total 273,28). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek.

5.4.5.2. *Mental Map Behavior Intention*

Sebaran nilai-nilai *attitude* (A), *subjective norm* (SN), *perceived behavioral control* (PBC) dan *behavioral intention* (BI) baik untuk kelompok reponden yang berprofesi sebagai tukang ojek maupun kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.26 dan Gambar 5.27.

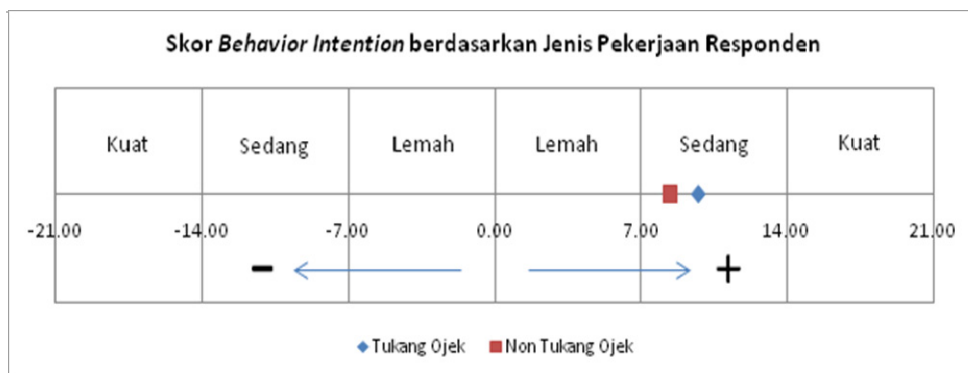


Gambar 5.26. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Berprofesi sebagai Tukang Ojek



Gambar 5.27. Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Berprofesi sebagai Non Tukang Ojek

Pada Gambar 5.28 berikut dapat dilihat perbandingan skor *behavior intention* antara kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek dengan kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek.



Gambar 5.28. Perbandingan Skor *Behavior Intention* berdasarkan Jenis Pekerjaan

5.4.5.3. Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 12.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,680$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,899$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable

subjective norm dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,197$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 3 (tiga) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude* dengan *behavioral intention*, *attitude* dengan *subjective norm*, *subjective norm* dengan *behavioral intention*.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 15.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 12.

Analisis :

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_1 : *attitude* (A) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,695$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *attitude* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *attitude* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_2 : *subjective norm* (SN) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,824$.

Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variable *subjective norm* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *subjective norm* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.

- Nilai koefisien korelasi antara variable bebas X_3 : *perceived behavioral control* (PBC) dengan variable terikat Y : *behavior intention* adalah $r = 0,377$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara *perceived behavioral control* dengan *behavior intention*. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *perceived behavioral control* seorang pengendara sepeda motor maka akan semakin berpengaruh positif lemah terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu *attitude* dengan *behavioral intention*, *attitude* dengan *subjective norm*, *subjective norm* dengan *behavioral intention* dan *perceived behavioral control* dengan *behavioral intention*.

5.4.5.4. Uji MANN-WHITNEY

Uji MANN-WHITNEY ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek dengan kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek. Hasil uji MANN-WHITNEY dengan bantuan program SPSS 15.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 13.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini :

H_0 = Kedua populasi identik (nilai *behavioral intention* kedua kelompok responden tidak berbeda secara signifikan)

H_1 = Kedua populasi tidak identik (nilai behavioral intention kedua kelompok responden memang berbeda secara signifikan)

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan :

- Jika probabilitas $> 0,05$, maka H_0 diterima
- Jika probabilitas $< 0,05$, maka H_0 ditolak

Hasil :

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 68,66 dan *sum of rank* adalah 1.922,50. Sedangkan kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* adalah 48,80 dan *sum of rank* adalah 3.885,50.
- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Mann-Whitney U* adalah 699,50 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,004.

Analisis :

- Terlihat bahwa pada kolom **asympt. Sig. (2-tailed) / asymptotic significance untuk uji dua sisi** adalah 0,004, atau probabilitas dibawah 0,05 ($0,004 < 0,05$). Maka H_0 ditolak, atau memang nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek benar-benar berbeda secara signifikan dengan nilai *behavioral intention* untuk kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek (kedua populasi tidak identik).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank* , diketahui bahwa kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibandingkan kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek, yakni

68,66. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik daripada kelompok responden yang berprofesi sebagai non tukang ojek.

Rekapitulasi hasil analisis mendalam terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam dapat dilihat pada Tabel 5.7.

Dari Tabel 5.7 tersebut diketahui bahwa dari 5 (lima) faktor yang dianalisis yakni jenis kelamin, kelompok usia, kepemilikan SIM C, lama kepemilikan SIM C dan jenis pekerjaan, hanya terdapat 2 (dua) faktor yang signifikan berpengaruh terhadap perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam, yaitu :

1. Kelompok Usia
2. Jenis Pekerjaan

Tabel 5.7. Rekapitulasi Hasil Analisis Mendalam

No	Faktor	Jumlah Responden	Persentase (%)	<i>Behavior Intention</i> (BI)	<i>Mean Rank</i>	Jenis Populasi
1	Jenis Kelamin	107	100			Identik
	a. Laki-laki	89	83,18	8,70	53,67	
	b. Perempuan	17	16,82	9,15	56,64	
2	Kelompok Usia	107	100			Tidak Identik
	a. 15-35 Tahun	87	81,31	8,72	52,25	
	b. 36-50 Tahun	16	14,95	10,08	72,09	
	c. > 50 Tahun	4	3,74	4,65	19,63	
3	Kepemilikan SIM C	107	100			Identik
	a. Ya	49	45,79	9,02	56,70	
	b. Tidak	58	54,21	8,57	51,72	
4	Lama Kepemilikan SIM C	49	100			Identik
	a. 1-5 Tahun	38	77,55	9,40	26,51	
	b. 6-10 Tahun	6	12,24	7,38	16,42	
	c. > 10 Tahun	5	10,21	8,02	23,80	
5	Jenis Pekerjaan	107	100			Tidak Identik
	a. Tukang Ojek	28	26,17	9,76	68,66	
	b. Non Tukang Ojek	79	73,83	8,43	48,80	

Semakin besar nilai *behavior intention* (BI) dan *mean rank* suatu kelompok responden, seperti tercantum pada Tabel 5.7 di atas, maka semakin baik juga pengaruh perilaku berkendara kelompok responden tersebut terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam.

5.5. Hubungan Perilaku dan Keyakinan Persepsi Pengendara Sepeda Motor dengan Faktor Kondisi Jalan dan Lingkungan

Berdasarkan kerangka teori keselamatan lalu lintas seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 3.1 diketahui bahwa terdapat 3 (tiga) faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan yakni manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Berdasarkan data yang ada 80% kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Batam disebabkan oleh faktor manusia sebagai pengguna jalan. Untuk itu penelitian ini dilakukan untuk mengkaji pengaruh perilaku pengendara sepeda motor sebagai pengguna jalan terhadap aspek keselamatan berlalu lintas.

