



UNIVERSITAS INDONESIA

**PERBEDAAN TINGKAT FEAR OF CRIME DAN
MEKANISME COPING PENGEMUDI YANG MELINTAS
TRANS SUMATERA DI PROVINSI LAMPUNG**

TESIS

**TEUKU FAHMI
NPM 1006745644**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM MAGISTER DEPARTEMEN KRIMINOLOGI
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PERBEDAAN TINGKAT FEAR OF CRIME DAN
MEKANISME COPING PENGEMUDI YANG MELINTAS
TRANS SUMATERA DI PROVINSI LAMPUNG**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Kriminologi (M.Krim.)**

**TEUKU FAHMI
NPM 1006745644**

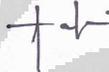
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM MAGISTER DEPARTEMEN KRIMINOLOGI
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Teuku Fahmi

NPM : 1006745644

Tanda Tangan : 

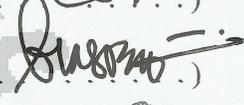
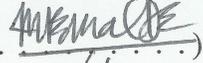
Tanggal : 01 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : Teuku Fahmi
NPM : 1006745644
Program Studi : Kriminologi
Judul Tesis : Perbedaan Tingkat *Fear Of Crime* dan
Mekanisme *Coping* Pengemudi yang Melintas
Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Kriminologi pada Program Studi Pascasarjana Kriminologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Dr. Muhammad Mustofa, M.A. ()
Penguji : Kompol Dr. I Ketut Seregig, S.H., M.H. ()
Ketua Sidang : Dr. Moh. Kemal Dermawan, M.Si. ()
Sekretaris Sidang: Kisnu Widagso, S.Sos., M.T.I. ()

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 4 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, Penulis dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Kriminologi Departemen Krimologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.

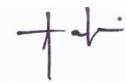
Penulis mengucapkan terimakasih yang tulus kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang S. Laksmono, M.Sc. selaku Dekan FISIP Universitas Indonesia;
2. Bapak Prof. Adrianus E. Meliala, Ph.D. selaku Ketua Departemen Kriminologi FISIP Universitas Indonesia;
3. Bapak Prof. Dr. Muhammad Mustofa, M.A. selaku dosen pembimbing atas kesediaan dan kesabarannya dalam memberikan bimbingan selama proses penyusunan tesis ini;
4. Bapak Kompol Dr. I Ketut Seregig, S.H., M.H. selaku dosen penguji atas masukan saran dan kritik dalam penyempurnaan tesis ini;
5. Bapak Dr. Moh. Kemal Dermawan, M.Si. selaku Ketua Sidang Tesis;
6. Bapak Kisnu Widagso, S.Sos., M.T.I. selaku dosen pembimbing akademik;
7. Seluruh staf pengajar dan akademik di Departemen Kriminologi FISIP Universitas Indonesia;

8. Seluruh rekan-rekan seperjuangan Mahasiswa Pascasarjana Magister Kriminologi FISIP UI T.A. 2010; Rakei Yunardhani, Mochamad Rifai, Yani Nuryani, Singgamata, Abdul Munir, Fakhri Usmita, Adhitya Megaswara, dan Edi Fauzi.
9. Seluruh Keluarga Besar di Cempaka Putih, Ciputat Timur;
10. Seluruh Keluarga Besar di Sigli, Kab. Pidie dan Kota Banda Aceh, Nanggroe Aceh Darussalam;
11. Seluruh Keluarga Besar di Pramuka Kec. Rajabasa, Kota Bandar Lampung, Lampung;
12. Seluruh Keluarga Besar civitas akademik FISIP Universitas Lampung;
13. Keluarga tercinta: untuk Ratu Anggia Bernatta (istri tersayang) dan Cut Ratu Basyarah (peri kecil tersayang), merekalah inspirasi dalam tulisan dan kehidupan, dan;
14. Semua pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan kepada Penulis.

Semoga Allah SWT melimpahkan rahmat kepada kalian semua. Penulis menyadari bahwa tesis ini masih terdapat kekurangan, namun harapan Penulis semoga tesis yang sederhana ini dapat berguna bagi kita semua. Amin.

Depok, 04 Juli 2012
Penulis



Teuku Fahmi

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

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

Nama : Teuku Fahmi
NPM : 1006745644
Departemen : Kriminologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Tesis

demikian 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:

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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Depok
Pada Tanggal: 04 Juli 2012
Yang menyatakan



(Teuku Fahmi)

ABSTRAK

Nama : Teuku Fahmi
Program Studi : Kriminologi
Judul : Perbedaan Tingkat *Fear of Crime* dan Mekanisme *Coping* Pengemudi yang Melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Tujuan penelitian ini mengetahui dan menjelaskan perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Selain itu, penelitian ini juga ingin menjelaskan mekanisme *coping* (penyesuaian) terhadap *fear of crime* oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, adapun jenis penelitian yang digunakan adalah eksplanatif. Jumlah keseluruhan responden mencapai 200 orang. Berdasarkan hasil perhitungan korelasi antarvariabel bahwa ada hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime*. Secara keseluruhan, arah hubungan diantara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas memiliki tingkat keeratan hubungannya yang cukup ($r = 0,392$; Sig = 0,002 ; KD = 15,4%). Ini berbeda dengan kategori responden pengemudi angkutan barang ($r = 0,743$; Sig = 0,000 ; KD = 55,2%) dan pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas, dimana keeratan hubungan pada dua kategori ini terbilang kuat. Bahkan, untuk kategori pengemudi angkutan barang yang telah melintas keeratan hubungan yang terjadi adalah sangat kuat ($r = 0,755$; Sig = 0,000 ; KD = 57%). Dari empat kategori responden yang dikaji dalam penelitian ini, terdapat tiga kategori responden yang hasil uji korelasi antarvariabel menunjukkan bahwa *perceived risk* dan *fear of crime* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap strategi *coping*. Hanya kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas saja yang tidak signifikan.

Kata kunci:
Perceived risk, fear of crime, strategi coping

ABSTRACT

Name : Teuku Fahmi
Study Program : Criminology
Title : Fear of Crime Level on Goods Transport Drivers
and Vehicle Private Crossing the Trans Sumatera
Province of Lampung

The aims of this research were to identified and described the fear of crime level differentiation among goods transport drivers and private vehicle drivers when they crossed the Trans Sumatera, Lampung Province. This research was also clarified the mechanism of coping (adjustment) to the fear of crime level between goods transport drivers and private vehicle drivers through the journey crossed the Trans Sumatera, Lampung Province. This research used a quantitative approach, meanwhile the type of the research was explanative. The total number of respondents were 200 people. Related to the calculations of correlation between the variables, there was a significant relationship between perceived risk with the fear of crime level. Overall, the relationship between these two variables was positive, In other words, the higher perceived risk, the more higher the fear of crime level. Based on the closeness of the relationship which occurred between these two variables, respondent category of private vehicle drivers who passed the Trans Sumatera have a sufficient level of closeness of relationship ($r = 0.392$; Sig = 0.002; KD = 15.4%). Different to goods transport drivers ($r = 0.743$; Sig = 0.000; KD = 55.2%) and private vehicle drivers ($r = 0.702$; Sig = 0.000; KD = 49.3%) who will cross, where the relationship between these two categories fairly strong. In fact the category of goods transport drivers who crossed the Trans Sumatera the closeness of the relationship was very strong ($r = 0.755$; Sig = 0.000; KD = 57%). Related to the four categories of respondents which examined in this research, there were three categories of respondents which the results test of correlation between the variables showed that the perceived risk and fear of crime level jointly significant effect on coping strategies. Only respondents category of private vehicle drivers who crossed the Trans Sumatera were not significant.

Keywords:

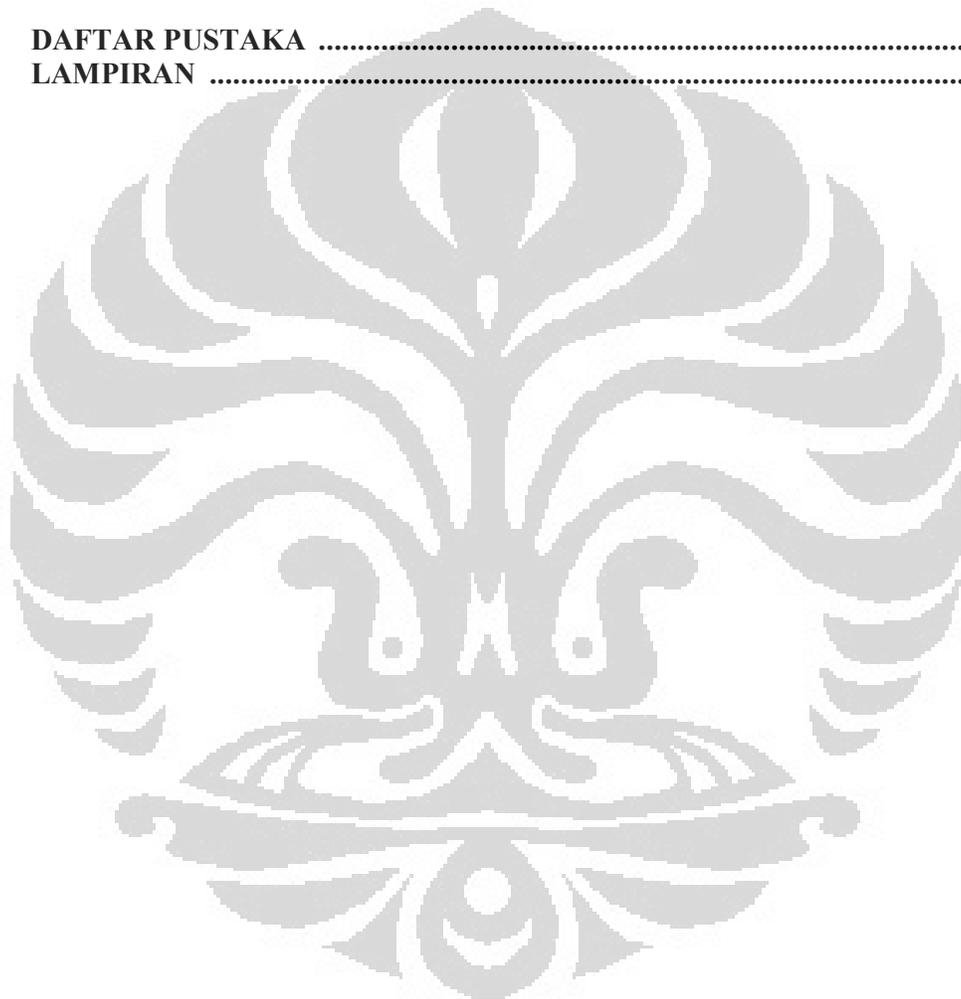
Perceived risk, fear of crime, coping strategies

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	iv
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Permasalahan	7
1.3. Pertanyaan Penelitian	9
1.4. Tujuan Penelitian	10
1.5. Signifikansi Penelitian	10
II. TINJAUAN PUSTAKA	12
2.1. Kerangka Konseptual	12
2.1.1. Tinjauan tentang <i>Fear of Crime</i>	12
2.1.2. Penyebab <i>Fear of Crime</i>	15
2.1.3. Tinjauan tentang Mekanisme Coping	20
2.2. Kerangka Pemikiran	23
2.3. Identifikasi Variabel	25
2.3.1. Variabel Bebas (<i>Independent Variable</i>)	25
2.3.2. Variabel Intervening	25
2.3.3. Variabel Terikat (<i>Dependent Variable</i>)	25
2.4. Hubungan antar Variabel	26
2.5. Hipotesis Penelitian	27
III. METODE PENELITIAN	28
3.1. Pendekatan Penelitian	28
3.2. Populasi dan Sampel	28
3.3. Operasionalisasi Konsep	30
3.4. Teknik Pengumpulan Data	31
3.5. Uji Instrumen	34

3.5.1. Uji Validitas	34
3.5.2. Uji Reliabilitas	35
3.6. Analisis Data	36
3.7. Lokasi dan Jadwal Pelaksanaan Penelitian	37
3.8. Sistematika Penulisan	37
IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN DAN	
SUBYEK PENELITIAN	39
4.1. Gambaran Umum Jalan Lintas Trans Sumatera	39
4.2. Gambaran Umum Subyek Penelitian	45
4.2.1. Karakteristik Responden berdasarkan Kelompok Usia	45
4.2.2. Karakteristik Responden berdasarkan Status Perkawinan dan Kategori Suku Bangsa	47
4.2.3. Karakteristik Responden berdasarkan Tingkat Pendidikan ..	49
4.2.4. Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan	50
4.2.5. Karakteristik Responden berdasarkan Tingkat Pendapatan per Bulan	50
V. HASIL PENELITIAN	53
5.1. Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko pada Variabel <i>Perceived Risk</i>	53
5.2. Persepsi Responden tentang Tingkat Kekhawatiran pada Variabel <i>Fear of Crime</i>	58
5.3. Persepsi Responden tentang Tingkat Kesesuaian pada Variabel Strategi <i>Coping</i>	63
5.4. Pengalaman Viktimisasi ketika Melintasi Trans Sumatera Di Provinsi Lampung	71
5.5. Gambaran Tingkat Kategori pada Variabel yang Diteliti	72
VI. PEMBAHASAN	78
6.1. Uji Perbedaan Tingkat <i>Fear of Crime</i>	78
6.1.1. Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang	79
6.1.2. Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi	80
6.2. Hubungan Antarvariabel	81
6.2.1. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	82
6.2.2. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	85
6.2.3. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	88

6.2.4. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	91
6.3. Interpretasi Hasil Penelitian.....	94
VII. KESIMPULAN DAN SARAN	98
7.1 Kesimpulan	98
7.2 Saran	101
DAFTAR PUSTAKA	103
LAMPIRAN	107

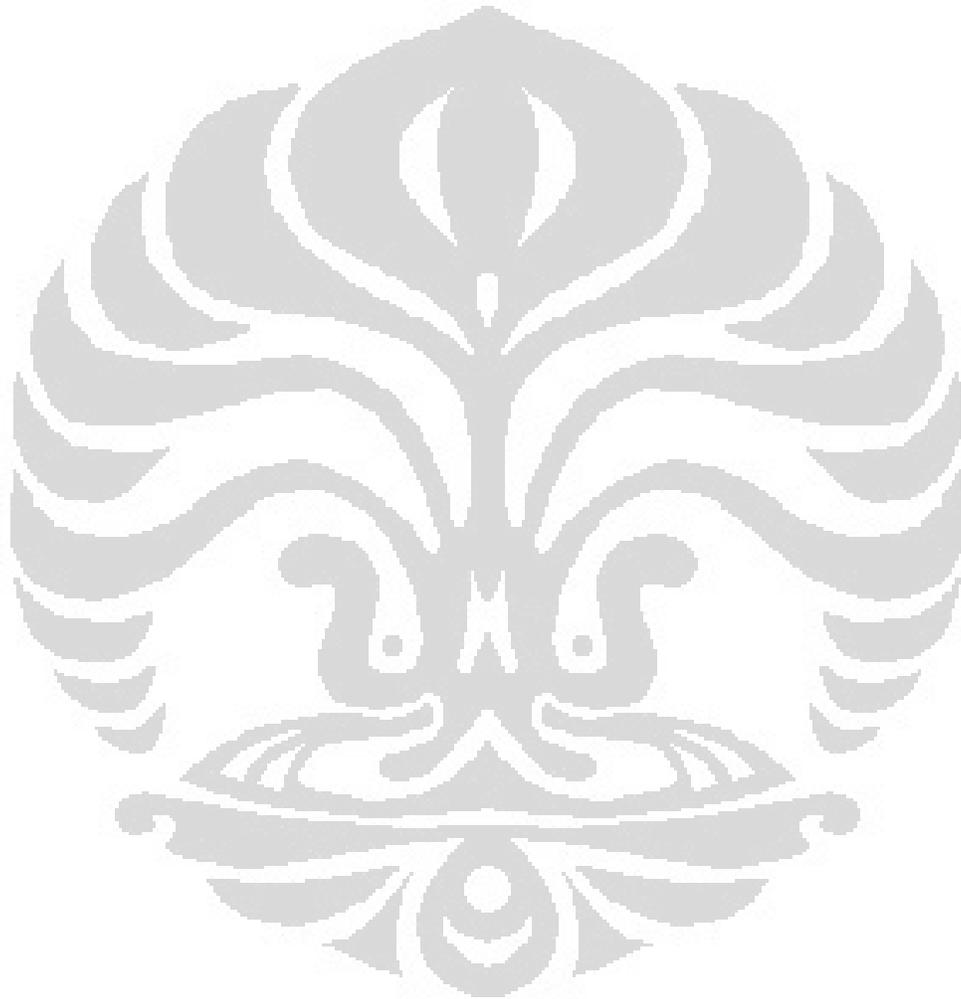


DAFTAR TABEL

Tabel 3.1.	Operasionalisasi Konsep Variabel Bebas, Variabel Intervening dan Variabel Independen	30
Tabel 4.1.	Informasi Jarak Tempuh Beberapa Kota berdasarkan Kilometer 0 (Nol) dari Selatan Sumatera	42
Tabel 4.2.	Data Tahunan Angkutan Penyeberangan Merak – Bakauheni di Pelabuhan Merak, Provinsi Banten, 2008 - 2010	44
Tabel 4.3.	Karakteristik Responden berdasarkan Kategori	44
Tabel 4.4.	Karakteristik Responden berdasarkan Kelompok Usia dan Kategori Responden	47
Tabel 4.5.	Karakteristik Responden berdasarkan Status Perkawinan, Kategori Suku Bangsa dan Kategori Responden	48
Tabel 4.6.	Karakteristik Responden berdasarkan Tingkatan Pendidikan dan Kategori Responden	49
Tabel 4.7.	Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan dan Kategori Responden	50
Tabel 4.8.	Karakteristik Responden berdasarkan Tingkat Pendapatan per Bulan (Rupiah) dan Kategori Responden	52
Tabel 5.1.	Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko pada Variabel <i>Perceived Risk</i>	54
Tabel 5.2.	Persepsi Responden tentang Tingkat Kekhawatiran pada Variabel <i>Fear of Crime</i>	60
Tabel 5.3.	Persepsi Responden tentang Tingkat Kesesuaian pada Variabel Strategi <i>Coping</i>	64
Tabel 5.4.	Pengalaman Viktimisasi berdasarkan Kategori Responden	72
Tabel 5.5.	Kategorisasi <i>Perceived Risk</i>	73
Tabel 5.6.	Kategorisasi <i>Fear of Crime</i>	73
Tabel 5.7.	Kategorisasi Strategi <i>Coping</i>	74
Tabel 5.8.	Tingkat kategori pada Variabel yang diteliti (<i>Perceived Risk</i> , <i>Fear of Crime</i> dan Strategi <i>Coping</i>)	61
Tabel 6.1.	Hasil Uji Beda pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang	79

Tabel 6.2.	Hasil Uji Beda pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi	81
Tabel 6.3.	Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	83
Tabel 6.4.	Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	83
Tabel 6.5.	Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	84
Tabel 6.6.	Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	86
Tabel 6.7.	Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	86
Tabel 6.8.	Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	87
Tabel 6.9.	Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	89
Tabel 6.10.	Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	83
Tabel 6.11.	Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	90
Tabel 6.12.	Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	91
Tabel 6.13.	Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	92
Tabel 6.14.	Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung	93
Tabel 6.15.	Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel (<i>Perceived Risk</i> terhadap <i>Fear of Crime</i>)	95

Tabel 6.16.	Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel (<i>Fear of Crime</i> terhadap Strategi <i>Coping</i>)	96
Tabel 6.17.	Kategori Responden berdasarkan Hubungan Antarvariabel (<i>Perceived Risk</i> dan <i>Fear of Crime</i> terhadap Strategi <i>Coping</i>)	97

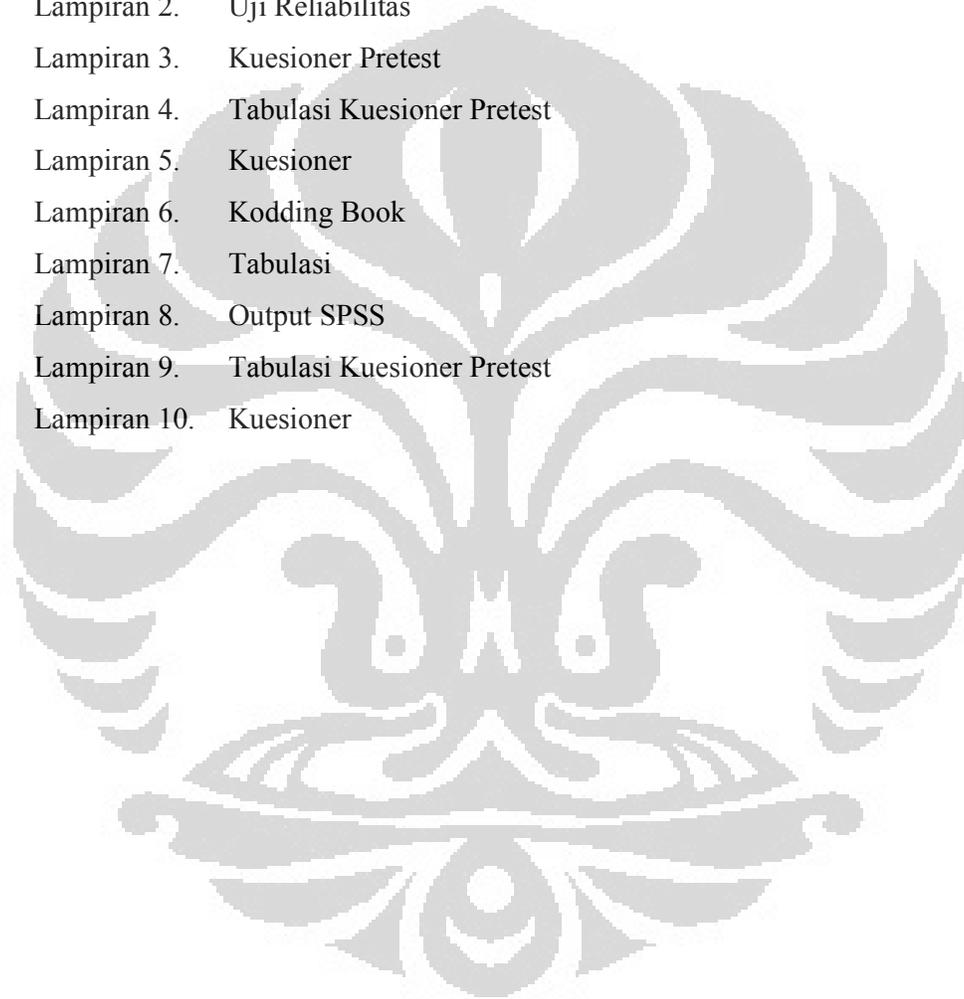


DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	<i>Fear of Crime</i> sebagai Penghalang dalam Menggunakan Transportasi Umum	6
Gambar 2.1.	Alur Hipotesis Penelitian	26
Gambar 4.1.	Peta Pulau Sumatera	40
Gambar 4.2.	Jalan Lintas Sumatera di Provinsi Lampung	43
Gambar 4.3.	Karakteristik Responden berdasarkan Kelompok Usia	46
Gambar 4.4.	Karakteristik Responden berdasarkan Status Perkawinan dan Kategori Suku Bangsa	48
Gambar 4.5.	Karakteristik Responden berdasarkan Tingkat Pendapatan per Bulan (Rupiah)	51
Gambar 5.1.	Penilaian Responden tentang Tingkat Risiko Ketika Melakukan Perjalanan pada Malam Hari	56
Gambar 5.2.	Penilaian Responden tentang Tingkat Kekhawatiran Menjadi Korban Pembegalan	59
Gambar 5.3.	Penilaian Responden tentang Tingkat Kesesuaian Tidak melakukan Perjalanan Seorang Diri	67
Gambar 5.4.	Penilaian Responden tentang Tingkat Kesesuaian Memilih Melakukan Perjalanan pada Pagi/Siang Hari	68
Gambar 5.5.	Pengalaman Viktimisasi yang Responden alami ketika Melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung	71
Gambar 6.1.	Tahapan Analisis Hubungan Antarvariabel	82

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Uji Validitas
- Lampiran 2. Uji Reliabilitas
- Lampiran 3. Kuesioner Pretest
- Lampiran 4. Tabulasi Kuesioner Pretest
- Lampiran 5. Kuesioner
- Lampiran 6. Kodding Book
- Lampiran 7. Tabulasi
- Lampiran 8. Output SPSS
- Lampiran 9. Tabulasi Kuesioner Pretest
- Lampiran 10. Kuesioner



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan masyarakat ditandai dengan peningkatan mobilitas penduduknya (Moen, 2006). Dalam hal ini, pemanfaatan sarana transportasi oleh masyarakat sangat menunjang mobilitas tersebut. Masyarakat menggunakan berbagai sarana transportasi untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ketempat lainnya, dan kini, hal tersebut telah menjadi bagian terpenting dari kehidupan sehari-hari bagi kebanyakan orang. Senada dengan hal di atas, Munawar (2007) mengungkapkan bahwa keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, dan sosial budaya.