Dari hasil pembahasan pada sub bab sebelumnya diketahui bahwa secara keseluruhan pengendara sepeda motor di sepanjang Jalan R. Suprpto sampai dengan Jalan Brigjen Katamso memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan lalu lintas. Pengaruh yang positif sedang menuju lemah tersebut menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor di jalan tersebut memiliki sikap berperilaku dan pengetahuan terhadap norma/peraturan-peraturan lalu lintas yang cukup baik, namun tidak didukung dengan kontrol perilaku berkendara yang cukup baik terhadap aspek keselamatan berlalu lintas.

Hasil tersebut sangat berlawanan dengan data kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari Satuan Lalu lintas Kepolisian Kota Besar Barelang, yang menunjukkan bahwa selama 3 tahun terakhir Jalan R. Suprpto dan Jalan Brigjen Katamso merupakan daerah dengan jumlah kecelakaan terbesar (lihat Tabel 4.3).

Sehingga dengan kata lain ada faktor lain yang mempengaruhi tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas di dua jalan tersebut selain faktor perilaku berkendara, antara lain adalah faktor jalan dan lingkungan, dalam kasus ini terjadi defisiensi geometrik dan faktor penegakkan hukum. Hal tersebut didukung oleh hasil wawancara yang dilakukan kepada anggota Unit Kecelakaan Lalu Lintas, Kepolisian Kota Besar Barelang yakni Aipda Budi yang menyatakan bahwa jenis tabrakan depan-depan, khususnya antara sepeda motor dengan sepeda motor adalah jenis kecelakaan terbesar yang terjadi, terutama di Jalan Brigjen Katamso, mengingat jalan ini masih merupakan jalan 2 lajur untuk 2 arah tanpa adanya median pemisah jalan. Dari sisi penegakan hukum, seperti patroli lalu lintas, razia surat-surat dan kelengkapan berkendara serta jumlah pos polisi yang relatif sedikit dengan jarak antar pos yang sangat jauh juga merupakan faktor tingginya tingkat kecelakaan yang ada.

Untuk itu, dalam penelitian ada ada 2 (dua) program peningkatan keselamatan lalu lintas yang diusulkan, yakni :

1. Program Perbaikan Infrastruktur Jalan, terutama di Jalan Brigjen Katamso
2. Program Penegakkan Hukum

5.5.1. Program Perbaikan Infrastruktur Jalan

Pembangunan jalan jalur kedua dari Simpang sekupang ke Tanjung Ucang, yakni Jalan Brigjen Katamso sebenarnya sudah direncanakan oleh Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam. Secara detail gambar rencana kerja pembangunan jalur tersebut dapat dilihat pada Lampiran 14. Konsep utamanya adalah melakukan pelebaran jalan yang sebelumnya 2 lajur untuk 2 arah (lebar lajur 3,5 meter) tanpa median pemisah dijadikan jalan 4 lajur untuk 2 arah (lebar lajur 3,5 meter) dengan median pemisah, lebar bahu jalan 3 meter dan ruang terbuka hijau 4 meter.

Dari rencana pembangunan tersebut, diusulkan adanya penambahan lajur khusus sepeda motor mengingat jumlah kecelakaan yang terbesar adalah sepeda motor dan trotoar untuk pejalan kaki. Lebar lajur untuk sepeda motor yang diusulkan adalah 3 meter, dengan kata lain merubah fungsi bahu jalan menjadi lajur khusus sepeda motor dan diberi median pemisah antara lajur khusus sepeda motor dengan lajur mobil. Lebar lajur 3 meter ini dimaksudkan agar pengendara sepeda motor adapat melakukan *overtaking* pengendara sepeda motor yang lebih pelan didepannya. Sedangkan lebar trotoar yang diusulkan adalah 1,5 meter, sehingga masih ada ruang terbuka hijau selebar 2,5 meter. Saluran drainase diusulkan diubah menjadi jenis gorong-gorong. Secara detail dapat dilihat pada Gambar 5.29 dan Gambar 5.30. Hal ini dimaksudkan untuk mereduksi jenis kecelakaan depan-depan dan hasil survei berdasarkan Tpb menyatakan bahwa pengendara sepeda motor relatif berjalan dengan kecepatan tinggi karena tingkat keyakinan terhadap pemahaman lokasi dalam hal ini jalan R. Suprpto dan jalan Brigjen Katamso cukup baik.

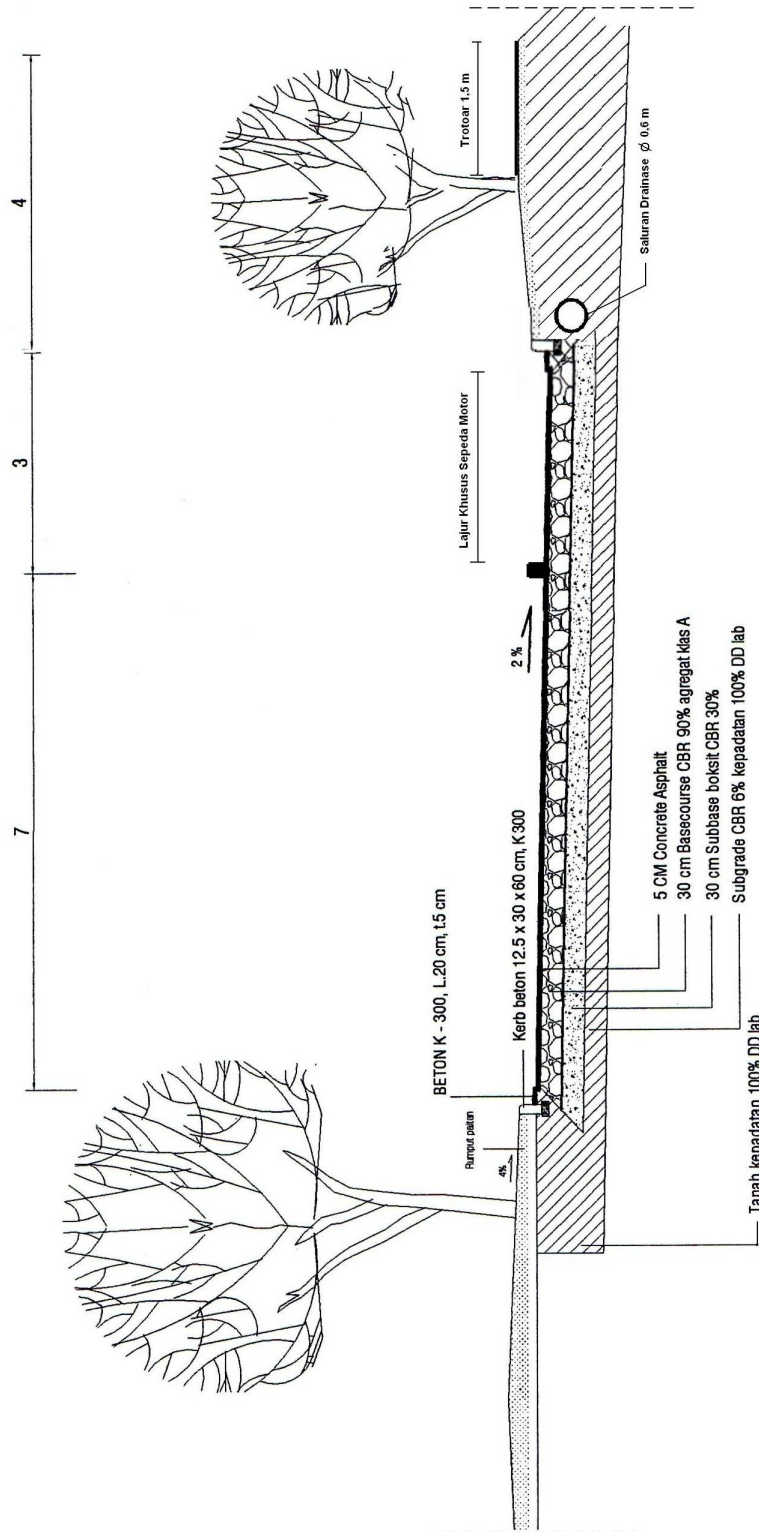
Usulan perbaikan infrastruktur jalan yang kedua yakni pengaturan jarak antara bukaan median dari lajur khusus sepeda motor ke titik *u-turn* (*weaving segment*) maupun sebaliknya. Jarak yang diusulkan adalah 100 meter. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan jarak aman yang dibutuhkan untuk sepeda motor untuk pindah lajur, lalu *u-turn* dan selanjutnya kembali ke lajur khususnya. Pengaturan jarak ini diusulkan juga dilakukan di Jalan R. Suprpto. Secara detail dapat dilihat pada Gambar 5.31. Dengan demikian jenis tabrakan depan-samping, khususnya yang melibatkan sepeda motor dapat menurun.

5.5.2. Program Penegakan Hukum

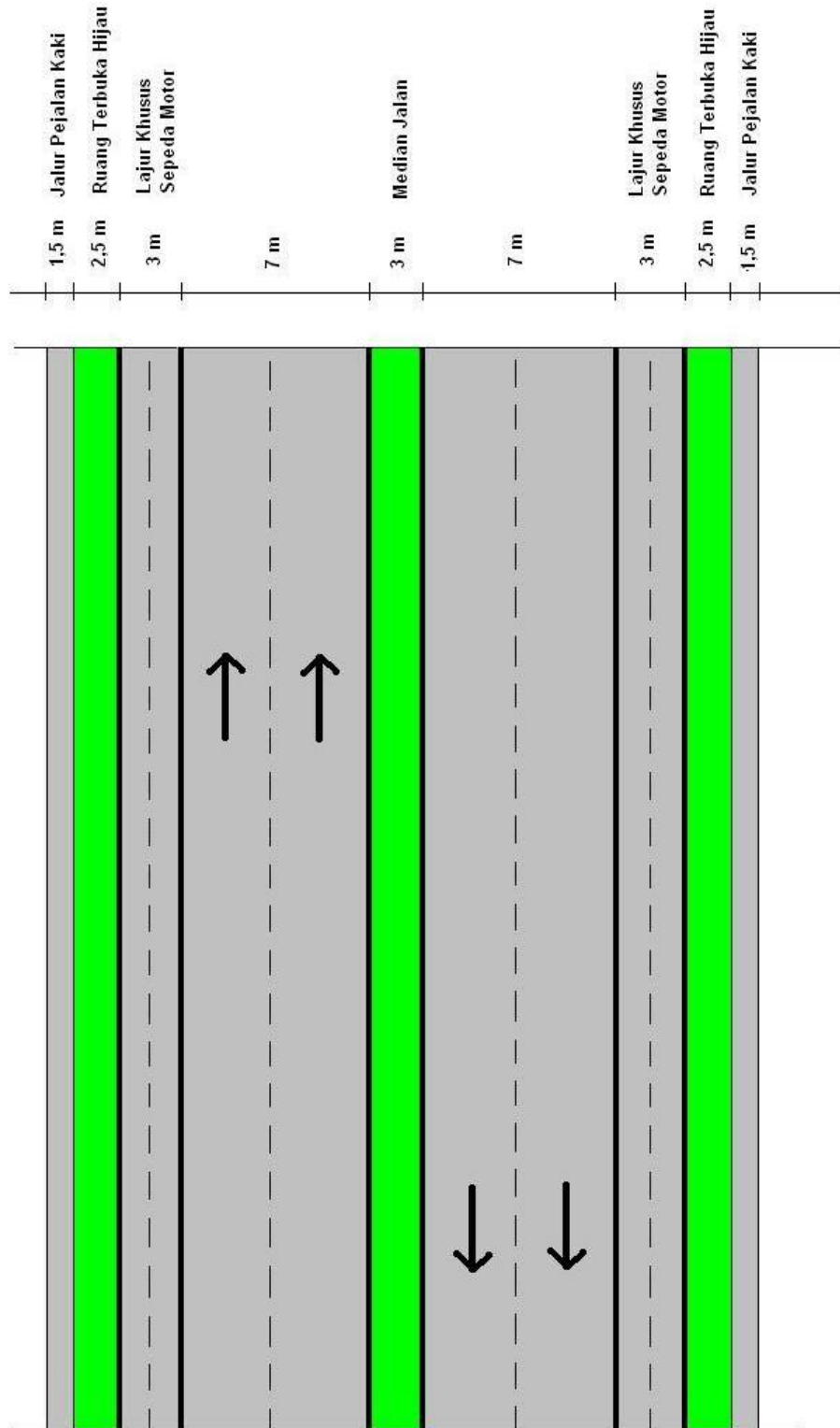
Beberapa kegiatan yang perlu dilakukan, khususnya terkait masalah penegakan hukum yakni :

1. Perlu dilakukan peningkatan patroli pada lokasi-lokasi yang menjadi daerah rawan kecelakaan dan pada jam-jam dimana sering terjadi kecelakaan lalu lintas.
2. Perlu dilakukan razia surat-surat (SIM dan STNK) dan kelengkapan berkendara (khususnya helm) secara rutin.