Mengingat pentingnya peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan masyarakat, pemerintah mencanangkan kebijakan pembangunan transportasi darat yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari pembangunan nasional. Sebagai gambaran, jalan Lintas Sumatera yang mulai dibangun pada tahun 1970-an, dimaksudkan untuk melancarkan hubungan antara satu tempat dan tempat lain di Sumatera. Bila dilihat dari sisi ekonomi, akses jalan yang menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya dapat menekan pengeluaran. Namun demikian, jalan yang buruk dan rawan tindak kejahatan dapat menaikkan ongkos produksi dan menaikkan harga barang, karena waktu tempuh dari produsen ke pasar atau dari sumber ke produsen memakan waktu yang lama.

Tak pelak, jalan raya lintas Trans Sumatera merupakan jalur perhubungan darat yang terpenting di Sumatera. Namun demikian, gambaran kondisi saat ini menunjukkan bahwa banyak ruas jalan di Provinsi Sumatera Selatan dan Lampung mengalami kerusakan yang sangat parah walaupun pemerintah telah mengalokasikan banyak dana dalam beberapa tahun anggaran terakhir. Di

beberapa bagian ruas jalan yang menghubungkan Provinsi Sumatera Selatan, dan Bengkulu yang melalui Provinsi Lampung juga rawan kejahatan di malam hari.

Terkait dengan hal tersebut, pemberitaan dan informasi mengenai jalan Trans Lintas Sumatera di wilayah Provinsi Lampung sebagai daerah rawan akan tindak kejahatan sampai saat ini masih cukup mudah didapatkan, terlebih lagi dengan kemudahan akses informasi melalui dunia maya yang berkembang pesat dalam satu dekade belakangan ini. Peringatan, keluhan, dan berbagai pemberitaan di media cetak dan elektronik terkait dengan kerawanan di Trans Lintas Sumatera di wilayah Provinsi Lampung masih memenuhi halaman berita sampai penelitian ini dilakukan. Berikut adalah beberapa kutipan dari pemberitaan mengenai kerawanan akan tindak kejahatan yang memasukkan jalur Trans Lintas Sumatera di wilayah Provinsi Lampung sebagai salah satu fokus pemberitaan dalam kurun waktu dua tahun terakhir:

"Guna menciptakan suasana yang kondusif, anggota Satlantas Polres Lampung Utara menggelar patroli di titik rawan kecelakaan lalulintas dan kejahatan. Kasat Lantas Polres Lampung IPTU Suro, S.H. mengatakan, kegiatan ini dilakukan guna menciptakan tertib lalulintas dan menindas para pelaku kejahatan yang akan beraksi. Selain itu, pihaknya juga melakukan patroli hunting di Jalintengsum dan jalur di wilayah perkotaan." (*Satlantas Tingkatkan Patroli Titik Rawan, radarkotabumi.com, Desember 2011*)

"Di jalur penghubung jalur lintas timur (jalintim) dan jalur lintas tengah (jalinteng) Sumatera kerap terjadi aksi kejahatan dengan modus mencegat kendaraan yang melintas di jalur tersebut." (*Polisi Amankan Jalan Penghubung Jalinteng dan Jalintim, lampung.antaraneews.com: Juni 2011*)

"Aksi pembegalan terjadi di Jalan Lintas Sumatera (Jalinsum), Bandarjaya Lamteng, Minggu (6/6), pukul 02.00 WIB dini hari. Kejadian berawal saat mobil truk Fuso bermuatan batu kelingker (bahan baku semen), meluncur dari Baturaja menuju Pelabuhan Panjang Bandarlampung, dihadang dua pelaku tidak di kenal. Kernet Fuso, Anton (25) menjelaskan, kejadian tersebut berawal ketika truk Fuso yang dikendarai Khotib (30), singgah di salah satu warung yang berada di Jalan Raya Proklamator Bandarjaya, untuk membeli air mineral." (*Dibegal, Fuso Tabrak Hotel, radarlamteng.com: Juni 2010*)

"Dua orang kawan pelaku penodongan terhadap supir truk yang biasa melintas di Lintas Sumatera ditangkap petugas kepolisian Lampung Tengah. Tim Reskrim Polsek Gunung Sugih Lampung Tengah, Selasa lalu meringkus dua tersangka komplotan penodong yang kerap beraksi di Jalan Lintas Sumatera. Kedua tersangka masing-masing ARD dan YS dibekuk petugas saat nongrong di kedai warung kopi. Berdasarkan interogasi terhadap tersangka, petugas menemukan sebilah golok yang disembunyikan tersangka disemak-semak di pinggiran jalan Lintas Sumatera." (*Penodong Supir Truk Lintas Sumatera Diringkus, indosiar.com*)

Meskipun data resmi terkait dengan aksi kejahatan di lintas Sumatera belum dapat disajikan, beberapa kutipan berita diatas memberikan gambaran bahwa Trans Lintas Sumatera di wilayah Provinsi Lampung rawan tindak kejahatan pada moda transportasi darat. Maraknya tindak kejahatan pada di lintas Sumatera, telah membawa dampak tersendiri bagi para penggunanya. Dapat dikatakan, rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) ketika melintas Trans Lintas Sumatera di Provinsi Lampung kerap mendera para penggunanya. Mereka cenderung lebih was-was, memiliki rasa khawatir berlebih, dan sebagainya.

Kajian yang berkaitan dengan tema atau isu mengenai *fear of crime* telah banyak dilakukan, hal ini dapat dilihat melalui penelitian-penelitian maupun jurnal-jurnal ilmiah, baik yang bersifat nasional maupun internasional. Rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) telah menjadi isu penting yang menarik perhatian publik diberbagai negara belahan dunia. Beberapa penelitian telah mengungkapkan berbagai dampak negatif yang ditimbulkan dari rasa takut tersebut, diantaranya: pembatasan penggunaan ruang publik dan fasilitas umum, sampai dengan membatasi gaya hidup masyarakat (Grabosky, 1995; de Vaus & Wise, 1996; Hale, 1996; Cordner, 2010). Dalam hal ini, Grabosky (1995) mengidentifikasi sejumlah faktor yang berhubungan dengan rasa takut menjadi korban kejahatan, yakni jenis kelamin (perempuan cenderung lebih takut daripada laki-laki) dan adanya gangguan lingkungan (*disorder*) dan ketidaksopanan dari seseorang. Pada akhirnya, Grabosky (1995) menyatakan bahwa *fear of crime* telah

menjauhkan seseorang dari kualitas hidup yang lebih baik dan membawa dampak negatif yang mempengaruhi kehidupan sosial dan kesejahteraan ekonomi.

Hal serupa diungkapkan Cordner (2010), bahwa *fear of crime* telah menjadi sesuatu yang dapat mempengaruhi seseorang dari semua lapisan masyarakat pada setiap tahap kehidupan mereka. Hal ini dikarenakan *fear of crime* berbeda dari kejahatan yang sebenarnya yang cenderung terkonsentrasi pada area khusus. Sebagai gambaran ilustrasi: (a) orang tua yang merasa gugup ketika berjalan pulang, (b) orang tua yang merasa cemas tentang anak mereka yang keluar ke jalan untuk sekedar untuk membeli permen, atau (c) penjaga toko yang khawatir setiap kali pelanggan memasuki toko mereka, dan jika kita membiarkannya, *fear of crime* dapat memiliki dampak buruk pada kualitas hidup masyarakat.

Penelitian tentang rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) telah dilakukan dengan beberapa pendekatan. Menarik untuk dicermati beberapa penelitian survai, yang melihat hubungan antar variabel sebagai pembentuk *fear of crime* (Grohe, 2006; Travis W. Franklin, Cortney A. Franklin, Fearn, 2008; Jianhong, Messner, Lening, Yue, 2009). Travis W. Franklin, Cortney A. Franklin, Fearn (2008) menguji tiga model konseptual yang dirancang untuk menjelaskan *fear of crime* pada warga di 21 kota di seluruh negara bagian Washington. Adapun tiga model yang digunakan yakni: keterentanan diri (*vulnerability*), gangguan lingkungan (*disorder*), dan integrasi sosial (*social integration*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa gangguan lingkungan (*disorder*) secara signifikan mampu menjelaskan variasi, baik dimensi kognitif dan afektif, dari *fear of crime* yang dirasakan oleh warga di perkotaan.

Grohe (2006) menguji persepsi tentang kejahatan (*perception of crime*), rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*), dan ruang pertahanan pemukiman (*defensible space of residents*) di tiga wilayah pemukiman Fort Worth, Texas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya pemeliharaan lingkungan yang memadai (*adequate maintenance*), adanya tanda-tanda investasi masyarakat (*presence of signs of community investment*), dan gender adalah

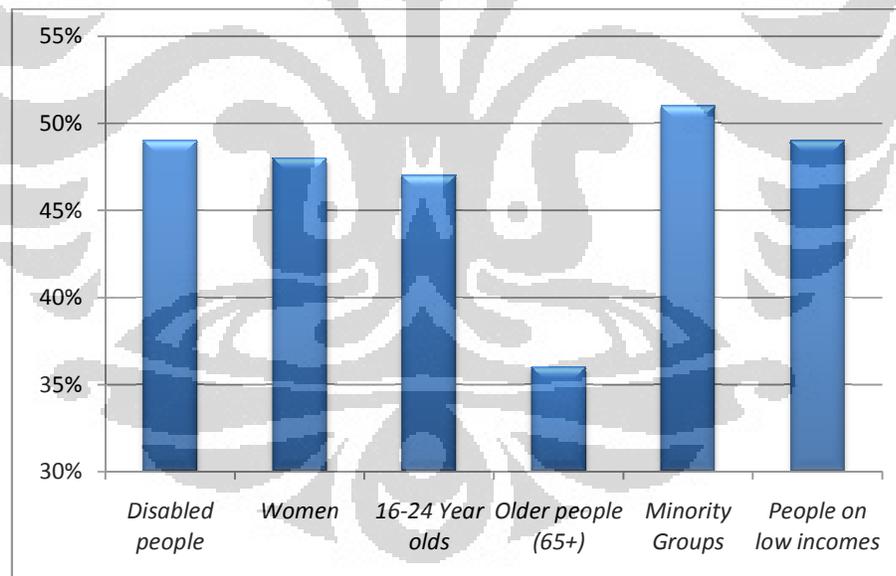
variabel yang paling signifikan dalam menjelaskan *fear of crime*. Dalam hal ruang pertahanan pemukiman (*defensible space of residents*), prediktor yang paling signifikan adalah pemeliharaan, tanda/isyarat, status perkawinan, dan pendidikan.

Jianhong, Messner, Lening, Yue (2009) menguji penelitian sebelumnya yang dilakukan di Barat, variabel sosio-demografis berkorelasi dengan *fear of crime*, untuk diujikan pada konteks perkotaan di China. Penelitian ini berpendapat bahwa perubahan sosial dapat mengubah pola persepsi yang berhubungan dengan "fear" di kalangan kelompok sosio-demografis, sehingga variabel sosio-demografis berkorelasi dengan *fear of crime*. Penelitian ini juga mengeksplorasi bagaimana perubahan sosial di China telah menciptakan kesenjangan generasi yang mempengaruhi efek dari usia dan pendidikan pada *fear of crime*. Studi ini menemukan bahwa, berbeda dengan pola pada masyarakat Barat, kaum muda dan berpendidikan menunjukkan tingkat yang lebih tinggi akan rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) di perkotaan Cina daripada rekan-rekan mereka. Penelitian ini juga menemukan hal yang serupa dengan literatur Barat, perempuan memiliki kecenderungan lebih takut dan pengalaman pribadi menjadi korban juga meningkatkan tingkat ketakutan (*fear*).

Penelitian lain dilakukan oleh Adams and Serpe (2000) di wilayah Los Angeles dengan menguji hubungan antara integrasi sosial (*social integration*), rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*), dan kepuasan hidup (*life satisfaction*). Adapun hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa integrasi sosial dalam masyarakat setempat secara signifikan mengurangi perasaan kerentanan dan mengurangi ketakutan akan kejahatan (*fear of crime*). Analisis dalam penelitian ini juga menunjukkan bahwa orang yang hidup di pinggiran kota merasa jauh lebih rentan terhadap kejahatan dan jauh lebih takut daripada penduduk Los Angeles dipedalaman (pusat kota). Pada akhirnya, perasaan kerentanan dan ketakutan menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) memiliki dampak yang besar terhadap kepuasan hidup masyarakat.

Namun demikian, uraian hasil penelitian di atas cenderung menggambarkan *fear of crime* pada lingkungan pemukiman atau suatu wilayah distrik. Sebagaimana seperti kejahatan yang dapat terjadi di manapun, maka *fear of crime* juga dapat masuk pada lingkup transportasi publik. TfL atau *Transport for London* (2007) memberikan gambaran *fear of crime* yang dialami oleh masyarakat pada area publik, dalam hal ini, sarana transportasi di kota London. TfL mengungkapkan bahwa *fear of crime* telah menjadi penghalang untuk kalangan tertentu dalam menggunakan transportasi umum. Dalam hal ini, kelompok minoritas lebih merasa takut atau was-was ketika mereka menggunakan transportasi publik dibanding dengan kelompok lainnya, yakni: penyandang cacat, orang dengan penghasilan rendah, perempuan, penumpang dengan rentang usia 16-24 tahun, dan penumpang usia lanjut (65 tahun ke atas), lihat Gambar 1.1.

Gambar 1.1.
***Fear of Crime* sebagai Penghalang dalam Menggunakan Transportasi Umum**



Sumber: *Transport for London*, 2007

Sementara itu, Smith dan Clarke (2006) mengungkapkan bahwa tindak kejahatan yang terjadi pada transportasi umum mencakup berbagai macam pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku disegala macam moda, baik pada transportasi trem, bus, kereta bawah tanah, kereta api komuter, taksi, dan opelet.

Adapun yang menjadi sasaran kejahatan bisa ditujukan pada sistem itu sendiri (seperti dalam vandalisme atau pengelakan dalam membayar tarif/ongkos), karyawan (seperti penyerangan terhadap kolektor tiket), atau penumpang (seperti pencopetan atau penarikan tarif/ongkos yang berlebih).

Berdasarkan paparan di atas, menarik untuk dilakukan penelitian *fear of crime* dengan setting lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Mengingat jalan lintas tersebut merupakan 'urat nadi' yang menghubungkan beberapa provinsi lainnya yang berada di Sumatera. Dengan tingkat mobilitas para pengguna jalan yang tinggi dan gambaran rawan tindak kejahatan pada jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung, diharapkan penelitian ini mampu memberikan penjelasan gejala *fear of crime* di wilayah tersebut.

1.2. Permasalahan

Sebagaimana diketahui, sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang. Sehingga dengan adanya ketersediaan system transportasi, hal ini diharapkan dapat menunjang berbagai aktivitas ekonomi dalam suatu pembangunan, sarana angkutan darat, sebagai bagian dari system transportasi secara keseluruhan, turut memberikan kontribusi dalam meningkatkan perekonomian di suatu wilayah. Ini dapat dilihat bahwa umumnya daerah-daerah yang memiliki jaringan angkutan darat, sebagai sarana yang menghubungkan daerah tersebut dengan daerah lain, akan memiliki pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat dibandingkan daerah-daerah yang terisolir.

Jalan Lintas Sumatera merupakan salah satu lintas ruas jalan yang memegang peranan sangat penting dalam transportasi antar propinsi di pulau Sumatera dan antar pulau (Sumatera dan Jawa). Disamping itu, ruas jalan ini juga memiliki pengaruh yang signifikan dalam menunjang perekonomian nasional serta kestabilan sosial dan politik. Maraknya tindak kejahatan yang terjadi pada Jalan Lintas Sumatera pada saat ini menyebabkan pembatasan penggunaan jalan

lintas tersebut sebagai ruang publik dan fasilitas umum. Banyak potensi arus pergerakan barang dan jasa yang menjadi terhambat, yang serta merta dapat mempengaruhi kehidupan sosial dan kesejahteraan ekonomi masyarakat.

Bila mencermati pemberitaan dimedia massa tentang titik rawan kejahatan di Lintas Sumatera, dengan mudah dapat diperoleh informasi tersebut yang dapat diakses secara online. Secara keseluruhan, hampir setiap provinsi yang dilalui jalan Lintas Sumatera memiliki titik rawan tertentu, baik jalur lintas timur sumatera yang menghubungi Palembang, Jambi, Riau, Sumatera Utara, dan pesisir timur Aceh ataupun jalur lintas barat Sumatera yang menghubungi Bengkulu, Sumatera Barat, serta jalur lintas tengah Sumatera yang menghubungkan Lampung, Sumatera Selatan, Jambi, Sumatera Barat hingga Sumatera Utara.

Sebagaimana yang diberitakan pula, beberapa Kepolisian Daerah telah memberikan perhatian khusus pada kawasan titik rawan kejahatan. Sebagai gambaran, Polda Sumatera Selatan yang mengawasi beberapa titik diantaranya Kawasan Empat Lawang perbatasan Bengkulu, Muba perbatasan Jambi, OKI Perbatasan Lampung, Martapura perbatasan Lampung. Adapun usaha yang dilakukan dengan membangun pos-pos pemantauan (trijayafmplg.net, 2012).

Meskipun data statistik kriminal resmi yang mengungkap tentang intensitas frekuensi tindak kejahatan di Lintas Sumatera tidak disajikan dalam permasalahan penelitian ini, namun sebaran tempat terjadinya tindak kejahatan yang dialami oleh para pelintas atau pengguna jalan Lintas Sumatera dapat dikerucutkan pada kemungkinan tiga lintasan yang dilalui, yakni lintas timur, lintas barat dan lintas tengah. Mengacu pada tiga lintasan tersebut, dominasi kendaraan yang melalui Provinsi Lampung, baik kendaraan dari Pulau Jawa yang menuju Pulau Sumatera dan juga sebaliknya, lebih memilih lintas timur Sumatera.

Provinsi Lampung yang merupakan pintu gerbang Pulau Sumatera dan Pulau Jawa memegang peranan penting dalam perekonomian nasional. Hal ini dipertegas kembali dalam kebijakan pemerintah yang tertuang dalam *masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 atau yang

lebih dikenal dengan MP3EI. Sudah menjadi kemestian bahwa ada jaminan rasa aman bagi para pengguna jalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

Uraian permasalahan penelitian di atas telah mendorong untuk dilakukannya suatu penelitian ilmiah tentang perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Maraknya tindak kejahatan di lintas trans Sumatera di Provinsi Lampung telah memberikan *fear of crime* bagi para penggunanya. Apabila *fear of crime* yang dirasakan oleh para pengguna jalan berada pada kategori yang tinggi, maka hal ini berdampak pada beberapa aspek penting baik aspek materi (seperti pengeluaran biaya perjalanan yang berlebih) maupun aspek immateri (kekhawatiran yang berlebih) ketika melintasi trans Sumatera di Provinsi Lampung. Lebih lanjut, penelitian ini juga akan melihat usaha yang dilakukan para pengguna Lintas Sumatera di Provinsi Lampung dalam mengurangi risiko viktimisasi. Adapun langkah yang diambil dalam mengurangi risiko viktimisasi tersebut dapat dipahami sebagai suatu usaha guna mencegah munculnya kejahatan. Dalam hal ini, para pengguna jalan tersebut harus senantiasa waspada dan mempersiapkan segala kemungkinan yang dapat membahayakan keselamatan dirinya dari segala tindak kejahatan. Pertahanan diri (*self defense*) harus dimiliki guna memberi perlindungan dari segala kemungkinan munculnya suatu tindak kejahatan. Mekanisme *coping* merupakan suatu bentuk pertahanan diri yang dapat mencegah terjadinya kejahatan. Bentuk perlindungan diri, penghindaran, serta pembatasan menjadi langkah untuk mencegah kejahatan

1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, pertanyaan penelitian yang diajukan adalah:

1. Bagaimana perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung?

2. Bagaimana mekanisme *coping* (penyesuaian) terhadap *fear of crime* yang dialami oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung?

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui dan menjelaskan perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.
2. Mengetahui dan menjelaskan mekanisme *coping* (penyesuaian) terhadap *fear of crime* oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

1.5. Signifikansi Penelitian

1. Signifikansi Teoritis

Signifikansi teoritis dari penelitian ini adalah untuk memperkaya literatur dan khasanah pengetahuan mengenai *fear of crime*. Berkaitan dengan hal tersebut, berbagai sumber maupun penelitian mengenai *fear of crime* untuk konteks Indonesia masih belum banyak ditemukan sehingga dibutuhkan kajian yang lebih mendalam mengenai masalah ini. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan memperkaya literatur dan memberikan pengetahuan tentang gambaran mekanisme *coping* (penyesuaian) terhadap *fear of crime*.

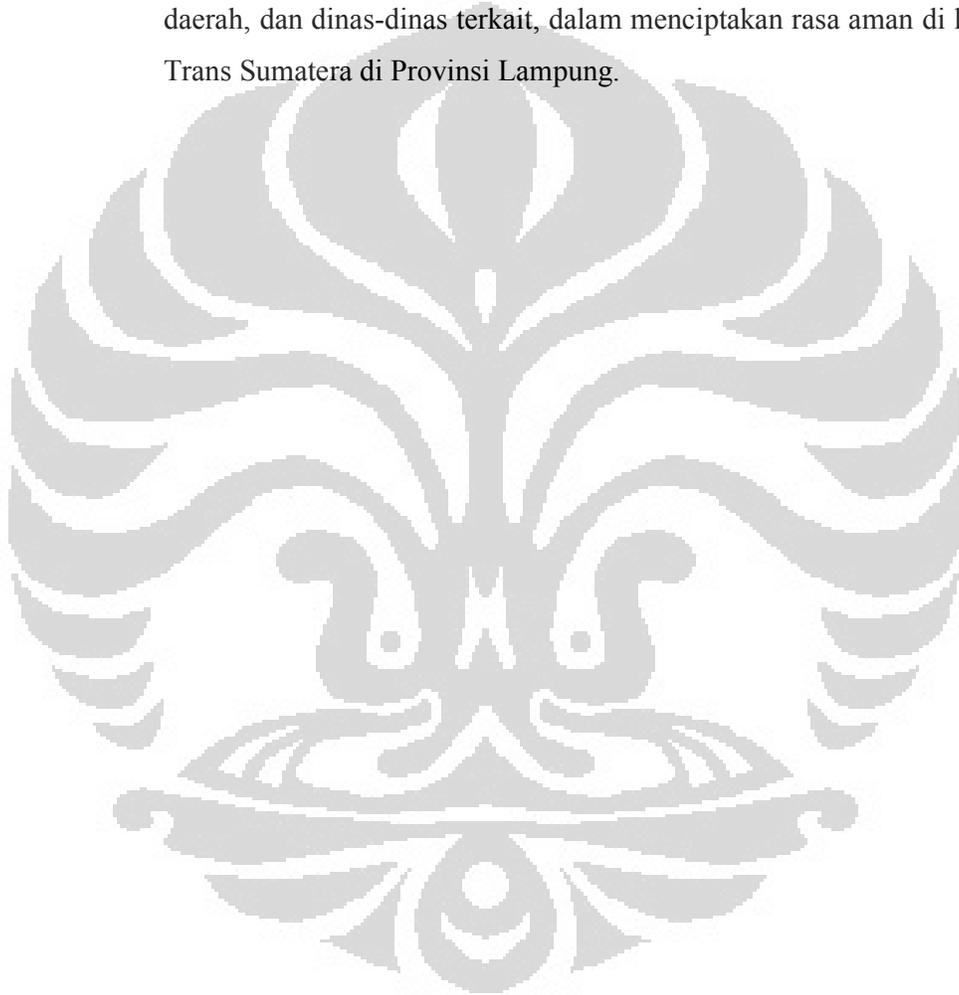
2. Signifikansi Metodologis

Secara Metodologis, penelitian ini nantinya diharapkan dapat dijadikan bahan pertimbangan bagi proses penelitian selanjutnya. Adapun hasil temuan kuantitatif dalam penelitian ini dapat menjadi masukan yang berarti bagi penelitian kualitatif nantinya dalam melihat gejala yang sama di Lintas Sumatera. Baik kajian mengenai *fear of*

crime dan juga termasuk didalamnya kajian mengenai mekanisme *coping* (penyesuaian).

3. Signifikansi Praktis

Adapun signifikansi praktisnya adalah penelitian ini nantinya diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi para pemangku kepentingan (*stakeholders*), baik pihak kepolisian daerah, pemerintah daerah, dan dinas-dinas terkait, dalam menciptakan rasa aman di lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Konseptual

2.1.1. Tinjauan tentang *Fear of Crime*

Perkembangan penelitian tentang *fear of crime* meningkat pesat pada dekade 1960-an, terutama di Amerika Serikat dan Inggris. Sebagaimana yang dikemukakan Zedner (1997), bahwa pada dekade tersebut ketegangan rasial, kerusuhan, dan kekerasan perkotaan meningkat (Grohe, 2006). Para cendekiawan, seperti Walkate (2001), Karmen (1990), dan Harries (2000), berpendapat bahwa meningkatnya minat studi pada korban kejahatan terjadi karena penelitian yang ada menunjukkan bahwa orang yang menjadi korban (*victim*) dan tempat merupakan proporsi yang signifikan dari semua kejahatan (Grohe, 2006). Secara historis, penelitian kriminologi telah difokuskan pada perilaku pelaku kejahatan, bukan pada perilaku korban atau pencegahan kejahatan. Alasan lain untuk peningkatan minat belajar *fear of crime* merupakan konsekuensi dari rasa takut tersebut. Situasi tertentu akan kesadaran dan kehati-hatian tentang kejahatan merupakan sesuatu yang wajar tetapi, secara ekstrem, mungkin memiliki efek negatif pada orang emosional, menghasilkan kerugian yang signifikan dalam kesejahteraan pribadi. Sebagai contoh, Moore dan Troganowicz (1988) melaporkan bahwa, dalam situasi yang ekstrim, orang menginvestasikan waktu dan uang dalam tindakan defensif untuk mengurangi kerentanan mereka, dan mereka tinggal di dalam rumah dan menghindari kegiatan lebih dari yang mereka ingin lakukan (Grohe, 2006).

Sejalan dengan penjelasan di atas, Lee (2007) berpendapat bahwa selama empat dekade terakhir *fear of crime* telah menjadi perhatian yang kian penting bagi para kriminolog, victimolog, pembuat kebijakan, politisi, organisasi politik, media dan masyarakat umum. Lee menekankan munculnya *fear of crime* dengan

menyatakan bahwa selama ini telah terjadi proliferasi (perkembangan) yang luar biasa dari penelitian dan literatur di lapangan. Proliferasi ini juga disorot oleh Crawford yang menunjukkan bahwa sejak 1970-an kejahatan dan *fear of crime* telah datang untuk menempati arti-penting baru dalam kehidupan sehari-hari (Wynne, 2008). Selanjutnya, Crow dan Semmens (2006) juga menyatakan bahwa era tahun 1990-an, *fear of crime* telah menjadi perhatian utama bagi para pembuat kebijakan.

Fear of crime telah menjadi isu penting yang menjadi perhatian publik: masalah yang menjauhkan dari kualitas hidup dan membawa dampak negatif yang mempengaruhi kehidupan sosial dan kesejahteraan ekonomi (Grabosky, 1995). Lebih lanjut, de Vaus & Wise (1996), Hale (1996) mengungkapkan *fear of crime* telah dilihat sebagai masalah dalam diri seseorang, oleh karenanya cara pandang tersebut dapat membatasi gaya hidup masyarakat, dan membatasi penggunaan ruang publik dan fasilitas umum. Sedangkan dalam kasus anak-anak, orang tua menjadi *overprotectiveness*, hal ini memiliki potensi untuk merusak kemampuan mereka untuk menjadi orang dewasa yang kompeten (NCAVAC, 1998).

Pengaruh negatif yang lebih luas dari *fear of crime* di tengah masyarakat bahwa ada potensi untuk melemahkan kualitas hidup. Dalam hal ini Cozens (2000) dan Hale (1996) menggambarkan bahwa ketakutan dapat meningkatkan perpecahan sosial antara kaya dan miskin, yaitu antara mereka yang mampu menerapkan metode pencegahan defensif dari kejahatan dan mereka yang tidak mampu menerapkannya. Penurunan kualitas hidup masyarakat juga dapat menyebabkan penurunan kemampuan masyarakat dalam menangani kejahatan (Grohe, 2006).

Terkait dengan respons terhadap kejahatan, kebanyakan orang menanggapi kejahatan dengan cara yang berbeda. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Miethe (1995), beberapa dari mereka mungkin menghindari tempat-tempat tertentu pada waktu tertentu; pembelian peralatan pencegahan kejahatan, membentuk “kelompok penjaga” di lingkungan mereka guna mencegah terjadinya segala bentuk kejahatan; mengubah rutinitas sehari-hari dan gaya hidup, atau umumnya

menarik diri dari partisipasi dalam kehidupan perkotaan (Grohe, 2006). Respon tersebut dapat juga dikatakan sebagai usaha/strategi dalam mengurangi “*fear*” yang dirasakan oleh masyarakat.

Dalam mendefinisikan *fear of crime*, Ferraro dalam bukunya *fear of crime interpreting victimization risk* memberikan penjelasan bahwa:

“*Fear of crime is an emotional response of dread or anxiety to crime or symbols that a person associates with crime.*” (Ferraro, 1995) (Terjemahan bebas: rasa takut menjadi korban kejahatan adalah respon emosional dari rasa takut atau kecemasan dengan kejahatan atau simbol bahwa seseorang berasosiasi dengan kejahatan.)

Lebih lanjut, Ferraro (1995) mengungkapkan bahwa untuk menghasilkan reaksi takut pada seseorang, diperlukan pengakuan dari suatu situasi yang (setidaknya) memiliki potensi bahaya, baik yang nyata atau dibayangkan. Konsepsi potensi berbahaya (*potential danger*) ini, oleh Ferraro, disebut “*perceived risk*”, diperlukan untuk menimbulkan rasa takut “*fear*”. Ferraro juga menilai bahwa *fear of crime* dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut:

- Pengetahuan dan pengalaman realitas kriminal (*knowledge and experience of criminal realities*);
- Konteks lingkungan (*environmental context*), dan;
- Fitur biografis (*biographical features*).

Sementara itu, Garofalo (1981) memberikan gambaran *fear of crime* dengan pernyataan seperti di bawah ini:

“*What is the fear of crime? We can define fear as an emotional reaction characterized by a sense of danger and anxiety.*” (Garofalo, 1981) (Terjemahan bebas: Apakah *fear of crime* itu? Kita dapat mendefinisikannya sebagai rasa takut dari reaksi emosional yang ditandai dengan rasa akan adanya bahaya dan kecemasan.

Dalam hal ini, Garofalo membatasi definisinya "ditandai dengan rasa akan adanya bahaya dan kecemasan" yang dihasilkan oleh ancaman bahaya/kerusakan fisik. Selanjutnya, untuk membentuk *fear of crime*, rasa takut harus ditimbulkan oleh

isyarat/tanda yang dirasakan dalam lingkungannya dan itu berhubungan dengan beberapa aspek dari kejahatan (Garofalo, 1981).

Penjelasan lain tentang "*fear*" dikemukakan oleh Ditton et al (1999), menurutnya "*fear*" adalah istilah yang mencakup berbagai perasaan yang membingungkan, pandangan, risiko-estimasi, dan dengan demikian memiliki perbedaan arti bagi setiap orang yang berbeda (Wynne, 2008).

Beberapa definisi *fear of crime* di atas telah memberikan gambaran bahwa seseorang akan menunjukkan reaksi emosional sebagai wujud ekspresi akan adanya bahaya kejahatan yang mengintainya. Sebagaimana respon/tanggapan seseorang terhadap kejahatan yang berbeda-beda, begitu pula dengan *fear of crime*. Setiap orang akan menunjukkan reaksi emosional yang berbeda-beda ketika *fear of crime* itu muncul.

2.1.2. Penyebab *Fear of Crime*

Cohen dan Felson (1979) dengan hipotesis aktivitas rutin (*routine activities*), dikenal juga sebagai kesempatan kriminal (*criminal opportunity*) atau hipotesis risiko menjadi korban kejahatan (*risk of victimization*), dikembangkan untuk menjelaskan di mana dan kapan orang terlibat dalam kejahatan, juga telah diadaptasi untuk membantu pemahaman *fear of crime*, hal ini sebagaimana yang digunakan oleh Ferraro (1995).

Menurut Cohen dan Felson, perubahan struktural dalam pola aktivitas rutin mempengaruhi tingkat kejahatan, yaitu adanya calon pelaku yang mempunyai motif melakukan kejahatan, adanya sasaran yang cocok, dan ketidakcukupan pengawasan terhadap pelanggaran, pada waktu dan tempat tertentu (Mustofa, 2007). Konvergensi tersebut menurut Cohen dan Felson (2007), meningkatkan kemungkinan mereka menjadi korban kejahatan (Doran & Burgess, 2011). Berangkat dari hal tersebut, penting diketahui penyebab dari *fear of crime*. Adapun cakupan teori yang menjelaskan penyebab *fear of crime* diantaranya: (a). teori demografis (*demographic theories*); (b). teori sosial (*social theories*), dan; (c). teori lingkungan (*environmental theories*).

a. Teori demografis dalam menjelaskan *fear of crime*

Farrall, dkk. (2000) mengungkapkan bahwa penelitian *fear of crime* telah didominasi dengan teori-teori demografis (Doran & Burgess, 2011). Mereka mengkaji apakah rasa takut yang dialami masyarakat terhadap kejahatan dikaitkan dengan pengalaman mereka dari kejahatan atau perasaan kerentanan (*vulnerability*). Pada akhirnya, masing-masing hipotesis demografi berusaha untuk menjelaskan mengapa beberapa kelompok sosial-demografis lebih takut kejahatan daripada yang lain. Pengetahuan ini penting dalam memberikan pemahaman tentang sifat rasa takut masyarakat terhadap kejahatan, yang merupakan komponen berharga dari banyak inisiatif pengurangan rasa takut. Kelompok teori demografis terdiri hipotesis korban kejahatan (*victimization hypothesis*), hipotesis korban kejahatan yang tidak langsung (*indirect-victimization hypothesis*) dan hipotesis kerentanan (*vulnerabilities hypothesis*) (Doran & Burgess, 2011).

Hipotesis korban kejahatan (*victimization hypothesis*), seperti yang dikemukakan Crank dkk., 2003; Skogan dan Maxfield, 1981, memposisikan hubungan positif antara pengalaman langsung dari korban dan *fear of crime* (Doran & Burgess, 2011). Berdasarkan teori korban, pengalaman sebelumnya dari viktimisasi secara langsung meningkatkan sensitivitas seseorang berisiko menjadi korban. Sebagaimana yang dinyatakan oleh (Mesch, 2000), seseorang yang pernah menjadi korban pada masa lalu memiliki kemungkinan peningkatan pendefinisian sebagai situasi yang berbahaya dan memahami risiko viktimisasi yang lebih besar (Doran & Burgess, 2011).

Hipotesis korban kejahatan yang tidak langsung (*indirect-victimization hypothesis*) mengemukakan bahwa mereka yang tidak menjadi korban kejahatan "non-victim" juga mengalami *fear of crime*. Sebagaimana yang diungkap oleh Clark, 2003; Hanson dkk, 2000, hipotesis ini menyatakan bahwa orang menyadari dapat mengalami

pengalaman viktimisasi dan mungkin mengalami emosi serupa yang dihasilkan dari orang lain yang menjadi korban (*direct victimization*), ketika mereka mendengarnya (Doran & Burgess, 2011). Penelitian *indirect-victimization* ini berfokus pada bagaimana informasi kejahatan diperoleh, baik dari media maupun komunikasi interpersonal.

Hipotesis kerentanan (*vulnerabilities*), seperti yang dikemukakan oleh Warr, 2000; Liska dkk., 1988, didasarkan pada asumsi bahwa kelompok-kelompok sosiodemografi yang berbeda-beda mengalami berbagai tingkat *fear of crime* dan menunjukkan ketakutannya tersebut dengan berbeda pula (Doran & Burgess, 2011).

b. Teori sosial dalam menjelaskan *fear of crime*

Bahasan teori sosial dalam menjelaskan *fear of crime* difokuskan pada pernyataan bahwa *fear of crime* mencerminkan keadaan umum kecemasan yang disebabkan oleh perubahan atau kerusakan dari berbagai faktor sosial (Doran & Burgess, 2011). Adapun cakupan model dalam teori ini, yakni mencakup hipotesis risiko sosial (*risk society*), disorganisasi sosial (*social disorganization*), keragaman subkultur (*subcultural diversity*), integrasi sosial (*social integration*), kepedulian masyarakat (*community concern*) dan perubahan sosial (*social change*).

Dalam menggambarkan pada gagasan dari '*risk society*', *fear of crime* dikonseptualisasikan sebagai ungkapan perasaan khalayak orang yang lebih luas akan rasa tidak aman atau ketidakpastian tentang kehidupan. Teori *risk society* mengemukakan bahwa *fear of crime* menyediakan ruang untuk mengekspresikan perasaan umum dari kecemasan yang mendominasi di hidup sehari-hari.

Hipotesis disorganisasi sosial (*social disorganization*) menyiratkan bahwa *fear of crime* terkait dengan kekhawatiran tentang kerusakan organisasi sosial. Dalam hal ini, Sampson dan Groves (1989)

mendefinisikan disorganisasi sosial sebagai ketidakmampuan lingkungan untuk mencapai tujuan bersama penghuni dan mempertahankan kontrol sosial yang efektif. Karena itu, hipotesis disorganisasi sosial sangat bergantung pada masyarakat yang memiliki nilai-nilai dan norma sosial.

Hipotesis keragaman subkultur (*subcultural diversity*) mengemukakan bahwa *fear of crime* terjadi ketika penduduk tinggal di dekat orang-orang dari berbagai latar belakang budaya. Dalam hal ini, Ditton dkk. (2000) menyatakan, dengan hipotesis keragaman subkultur, *fear of crime* dapat dianggap sebagai 'kecemasan yang membahayakan melalui konfrontasi perbedaan' (Doran & Burgess, 2011).

Dalam menjelaskan hipotesis integrasi sosial (*social integration*), Crank dkk. (2003) menyatakan bahwa integrasi sosial yang buruk di masyarakat mengarah pada meningkatnya *fear of crime* (Doran & Burgess, 2011). Integrasi sosial dapat dianggap sebagai kapasitas masyarakat untuk melakukan kontrol sosial terhadap anggotanya, dan hipotesis ini tergantung pada konsep dukungan sosial (*social support*), modal sosial (*social capital*) dan keberhasilan kolektif (*collective efficacy*).

Sebagaimana yang dikemukakan Lane and Meeker (2003), hipotesis kepedulian masyarakat (*community concern*) menyatakan bahwa *fear of crime* merupakan representasi bahwa suatu komunitas tengah berada dalam kondisi kemunduran (Doran & Burgess, 2011). Pada situasi ini, Taylor and Hale (1986) menggambarkan orang-orang menjadi khawatir dengan vitalitas, kelangsungan hidup dan kualitas lingkungan mereka ketika mereka menemukan tanda-tanda kerusakan baik fisik dan sosial (Doran & Burgess, 2011).

Hipotesis perubahan sosial (*social change*) mengemukakan bahwa *fear of crime* terwujud ketika orang membenci proses dan fitur dari perubahan sosial. Dalam hal ini, Clark, (2003); Furstenberg (1971) menggambarkan perubahan sosial yang terjadi meliputi diversifikasi heterogenitas ras, basis ekonomi yang menurun, pengangguran meningkat dan jumlah penduduk yang tinggi.

c. Teori lingkungan dalam menjelaskan *fear of crime*

Teori lingkungan berfokus pada isyarat/petunjuk dalam lingkungan eksternal yang memicu *fear of crime*. Serangkaian teori ini sangat relevan dengan strategi penargetan *fear of crime*, karena mereka berusaha untuk mengidentifikasi faktor-faktor di lingkungan yang bisa diubah untuk berpotensi mengurangi rasa takut (*reduce fear*). Dalam penelitian, teori lingkungan yang pertama mempelopori adalah hipotesis gangguan (*disorder*)/*incivilities*, dan selanjutnya termasuk teori lingkungan aman dan mengancam (*the threatening and safe environments theories*), dan perspektif sinyal kejahatan (*the signal crimes perspective*).

Sebagaimana yang diungkapkan oleh Crank dkk. (2003); Millie and Herrington (2005); Nasar dkk. (1993); Tulloch (2000), hipotesis gangguan atau *incivilities* mengungkapkan bahwa ada hubungan yang positif antara *fear of crime* dan persepsi masyarakat terhadap karakteristik sosial dan fisik dari sebuah lingkungan (Doran & Burgess, 2011). Dalam hal ini, Ross dan Mirowsky (1999) mengungkapkan secara khusus tanda-tanda gangguan atau isyarat dapat terlihat di lingkungan yang menunjukkan kurangnya ketertiban dan memicu *fear of crime*.