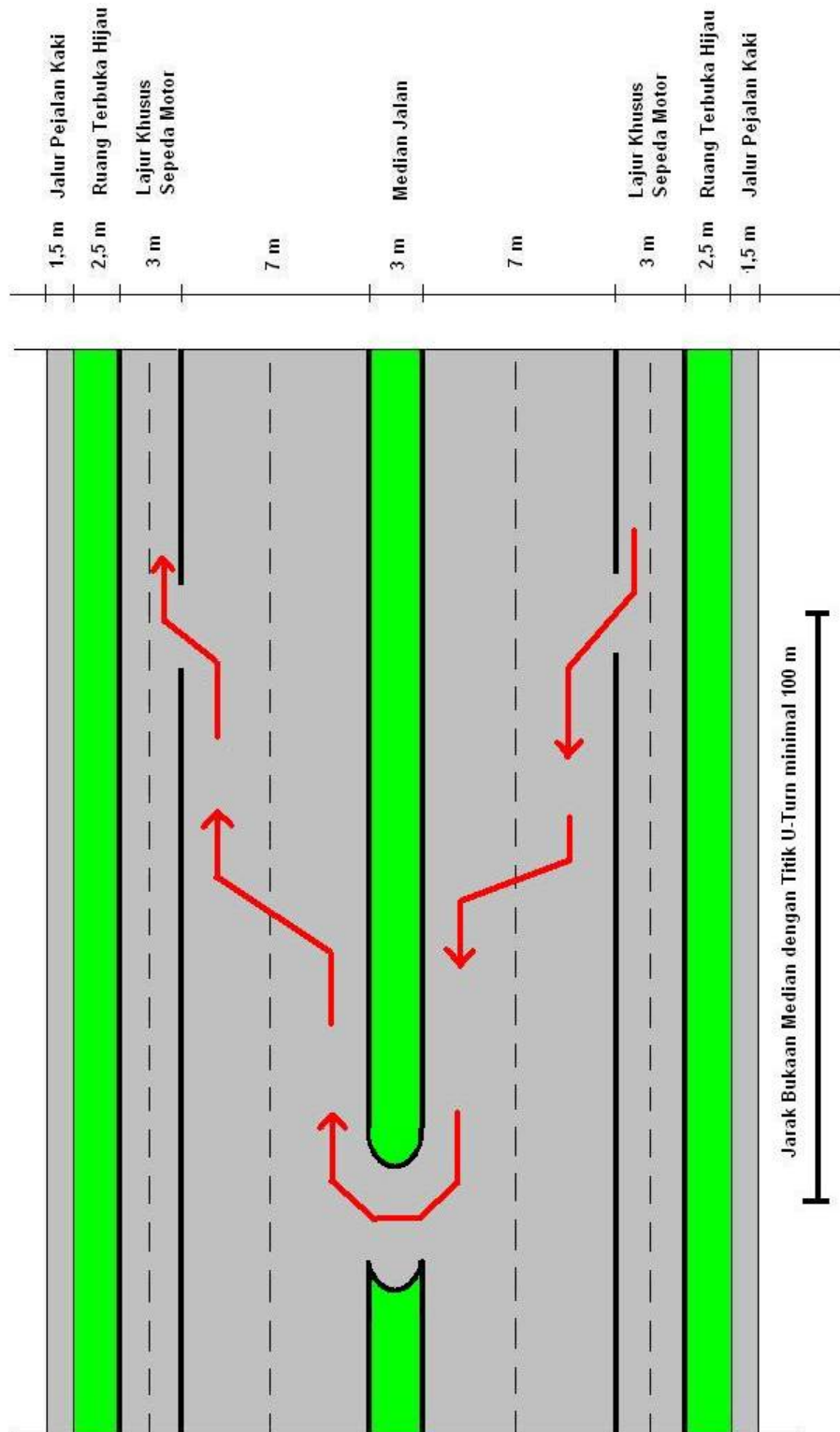
Hal ini perlu dilakukan karena berdasarkan survei diketahui bahwa tingkat kepemilikan SIM C untuk pengendara sepeda motor yang dalam hal ini menjadi responden sangat rendah. Walaupun hasil analisis dengan *Theory of Planned Behavior* menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan secara signifikan namun tetap terlihat kecenderungan bahwa kelompok responden yang baru memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki niat perilaku yang tertinggi dibandingkan kelompok responden yang telah lama memiliki SIM C. Untuk itu perlu diperhatikan dalam upaya perpanjangan SIM C untuk tetap dilakukan sosialisasi keselamatan berlalu lintas (antara lain dengan brosur atau leaflet) serta upaya-upaya penegakan hukum.



Gambar 5.29. Potongan Melintang Usulan Perbaikan Infrastruktur Jalan Brigjen Katamso



Gambar 5.30. Potongan Memanjang Usulan Perbaikan Infrastruktur Jalan Brigjen Katamso



Gambar 5.31. Usulan Pengaturan Jarak Buka Median dengan Titik U-Turn

BAB 6

PENUTUP

6.1. Kesimpulan

Dari keseluruhan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil pengukuran diketahui bahwa nilai rata-rata *attitude* (A) untuk total 107 responden adalah 7,32 dari skor total 783,60 ; nilai rata-rata *subjective norm* (SN) adalah 14,78 dari skor total 1.581,75 dan nilai rata-rata *perceived behavioral control* (PBC) adalah 4,22 dari skor total 451,80.
2. Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka nilai *behavioral intention* (BI) untuk pengendara sepeda motor di Kota Batam adalah 8,78 dari skor total 938,95. Nilai tersebut dapat diartikan bahwa perilaku pengguna sepeda motor memiliki pengaruh yang positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas.
3. Dari hasil analisis mendalam yang telah dilakukan, diketahui bahwa :
 - a. Faktor Jenis Kelamin
 - Kelompok responden perempuan memiliki nilai *behavioral intention* (BI) yang lebih tinggi dari pada nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden laki-laki, yakni 9,15 (dari skor total 164,68).
 - Berdasarkan hasil perhitungan *rank* pada uji MANN-WHITNEY, diketahui bahwa kelompok responden perempuan memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibandingkan kelompok responden laki-laki, yakni 56,64.

- Kedua nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden perempuan memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden laki-laki.
- b. Faktor Kelompok Usia
- Kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki nilai *behavioral intention* (BI) paling tinggi dibandingkan nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden dengan usia 15-30 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun, yakni 10,08 (dari skor total 161,27).
 - Berdasarkan hasil perhitungan *rank* pada uji KRUSKAL-WALLIS, diketahui bahwa kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang palingbesar dibandingkan kelompok responden dengan usia 15-35 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun, yakni 72,09.
 - Kedua nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden dengan usia 36-50 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang paling baik dibandingkan dengan kelompok responden dengan usia 15-35 tahun maupun usia lebih dari 50 tahun.
- c. Faktor Kepemilikan SIM C
- Kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki nilai *behavioral intention* (BI) yang lebih tinggi dari pada nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C, yakni 9,02 (dari skor total 441,78).
 - Berdasarkan hasil perhitungan *rank* pada uji MANN-WHITNEY, diketahui bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang lebih

besar dibandingkan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C, yakni 56,70.

- Kedua nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C.

d. Faktor Usia Kepemilikan SIM C

- Kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki nilai *behavioral intention* (BI) paling tinggi dibandingkan nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun maupun selama lebih dari 10 tahun, yakni 9,40 (dari skor total 357,38).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank* pada uji KRUSKAL-WALLIS, diketahui bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang paling besar dibandingkan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun maupun selama lebih dari 10 tahun, yakni 26,51.
- Kedua nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1-5 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang paling baik dibandingkan dengan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 6-10 tahun maupun selama lebih dari 10 tahun.