Meskipun terdapat kesamaan dengan hipotesis gangguan (*disorder*)/*incivilities* dan hipotesis sinyal kejahatan (*signal crimes*), yang menghubungkan *fear of crime* dengan isyarat tertentu di lingkungan, hipotesis lingkungan yang mengancam (*threatening*

environments) tidak mencerminkan gangguan dalam kontrol sosial. Sedang, perspektif Sinyal kejahatan (*the signal crimes perspective*) berpendapat bahwa kejahatan dan gangguan yang berbeda memiliki dampak yang tidak proporsional, ini tergantung pada bagaimana orang menafsirkan mereka, dan sejauh mana mereka mengandung arti risiko criminogenic. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Innes (2004), perspektif ini juga mengakui bahwa meskipun anggota masyarakat menggunakan nilai-nilai umum, individu yang berbeda dan kelompok yang bervariasi, dengan cara mereka, menafsirkan kejahatan dan gangguan (Doran & Burgess, 2011).

2.1.3. Tinjauan tentang Mekanisme *Coping*

Garofalo (1981) menyatakan bahwa banyak dari masyarakat mencoba untuk mengurangi risiko viktimisasi. Mereka telah melakukan sesuatu untuk merespon atau menanggapi kejahatan atau *fear of crime*. Pernyataan tersebut berdasar pada hasil analisis penelitian sebelumnya yang mengungkapkan bahwa:

“the proportions of respondents who had “limited or changed” their activities in some way because of crime ranged from 27 to 56% among 13 cities in the National Crime Survey.”
(Terjemahan bebas: proporsi responden yang telah "dibatasi atau diubah" kegiatan mereka dalam beberapa cara karena kejahatan berkisar pada 27-56% di antara 13 kota di National Crime Survey)

Penelitian lainnya juga telah membahas berbagai tanggapan khusus yang dilakukan orang sebagai reaksi atas kejahatan. Dalam hal ini Garofalo (1981) menggambarkan hasil kajian yang dilakukan DuBow dan rekannya tentang reaksi perilaku individu terhadap kejahatan, yakni digambarkan kedalam lima kategori berikut:

1. Penghindaran (*avoidance*): "tindakan yang diambil untuk mengurangi paparan kejahatan dengan menjauhkan diri sendiri atau meningkatkan jarak dari situasi dimana risiko viktimisasi atas suatu kejahatan diyakini tinggi."

2. Perilaku yang bersifat melindungi (*protective behavior*): perilaku yang "berusaha untuk meningkatkan ketahanan terhadap korban." Dua jenis diidentifikasi: (1) proteksi pada rumah "tindakan yang bertujuan untuk membuat rumah lebih terlindungi apakah itu melibatkan pembelian perangkat atau hanya menggunakan perangkat yang ada"; (2) proteksi pribadi "tindakan yang diambil di luar rumah, selain menghindari, untuk mengurangi kerentanan ketika menghadapi situasi yang mengancam."
3. Asuransi perilaku (*insurance behavior*): perilaku yang "berusaha untuk meminimalkan biaya korban atau mengubah konsekuensi dari viktimisasi"
4. Perilaku yang bersifat komunikatif (*communicative behavior*): "berbagi informasi dan emosi yang terkait dengan kejahatan kepada orang lain."
5. Perilaku yang bersifat partisipasi (*participation behavior*): "tindakan secara bersama dengan orang lain yang termotivasi oleh kejahatan tertentu atau dengan kejahatan pada umumnya."

Namun demikian, Garofalo (1981) menilai bahwa DuBow dan rekannya berhadapan dengan "reaksi terhadap kejahatan (*reactions to crime*)" yang merupakan fenomena yang lebih umum daripada respon terhadap *fear of crime*. Lebih lanjut Garofalo menilai beberapa kategori yang mereka konsepsikan lebih relevan dengan "khawatir tentang pencurian (*worry about theft*)" daripada "takut akan cedera fisik dalam viktimisasi dari suatu kejahatan (*fear of physical injury in a criminal victimization*)." Namun, salah satu fitur paling menarik dari kategori mereka - selain fakta bahwa mereka tampaknya membuat perbedaan yang bermakna diantara beberapa perilaku, yakni bahwa mereka menutupi gambaran umum tentang reaksi terhadap kejahatan namun cukup fleksibel untuk dapat dengan mudah dimodifikasi dan digunakan dalam diskusi yang lebih terfokus baik takut akan cedera fisik (*fear of physical injury*) atau khawatir tentang kehilangan properti (*worry about property loss*).

Sejalan dengan bahasan di atas, Ferarro (1995) menyatakan bahwa ketika mempelajari hubungan antara *perceived risk* dan *fear*, sangat penting untuk secara bersamaan mempertimbangkan dampak dari perilaku dibatasi (*constrained behavior*). Dalam hal ini, Ferarro menyebut *constrained behavior* sebagai adaptasi

(seperti dalam gaya hidup seseorang) karena risiko yang dirasakan (*perceived risk*) dari viktimisasi dalam kegiatan sehari-hari.

Ferarro juga menggambarkan hasil penelitian sebelumnya yang terkait dengan *constrained behavior*, diantaranya Liska et al. (1988) dan Taylor et al. (1986), beberapa hal yang kebanyakan orang lakukan yakni: menginstalasi perangkat keamanan, menghindari penggunaan kendaraan umum, atau mengubah aktivitas sehari-hari mereka (Ferarro, 1995). Adapun definisi operasional yang digunakan Ferarro untuk *constrained behavior* berdasarkan dua domain konsep yang diidentifikasi dalam penelitian sebelumnya, yakni: penghindaran (*avoidance behavior*) dan sikap pertahanan (*defensive behavior*).

Secara psikologis, dapat dipahami bahwa ketegangan emosional dan fisik yang dialami atau dimiliki seseorang saat mengalami ancaman merupakan suatu kondisi yang tidak menyenangkan. Dengan demikian, seseorang tersebut akan termotivasi dan melakukan berbagai tindakan guna mengurangi stress yang dialaminya. Dalam hal ini, Kotler and Armstrong (2004) memberikan istilah "*coping*" untuk menggambarkan berbagai tindakan tersebut.

Wechsler (1995) memberikan gambaran *coping* sebagai reaksi perilaku untuk situasi aversif, yaitu situasi yang menyebabkan reaksi stres secara psikologis. Lazarus dan Folkman (1984) mengkonseptualisasikan *coping* sebagai upaya atau strategi tindakan kognitif dan perilaku dalam situasi penuh tekanan tertentu yang dimaksudkan untuk mengelola rangsangan afektif atau memperbaiki situasi yang bermasalah tersebut. Adapun titik tekan yang dinyatakan Skinner & Gembeck (2009), oleh karena dipengaruhi psikologis yang temperamen dan stres, *coping* melibatkan pengaturan perilaku, emosi, perhatian, kognisi, dan motivasi (Connell, 2011).

2.2. Kerangka Pemikiran

Sebagaimana yang telah dikemukakan di awal, *fear of crime* telah menjadi isu penting yang menjadi perhatian publik: masalah yang menjauhkan dari kualitas hidup dan membawa dampak negatif yang mempengaruhi kehidupan sosial dan kesejahteraan ekonomi. Pengaruh negatif yang lebih luas dari *fear of crime* di tengah masyarakat bahwa ada potensi untuk melemahkan kualitas hidup.

Definisi *fear of crime* yang dikemukakan oleh para ahli memberikan gambaran bahwa seseorang akan menunjukkan reaksi emosional sebagai wujud ekspresi akan adanya bahaya kejahatan yang mengintainya. Dan bila berbicara tentang penyebab *fear of crime*, ada tiga teori besar yang menjelaskan masalah ini, yakni: teori demografis (*demographic theories*); teori sosial (*social theories*), dan; teori lingkungan (*environmental theories*). Dalam hal ini, teori demografis memandang pengalaman orang yang menjadi korban kejahatan (*victimization*), korban kejahatan yang tidak langsung (*indirect victimization*) dan kerentanan (*vulnerability*) digunakan untuk menjelaskan penyebab terjadinya *fear of crime*. Teori-teori demografi sebagian besar menjelaskan tingkat yang tampaknya berbeda dari ketakutan yang ditunjukkan oleh berbagai sosio-demografi kelompok.

Sedang, Teori sosial menarik perhatian pada bagaimana struktur sosial lingkungan yang dapat menyebabkan *fear of crime*. Menurut teori sosial, *fear of crime* dapat mencerminkan:

- perasaan tidak aman atau ketidakpastian;
- kekhawatiran tentang kerusakan organisasi sosial masyarakat;
- ketakutan yang tidak diketahui dan berbeda;
- kekhawatiran tentang integrasi sosial yang buruk;
- kekhawatiran tentang masyarakat berada dalam keadaan kemunduran;
- kekhawatiran yang timbul dari perubahan sosial yang cepat.

Dan terakhir, teori lingkungan menyatakan bahwa tanda-tanda dari gangguan (juga dikenal sebagai *incivilities* atau *signal crime/disorder*) dan rangsangan lainnya dalam lingkungan yang mengancam (*threatening*

environments) dapat memicu *fear of crime*. Secara sederhana dapat dipahami bahwa teori lingkungan berfokus pada isyarat/petunjuk dalam lingkungan eksternal yang memicu *fear of crime*.

Dalam menjawab permasalahan penelitian ini, kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini yakni *perceived risk* sebagaimana yang dikonsepsikan Ferraro (1995). Ferraro mengungkapkan bahwa untuk menghasilkan reaksi takut pada seseorang, diperlukan pengakuan dari suatu situasi yang (setidaknya) memiliki potensi bahaya, baik yang nyata atau dibayangkan. Konsepsi potensi berbahaya (*potential danger*) ini, oleh Ferraro, disebut "*perceived risk*", diperlukan untuk menimbulkan rasa takut "*fear*".

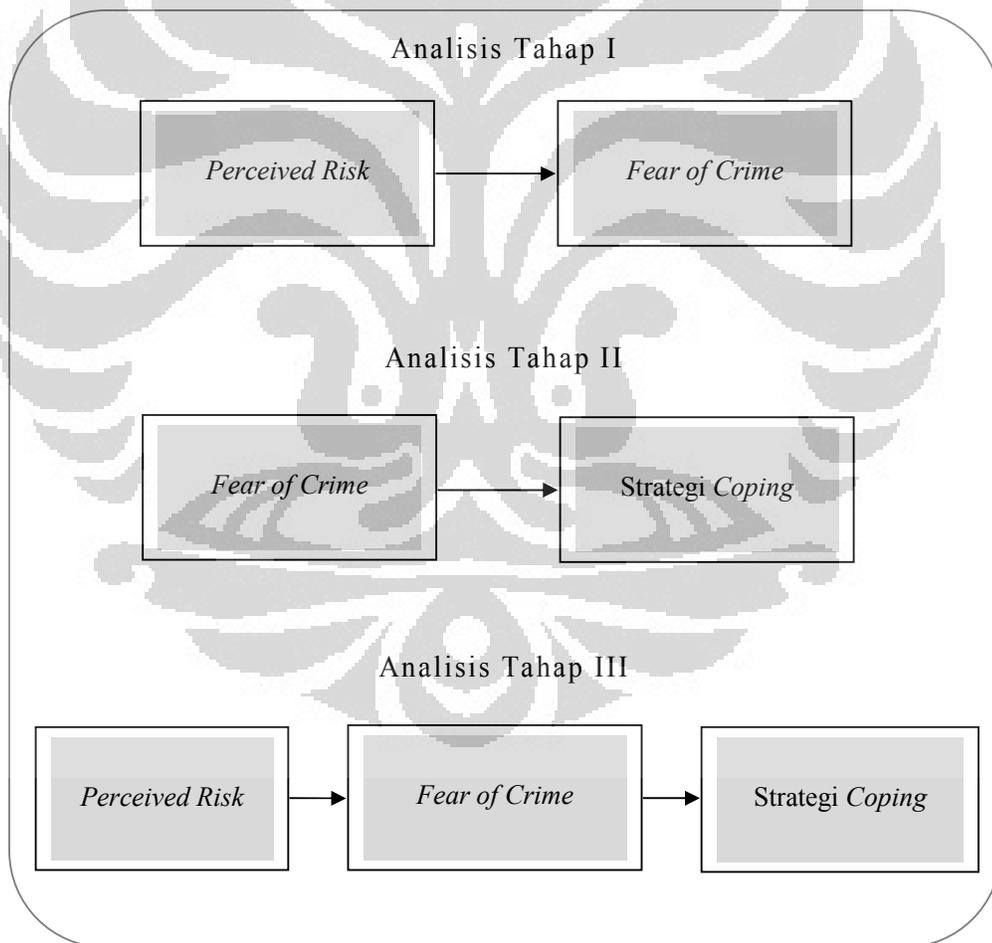
Dalam mengukur *perceived risk*, indikator yang digunakan untuk mengukur variabel tersebut adalah persepsi responden mengenai risiko potensi bahaya (*potential danger*). Secara spesifik, responden akan diminta pendapatnya perihal risiko ketika melewati jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung; baik ketika dalam keadaan malam hari, berada di wilayah sepi, di wilayah hutan, dan berada di wilayah yang berbahaya. Kemudian, untuk variabel *fear of crime* responden dimintakan pendapatnya tentang kekhawatiran mereka atas beberapa situasi yang ditanyakan.

Sebagaimana yang dikemukakan Garofalo (1981) yang menyatakan bahwa banyak dari masyarakat mencoba untuk mengurangi risiko viktimisasi, maka ketika seseorang memiliki penilaian dan mengakui akan adanya risiko kejahatan, barulah akan muncul suatu upaya antisipasi untuk mencegah atau mengurangi risiko kejahatan. Tanpa adanya penilaian dan pengakuan akan risiko kejahatan mungkin saja tidak akan terjadi suatu tindakan antisipasi. Adapun pengaruh ancaman viktimisasi kejahatan mungkin juga tergantung pada respon perilaku korban potensial bagi penghindaran kejahatan dan *fear of crime*. Reaksi-reaksi ini dapat menjadi-strategi bagi upaya mengatasi stres akan ancaman kejahatan. Pendekatan strategi dimaksudkan untuk meningkatkan ketahanan seseorang terhadap stres, dan strategi penghindaran adalah yang dimaksudkan untuk mengurangi kesempatan ketika salah satu korban potensial dihadapkan pada *fear*

of crime. Dalam hal ini, analisis mekanisme *coping* merujuk pada strategi yang digunakan untuk mengurangi kemungkinan mereka menjadi korban.

Adapun tahapan analisis yang dilakukan dalam menjawab permasalahan penelitian mencakup; pertama, menguji ada-tidaknya hubungan antara variabel *perceived risk* terhadap variabel *fear of crime*. Kedua, menguji ada-tidaknya hubungan antara variabel *fear of crime* terhadap variabel strategi *coping*. Ketiga, menguji ada-tidaknya pengaruh antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap variabel strategi *coping*.

Gambar 2.1.
Tahapan Analisis



2.3. Identifikasi Variabel

Paradigma yang digunakan dalam penelitian ini mengkaji satu variabel bebas, satu variabel intervening dengan satu variabel tergantung. Dapat dikatakan hubungan antara variabel masih sederhana, yaitu secara berurutan, artinya kondisi variabel intervening adalah akibat adanya variabel bebas. Dengan kata lain, variabel bebas memengaruhi variabel intervening, kemudian variabel bebas dan variabel intervening memengaruhi variabel tergantung.

2.3.1. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Variabel independen adalah variabel yang mengidentifikasi suatu kekuatan atau kondisi yang berlaku pada hal yang lain atau bisa dikatakan sebagai variabel penyebab. Adapun variabel independen dalam penelitian ini adalah *perceived risk*.

2.3.2. Variabel Intervening

Variabel intervening adalah variabel yang secara teoritis mempengaruhi hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Variabel ini merupakan variabel penyela/antara yang terletak diantara variabel bebas dan variabel terikat, sehingga variabel bebas tidak secara langsung mempengaruhi berubahnya atau timbulnya variabel terikat. Adapun variabel intervening dalam penelitian ini adalah *fear of Crime*

2.3.3. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel dependen adalah variabel yang disebabkan dari suatu tindakan atau hasil dari variabel lain. Dalam penelitian ini, variabel dependennya yakni strategi *coping*.

2.4. Hubungan antar Variabel

Hubungan antar variabel dalam penelitian ini bersifat asimetris. Dengan demikian, variabel bebas mempengaruhi variabel terikat dengan proses yang berjalan searah. *Perceived risk* menyebabkan *fear of crime* dan bersamaan dengan hal itu, maka muncul strategi *coping* yang digunakan oleh para pengemudi angkutan barang dan pengemudi angkutan pribadi dalam menghadapi *fear of crime* ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Bila dijabarkan kedalam gambaran variabel dalam penelitian ini yakni;

- Variabel bebas (X) : *perceived risk*
- Variabel intervening (Z) : *fear of crime*
- Variabel tergantung (Y) : strategi *coping*

2.5. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka teoritis yang telah diuraikan serta disesuaikan dengan masalah penelitian, maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

H₁: terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi.

H₂: semakin tinggi *perceived risk* dan *fear of crime* maka semakin tinggi strategi *coping*.

BAB 3 METODE PENELITIAN

3.1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, adapun jenis penelitian yang digunakan adalah eksplanatif. Penggunaan metode eksplanatif bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan seberapa besar hubungan antara *perceived risk*, *fear of crime* dan strategi *coping* yang dialami oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Penelitian ini dirancang sebagai sebuah penelitian survai yang menggunakan kuesioner untuk pengumpulan datanya.

3.2. Populasi dan Sampel

Populasi dari penelitian ini adalah Pengemudi angkutan barang dan Pengemudi kendaraan pribadi baik yang akan menuju dan telah melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Berdasarkan data tahun 2010, Operasi Ketupat Dilintas Polda Lampung Tahun 2010 mencatat bahwa dalam satu tahun kendaraan yang melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung mencapai 1.342.835 unit yang terdiri dari angkutan barang dan kendaraan pribadi. Namun demikian, ketidakterediaan kerangka sampel (*sampling frame*) dari populasi yang dimaksud, menjadikan desain sampel yang digunakan berdasar pada prinsip non probabilita (*non probability sampling*). Konsekuensi dari penggunaan prinsip non probabilita adalah peneliti mempunyai keterbatasan dalam pendugaan sampel terhadap populasi atau melakukan inferensi. Dalam hal ini, generalisasi yang dapat dilakukan peneliti sangat terbatas.

Penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik sampling kuota (*quota sampling*). Penggunaan teknik penarikan sampel ini dikarenakan karakteristik populasi yang diteliti relatif heterogen. Dengan teknik ini peneliti

melakukan pengelompokkan responden kedalam beberapa kategori dan kemudian menentukan jumlah sampel untuk masing-masing. Adapun kategori yang ditetapkan adalah (1) Pengemudi angkutan barang (laki-laki), dan; (2) Pengemudi kendaraan pribadi (laki-laki), baik yang akan menuju dan telah melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

Penentuan ukuran sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan memperhatikan tiga faktor, yakni: variasi dalam populasi, tingkat kesalahan yang ditoleransi, dan tingkat kepercayaan (Eriyanto, 1999). Ketiga faktor yang menentukan besar sampel itu dapat dirangkum dalam rumus sebagai berikut:

$$N = (p \times q) \cdot \frac{Z^2}{E^2}$$

Dimana $(p \times q)$ adalah variasi populasi, Z adalah ukuran tingkat kepercayaan dan E adalah *Sampling Error*/kesalahan yang dapat ditoleransi. Dalam penelitian ini, taksiran tentang keragaman populasi yang digunakan adalah proporsi sebesar 95% : 5%. Ini artinya peneliti mengasumsikan populasi pada kategori yang ditetapkan adalah sama jika ditinjau dari karakteristik jenis kelamin (laki-laki). Berdasar pada hal tersebut, dapat dikatakan bahwa para pengguna lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung memiliki pendapat yang serupa. Ukuran tingkat kepercayaan yang digunakan sebesar 95%, pada tingkat kepercayaan 95% skor z adalah 1,96. Adapun ukuran kesalahan yang dapat ditoleransi tidak lebih $\pm 5\%$, dengan demikian $E = 0,05$. Jadi, sampel dalam penelitian ini adalah:

$$N = (0,95 \times 0,05) \cdot \frac{1,96^2}{0,05^2}$$

$$N = 73$$

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa besarnya sampel diketahui sebanyak 73 orang. Namun demikian, besaran sampel tersebut hanya untuk mewakili satu kategori tertentu. Dalam penelitian ini pengelompokkan responden ditentukan menjadi dua kategori, maka total keseluruhan sampel berjumlah 146 orang.

Namun demikian, jumlah besaran sampel dalam penelitian ini ditetapkan sebanyak 200 responden dengan asumsi bahwa jumlah tersebut mampu mewakili karakteristik populasi yang telah ditetapkan. Titik tekan lebih lanjut, penentuan sampel dalam penelitian ini mempertimbangkan aktivitas perjalanan para pengemudi pada kategori yang ditetapkan, baik yang akan menuju dan telah melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun teknik penarikan sampel untuk masing-masing kategori dilakukan secara *haphazard* atau biasa juga disebut sampling kebetulan (*accidental sampling*), pemilihan anggota sampelnya dilakukan terhadap orang yang kebetulan ada atau dijumpai.

Sebagaimana yang dikemukakan pada bagian awal, penetapan responden dalam penelitian ini adalah mereka (pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi) yang akan menuju dan telah melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Untuk mengetahui apakah responden melewati jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung, maka pada bagian awal kuesioner didesain pertanyaan penyaring (*screening questions*) guna mendapatkan responden yang sesuai/tepat, yakni para pengemudi angkutan barang dan kendaraan pribadi yang melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung, yang destinasi akhirnya diluar Provinsi Lampung.

Terkait dengan sampel dalam penelitian ini kemungkinan besar tidak mewakili populasi, sehingga generalisasi yang dapat dilakukan oleh peneliti akan terbatas. Cara ini juga cenderung memiliki bias yang tinggi karena peneliti menentukan sendiri responden yang terpilih secara acak (sesuai dengan kategori yang telah ditetapkan), biasanya penentuan tersebut dilakukan dengan subjektif. Namun demikian, subjektifitas ini dapat direduksi berdasarkan pada asumsi bahwa para para pengemudi angkutan barang dan kendaraan pribadi yang melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung relatif memiliki karakteristik yang serupa.

3.3. Operasionalisasi Konsep

Operasionalisasi konsep dalam penelitian ini, secara rinci dapat dilihat pada Tabel 3.1 berikut:

Tabel 3.1. Operasionalisasi Konsep Variabel Bebas, Variabel Intervening dan Variabel Terikat

Variabel	Indikator	Kategori Respons
(1)	(2)	(3)
<i>Perceived Risk</i>	Persepsi responden tentang risiko ketika melewati jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung; a. Pada malam hari, b. Pada situasi sepi, c. Melakukan perjalanan seorang diri d. Melintasi wilayah yang sepi e. Melintasi wilayah perkebunan/hutan, f. Melintasi wilayah berbahaya (rawan tindak kejahatan)	Sangat tidak berisiko/ Tidak berisiko/ Agak tidak berisiko/ Antara tidak berisiko dan berisiko/ Agak berisiko/ Berisiko/ Sangat berisiko
<i>Fear of Crime</i>	Persepsi responden tentang kekhawatiran ketika melewati jalan lintas Sumatera di Provinsi Lampung; a. Menjadi korban pembegalan, b. Keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan, c. Jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik Saudara, d. Jika seseorang akan merampok Saudara lalu melakukan penyerangan, e. Jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara, f. Jika kawan pencuri (begal), meminta dan mengambil dengan paksa barang bawaan Saudara.	Sangat tidak khawatir/ Tidak khawatir/ Agak tidak khawatir/ Antara tidak khawatir dan khawatir/ Agak khawatir/ Khawatir/ Sangat Khawatir

(1)	(2)	(3)
Strategi <i>Coping</i>	Persepsi responden tentang tingkat kesesuaian pada variabel strategi <i>coping</i> ketika akan melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung; a. Tidak melakukan perjalanan seorang diri, b. Melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan, c. Memilih melakukan perjalanan pada pagi/siang hari, d. Menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan, e. Menggunakan peralatan kendaraan tertentu untuk melakukan perlawanan, f. Belajar lebih banyak tentang cara/ mekanisme pertahanan diri, g. Tidak membawa barang berharga secara berlebihan, h. Mencari dan melewati alternatif jalan lain.	Sangat tidak sesuai/ Tidak sesuai/ Agak tidak sesuai/ Antara tidak sesuai dan sesuai/ Agak sesuai/ Sesuai/ Sangat Sesuai

3.4. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data dan informasi pada penelitian ini, akan digunakan beberapa teknik, diantaranya:

1. Angket/Kuesioner

Angket/kuesioner yaitu dimaksudkan untuk mendapatkan data penelitian yang berupa jawaban pernyataan tertulis yang diajukan oleh peneliti. Kuesioner yang ditanyakan berisi pernyataan-pernyataan tertulis berbentuk pertanyaan tertutup. Kuesioner yang digunakan dalam bentuk tanda silang dimana responden memilih jawaban-jawaban yang tersedia atau pada jawaban yang dianggap paling sesuai.

2. Observasi

Teknik observasi digunakan untuk mengumpulkan data melalui pengamatan dan pencatatan langsung tentang objek yang akan menjadi topik kajian dalam

penelitian ini. Penggunaan teknik observasi dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mengungkap fenomena yang tidak diperoleh melalui angket/kuesioner.

3. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan untuk mencari atau mengumpulkan data sekunder yang berhubungan dengan masalah penelitian untuk melengkapi data primer.

4. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan suatu kegiatan pengumpulan data dan informasi dari berbagai sumber, seperti buku-buku yang memuat berbagai ragam kajian teori yang sangat dibutuhkan peneliti, majalah-majalah, naskah-naskah, kisah sejarah, dan dokumen. Termasuk di dalamnya adalah rekaman berita dari radio, televisi, dan media elektronik lainnya. Penggunaan studi kepustakaan sebagai teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mencari dan menghimpun informasi/data yang bersifat kepustakaan dan dokumentatif, seperti: artikel-artikel, arsip-arsip penting, kebijakan, dan lainnya.

Secara keseluruhan, proses pengumpulan data angket/kuesioner dalam penelitian ini dibagi menjadi dua tahap. Pada tahap pertama, pengumpulan data yang dilakukan hanya untuk pengujian instrumen (kuesioner). Tahap ini menekankan bahwa kuesioner yang telah disusun sudah cukup memenuhi kriteria validitas dan reliabilitas. Uji coba instrumen (kuesioner) dilakukan pada 35 responden baik pengemudi angkutan barang dan kendaraan pribadi. Dalam hal ini, rentang waktu pengumpulan data dengan instrumen kuesioner dilakukan selama tiga hari (mulai tanggal 5 sampai dengan 7 Mei 2012).

Ada tiga tempat yang menjadi lokasi pengumpulan data pada tahap ini, dua diantaranya adalah rumah makan (tempat peristirahatan) dan satu tempat lainnya adalah bengkel, kesemuanya berada di Bandar Lampung dan berada persis pada lintasan Trans Sumatera. Alasan mendasar pemilihan ketiga tempat tersebut adalah banyaknya kendaraan angkutan barang dan kendaraan pribadi Lintas Sumatera yang singgah untuk beristirahat pada rumah makan tersebut. Adapun untuk lokasi bengkel, banyak diantara truk (angkutan barang) lintas Sumatera

yang tengah melakukan pengecekan kendaraan sebelum meneruskan perjalanan akhir mereka.

Tahap kedua pengumpulan data dalam penelitian ini merujuk pada hasil uji instrumen (kuesioner) yang telah dilakukan. Dengan jumlah responden keseluruhan yang mencapai 200 orang, maka peneliti mengikutsertakan tiga enumerator (petugas pengumpul data) untuk memperlancar dan mempercepat proses pengumpulan data. Ada beberapa hal teknis yang dipersiapkan guna mendukung proses pengumpulan data pada tahap ini, yakni (1) persiapan yang terkait dengan materi kuesioner dan pendukungnya, mencakup penggandaan jumlah kuesioner, merancang kartu bantu guna memudahkan responden dalam menjawab setiap item pertanyaan, sampai dengan pengepakan hadiah yang akan diberikan kepada setiap responden, dan (2) persiapan yang menyangkut kemampuan para enumerator dalam proses mengumpulkan data, dalam hal ini para enumerator dilatih dalam menggunakan kuesioner dan uji coba teknik wawancara.

Lokasi pengumpulan data berpusat pada dua titik, yakni pelabuhan penyeberangan Bakauheni Provinsi Lampung dan pelabuhan penyeberangan Merak Provinsi Banten. Ditetapkannya dua lokasi ini merujuk pada kategori responden yang telah ditetapkan, yakni (1) pengemudi angkutan barang (laki-laki), dan; (2) pengemudi kendaraan pribadi (laki-laki), baik yang telah dan yang akan melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Kedua lokasi ini memudahkan peneliti dan enumerator dalam mengumpulkan data tanpa harus naik ke atas kapal dan mengikuti penyeberangan antar pulau. Rentang waktu yang dibutuhkan dalam menumpulkan data sebanyak 200 responden selama tiga hari (mulai tanggal 18 sampai dengan 20 Mei 2012).

Secara teknis, pengumpulan data pada kedua pelabuhan penyeberangan tersebut dilakukan didermaga penyeberangan. Sebagai gambaran, peneliti dan enumerator mengumpulkan data didermaga satu penyeberangan Bakauheni, hal yang sama juga peneliti lakukan di penyeberangan Merak, yakni didermaga satu. Adapun untuk dapat masuk ke dermaga di setiap pelabuhan penyeberangan,

peneliti dan enumerator mensiasatinya dengan mengendarai kendaraan bermotor roda dua, seolah-olah akan segera melakukan penyeberangan. Setelah berhasil memasuki area dermaga, peneliti dan enumerator memarkirkan kendaraan pada rumah makan yang berada di area pinggir dermaga. Baru setelahnya, kami fokus untuk melakukan pengumpulan data sesuai dengan kategori responden yang telah ditetapkan. Sebagai catatan, cara tersebut peneliti gunakan agar dengan mudah memasuki area dermaga pelabuhan. Perlu diketahui bahwa area dermaga di setiap pelabuhan harus steril dari penumpang yang melakukan penyeberangan tanpa membawa kendaraan. Adapun penumpang yang melakukan penyeberangan tanpa membawa kendaraan langsung diarahkan pada jalur khusus (menaiki tangga) hingga memasuki badan kapal, tidak melalui area dermaga pelabuhan.

Pada hari pertama (Jumat, 18 Mei 2012), pengumpulan data kuesioner di dermaga satu pelabuhan penyeberangan Bakauheni berlangsung dari siang hari (pukul 13.15 WIB) hingga jelang tengah malam (pukul 22.50 WIB). Proses pengumpulan data pada lokasi ini secara keseluruhan berjalan lancar, tanpa ada hambatan. Baik responden pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi terlihat antusias ketika dilakukan wawancara kuesioner. Hal ini yang menjadikan proses pengumpulan data berjalan cepat. Ketika kuota responden penelitian "*yang telah melintasi Trans Sumatera*" telah terpenuhi (sebanyak 100 orang), kami melakukan penyeberangan menuju pelabuhan Merak. Ringkasnya, kami memulai pengumpulan data pada lokasi ini pada Sabtu, 19 Mei 2012 dimulai pagi hari (pukul 09.00 WIB) hingga jelang malam hari (pukul 18.00 WIB).

3.5. Uji Instrumen

3.5.1. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan suatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.

Cara yang dilakukan untuk mengukur validitas kuesioner penelitian ini dengan perhitungan korelasi antara skor item dan skor total (*item-total*

correlation). Bilamana dikatakan valid, bila skor semua pertanyaan atau pernyataan yang disusun berdasarkan dimensi konsep berkorelasi dengan skor total. Validitas yang seperti ini disebut dengan validitas konstruk (*construct validity*). Bila alat pengukur telah memiliki validitas konstruk berarti semua item (pertanyaan atau pernyataan) yang ada di dalam alat pengukur itu mengukur konsep yang ingin diukur.

Dalam hal ini, uji instrumen (kuesioner) dilakukan pada 35 responden baik pengemudi angkutan barang dan kendaraan pribadi. Pengujian data dapat dinyatakan valid atau sah apabila probabilitasnya lebih kecil dari tingkat signifikansi α yang sebesar 5% (0,05). Merujuk hasil pengujian validitas yang dilakukan pada tiap variabel, terdapat tiga butir pertanyaan yang tidak valid, yakni butir pertanyaan kesembilan (nilai sig. = 0,141), pertanyaan ke-16 (nilai sig. = 0,845) dan pertanyaan ke-20 (nilai sig. = 0,923), lihat lampiran.

3.5.2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk menunjuk pada adanya konsistensi dan stabilitas nilai hasil skala pengukuran tertentu. Reliabilitas berkonsentrasi pada masalah akurasi pengukuran dan hasilnya (Sarwono, 2006).

Formula yang dipergunakan untuk menguji reliabilitas kuesioner dalam penelitian ini adalah Koefisien Alfa (α) dari Cronbach. Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel atau terandal jika memberikan nilai Cronbach Alpha > 0,6 (Somantri dan Muhidin, 2006). Adapun prosedur perhitungan reliabilitas nilai Cronbach Alpha menggunakan paket program *SPSS Statistics 17.0*. Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel atau terandal jika memberikan nilai *Cronbach Alpha* > 0,6.

Hasil uji reliabilitas pada tiap variabel dalam instrumen penelitian ini menunjukkan bahwa nilai *cronbach alpha* pada tiga variabel (*perceived risk*, *fear of crime* dan strategi *coping*) lebih dari 0,6. Hal ini dapat dikatakan bahwa alat ukur dalam penelitian ini adalah reliabel atau andal, lihat lampiran.

3.6. Analisis Data

Data penelitian yang telah diperoleh dari lapangan, selanjutnya dianalisis agar data tersebut dapat digunakan sebagai landasan empirik dalam menjawab rumusan masalah penelitian. Adapun teknik pengolahan dan analisis data dalam penelitian ini meliputi:

1. Pengeditan Data (Editing)

Pengeditan akan dilakukan dengan pemeriksaan atau koreksi data yang telah dikumpulkan. Hal ini dapat juga untuk melengkapi kekurangan atau menghilangkan kesalahan yang terdapat pada data mentah.

2. Tabulasi Data

Tabulasi merupakan proses menempatkan data dalam bentuk tabel dengan cara membuat tabel yang berisikan data sesuai dengan kebutuhan analisis. Tabel yang dibuat nantinya mampu meringkas semua data yang akan dianalisis.

3. Interpretasi Data

Interpretasi data dilakukan dengan memberikan penafsiran atas hasil penelitian untuk dicari makna yang lebih luas dengan menghubungkan jawaban yang diperoleh dengan data lain.

Dengan bantuan program *SPSS Statistics 17.0* analisis statistik yang digunakan dalam penelitian ini mencakup deskriptif dan inferensial. Analisis deskriptif bertujuan untuk menyajikan data atau hasil pengamatan secara singkat dan jelas, yang meliputi penyajian data dalam bentuk tabel atau grafik. Dalam hal ini, analisis deskriptif akan disajikan guna mengetahui distribusi frekuensi skor jawaban masing-masing pertanyaan untuk setiap variabel yang diteliti. Penyajian distribusi frekuensi persentase juga digunakan dalam menganalisis setiap item pertanyaan untuk memudahkan dalam menginterpretasi hasil data lapangan. Adapun penggunaan statistik inferensial bertujuan untuk menemukan dan menjawab permasalahan penelitian yang dikaji. Dalam menjawab permasalahan penelitian tentang perbedaan tingkat *fear of crime* diantara kategori responden yang telah ditetapkan, digunakan uji untuk dua kelompok independen atau lebih. Adapun metode eksplanatif digunakan untuk mengetahui dan menjelaskan seberapa besar hubungan antara *perceived risk*, *fear of crime* dan strategi *coping*

yang dialami oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung, yakni dengan menggunakan uji korelasi dan analisis regresi.

3.7. Lokasi dan Jadwal Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Provinsi Lampung dan Provinsi Banten, namun demikian, ada beberapa lokasi lainnya yang terkait dengan penelitian sebagai tempat sumber informasi. Penelitian dilakukan melalui dua tahap. Tahap persiapan akan dilaksanakan pada pertengahan Februari sampai dengan akhir Maret 2012, dengan rincian kegiatan sebagai berikut:

- a. Menentukan daerah yang dijadikan objek penelitian,
- b. Melaksanakan studi literatur guna mencari bahan inti dan pendukung yang berhubungan dengan permasalahan penelitian,
- c. Menyusun proposal penelitian, dan
- d. Menyiapkan segala sesuatu yang terkait dengan pelaksanaan penelitian nantinya.

Tahap pelaksanaan dilaksanakan pada awal April sampai dengan akhir Mei 2012 dan proses penulisan dilakukan sampai dengan akhir Juni 2012.

3.8. Sistematika Penulisan

Atas dasar pertimbangan praktis pembaca, susunan penulisan dalam tesis ini terdiri dari tujuh bab, yaitu:

- Bab 1. Pendahuluan
Berisi latar belakang masalah, permasalahan, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, dan signifikansi penelitian.
- Bab 2. Tinjauan Pustaka
Berisikan kerangka konseptual, kerangka teoritis yang melandasi pemikiran penulisan dalam melakukan penelitian dan identifikasi variabel serta hipotesis penelitian.

- Bab 3. Metode Penelitian
Berisikan pendekatan penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, operasionalisasi konsep, uji instrumen, analisis data, lokasi dan jadwal pelaksanaan penelitian, dan sistematika penulisan.
- Bab 4. Gambaran Umum Objek Penelitian dan Subjek Penelitian
Berisikan gambaran umum objek penelitian, baik secara umum, yakni Provinsi Lampung, maupun secara khusus, yakni jalan Lintas Trans Sumatera. Pada bab ini juga disajikan gambaran profil karakteristik responden yang menjadi bagian penelitian ini.
- Bab 5. Hasil Penelitian
Berisikan uraian hasil penelitian yang dilakukan dilapangan.
- Bab 6. Pembahasan
Berisikan pembahasan yang menjawab pertanyaan penelitian.
- Bab 7. Kesimpulan dan Saran
Berisi kesimpulan dan saran sehubungan dengan berbagai temuan yang diperoleh.

BAB 4

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN DAN SUBYEK PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Jalan Lintas Trans Sumatera

Bagian awal dalam bab ini akan disajikan informasi gambaran umum jalan lintas Trans Sumatera, baik dilihat dari aspek sejarah pembangunannya hingga peranannya diberbagai aspek kehidupan sosial masyarakat. Adapun pada bagian akhir subbahasan ini akan difokuskan pada situasi kekinian Jalan Lintas Sumatera di Provinsi Lampung sebagaimana yang menjadi lingkup dalam penelitian ini.

Jalan Lintas Sumatera yang menghubungkan beberapa kota penting di Pulau Sumatera memegang peranan yang sangat penting dalam menunjang pengembangan kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Cakupannya tidak hanya masyarakat lokal semata namun juga memengaruhi kehidupan ekonomi nasional. Terkait dengan hal tersebut, sebelum membahas lebih rinci perihal peranan Jalan Lintas Sumatera dalam kehidupan sosial masyarakat, terlebih dahulu akan dikemukakan secara ringkas perkembangan bagian atau ruas jalan lintas ini yang merupakan kelanjutan dari jalan militer pada zaman kolonial Belanda.

Sebagaimana yang dikemukakan bagian awal, bagian dari Jalan Lintas Sumatera yang ada saat ini merupakan kelanjutan dari jalan militer zaman kolonial Belanda. Ruas jalan ini mencakup wilayah Daerah Istimewa Aceh (sekarang Provinsi Nangroe Aceh Darussalam), mulai dari Kota Banda Aceh hingga Kualasimpang. Pada awalnya jalan ini dibangun untuk kelancaran mobilitas militer Belanda dalam menghadapi perlawanan rakyat Aceh dalam Perang Aceh. Disepanjang jalan ini terdapat benteng-benteng dan pos pertahanan militer Belanda. Jalan ini telah ditingkatkan mutunya dan menjadi ruas pertama dari Jalan Lintas Sumatera (bila dimulai dari Utara). Ruas jalan lainnya adalah jalan Lubuksikaping - Bukittinggi - Solok di Sumatera Barat. Jalan inipun pada

awalnya dibangun untuk kepentingan militer Belanda dalam menghadapi Perang Paderi.

Gambar 4.1
Peta Pulau Sumatera



Sumber: <http://www.hubdat.web.id/downloads/Lebaran/sumatera.jpg>, 2012

Adapun bagian dari jalan Lintas Sumatera yang merupakan kelanjutan dari jalan ekonomi kolonial didapati lintasannya pada wilayah dataran rendah timur Provinsi Sumatera Utara. Pada awalnya jalan tersebut dibangun untuk kepentingan perusahaan perkebunan besar swasta yang terdapat di sekitar wilayah jalan itu. Seiring sejalan dengan perkembangan ekonomi wilayah setempat, mulailah tumbuh daerah perkotaan baik besar maupun kecil disekitaran perusahaan perkebunan tersebut, mulai dari Pematangsiantar, Sipirok, dan Padangsidempuan. Pun pada ruas jalan Bukittinggi - Solok banyak kota-kota kecil disekitar jalan lintas ini. Adapun jalur yang menghubungkan wilayah Solok hingga ke Muarobungo bahkan sampai Sorolangun hanya terdapat sedikit pemukiman penduduk. Memasuki wilayah Lubuklinggau ke Baturaja samapai dengan Bandar Lampung mulai terdapat banyak kota-kota dan desa, baik disepanjang maupun kiri-kanan jalan lintas tersebut.

Bila mengacu pada peranan yang dimiliki Jalan Lintas Sumatera, secara historis peran tersebut telah dirancang sebagaimana yang termaktub dalam Sistem Perhubungan Nasional (Departemen Perhubungan, 1984). Peranan pertama sektor perhubungan bagi pembangunan nasional adalah sebagai unsur penunjang, artinya pelayanan sistem perhubungan ditujukan untuk menunjang pertumbuhan sistem ekonomi yang merupakan primer mover bagi pertumbuhan sistem nasional, disamping sistem lainnya seperti politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Peranan yang kedua adalah sebagai unsur perangsang, hal ini memiliki makna bahwa sistem perhubungan berperan dalam membuka isolasi daerah terpencil dan daerah perbatasan yang belum berkembang atau daerah lainnya yang walaupun tidak memiliki sumber daya alam untuk dikembangkan, namun bila dilihat dari aspek pertimbangan lainnya seperti politik, segi pertahanan dan keamanan, wilayah-wilayah tersebut perlu dilayani secara teratur oleh perhubungan dalam rangka mewujudkan persatuan dan kesatuan.

Untuk gambaran kondisi terkini, Jalan Lintas Sumatera telah memiliki panjang jalan 2.654 km. Berawal dari Banda Aceh, Nanggroe Aceh Darussalam sampai ke Pelabuhan Bakauheni, Provinsi Lampung. Pada awalnya, Jalan Lintas Sumatera sebenarnya hanya menunjuk kepada jalan raya yang berada di pesisir timur Pulau Sumatera yang berarti minus bagian jalan raya di pesisir barat yang melintasi Provinsi Sumatera Barat, Provinsi Bengkulu. Saat ini terdapat empat jalan utama di Pulau Sumatera, yaitu Jalan Raya Lintas Barat (Jalinbar), Jalan Raya Lintas Tengah (Jalinteng), Jalan Raya Lintas Timur (Jalintim), dan Jalan Raya Lintas Pantai Timur.