- e. Faktor Jenis Pekerjaan
- Kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki nilai *behavioral intention* (BI) yang lebih tinggi dari pada nilai *behavioral intention* (BI) untuk kelompok responden yang berprofesi selain sebagai tukang ojek, yakni 9,76 (dari skor total 273,28).
 - Berdasarkan hasil perhitungan *rank* pada uji MANN-WHITNEY, diketahui bahwa kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki nilai *behavior intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibandingkan kelompok responden yang berprofesi selain sebagai tukang ojek, yakni 68,66.
 - Kedua nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang berprofesi sebagai tukang ojek memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang berprofesi selain sebagai tukang ojek.
4. Dari hasil analisis mendalam tersebut dapat disimpulkan bahwa hanya terdapat 2 (dua) faktor yang signifikan berpengaruh terhadap perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan berlalu lintas di Kota Batam, yaitu :
- a. Kelompok Usia
 - b. Jenis Pekerjaan
5. Berdasarkan hasil kajian mengenai hubungan antara faktor perilaku dan keyakinan persepsi pengendara sepeda motor dengan faktor kondisi jalan dan lingkungan serta didukung oleh data-data yang ada, meliputi data jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan, data jenis kecelakaan yang sering terjadi baik dari hasil studi dokumentasi maupun hasil wawancara, 2 (dua) program peningkatan keselamatan lalu lintas yang perlu dilakukan di Jalan R. Suprpto dan Jalan Brigjen Katamso, yaitu :

- a. Program perbaikan infrastruktur jalan, meliputi pelebaran, pembuatan lajur khusus sepeda motor dan pengaturan jarak bukaan median dengan titik *u-turn*
- b. Program penegakan hukum, meliputi patroli, razia surat-surat dan kelengkapan berkendara dan penyuluhan yang bertujuan untuk meningkatkan nilai *behavior intention* pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas.

6.2. Saran

Dengan mengacu pada kesimpulan studi yang menyatakan bahwa perilaku pengendara sepeda motor memiliki pengaruh positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan lalu lintas, maka beberapa masukan/saran yang mungkin dapat berguna dalam rangkapingkatan keselamatan di daerah studi pada khususnya dan daerah lainnya adalah sebagai berikut :

1. Untuk kepentingan akademik
 - a. Metode pengkajian perilaku pengendara sepeda motor dengan konsep *Theory of Planned Behavior* dalam penelitian ini dapat dijadikan pedoman untuk pengkajian perilaku pengendara sepeda motor dan kendaraan bermotor lainnya (R4, R6), tentunya setelah dilakukan penyesuaian dengan karakteristik daerah masing-masing.
 - b. Dengan melihat sebaran jawaban responden yang mayoritas tersebar diantara Nilai 0 s/d 1 (skala bipolar yakni -3 s/d +3)), maka untuk penelitian selanjutnya disarankan untuk digunakan skala imajiner, sehingga diharapkan responden dapat menjawab sesuai dengan kondisi dirinya.
2. Untuk Instansi terkait
 - a. Hasil kajian perilaku pengendara sepeda motor ini, dapat dijadikan sebagai dasar pembuatan materi ujian kepemilikan SIM C oleh pihak kepolisian terkait, karena dengan konsep *Theory of Planned*

Behavior ini kita dapat mengetahui sikap berperilaku, pengetahuan terhadap norma dan peraturan lalu lintas serta kontrol perilaku dalam berkendara setiap responden. Dengan demikian, diharapkan materi ujian SIM C ini dapat bersifat dinamis, sesuai karakteristik daerah dan perilaku pengguna jalannya.

- b. Pihak Kepolisian Kota Batam diharapkan dapat mengkaji, mengevaluasi dan merealisasikan beberapa program penegakan hukum yang diusulkan dalam penelitian ini guna meningkatkan nilai *behavior intention* pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas, meliputi patroli, razia surat-surat dan kelengkapan berkendara dan penyuluhan.
- c. Badan Otorita Batam dan Dinas Pekerjaan Umum Kota Batam diharapkan dapat mengkaji, mengevaluasi dan merealisasikan beberapa program peningkatan keselamatan lalu lintas yang diusulkan dalam penelitian ini, khususnya terkait program perbaikan infrastruktur jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- ADB, Asian Development Bank. (2005). *Arrive Alive*. ASEAN Commits to Cutting Road Deaths. ASEAN Regional Road Safety Strategy and Action Plan 2005-2010. Manila, Philipinnes: ADB
- Ajzen, I. (1971). Attitudinal vs. Normative Messages: An Investigation of The Differential Effects of Persuasive Communications on Behavior. *Sociometry*, 34, 263-280.
- Ajzen, I. (1985). From intention to actions: A Theory of Planned Behavior. In J Kuhl, J Beckman (Eds), *Action Control: From Cognition to Behavior* (pp. 11-39). New York : Springer
- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, Personality and Behavior*. Milton Keynes: OUP.
- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Ajzen, I. (2003). Website: <http://www-unix.oit.umass.edu/%7Eaizen/>
- Azwar, Saifuddin. (2003). *Sikap Manusia: Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bandura, A. (1977). *Social Learning Theory*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall Inc.
- Branca, A. A. (1964). *Psychology: The Science of Behavior*. California: Belmont, Allyn and Bacon Inc.
- Carher, Robert H., Nash, J. Gradwohl. (2000). *Doing Data Analysis with SPSS 10.0*. Canada: Duxbury
- Cohen, J. (1988). *Statistical Power Analysis* (2nd ed.). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Conner, M., Sparks, P. (1995). The Theory of Planned Behavior and Health Behaviors. In M Conner, P Norman (Eds), *Predicting Health Behavior* pp. 121-162. Buckingham: OUP.
- Fishbein, M. (1967). Attitude and The Prediction of Behavior. In M Fishbein (Ed.), *Readings in Attitude Theory and Measurement*. New York: Wiley.

- Godin, G., Kok, G. (1996). The Theory of Planned Behavior: A Review of Its Applications to Health-Related Behaviors. *American Journal of Health Promotion*, 11(2), 87-98.
- Gollwitzer, P. M. (1999). Implementation Intentions: Strong Effects of Simple Plans. *American Psychologist*, 54, 493-503.
- Haddon, W. Jr. (1972). A Logical Framework for Categorizing Highway Safety Phenomena and Activity. *Journal of Trauma*, 12, 193-207.
- Indonesia Department of Health and World Health Organization (2008). Presentation of Study: Establishment of Sentinel Sites for Special Surveillance of TB Mortality (Phase 1), Unpublished.
- Jacobs, G.D dan Sayer, L (1983). Road Accidents in Developing Countries. *Journal Accident Analysis and Prevention* 15, 337-353
- Lubis, Luthfi A. (2007). Kajian Karakteristik dan Perilaku Lalu Lintas Angkutan Umum Jenis Minibus dan Pengaruhnya terhadap Kinerja Lalu Lintas. UI: Skripsi S1 Departemen Teknik Sipil
- McColl E, et al. (2001). Design and Use of Questionnaires: A review of Best Practice Applicable to Surveys of Health Service Staff and Patients. *Health Technology Assessment Methodology*, v. 5, no. 31; Alton: Core Research on behalf of the NCCHTA.
- Moser, C. A., Kalton, G. (1993). *Social Methods in Social Investigation* (2nd ed). Aldershot, Hants, England: Dartmouth Publishing Co.
- Myers, D. G. (1983). *Social Psychology*. International Student Edition. Tokyo: McGraw-Hill International Book Company
- Osgood, C. E., Suci, G. J., & Tannenbaum, P. H. (1957). *The Measurement of Meaning*. Urbana, IL: University of Illinois Press.
- Santoso, Singgih. (2008). *Panduan Lengkap Menguasai SPSS 16*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo
- Seale, C. (1998). (ed.) *Researching Society and Culture*. London : Sage.
- Siegel, Sidney. (1986). *Statistik Nonparametrik untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Jakarta: PT. Gramedia
- Sugiyono. (2005). *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: CV Alfabeta