Sebagai Serambi Sumatera (sebutan lain untuk Provinsi Lampung), Provinsi Lampung terletak di bagian ujung tenggara Pulau Sumatera pada posisi $103^{\circ}40 - 105^{\circ}50$ Bujur Timur dan $3^{\circ}45-6^{\circ}45$ Lintang Selatan. Batas-batas wilayah administratif Provinsi Lampung di Sebelah Utara berbatasan dengan Provinsi Bengkulu dan Provinsi Sumatra Selatan, sebelah Selatan berbatasan dengan Selat Sunda dan di sebelah Timur berbatasan dengan Samudra Hindia.

Provinsi ini merupakan pintu gerbang pulau Sumatra ke Pulau Jawa dan sebaliknya karena posisi Lampung sangat dekat dengan Jawa, hanya dipisahkan oleh Selat Sunda sejauh kurang dari 30 Km. Di dukung sarana, prasarana transportasi yang relatif lancar baik angkutan darat maupun ferry dan dilalui jalur alternatif pelayaran internasional sehingga Pelabuhan Panjang dibangun dan difungsikan dalam skala internasional.

Luas daratan Provinsi Lampung kurang lebih 35.376 Km². dengan panjang garis pantai 1.105 km termasuk 69 pulau kecil dan Pulau Tabuan yang terbesar. Ada dua teluk yaitu teluk Lampung dan teluk Semangka, sementara luas perairan pesisirnya sekitar 16.625 Km² sehingga luas secara keseluruhan 51.991 Km².

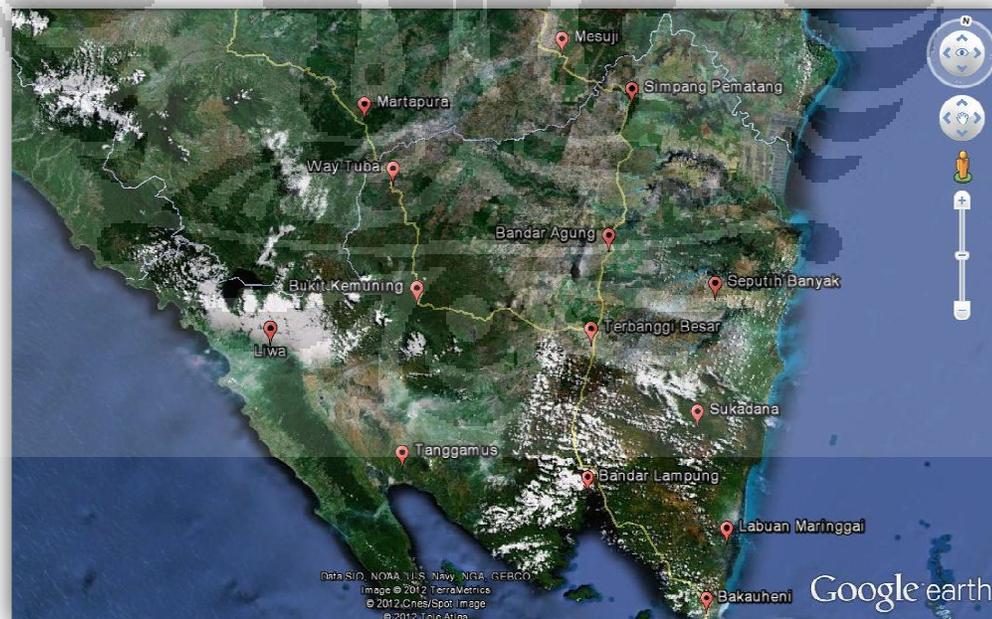
Tabel 4.1.
Informasi Jarak Tempuh Beberapa Kota berdasarkan
Kilometer 0 (Nol) dari Selatan Sumatera

Wilayah	Jarak Tempuh
Merak	27 KM
Banten	47 KM
Jakarta	117 KM
Kalianda	40 KM
Bandar Lampung	97 KM
Kota Agung	192 KM
Gunung Sugih	156 KM
Metro	153 KM
Sukadana	181 KM
Kota Bumi	212 KM
Liwa	343 KM
Menggala	216 KM
Blambangan Umpu	306 KM
Palembang	514 KM
Bengkulu	711 KM
Jambi	787 KM
Pekan Baru	1.037 KM
Padang	1.227 KM
Medan	2.047 KM
Banda Aceh	2.654 KM

Sumber: Petunjuk Informasi Menara Siger Lampung Selatan, Provinsi Lampung Kilometer 0 (Nol) dari Selatan Sumatera, 2012

Baik sarana perhubungan darat dan laut memegang peranan penting dalam menunjang mobilitas masyarakat, selain sarana udara. Sarana perhubungan darat tahun 2008 terdiri dari 1.004 Km jalan negara dan 2.369,97 Km jalan provinsi. Dari total jalan tersebut yaitu sepanjang 3.359,25 Km, sebanyak 64,09 persen dalam kondisi baik, 13,55 persen dalam kondisi sedang, dan 12,25 persen dalam kondisi rusak (BPS Provinsi Lampung, 2010). Bila mengacu pada Jalan Lintas Trans Sumatera yang ada di Provinsi Lampung, terdapat empat jalan yang membelah provinsi dengan julukan Sang Bumi Ruwa Jurai ini, yakni Jalan Lintas Barat, Jalan Lintas Tengah, Jalan Lintas Timur, Jalan Lintas Pantai Timur. Meskipun demikian, tersedianya empat jalan alternatif Lintas Sumatera yang ada provinsi ini tidak serta merta memecah kepadatan kendaraan dari Pulau Jawa yang akan menuju beberapa provinsi lain di Pulau Sumatera. Kecenderungan yang sering terjadi adalah intensitas kendaraan yang lebih memilih lintasan tertentu dengan alasan waktu tempuh yang lebih cepat dan lebih aman dibandingkan dengan lintasan lainnya.

Gambar 4.2.
Jalan Lintas Sumatera di Provinsi Lampung



Sumber: Diolah dengan menggunakan bantuan program Google Earth, 2012

Meskipun Jalan Lintas Sumatera memegang peranan penting dalam menggerakkan perekonomian kawasan lokal maupun regional. Tetapi realitas lapangan menunjukkan terdapat di beberapa titik pada Jalan Lintas Sumatera yang rawan tindak kejahatan, khususnya pembegalan. Hal ini kerap dialami oleh para pengguna lintas Trans Sumatera, baik ketika melintasinya di Provinsi Lampung dan di beberapa provinsi, seperti: Sumatera Selatan, Jambi dan Riau.

Adapun gambaran aktivitas penyeberangan Pelabuhan Merak – Bakauheni pada tahun 2009, untuk jumlah penumpang yang melakukan penyeberangan baik yang menggunakan kapal Ro-Ro mengalami sedikit penurunan 15,12 persen, sedangkan penumpang kapal cepat mengalami penurunan sebesar 10,48 persen dibanding tahun 2008. Namun demikian, jumlah kendaraan yang melakukan penyeberangan mengalami kenaikan.

Tabel 4.2.
Data Tahunan Angkutan Penyeberangan Merak – Bakauheni
di Pelabuhan Merak, Provinsi Banten, 2008 - 2010

Uraian	2008	2009	2010
1. Jumlah Trip	26.580	27.605	27.111
a. Kapal Cepat	302	1.290	820
b. Kapal Ro-Ro	25.278	26.315	26.291
2. Penumpang	1.704.697	1.596.627	1.449.089
a. Kapal Cepat	100.385	84.974	48.103
b. Kapal Ro-Ro	1.604.312	1.511.653	1.400.986
3. Kendaraan	1.658.757	1.644.354	1.773.672
a. Golongan I	13	31	49
b. Golongan II	239.310	255.200	268.965
c. Golongan III	123	241	282
d. Golongan IV Penumpang	469.182	487.852	517.804
e. Golongan IV Barang	120.078	80.114	105.825
f. Golongan V Penumpang	22.218	21.657	21.684
g. Golongan V Barang	280.680	270.781	289.694
h. Golongan VI Penumpang	69.236	67.895	69.624
i. Golongan VI Barang	346.138	342.683	364.733
j. Golongan VII	94.100	104.024	118.509
k. Golongan VIII	17.679	13.876	16.503

Sumber: Banten dalam Angka 2011

4.2. Gambaran Umum Subyek Penelitian

Bahasan dalam subbab ini memberikan gambaran profil karakteristik responden yang menjadi bagian penelitian ini. Informasi berdasarkan karakteristik latar belakang responden dalam survei penting guna menjelaskan temuan-temuan yang akan disajikan dalam laporan penelitian ini. Adapun cakupan karakteristik yang disajikan meliputi latar belakang responden menurut kategori, kelompok usia, status perkawinan, suku bangsa, tingkatan pendidikan, jenis pekerjaan, dan tingkat pendapatan per bulan.

Responden dalam penelitian ini adalah (1) pengemudi angkutan barang, dan; (2) pengemudi kendaraan pribadi, baik yang akan menuju dan telah melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Jumlah keseluruhan responden dalam penelitian ini mencapai 200 orang yang kesemuanya merupakan laki-laki. Adapun kuota responden berdasarkan kategori yang telah ditetapkan dapat diamati pada Tabel 4.3 berikut.

Tabel 4.3.
Karakteristik Responden berdasarkan Kategori

Kategori Responden	Jumlah
Pengemudi angkutan barang yang telah melintas Trans Sumatera	50 org
Pengemudi angkutan barang yang akan melintas Trans Sumatera	50 org
Pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera	50 org
Pengemudi kendaraan pribadi telah akan melintas Trans Sumatera	50 org
Total	200 org

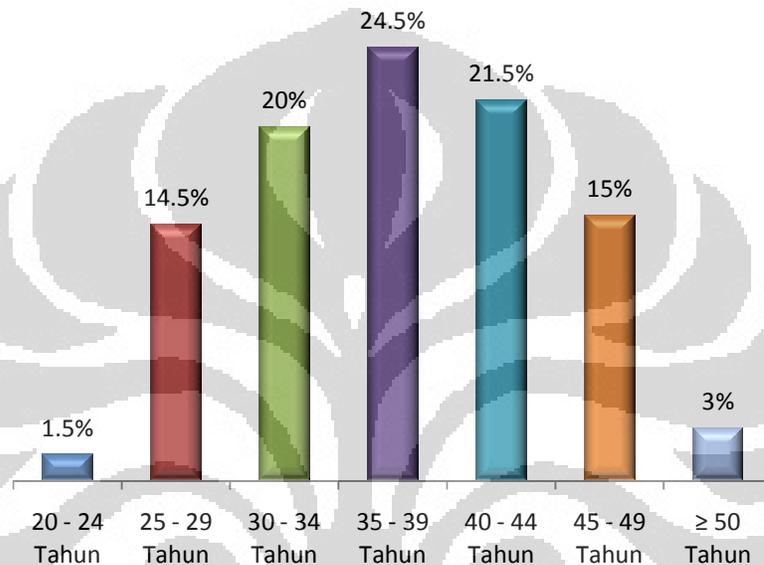
Sumber: Olahan data primer, 2012

4.2.1. Karakteristik Responden berdasarkan Kelompok Usia

Dilihat berdasarkan kelompok usia, mayoritas responden berada pada rentang usia 30 hingga 44 tahun (66 persen). Dilihat berdasarkan kelompok usia, mayoritas responden berada pada rentang usia 30 hingga 44 tahun (66 persen). Namun demikian bila diamati berdasarkan rentang usia, persentase terbesar berada pada kelompok usia 35 - 39 tahun (sebesar 24,5 persen), lalu diikuti

kelompok usia 40 - 44 tahun (sebanyak 21,5 persen). Persentase terkecil berada pada kelompok usia lebih dari 50 tahun dan 20 - 24 tahun (masing-masing tiga persen dan 1,5 persen).

Gambar 4.3.
Karakteristik Responden berdasarkan Kelompok Usia



Sumber: Olahan data primer, 2012

Temuan yang cukup menarik bila dilakukan pemilahan berdasarkan kategori responden, terlihat perbedaan dominasi kelompok usia antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi. Dalam hal ini, persentase terbesar untuk pengemudi angkutan barang berada pada kelompok usia 40 - 44 tahun (sebanyak 28 persen), sedangkan untuk pengemudi kendaraan pribadi persentase terbesar berada pada kelompok usia 35 - 39 tahun (sebanyak 27 persen). Perbedaan tersebut dapat digambarkan sebagai dampak proses pekerjaan yang dilakoni oleh responden, khususnya bagi pengemudi angkutan barang. Dalam hal ini, nampak bahwa pekerjaan sebagai pengemudi angkutan barang membutuhkan pengalaman yang lebih, baik dari segi waktu dan kemahiran mengemudi kendaraan, serta faktor keamanan kerja selama melakukan perjalanan juga menjadi pertimbangan tersendiri.

Tabel 4.4.
Karakteristik Responden berdasarkan
Kelompok Usia dan Kategori Responden

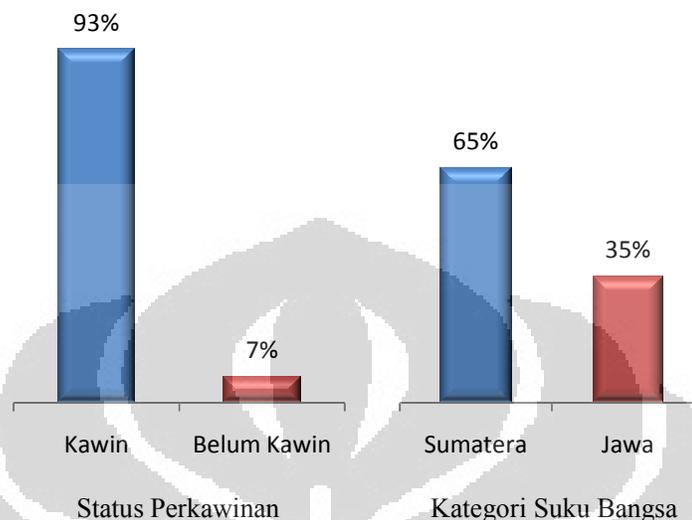
Kelompok Usia	Kategori Responden		Total
	Pengemudi Angkutan Barang	Pengemudi Kendaraan Pribadi	
20 – 24 Tahun	0 (0%)	3 (3%)	3 (1,5%)
25 – 29 Tahun	12 (12%)	17 (17%)	29 (14,5%)
30 – 34 Tahun	19 (19%)	21 (21%)	40 (20%)
35 – 39 Tahun	22 (22%)	27 (27%)	49 (24,5%)
40 – 44 Tahun	28 (28%)	15 (15%)	43 (21,5%)
45 – 49 Tahun	13 (13%)	17 (17%)	30 (15%)
≥ 50 Tahun	6 (6%)	0 (0%)	6 (3%)
Total	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

4.2.2. Karakteristik Responden berdasarkan Status Perkawinan dan Kategori Suku Bangsa

Baik untuk kategori responden pengemudi angkutan barang dan pengemudi angkutan pribadi, hampir keseluruhan dari mereka sudah menikah (93 persen), hanya 7 persen saja yang belum menikah dan kesemuanya merupakan pengemudi kendaraan pribadi. Lebih lanjut, penelitian ini juga mengungkap karakteristik responden berdasarkan suku bangsa. Namun demikian, peneliti melakukan pengkategorian kembali pada karakteristik tersebut menjadi dua bagian saja, yakni kategori suku bangsa yang berasal dari Sumatera dan Jawa. Data hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas responden berasal dari suku bangsa Sumatera (sebanyak 65 persen) dan sisanya berasal suku bangsa Jawa (35 persen). Secara rinci, karakteristik responden berdasarkan status perkawinan, kategori suku bangsa dapat diamati pada Tabel 4.5.

Gambar 4.4.
Karakteristik Responden berdasarkan
Status Perkawinan dan Kategori Suku Bangsa



Sumber: Olahan data primer, 2012

Tabel 4.5.
Karakteristik Responden berdasarkan
Status Perkawinan, Kategori Suku Bangsa dan Kategori Responden

Karakteristik Responden	Kategori Responden		Total
	Pengemudi Angkutan Barang	Pengemudi Kendaraan Pribadi	
Status Perkawinan			
Kawin	100 (100%)	86 (86%)	186 (93%)
Belum kawin	0 (0%)	14 (14%)	14 (7%)
Jumlah	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)
Kategori Suku Bangsa			
Sumatera	71 (71%)	59 (59%)	130 (65%)
Jawa	29 (29%)	41 (41%)	70 (35%)
Jumlah	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

4.2.3. Karakteristik Responden berdasarkan Tingkat Pendidikan

Bila melihat karakteristik responden berdasarkan pada tingkatan pendidikan, terdapat perbedaan yang mencolok diantara kedua kategori responden. Sebagai gambaran, persentase terbesar untuk kategori pengemudi angkutan barang ada pada tamatan SMA (sebanyak 47 persen) kemudian disusul dengan tingkatan pendidikan tidak tamat SMA (sebanyak 37 persen). Sedangkan untuk pengemudi kendaraan pribadi, persentase terbesar berada pada tingkatan tamatan perguruan tinggi (sebanyak 76 persen) dan disusul dengan tingkatan pendidikan tidak tamat perguruan tinggi (sebanyak 16 persen). Perbedaan tingkatan pendidikan diantara kedua kategori responden tersebut dapat dipahami karena untuk berprofesi menjadi pengemudi angkutan barang tidak mesti mengenyam tingkat pendidikan yang tinggi, semisal: hingga perguruan tinggi.

Tabel 4.6.
Karakteristik Responden berdasarkan
Tingkatan Pendidikan dan Kategori Responden

Tingkatan Pendidikan	Kategori Responden		Total
	Pengemudi Angkutan Barang	Pengemudi Kendaraan Pribadi	
Tamat SD	1 (1%)	0 (3%)	1 (0,5%)
Tidak Tamat SMP	1 (1%)	0 (0%)	1 (0,5%)
Tamat SMP	14 (14%)	0 (0%)	14 (7%)
Tidak Tamat SMA	37 (37%)	0 (0%)	37 (18,5%)
Tamat SMA	47 (47%)	5 (5%)	52 (26,5%)
Tidak Tamat PT	0 (0%)	16 (16%)	16 (8%)
Tamat PT	0 (0%)	76 (76%)	76 (38%)
Mahasiswa	0 (0%)	3 (3%)	3 (1,5%)
Total	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

4.2.4. Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Pekerjaan

Tabel 4.7. menyajikan karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan. Bila mengacu pada kategori responden, terlihat jelas bahwa jenis pekerjaan sopir merupakan mata pencaharian yang utama bagi seluruh responden pengemudi angkutan barang. Variasi jenis pekerjaan terlihat pada kategori responden pengemudi kendaraan pribadi, dimana sebanyak 35 persen responden bekerja sebagai wiraswasta, selebihnya bekerja sebagai pegawai swasta (30 persen), pegawai negeri sipil (22 persen), pegawai BUMN (10 persen) dan terdapat responden yang masih berstatus mahasiswa sebanyak tiga persen.

Tabel 4.7.
Karakteristik Responden berdasarkan
Jenis Pekerjaan dan Kategori Responden

Jenis Pekerjaan	Kategori Responden		Total
	Pengemudi Angkutan Barang	Pengemudi Kendaraan Pribadi	
Sopir	100 (100%)	0 (0%)	100 (50%)
Pegawai Negeri Sipil	0 (0%)	22 (22%)	22 (11%)
Wiraswasta	0 (0%)	35 (35%)	35 (17,5%)
Pegawai BUMN	0 (0%)	10 (10%)	10 (5%)
Pegawai Swasta	0 (0%)	30 (30%)	30 (15%)
Mahasiswa	0 (0%)	3 (3%)	3 (1,5%)
Total	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)

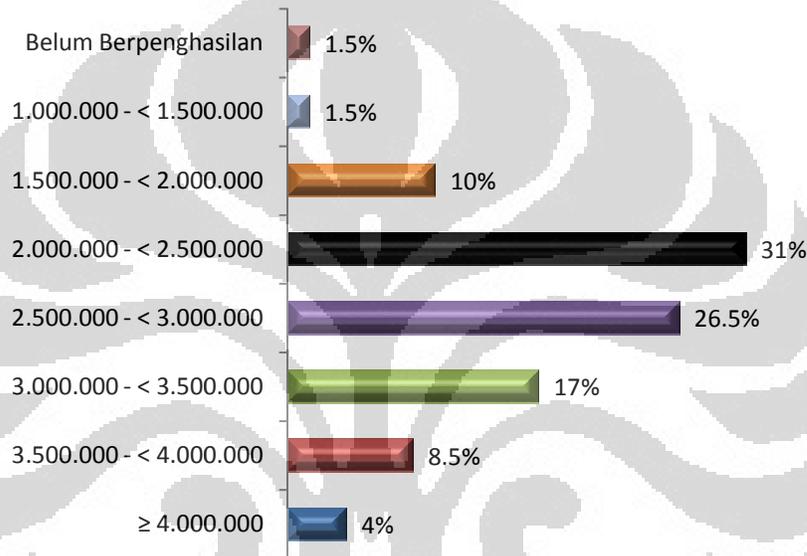
Sumber: Olahan data primer, 2012

4.2.5. Karakteristik Responden berdasarkan Tingkat Pendapatan per Bulan

Pada Tabel 4.8 disajikan karakteristik responden berdasarkan tingkat pendapatan per bulan. Gambar 4.5 menunjukkan bahwa persentase terbesar berada pada tingkat pendapatan Rp2.000.000 - < Rp2.500.000 (sebanyak 31 persen),

kemudian disusul dengan tingkat pendapatan Rp.2.500.000 - < Rp3.000.000 (sebesar 26,5 persen). Bila dilakukan akumulasi persentase pada tingkat pendapatan tertentu, terdapat 29,5 persen responden yang memiliki jumlah pendapatan perbulan minimal sebesar Rp3.000.000.

Gambar 4.5.
Karakteristik Responden berdasarkan
Tingkat Pendapatan per Bulan (Rupiah)



Sumber: Olahan data primer, 2012

Menarik untuk dicermati perbedaan tingkat pendapatan diantara kategori responden dalam penelitian ini. Sebagai gambaran, mayoritas responden pengemudi angkutan barang memiliki pendapatan kurang dari Rp2.500.000 (sebanyak 72 persen) sedangkan sisanya (sebanyak 25 persen) memiliki pendapatan sebesar Rp2.500.000 dan hanya tiga persen saja yang memiliki tingkat pendapatan antara Rp3.000.000 - < 3.500.000. Sedangkan untuk kategori responden pengemudi kendaraan pribadi, mayoritas responden memiliki pendapatan perbulannya minimal Rp2.500.000 (sebanyak 76 persen), sedangkan sisanya (sebanyak 13 persen) hanya memiliki pendapatan antara Rp2.000.000 - < 2.500.000. Terdapat tiga persen pada kategori tersebut yang mengaku belum berpenghasilan, mengingat mereka masih berstatus sebagai mahasiswa.

Tabel 4.8.
Karakteristik Responden berdasarkan
Tingkat Pendapatan per Bulan (Rupiah) dan Kategori Responden

Tingkat Pendapatan per Bulan (Rupiah)	Kategori Responden		Total
	Pengemudi Angkutan Barang	Pengemudi Kendaraan Pribadi	
Belum berpenghasilan	0 (0%)	3 (3%)	3 (1,5%)
1.000.000 - < 1.500.000	3 (3%)	0 (0%)	3 (1,5%)
1.500.000 - < 2.000.000	20 (20%)	0 (0%)	20 (10%)
2.000.000 - < 2.500.000	49 (49%)	13 (13%)	62 (31%)
2.500.000 - < 3.000.000	25 (25%)	28 (28%)	53 (26,5%)
3.000.000 - < 3.500.000	3 (3%)	31 (31%)	34 (17%)
3.500.000 - < 4.000.000	0 (0%)	17 (17%)	17 (8,5%)
≥ 4.000.000	0 (0%)	8 (8%)	8 (4%)
Total	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

BAB 5 HASIL PENELITIAN

Bab ini menyajikan mengenai uraian dan analisis data yang diperoleh dari data primer. Data primer dalam penelitian ini merupakan hasil isian kuesioner dari 200 responden. Adapun analisis data yang digunakan dalam bab ini difokuskan pada analisis deskriptif. Analisis deskriptif bertujuan untuk menyajikan data atau hasil pengamatan secara singkat dan jelas, yang meliputi penyajian data dalam bentuk tabel atau Gambar. Dalam hal ini, analisis deskriptif akan disajikan guna mengetahui distribusi frekuensi skor jawaban masing-masing pertanyaan untuk setiap variabel yang diteliti. Penyajian distribusi frekuensi persentase juga digunakan dalam menganalisis setiap item pertanyaan untuk memudahkan dalam menginterpretasi hasil data lapangan.

5.1. Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko pada Variabel *Perceived Risk*

Subbab ini menyajikan persepsi responden mengenai tingkat risiko variabel *perceived risk*. Sebagaimana yang dikemukakan pada bab sebelumnya, dalam mengukur *perceived risk*, indikator yang digunakan untuk mengukur variabel tersebut adalah persepsi responden mengenai risiko potensi bahaya (*potential danger*). Dalam hal ini, responden diminta pendapatnya perihal risiko ketika melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung; baik ketika dalam keadaan malam hari, siang hari, melakukan perjalanan seorang diri, melintasi wilayah yang sepi, melintasi wilayah perkebunan/hutan, dan melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan). Dari setiap penilaian risiko yang telah responden berikan, peneliti melakukan interpretasi deskriptif pada tiap item pertanyaan sebagai indikator dari variabel *perceived risk*. Pada Tabel 5.1. disajikan penilaian responden tentang tingkat risiko terhadap beberapa situasi yang ditanyakan, yakni:

Tabel 5.1.
Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko
pada Variabel *Perceived Risk*

Kategori	Tingkat Risiko						Total
	Tidak Berisiko	Agak Tidak Berisiko	Antara Tidak Berisiko dan Berisiko	Agak Berisiko	Berisiko	Sangat Berisiko	
Ketika melakukan perjalanan pada malam hari							
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	-	0 (0%)	0 (0%)	26 (52%)	24 (48%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	-	0 (0%)	7 (14%)	34 (68%)	9 (18%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	-	10 (20%)	20 (40%)	20 (40%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	-	15 (30%)	18 (36%)	17 (34%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	-	25 (12,5%)	45 (22,5%)	97 (48,5%)	33 (16,5%)	200 (100%)
Ketika melakukan perjalanan pada siang hari							
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	1 (2%)	1 (2%)	11 (22%)	30 (60%)	7 (14%)	-	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	0 (0%)	9 (18%)	31 (62%)	10 (20%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	17 (34%)	30 (60%)	3 (6%)	0 (0%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	22 (44%)	23 (46%)	5 (10%)	0 (0%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Total	40 (20%)	63 (31,5%)	50 (25%)	40 (20%)	7 (3,5%)	-	200 (100%)
Ketika melakukan perjalanan seorang diri							
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	0 (0%)	1 (2%)	15 (30%)	28 (56%)	6 (12%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	0 (0%)	5 (10%)	34 (68%)	11 (22%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	1 (2%)	14 (28%)	35 (70%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	0 (0%)	10 (20%)	40 (80%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	1 (0,5%)	30 (15%)	124 (62%)	39 (19,5%)	6 (3%)	200 (100%)

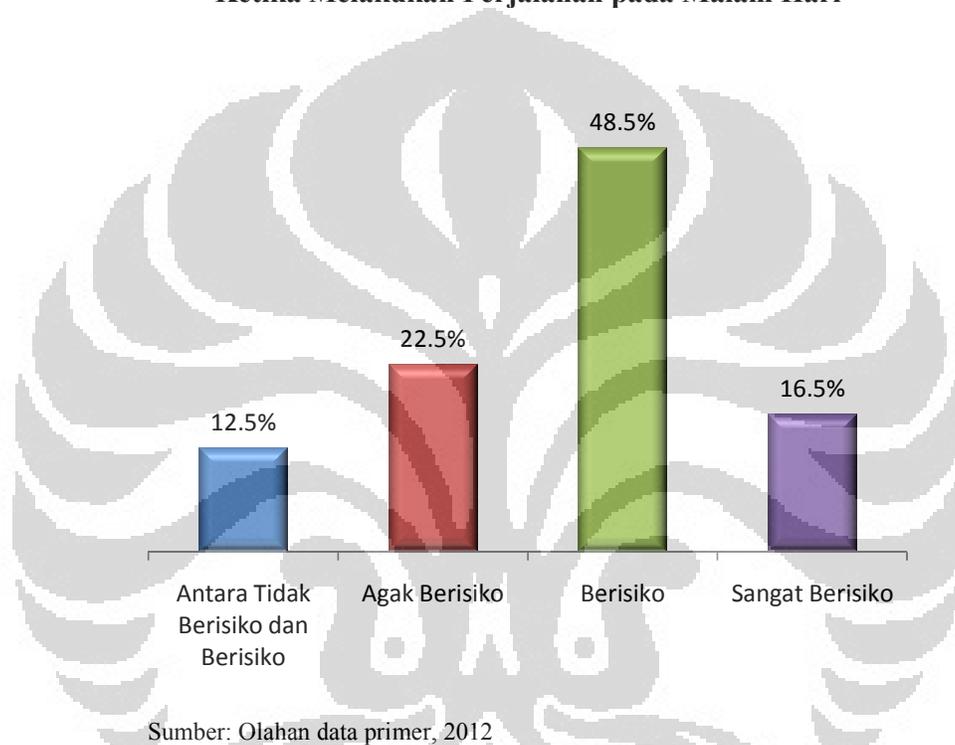
Tabel 5.1. (sambungan)

Kategori	Tingkat Risiko						Total
	Tidak Berisiko	Agak Tidak Berisiko	Antara Tidak Berisiko dan Berisiko	Agak Berisiko	Berisiko	Sangat Berisiko	
Ketika melintasi wilayah yang sepi							
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	0 (0%)	13 (26%)	18 (36%)	16 (32%)	3 (6%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	0 (0%)	33 (66%)	15 (30%)	2 (4%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	1 (2%)	46 (92%)	3 (6%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	1 (2%)	45 (90%)	4 (8%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	2 (1%)	137 (68,5%)	40 (20%)	18 (9%)	3 (1,5%)	200 (100%)
Ketika melintasi wilayah perkebunan/hutan							
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	0 (0%)	11 (22%)	18 (36%)	16 (32%)	5 (10%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	0 (0%)	27 (54%)	21 (42%)	2 (4%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	0 (0%)	43 (86%)	7 (14%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	1 (2%)	37 (74%)	12 (24%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	1 (0,5%)	118 (59%)	58 (29%)	18 (9%)	5 (2,5%)	200 (100%)
Ketika melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan)							
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	-	0 (0%)	1 (2%)	33 (66%)	16 (32%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	-	0 (0%)	16 (32%)	34 (68%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	-	7 (14%)	43 (86%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	-	6 (12%)	44 (88%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	-	13 (6,5%)	104 (52%)	67 (33,5%)	16 (8%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

Tabel 5.1 di atas menyajikan distribusi responden berdasarkan tingkat risiko. Dalam hal ini, responden diminta menyatakan seberapa besar risiko yang dirasakan terhadap stimulus dalam beberapa pernyataan yang merupakan dimensi dari variabel *perceived risk*.

Gambar 5.1.
Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko
Ketika Melakukan Perjalanan pada Malam Hari



Adapun pada Gambar 5.1 di atas memberikan gambaran informasi bahwa hampir dari separuh responden menyatakan bahwa melakukan perjalanan pada malam hari itu berisiko (48,5 persen), disusul dengan tingkat agak berisiko sebesar 22,5 persen, adapun untuk tingkat sangat berisiko terdapat sebanyak 16,5 persen, dan hanya 12,5 persen yang menyatakan penilaiannya antara tidak berisiko dan berisiko.

Namun demikian, jika berdasar pada sajian Tabel 5.1 di atas, menarik untuk dicermati persepsi risiko berdasarkan kategori responden. Pada umumnya tingkat risiko para pengemudi angkutan barang berbeda dengan pengemudi

kendaraan pribadi. Terdapat kecenderungan bahwa para pengemudi angkutan barang menilai bahwa perjalanan pada malam hari lebih berisiko dibandingkan dengan penilaian para pengemudi kendaraan pribadi.

Berbeda dengan ketika melakukan perjalanan pada malam hari yang cenderung lebih berisiko, persentase terbesar dari keseluruhan responden menyatakan bahwa perjalanan pada siang hari agak tidak berisiko (sebesar 31,5 persen). Terdapat 25 persen responden yang menyatakan bahwa perjalanan pada siang hari antara tidak berisiko dan berisiko, namun demikian terdapat responden yang menyatakan bahwa perjalanan siang hari agak berisiko (sebesar 20 persen) dan berisiko (sebesar 3,5 persen). Baik untuk yang memberikan penilaian agak berisiko dan berisiko, kesemua dari mereka adalah pengemudi angkutan barang. Adanya kedua penilaian tersebut dapat dipahami sebagai konsekuensi bagi para pengemudi angkutan barang yang dengan intensitas aktivitas melintasi jalan Trans Sumatera yang tinggi, maka risiko yang akan diterimanya akan semakin tinggi pula.

Adapun persepsi tentang risiko melakukan perjalanan seorang diri, mayoritas responden menyatakan bahwa melakukan perjalanan seorang diri agak berisiko (62 persen), disusul dengan penilaian berisiko (sebesar 19,5 persen). Dominasi penilaian untuk kategori agak berisiko dan berisiko dapatlah dipahami, secara sederhana, seseorang akan melakukan usaha antisipasi meminimalisir risiko yang akan diterimanya ketika melakukan perjalanan. Adapun usaha untuk meminimalisir bisanya dengan tidak melakukan perjalanan seorang diri, namun demikian, langkah ini juga tidak menutup kemungkinan untuk seseorang melakukan perjalanan seorang diri.

Wilayah yang sepi dapat dikategorikan sebagai bagian dari konteks lingkungan (*environmental context*) yang memunculkan *fear of crime*. Mayoritas responden mengungkapkan bahwa melintasi wilayah yang sepi antara tidak berisiko dan berisiko (68,5 persen). Namun demikian, terdapat 20 persen responden yang menyatakan agak berisiko, dan sebanyak sembilan persen responden menilai berisiko.

Persepsi yang hampir serupa terlihat pada pernyataan tingkat risiko ketika melintasi wilayah perkebunan/hutan. Mayoritas responden menilai bahwa antara tidak berisiko dan berisiko (59 persen) ketika melintasi wilayah tersebut. Kemudian diikuti dengan penilaian agak berisiko (sebesar 29 persen) dan terdapat sembilan persen responden yang menyatakan bahwa berisiko ketika melintasi wilayah perkebunan hutan.

Ketika ditanyakan penilaian para responden ketika melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan), mayoritas responden menyatakan penilaiannya dengan kategori agak berisiko (sebesar 52 persen), disusul dengan kategori berisiko (sebanyak 33,5 persen), dan kategori sangat berisiko (delapan persen).

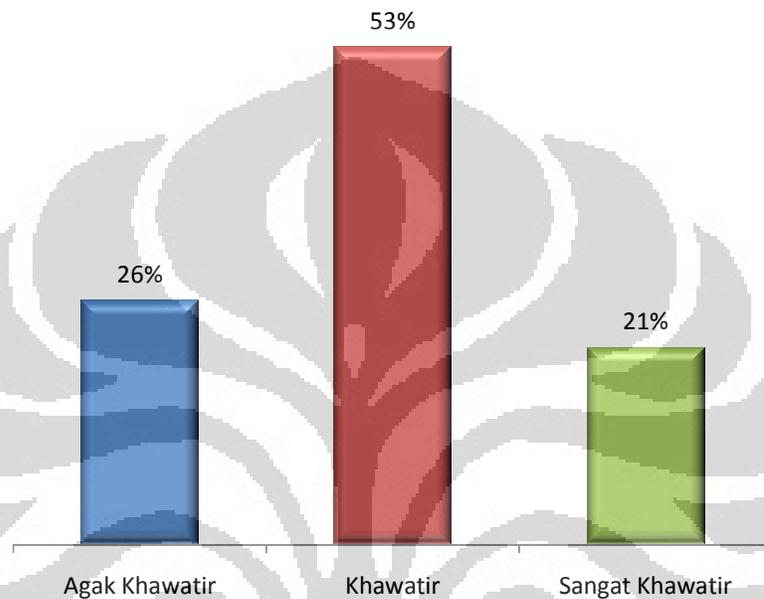
5.2. Persepsi Responden tentang Tingkat Kekhawatiran pada Variabel *Fear of Crime*

Pada bagian ini disajikan persepsi responden mengenai tingkat kekhawatiran pada variabel *fear of crime*. Dalam hal ini, responden diminta pendapatnya tentang kekhawatiran mereka atas beberapa situasi yang ditanyakan ketika melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung diantaranya; (1) menjadi korban pembegalan; (2) keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan; (3) jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan; (4) jika seseorang akan merampok lalu melakukan penyerangan; (5) jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara, dan; (6) jika kawan pencuri (begal), meminta dan mengambil dengan paksa barang bawaan.

Beberapa pertanyaan mengenai persepsi responden tentang tingkat risiko ketika melewati jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung berkaitan dengan pembahasan *fear of crime* (rasa takut menjadi korban kejahatan) yang dijabarkan ke dalam beberapa item pernyataan. Adapun penilaian yang dimintakan kepada responden adalah tingkat kekhawatiran yang mereka rasakan. Sebagai gambaran, data hasil lapangan menunjukkan bahwa mayoritas responden khawatir menjadi korban pembegalan (sebesar 53 persen), lalu diikuti dengan

penilaian agak khawatir (sebanyak 26 persen) dan sangat khawatir (sebanyak 21 persen), lihat Gambar 5.2.

Gambar 5.2.
Tingkat Kekhawatiran Responden
Menjadi Korban Pembegalan



Sumber: Olahan data primer, 2012

Bila dicermati berdasarkan kategori responden, penilaian sangat khawatir sepenuhnya dinyatakan oleh pengemudi angkutan barang. Bahkan bagi pengemudi angkutan barang yang telah melintas, mayoritas diantara mereka menilai sangat khawatir menjadi korban pembegalan (58 persen), sedangkan untuk pengemudi yang akan melintas didominasi oleh penilaian khawatir, yakni sebesar 72 persen. Secara rinci dapat diamati pada Tabel 5.2 berikut. Tabel 5.2 juga memuat informasi persepsi responden tentang tingkat kekhawatiran melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Sebagaimana yang telah dikemukakan pada bagian awal, dimensi variabel *fear of crime* dalam penelitian ini dijabarkan menjadi enam pernyataan, yang kemudian para responden dimintakan untuk memberikan penilaian seberapa besar kekhawatiran yang dirasakan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

Tabel 5.2.
Persepsi Responden tentang Tingkat Kekhawatiran
pada Variabel *Fear of Crime*

Kategori	Tingkat Kekhawatiran				Total
	Antara Tidak Khawatir dan Khawatir	Agak Khawatir	Khawatir	Sangat Khawatir	
Menjadi korban pembegalan					
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	0 (0%)	21 (42%)	29 (58%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	1 (2%)	36 (72%)	13 (26%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	25 (50%)	25 (50%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	26 (52%)	24 (48%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	52 (26%)	106 (53%)	42 (21%)	200 (100%)
Keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan					
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	0 (0%)	11 (22%)	32 (64%)	7 (14%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	1 (2%)	11 (22%)	38 (76%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	0 (0%)	32 (64%)	18 (36%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	1 (2%)	28 (56%)	21 (42%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	2 (1%)	82 (41%)	109 (54,5%)	7 (3,5%)	200 (100%)
Jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik saudara					
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	4 (8%)	27 (54%)	16 (32%)	3 (6%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	12 (24%)	38 (76%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	17 (34%)	33 (66%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	16 (32%)	33 (66%)	1 (2%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	49 (24,5%)	131 (65,5%)	17 (8,5%)	3 (1,5%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

Tabel 5.2. (sambungan)

Kategori	Tingkat Kekhawatiran				Total
	Antara Tidak Khawatir dan Khawatir	Agak Khawatir	Khawatir	Sangat Khawatir	
Jika seseorang akan merampok saudara lalu melakukan penyerangan					
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	3 (6%)	28 (56%)	17 (34%)	2 (4%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	10 (20%)	40 (80%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	17 (34%)	33 (66%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	14 (28%)	35 (70%)	1 (2%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	44 (22%)	136 (68%)	18 (9%)	2 (1%)	200 (100%)
Jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara					
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	0 (6%)	5 (10%)	17 (34%)	2 (4%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	10 (20%)	40 (80%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	17 (34%)	33 (66%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	14 (28%)	35 (70%)	1 (2%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	44 (22%)	136 (68%)	18 (9%)	2 (1%)	200 (100%)
Jika kawan pencuri (begal), mengambil dengan paksa barang bawaan Saudara					
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	0 (0%)	2 (4%)	28 (56%)	20 (40%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	0 (0%)	12 (24%)	37 (74%)	1 (2%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	1 (2%)	39 (78%)	10 (20%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	5 (10%)	32 (64%)	13 (26%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	6 (3%)	85 (42,5%)	88 (44%)	21 (10,5%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

Adapun pada penilaian responden tentang tingkat kekhawatiran yang menitik beratkan pada keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan, hasilnya hampir serupa dengan pernyataan sebelumnya, yakni mayoritas responden merasa khawatir keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan (sebanyak 54,5 persen), lalu diikuti dengan penilaian agak khawatir sebesar 41 persen dan untuk penilaian sangat khawatir hanya sebesar 3,5 persen.

Jika dicermati secara seksama, terlihat bahwa tidak ada perbedaan yang mencolok di antara kedua kategori responden. Hal ini menunjukkan ada kesamaan diantara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi, bahwa mereka merasa khawatir jika keselamatan pribadi akan terancam ketika sedang melakukan perjalanan.

Pada aspek berikutnya, responden dimintakan untuk melakukan persepsi tentang rasa khawatir yang dialami jika ada seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik responden. Secara keseluruhan, mayoritas responden menilai agak khawatir (sebanyak 65,5 persen), penilaian antara tidak khawatir dan khawatir menempati penilaian kedua terbanyak sebesar 24,5 persen lalu diikuti dengan penilaian khawatir sebesar 8,5 persen.

Pada pernyataan *”jika seseorang akan merampok ketika dalam perjalanan lalu melakukan penyerangan”* terungkap bahwa dominasi persepsi menunjukkan mayoritas responden agak khawatir (sebesar 68 persen) lalu diikuti dengan penilaian antara tidak khawatir dan khawatir sebanyak 22 persen. Adapun kategori penilaian khawatir hanya sembilan persen.

Jika pada dua poin bahasan sebelumnya hanya berfokus pada *”seseorang”*, baik yang menggunakan senjata untuk mengambil barang bawaan dan atau seseorang yang akan melakukan perampokan lalu penyerangan, pada aspek berikutnya berfokus pada kawanan pencuri (begal). Sebagaimana data yang tertera pada Tabel 5.2 diatas, sebagian besar responden merasakan agak khawatir jika kawanan pencuri (begal) melakukan penghadangan kendaraan pada saat dijalan, yakni sebesar 68 persen. Penilaian kedua terbanyak ada pada kategori antara tidak

khawatir dan khawatir sebesar 22 persen. Adapun responden yang menilai khawatir hanya sebesar sembilan persen dan sisanya memberikan penilaian sangat khawatir (tiga persen).

Pada penilaian responden tentang tingkat kekhawatiran ”*jika kawanannya pencuri (begal) mengambil dengan paksa barang bawaan ketika melakukan perjalanan*”, hampir sebagian responden (sebesar 44 persen) merasa khawatir jika hal tersebut terjadi dan menimpa mereka. Penilaian yang hampir berimbang pada kategori agak khawatir, yakni sebanyak 42,5 persen. Namun demikian, terdapat 10,5 persen responden yang menyatakan sangat khawatir, yang mana kesemuanya merupakan pengemudi angkutan barang.