- Sutomo, H. (2004). Presentasi tentang Sepeda Motor, Sebuah Anatomi Sederhana Keselamatan Lalu Lintas. Universitas Brawijaya, Malang: Simposium Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT) ke-9
- Tabachnick, B. G., Fidell, L. S. (2001). Using Multivariate Statistics (4th Ed). Boston: Allyn and Bacon.
- TRL, Transport Research Laboratory. (1991). Towards Safety Roads in Developing Countries. London: ODA-Overseas Development Agency
- Valois, P., Godin, G. (1991). The Importance of Selecting Appropriate Adjective Pairs for Measuring Attitude Based on The Semantic Differential Method. Quality and Quantity, 25, 57-68.
- WHO, World Health Organization. (2004). World Report on Traffic Injury Prevention. Geneva: WHO

Lampiran 1. Data Identitas Responden dan Data Skor/Nilai *Attitude Toward the Behavior* (A), *Subjective Norm* (SN), *Perceived Behavioral Control* (PBC) dan *Behavioral Intention* (BI) berdasarkan Survei Kuesioner

Lampiran 2. Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Total Responden (*Indirect Measurement*)

No	Score			Total Score	Score Rata-rata	Interpretation				
	A _i	SN _i	PBC _i			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	-1.30	16.50	12.30	27.50	9.17		√		√	
2	0.50	12.00	7.50	20.00	6.67		√	√		
3	0.90	16.50	3.00	20.40	6.80		√	√		
4	5.60	19.25	2.80	27.65	9.22		√		√	
5	0.50	3.00	3.00	6.50	2.17		√	√		
6	0.90	12.00	12.00	24.90	8.30		√	√		
7	5.60	21.00	3.00	29.60	9.87		√		√	
8	6.90	12.00	8.40	27.30	9.10		√		√	
9	11.40	20.25	3.30	34.95	11.65		√		√	
10	10.80	20.25	2.70	33.75	11.25		√		√	
11	9.70	18.50	3.80	32.00	10.67		√		√	
12	9.80	21.00	3.80	34.60	11.53		√		√	
13	11.60	20.25	3.30	35.15	11.72		√		√	
14	11.20	16.50	5.10	32.80	10.93		√		√	
15	10.50	20.25	3.00	33.75	11.25		√		√	
16	10.50	19.50	2.60	32.60	10.87		√		√	
17	21.00	17.25	5.10	43.35	14.45		√			√
18	10.40	20.25	3.20	33.85	11.28		√		√	
19	3.30	12.00	3.00	18.30	6.10		√	√		
20	5.60	19.25	2.80	27.65	9.22		√		√	
21	8.60	20.25	3.10	31.95	10.65		√		√	
22	6.30	19.25	2.80	28.35	9.45		√		√	
23	11.20	19.50	3.30	34.00	11.33		√		√	
24	13.40	8.25	3.00	24.65	8.22		√		√	
25	11.20	13.50	2.80	27.50	9.17		√		√	
26	10.50	20.25	3.00	33.75	11.25		√		√	
27	8.40	21.00	3.30	32.70	10.90		√		√	
28	11.20	20.25	4.20	35.65	11.88		√		√	
29	11.20	21.00	3.30	35.50	11.83		√		√	
30	11.40	20.25	3.30	34.95	11.65		√		√	
31	10.80	20.25	3.30	34.35	11.45		√		√	
32	6.30	18.00	3.00	27.30	9.10		√		√	
33	8.70	20.25	4.80	33.75	11.25		√		√	
34	9.10	17.00	2.60	28.70	9.57		√		√	
35	7.70	15.00	-2.10	20.60	6.87		√	√		
36	7.70	18.00	0.50	26.20	8.73		√		√	

37	9.00	21.00	0.30	30.30	10.10		√		√	
38	5.20	9.00	6.00	20.20	6.73		√	√		
39	10.20	20.25	-2.10	28.35	9.45		√		√	
40	8.10	14.75	2.40	25.25	8.42		√		√	
41	14.00	20.25	1.80	36.05	12.02		√		√	
42	5.60	20.25	2.10	27.95	9.32		√		√	
43	6.70	5.25	3.50	15.45	5.15		√	√		
44	8.00	13.50	5.10	26.60	8.87		√		√	
45	7.70	16.50	2.40	26.60	8.87		√		√	
46	0.00	6.00	-3.60	2.40	0.80		√	√		
47	7.70	21.00	-0.60	28.10	9.37		√		√	
48	8.60	15.75	8.70	33.05	11.02		√		√	
49	7.70	18.75	-0.60	25.85	8.62		√		√	
50	11.40	21.00	0.10	32.50	10.83		√		√	
51	8.90	20.25	2.00	31.15	10.38		√		√	
52	5.70	4.50	4.30	14.50	4.83		√	√		
53	2.40	18.75	5.60	26.75	8.92		√		√	
54	7.30	11.75	5.90	24.95	8.32		√		√	
55	5.00	9.00	11.70	25.70	8.57		√		√	
56	9.30	12.00	6.10	27.40	9.13		√		√	
57	7.90	18.75	-1.80	24.85	8.28		√		√	
58	8.00	16.50	6.60	31.10	10.37		√		√	
59	8.00	16.50	6.30	30.80	10.27		√		√	
60	10.40	16.25	5.90	32.55	10.85		√		√	
61	1.20	3.00	3.00	7.20	2.40		√	√		
62	3.00	3.00	12.30	18.30	6.10		√	√		
63	4.00	17.50	4.70	26.20	8.73		√		√	
64	13.00	19.50	4.50	37.00	12.33		√		√	
65	14.40	12.00	1.20	27.60	9.20		√		√	
66	0.30	9.00	3.90	13.20	4.40		√	√		
67	9.40	14.75	6.90	31.05	10.35		√		√	
68	8.50	14.00	4.90	27.40	9.13		√		√	
69	-3.70	7.50	9.60	13.40	4.47		√	√		
70	-0.80	21.00	9.60	29.80	9.93		√		√	
71	7.10	6.75	0.50	14.35	4.78		√	√		
72	8.80	21.00	1.20	31.00	10.33		√		√	
73	13.30	18.00	8.70	40.00	13.33		√		√	
74	8.80	0.00	0.00	8.80	2.93		√	√		
75	5.60	13.00	9.70	28.30	9.43		√		√	
76	6.30	0.00	0.00	6.30	2.10		√	√		
77	12.50	16.50	0.20	29.20	9.73		√		√	
78	-1.90	8.00	3.80	9.90	3.30		√	√		
79	8.70	16.50	16.50	41.70	13.90		√		√	

80	3.00	18.00	6.60	27.60	9.20		√		√	
81	7.70	17.00	5.20	29.90	9.97		√		√	
82	14.70	15.75	3.30	33.75	11.25		√		√	
83	12.90	20.25	9.30	42.45	14.15		√			√
84	12.80	19.50	8.10	40.40	13.47		√		√	
85	2.50	6.00	3.40	11.90	3.97		√	√		
86	6.10	-3.50	2.90	5.50	1.83		√	√		
87	10.00	7.50	3.30	20.80	6.93		√	√		
88	7.00	18.75	13.20	38.95	12.98		√		√	
89	4.40	13.50	2.10	20.00	6.67		√	√		
90	5.60	17.75	7.70	31.05	10.35		√		√	
91	6.60	12.50	6.60	25.70	8.57		√		√	
92	4.60	11.50	2.20	18.30	6.10		√	√		
93	3.60	12.50	5.60	21.70	7.23		√		√	
94	0.40	7.50	2.90	10.80	3.60		√	√		
95	1.00	3.75	3.30	8.05	2.68		√	√		
96	6.00	12.50	4.50	23.00	7.67		√		√	
97	2.40	12.50	4.20	19.10	6.37		√	√		
98	7.20	13.00	8.00	28.20	9.40		√		√	
99	1.80	9.00	1.30	12.10	4.03		√	√		
100	10.20	9.00	6.50	25.70	8.57		√		√	
101	10.50	17.75	5.10	33.35	11.12		√		√	
102	6.00	18.00	9.00	33.00	11.00		√		√	
103	11.40	21.00	6.90	39.30	13.10		√		√	
104	7.70	12.25	-1.10	18.85	6.28		√	√		
105	9.40	19.50	4.30	33.20	11.07		√		√	
106	0.10	13.50	-2.10	11.50	3.83		√	√		
107	7.60	7.50	2.00	17.10	5.70		√	√		
Rata-rata	7.32	14.78	4.22	26.33	8.78		√		√	

Lampiran 3. Hasil Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Total Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI dengan SPSS

15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.441(**)	-.125	.701(**)
	Sig. (2-tailed)		.000	.201	.000
	N	107	107	107	107
SN	Pearson Correlation	.441(**)	1	.005	.846(**)
	Sig. (2-tailed)	.000		.959	.000
	N	107	107	107	107
PBC	Pearson Correlation	-.125	.005	1	.335(**)
	Sig. (2-tailed)	.201	.959		.000
	N	107	107	107	107
Behaviour	Pearson Correlation	.701(**)	.846(**)	.335(**)	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	107	107	107	107

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 4. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Jenis Kelamin Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Laki-laki dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.461(**)	-.139	.682(**)
	Sig. (2-tailed)		.000	.194	.000
	N	89	89	89	89
SN	Pearson Correlation	.461(**)	1	.028	.860(**)
	Sig. (2-tailed)	.000		.796	.000
	N	89	89	89	89
PBC	Pearson Correlation	-.139	.028	1	.359(**)
	Sig. (2-tailed)	.194	.796		.001
	N	89	89	89	89
Behaviour	Pearson Correlation	.682(**)	.860(**)	.359(**)	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.001	
	N	89	89	89	89

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Perempuan dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.359	-.020	.814(**)
	Sig. (2-tailed)		.144	.937	.000
	N	18	18	18	18
SN	Pearson Correlation	.359	1	-.121	.772(**)
	Sig. (2-tailed)	.144		.633	.000
	N	18	18	18	18
PBC	Pearson Correlation	-.020	-.121	1	.188
	Sig. (2-tailed)	.937	.633		.454
	N	18	18	18	18
Behaviour	Pearson Correlation	.814(**)	.772(**)	.188	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.454	
	N	18	18	18	18

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 5. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Jenis Kelamin terhadap Nilai *Behavioral Intention*

Hasil Uji MANN-WHITNEY untuk Pengaruh Jenis Kelamin Responden terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 15.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	107	8.7754	3.01076	.80	14.45
Jenis Kelamin	107	1.17	.376	1	2

Mann-Whitney Test

Ranks

Jenis Kelamin	N	Mean Rank	Sum of Ranks
BI Laki-laki	89	53.47	4758.50
Perempuan	18	56.64	1019.50
Total	107		

Test Statistics^(a)

	BI
Mann-Whitney U	753.500
Wilcoxon W	4758.500
Z	-.396
Asymp. Sig. (2-tailed)	.692

^a Grouping Variable: Jenis Kelamin

Lampiran 6. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Usia Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Usia 15-35 Tahun dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.443(**)	-.241(*)	.707(**)
	Sig. (2-tailed)		.000	.025	.000
	N	87	87	87	87
SN	Pearson Correlation	.443(**)	1	-.127	.833(**)
	Sig. (2-tailed)	.000		.241	.000
	N	87	87	87	87
PBC	Pearson Correlation	-.241(*)	-.127	1	.210
	Sig. (2-tailed)	.025	.241		.050
	N	87	87	87	87
Behaviour	Pearson Correlation	.707(**)	.833(**)	.210	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.050	
	N	87	87	87	87

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Usia 36-50 Tahun dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.526(*)	-.036	.636(**)
	Sig. (2-tailed)		.036	.895	.008
	N	16	16	16	16
SN	Pearson Correlation	.526(*)	1	.264	.942(**)
	Sig. (2-tailed)	.036		.323	.000
	N	16	16	16	16
PBC	Pearson Correlation	-.036	.264	1	.491
	Sig. (2-tailed)	.895	.323		.054
	N	16	16	16	16
Behaviour	Pearson Correlation	.636(**)	.942(**)	.491	1
	Sig. (2-tailed)	.008	.000	.054	
	N	16	16	16	16

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk
Kelompok Responden Usia > 50 Tahun dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	-.167	.435	.416
	Sig. (2-tailed)		.833	.565	.584
	N	4	4	4	4
SN	Pearson Correlation	-.167	1	.735	.813
	Sig. (2-tailed)	.833		.265	.187
	N	4	4	4	4
PBC	Pearson Correlation	.435	.735	1	.974(*)
	Sig. (2-tailed)	.565	.265		.026
	N	4	4	4	4
Behaviour	Pearson Correlation	.416	.813	.974(*)	1
	Sig. (2-tailed)	.584	.187	.026	
	N	4	4	4	4

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 7. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Usia terhadap Nilai *Behavioral Intention*

Hasil Uji KRUSKAL-WALLIS untuk Pengaruh Kelompok Usia Responden terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 15.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	107	8.7754	3.01076	.80	14.45
Kelompok Usia	107	2.22	.501	2	4

Kruskal-Wallis Test

Ranks

	Kelompok Usia	N	Mean Rank
BI	15 – 35 Tahun	87	52.25
	36 – 50 Tahun	16	72.09
	> 50 Tahun	4	19.63
	Total	107	

Test Statistics^(a,b)

	BI
Chi-Square	10.625
df	2
Asymp. Sig.	.005

^a Kruskal Wallis Test

^b Grouping Variable: Kelompok Usia

Lampiran 8. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Kepemilikan SIM C Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang memiliki SIM C dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.365(**)	-.266	.610(**)
	Sig. (2-tailed)		.010	.064	.000
	N	49	49	49	49
SN	Pearson Correlation	.365(**)	1	.047	.864(**)
	Sig. (2-tailed)	.010		.749	.000
	N	49	49	49	49
PBC	Pearson Correlation	-.266	.047	1	.317(*)
	Sig. (2-tailed)	.064	.749		.026
	N	49	49	49	49
Behaviour	Pearson Correlation	.610(**)	.864(**)	.317(*)	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.026	
	N	49	49	49	49

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang memiliki tidak SIM C dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.521(**)	.024	.789(**)
	Sig. (2-tailed)		.000	.856	.000
	N	58	58	58	58
SN	Pearson Correlation	.521(**)	1	-.050	.838(**)
	Sig. (2-tailed)	.000		.709	.000
	N	58	58	58	58
PBC	Pearson Correlation	.024	-.050	1	.338(**)
	Sig. (2-tailed)	.856	.709		.009
	N	58	58	58	58
Behaviour	Pearson Correlation	.789(**)	.838(**)	.338(**)	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.009	
	N	58	58	58	58

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 9. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioral Intention*

Hasil Uji MANN-WHITNEY untuk Pengaruh Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioral Intention* dengan SPSS 15.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	107	8.7754	3.01076	.80	14.45
Kepemilikan SIM	107	1.54	.501	1	2

Mann-Whitney Test

Ranks

Kepemilikan SIM		N	Mean Rank	Sum of Ranks
BI	Ya	49	56.70	2778.50
	Tidak	58	51.72	2999.50
	Total	107		

Test Statistics^(a)

	BI
Mann-Whitney U	1288.500
Wilcoxon W	2999.500
Z	-.829
Asymp. Sig. (2-tailed)	.407

^a Grouping Variable: Kepemilikan SIM

Lampiran 10. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Usia SIM C Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Usia SIM C Responden 1-5 Tahun dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.375(*)	-.443(**)	.635(**)
	Sig. (2-tailed)		.020	.005	.000
	N	38	38	38	38
SN	Pearson Correlation	.375(*)	1	-.255	.842(**)
	Sig. (2-tailed)	.020		.122	.000
	N	38	38	38	38
PBC	Pearson Correlation	-.443(**)	-.255	1	.027
	Sig. (2-tailed)	.005	.122		.870
	N	38	38	38	38
Behaviour	Pearson Correlation	.635(**)	.842(**)	.027	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.870	
	N	38	38	38	38

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Usia SIM C Responden 6-10 Tahun dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.287	-.362	.575
	Sig. (2-tailed)		.582	.480	.233
	N	6	6	6	6
SN	Pearson Correlation	.287	1	.467	.918(**)
	Sig. (2-tailed)	.582		.351	.010
	N	6	6	6	6
PBC	Pearson Correlation	-.362	.467	1	.423
	Sig. (2-tailed)	.480	.351		.403
	N	6	6	6	6
Behaviour	Pearson Correlation	.575	.918(**)	.423	1
	Sig. (2-tailed)	.233	.010	.403	
	N	6	6	6	6

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk
Kelompok Usia SIM C Responden > 10 Tahun dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.534	.374	.703
	Sig. (2-tailed)		.354	.535	.186
	N	5	5	5	5
SN	Pearson Correlation	.534	1	.829	.946(*)
	Sig. (2-tailed)	.354		.083	.015
	N	5	5	5	5
PBC	Pearson Correlation	.374	.829	1	.890(*)
	Sig. (2-tailed)	.535	.083		.043
	N	5	5	5	5
Behaviour	Pearson Correlation	.703	.946(*)	.890(*)	1
	Sig. (2-tailed)	.186	.015	.043	
	N	5	5	5	5

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 11. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Lama Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioral Intention*

Hasil Uji KRUSKAL-WALLIS untuk Pengaruh Usia Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 15.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	49	9.0157	2.85457	.80	13.47
Usia Kepemilikan SIM	49	1.33	.658	1	3

Kruskal-Wallis Test

Ranks

	Usia Kepemilikan SIM	N	Mean Rank
BI	1 – 5 Tahun	38	26.51
	6 – 10 Tahun	6	16.42
	> 10 Tahun	5	23.80
	Total	49	

Test Statistics^(a,b)

	BI
Chi-Square	2.627
df	2
Asymp. Sig.	.269

^a Kruskal Wallis Test

^b Grouping Variable: Usia Kepemilikan SIM

Lampiran 12. Hasil Uji Korelasi Bivariat variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Jenis Pekerjaan Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang berprofesi sebagai Tukang Ojek dengan SPSS 15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.495(**)	-.312	.680(**)
	Sig. (2-tailed)		.007	.106	.000
	N	28	28	28	28
SN	Pearson Correlation	.495(**)	1	-.041	.899(**)
	Sig. (2-tailed)	.007		.838	.000
	N	28	28	28	28
PBC	Pearson Correlation	-.312	-.041	1	.197
	Sig. (2-tailed)	.106	.838		.315
	N	28	28	28	28
Behaviour	Pearson Correlation	.680(**)	.899(**)	.197	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.315	
	N	28	28	28	28

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang berprofesi selain sebagai Tukang Ojek dengan SPSS

15.0

Correlations

		A	SN	PBC	Behaviour
A	Pearson Correlation	1	.401(**)	-.079	.695(**)
	Sig. (2-tailed)		.000	.488	.000
	N	79	79	79	79
SN	Pearson Correlation	.401(**)	1	.015	.824(**)
	Sig. (2-tailed)	.000		.896	.000
	N	79	79	79	79
PBC	Pearson Correlation	-.079	.015	1	.377(**)
	Sig. (2-tailed)	.488	.896		.001
	N	79	79	79	79
Behaviour	Pearson Correlation	.695(**)	.824(**)	.377(**)	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.001	
	N	79	79	79	79

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 13. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Jenis Pekerjaan terhadap Nilai *Behavioral Intention*

Hasil Uji MANN-WHITNEY untuk Pengaruh Jenis Pekerjaan terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 15.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	107	8.7754	3.01076	.80	14.45
JenisPekerjaan	107	1.74	.442	1	2

Mann-Whitney Test

Ranks

Jenis Pekerjaan	N	Mean Rank	Sum of Ranks
BI Tukang Ojek	28	68.66	1922.50
Non Tukang Ojek	79	48.80	3855.50
Total	107		

Test Statistics(a)

	BI
Mann-Whitney U	695.500
Wilcoxon W	3855.500
Z	-2.910
Asymp. Sig. (2-tailed)	.004

a. Grouping Variable: Jenis Pekerjaan

**Lampiran 14. Gambar Rencana Kerja Proyek Pembangunan Jalan Jalur
Kedua dari Simpang Sekupang ke Tanjung Uncang Tahap
I**