5.3. Tingkat Kesesuaian Persepsi *Fear of Crime* dengan Variabel Strategi *Coping*

Subbab ini menyajikan penilaian responden mengenai tingkat kesesuaian antara persepsi *fear of crime* dengan variabel strategi *coping*. Dalam hal ini, responden diminta penilaiannya tentang mekanisme *coping* merujuk pada strategi yang digunakan untuk mengurangi kemungkinan mereka menjadi korban ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Sebagaimana yang dikonsepsikan sebelumnya, mekanisme *coping* disini merujuk pada strategi penyesuaian yang responden gunakan untuk mencegah dan meminimalisir kemungkinan terjadinya tindak kejahatan pembegalan ketika melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

Lingkup strategi *coping* dalam penelitian ini merujuk pada pendapat yang dikemukakan oleh Ferraro (1995), yang menyatakan bahwa ketika mempelajari hubungan antara *perceived risk* dan *fear*, sangat penting untuk secara bersamaan mempertimbangkan dampak dari perilaku dibatasi (*constrained behavior*). Dalam hal ini, Ferraro menyebut *constrained behavior* sebagai adaptasi (seperti dalam gaya hidup seseorang) karena risiko yang dirasakan (*perceived risk*) dari viktimisasi dalam kegiatan sehari-hari.

Tabel 5.3
Tingkat Kesesuaian Persepsi *Fear of Crime* dengan
Variabel Strategi *Coping*

Kategori	Tingkat Kesesuaian					Total
	Agak Tidak Sesuai	Antara Tidak Sesuai dan Sesuai	Agak Sesuai	Sesuai	Sangat Sesuai	
Tidak melakukan perjalanan seorang diri						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	0 (0%)	2 (4%)	28 (56%)	20 (40%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	0 (0%)	6 (12%)	38 (76%)	6 (12%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	1 (2%)	41 (82%)	8 (16%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	0 (0%)	29 (58%)	21 (42%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	1 (0,5%)	78 (39%)	95 (47,5%)	26 (13%)	200 (100%)
Melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	0 (0%)	0 (0%)	3 (6%)	32 (64%)	15 (30%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	0 (0%)	0 (0%)	13 (26%)	30 (60%)	7 (14%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	10 (20%)	34 (68%)	5 (5%)	1 (2%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	12 (24%)	30 (60%)	8 (16%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	22 (11%)	64 (32%)	29 (14,5%)	63 (31,5%)	22 (11%)	200 (100%)
Memilih melakukan perjalanan pada pagi/siang hari						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	0 (0%)	1 (2%)	32 (64%)	17 (34%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	0 (0%)	2 (4%)	38 (76%)	10 (20%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	1 (2%)	31 (62%)	18 (36%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	0 (0%)	19 (38%)	31 (62%)	0 (0%)	50 (100%)
Total	-	1 (0,5%)	53 (26,5%)	119 (59,5%)	27 (13,5%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

Tabel 5.3. (sambungan)

Kategori	Tingkat Kesesuaian					Total
	Agak Tidak Sesuai	Antara Tidak Sesuai dan Sesuai	Agak Sesuai	Sesuai	Sangat Sesuai	
Menggunakan peralatan kendaraan tertentu untuk melakukan perlawanan						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	0 (0%)	20 (40%)	17 (34%)	13 (26%)	-	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	0 (0%)	40 (80%)	10 (20%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	25 (50%)	23 (46%)	2 (4%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	5 (10%)	37 (74%)	8 (16%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Total	30 (15%)	120 (60%)	37 (18,5%)	13 (6,5%)	-	200 (100%)
Belajar lebih banyak tentang cara/mekanisme pertahanan diri						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	19 (38%)	30 (60%)	1 (2%)	-	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	38 (76%)	12 (24%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	39 (78%)	11 (22%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	17 (34%)	33 (66%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Total	-	113 (56,5%)	86 (43%)	1 (0,5%)	-	200 (100%)
Tidak membawa barang berharga secara berlebihan						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	-	17 (34%)	31 (62%)	2 (4%)	-	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	-	5 (10%)	45 (90%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	-	11 (22%)	38 (76%)	1 (2%)	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	-	0 (0%)	50 (100%)	0 (0%)	-	50 (100%)
Total	-	33 (16,5%)	164 (82%)	3 (1,5%)	-	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

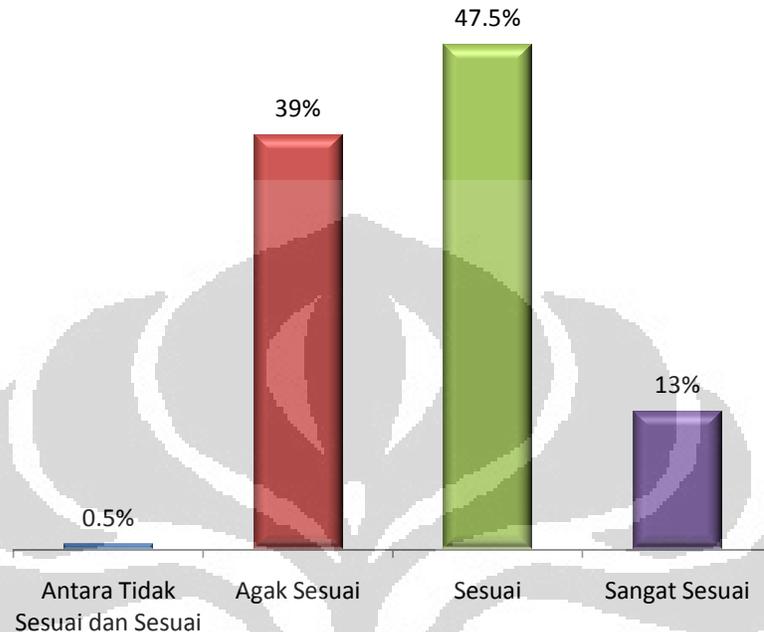
Tabel 5.3. (sambungan)

Kategori	Tingkat Kesesuaian					Total
	Sangat Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	Agak Tidak Sesuai	Antara Tidak Sesuai dan Sesuai	Agak Sesuai	
Menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	34 (68%)	16 (32%)	-	-	-	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	20 (40%)	30 (60%)	-	-	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	4 (8%)	46 (92%)	-	-	-	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	1 (2%)	49 (98%)	-	-	-	50 (100%)
Total	59 (29,5%)	141 (70,5%)	-	-	-	200 (100%)
Mencari dan melewati alternatif jalan lain						
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	9 (18%)	39 (78%)	2 (4%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	7 (14%)	43 (86%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	0 (0%)	11 (22%)	2 (4%)	18 (36%)	19 (38%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	0 (00%)	18 (36%)	3 (6%)	21 (42%)	8 (16%)	50 (100%)
Total	16 (8%)	111 (55,5%)	7 (3,5%)	39 (19,5%)	27 (13,5%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

Hasil data lapangan menunjukkan, hampir dari separuh responden memberikan penilaian sesuai untuk pernyataan tidak melakukan perjalanan seorang diri, yakni sebanyak 47,5 persen. Penilaian ini selaras dengan pernyataan sebelumnya dimana para responden menilai bahwa adalah agak berisiko ketika melakukan perjalanan seorang diri. Adapun penilaian kedua terbanyak ada pada kategori agak sesuai, yakni sebesar 39 persen, lalu diikuti oleh penilaian sangat sesuai 13 persen.

Gambar 5.3.
Tingkat Kesesuaian Persepsi *Fear of Crime* dengan Variabel Strategi *Coping*
'Tidak melakukan Perjalanan Seorang Diri'



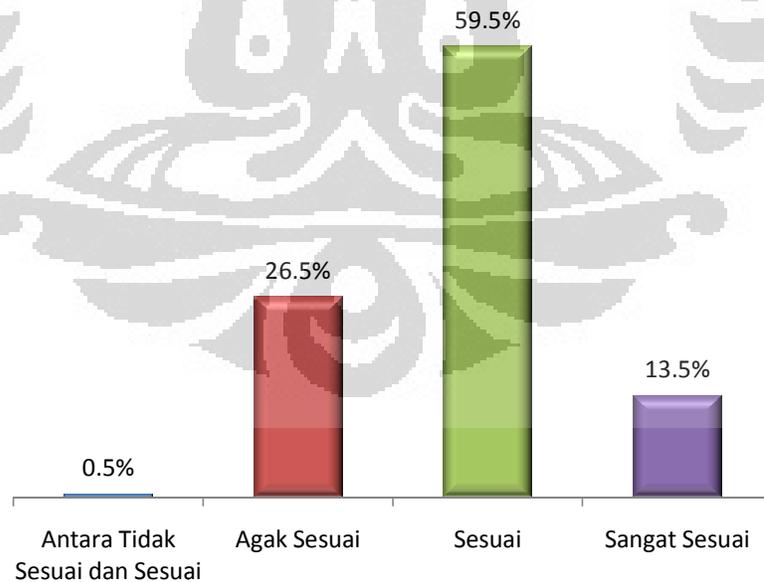
Sumber: Olahan data primer, 2012

Hasil data lapangan menunjukkan, hampir separuh dari keseluruhan responden memberikan penilaian sesuai untuk pernyataan tidak melakukan perjalanan seorang diri, yakni sebanyak 47,5 persen. Penilaian ini selaras dengan pernyataan sebelumnya dimana para responden menilai bahwa adalah agak berisiko ketika melakukan perjalanan seorang diri. Adapun penilaian kedua terbanyak ada pada kategori agak sesuai, yakni sebesar 39 persen, lalu diikuti oleh penilaian sangat sesuai 13 persen.

Namun demikian, bila diamati berdasarkan kategori responden, para pengemudi kendaraan pribadi cenderung untuk memberikan penilaian agak sesuai untuk pernyataan ini. Lain halnya untuk para pengemudi kendaraan angkutan barang yang dominan menilai sesuai dengan pernyataan tidak melakukan perjalanan seorang diri.

Adapun pada pernyataan ”*melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan*”, didominasi pada penilaian antara tidak sesuai dan sesuai (sebanyak 32 persen) lalu diikuti pada penilaian sesuai (sebesar 31,5 persen), namun demikian menarik untuk diamati penilaian kesesuaian tersebut berdasarkan kategori responden. Data menunjukkan bahwa terdapat perbedaan diantara kedua kategori responden tersebut. Para pengemudi angkutan barang cenderung untuk menilai sesuai, bahwa mereka cenderung melakukan perjalanan secara bersama-sama dengan rombongan kendaraan angkutan barang lainnya atau biasa juga disebut konvoi kendaraan. Sementara itu, untuk pengemudi kendaraan pribadi, metode tersebut tidak serta merta mereka melakukannya. Justru ada diantara para pengemudi kendaraan pribadi yang mengungkap bahwa strategi untuk melakukan perjalanan secara bersama-sama itu agak tidak sesuai (sebanyak 20 persen untuk pengendara yang telah melintas dan 24 persen untuk pengendara yang akan melintas).

Gambar 5.4.
Tingkat Kesesuaian Persepsi *Fear of Crime* dengan Variabel Strategi Coping 'Memilih Melakukan Perjalanan pada Pagi/Siang Hari'



Sumber: Olahan data primer, 2012

Ketika sebagian besar responden mengungkapkan bahwa untuk melakukan perjalanan pada malam hari adalah berisiko, maka konsekuensi logis untuk mengurangi risiko tersebut adalah dengan memilih melakukan perjalanan pada pagi atau siang hari. Sebagaimana yang digambarkan pada Gambar 5.4 di atas, data menunjukkan bahwa mayoritas responden memilih melakukan perjalanan pada pagi atau siang hari (sebesar 59,5 persen). Adapun penilaian kedua terbanyak ada pada pilihan agak sesuai (sebanyak 26,5 persen) lalu disusul dengan pilihan sangat sesuai sebesar 13,5 persen.

Meskipun demikian, bila diamati berdasarkan kategori responden terlihat sedikit kecenderungan yang agak berbeda pada pernyataan strategi atau mekanisme ini. Umumnya, para pengemudi angkutan barang memilih untuk melakukan perjalanan pada pagi atau siang hari. Sedangkan untuk pengemudi kendaraan pribadi, dapat dikatakan strategi ini bersifat situasional. Jika pada kondisi tertentu mengharuskan mereka tetap melakukan perjalanan pada malam hari, maka mereka cenderung tetap melakukan perjalanannya.

Tentang penilaian responden terhadap tingkat kesesuaian menggunakan peralatan kendaraan tertentu untuk melakukan perlawanan, data hasil lapangan menunjukkan bahwa lebih dari separuh responden menyatakan penilaian antara tidak sesuai dan sesuai terhadap pernyataan ini (sebesar 60 persen). Namun demikian, terungkap juga bahwa terdapat diantara responden yang menggunakan strategi ini sebagai salah satu cara untuk melakukan perlawanan jika dalam perjalanan mereka berhadapan dengan pelaku tindak kejahatan.

Adapun pada pernyataan belajar lebih banyak tentang cara atau mekanisme pertahanan diri, sebagian responden mengungkapkan strategi tersebut antara tidak sesuai dan sesuai, yakni sebesar 56,5 persen. Banyak juga diantara responden yang memberikan penilaian agak sesuai terhadap pernyataan ini.

Pernyataan tentang ”tidak membawa barang berharga secara berlebihan”, data lapangan menunjukkan sebagian besar responden menyatakan agak sesuai (sebesar 82 persen) terhadap pernyataan ini. Namun demikian, terdapat 16,5 persen responden yang mengungkapkan bahwa pernyataan tersebut dengan

penilaian antara tidak sesuai dan sesuai. Hal ini dapat dipahami, jika barang bawaan para pengemudi (terutama angkutan barang) tersebut bernilai berharga dan mengharuskan dibawa pada tujuan akhir perjalanan mereka, maka tidak ada pilihan lain untuk mengangkut barang bawaan tersebut.

Penelitian ini juga menyodorkan pernyataan strategi menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan kepada tiap responden. Sebagaimana yang ditunjukkan pada Tabel 5.3 diatas, secara keseluruhan responden dalam penelitian ini menyatakan tidak ada diantara mereka yang menyimpan senjata tajam pada kendaraan ketika melakukan perjalanan. Bila dilihat berdasarkan persentase penilaian, mayoritas memberikan penilaian tidak sesuai (sebesar 70,5 persen) dan sisanya meberikan penilaian sangat tidak sesuai, yakni sebanyak 29,5 persen.

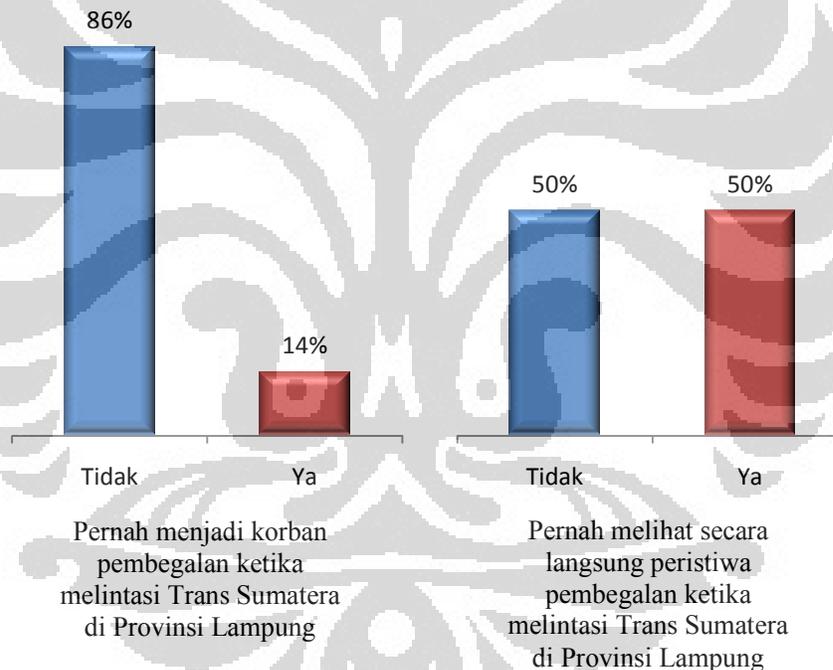
Adapun strategi terakhir yang dimintakan untuk dinilai tingkat kesesuaiannya oleh para responden adalah mencari dan melewati alternatif jalan lain. Data lapangan memberikan gambaran bahwa lebih dari separuh responden memberikan penilaian tidak sesuai pada pernyataan atau strategi ini, yakni sebesar 55,5 persen. Lalu penilaian kedua terbanyak ada pada kategori antara tidak sesuai dan sesuai 19,5 persen lalu diikuti pada penilaian agak sesuai (13, 5 persen). Bila diamati secara seksama, terungkap bahwa para pengemudi kendaraan angkutan barang cenderung akan tetap melewati jalan lintas Trans Sumatra di Provinsi Lampung tanpa mencari dan melewatu alternatif jalan yang lain. Hal ini dapat dipahami karena akses jalan lintas yang harus mereka lewati sangatlah terbatas, bahkan hanya ada satu jalur jalan yang layak dilewati truk dengan muatan barang yang mereka bawa.

5.4. Pengalaman Viktimisasi ketika Melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Penelitian ini juga mengungkap pengalaman viktimisasi para responden ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Terdapat dua aspek yang ditanyakan terkait dengan pengalaman viktimisasi, yakni (1) apakah pernah menjadi korban pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi

Lampung, dan (2) apakah pernah melihat secara langsung peristiwa pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Temuan hasil lapangan menunjukkan sebanyak 28 persen dari kategori pengemudi angkutan barang pernah menjadi korban pembegalan. Sedangkan untuk pertanyaan pernah melihat langsung peristiwa pembegalan, sebanyak 66 persen dari kategori pengemudi angkutan barang dan 34 persen dari kategori pengemudi kendaraan pribadi pernah melihat kejadian pembegalan tersebut. Secara rinci sebaran pengalaman viktimisasi yang dialami responden dapat diamati pada Tabel 5.4 berikut.

Gambar 5.5.
Pengalaman Viktimisasi yang Responden alami ketika Melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung



Sumber: Olahan data primer, 2012

Tabel 5.4.
Pengalaman Viktimisasi berdasarkan Kategori Responden

Pengalaman Viktimisasi	Kategori Responden		Total
	Pengemudi Angkutan Barang	Pengemudi Kendaraan Pribadi	
Pernah menjadi korban pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung			
Tidak	72 (72%)	100 (86%)	172 (86%)
Ya	28 (28%)	0 (0%)	28 (14%)
Jumlah	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)
Pernah melihat secara langsung peristiwa pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung			
Tidak	34 (34%)	66 (66%)	100 (50%)
Ya	66 (66%)	34 (34%)	100 (50%)
Jumlah	100 (100%)	100 (100%)	200 (100%)

Sumber: Olahan data primer, 2012

5.5. Gambaran Tingkat Kategori pada Variabel yang Diteliti

Pada bagian ini ketiga variabel (baik *perceived risk*, *fear of crime*, dan strategi *coping*) dilakukan pengkategorian menjadi tiga kelas atau tingkatan yakni rendah, sedang dan tinggi guna melihat kecenderungan tingkatan pada masing-masing responden. Sebagaimana yang dikonsepsikan dalam distribusi frekuensi data kuantitatif, ada tiga hal yang perlu diperhatikan dalam menentukan kelas bagi distribusi frekuensi, yaitu jumlah kelas, lebar kelas dan batas kelas (Supranto, 2000). Adapun rumus yang digunakan untuk menentukan besarnya kelas (panjang interval) yakni:

$$c = \frac{X_n - X_1}{k}$$

Dimana c = perkiraan besarnya (*class width, class size, class length*)
 k = banyaknya kelas
 X_n = nilai observasi terbesar
 X_l = nilai observasi terkecil

Berdasarkan hasil tabulasi dan total skor tiap variabel, hasil kategorisasi masing-masing variabel dapat diamati pada beberapa tabel berikut:

Tabel 5.5.
Kategorisasi *Perceived Risk*

Tingkat Kategori	Kriteria Skor
Rendah	16 – 22
Sedang	> 22 – 28
Tinggi	> 28 – 34

Sumber: Olahan data primer, 2012

Nilai observasi terbesar pada total skor variabel *perceived risk* sebesar 34, adapun nilai observasi terkecil sebesar 16. Oleh karena tingkat kategori yang didesain menjadi tiga kelas yakni rendah, sedang dan tinggi, maka kriteria skor yang didapatkan sebagaimana yang terlihat pada Tabel 5.5 di atas.

Tabel 5.6.
Kategorisasi *Fear of Crime*

Tingkat Kategori	Kriteria Skor
Rendah	20 – 25
Sedang	> 25 – 30
Tinggi	> 30 – 35

Sumber: Olahan data primer, 2012

Pada variabel *fear of crime*, nilai observasi terbesar yang terdapat pada total skor variabel tersebut sebesar 35, sedang untuk nilai observasi terkecil sebesar 20. Perolehan kriteria skor yang pada tiap tingkat kategori dapat diamati pada Tabel 5.6 di atas.

Tabel 5.7.
Kategorisasi Strategi *Coping*

Tingkat Kategori	Kriteria Skor
Rendah	19 – 22,3
Sedang	> 22,3 – 25,6
Tinggi	> 25,6 – 29

Sumber: Olahan data primer, 2012

Tabel 5.7 menunjukkan kategorisasi pada variabel strategi *coping*. Nilai observasi terbesar pada total skor variabel ini sebesar 29, adapun nilai observasi terkecil sebesar 19.

Berdasarkan tingkat kategorisasi pada tiap variabel di atas, maka untuk selanjutnya klasifikasi skor total pada tiap responden dalam penelitian ini dengan mudah akan diketahui. Dalam hal ini, tingkat kategorisasi digunakan untuk mengetahui gambaran umum tiap variabel diantara tiap kategori responden yang diteliti dalam penelitian ini. Penggambaran tingkat kategorisasi pada variabel *perceived risk*, *fear of crime* dan strategi *coping* akan memberikan informasi lebih lanjut tentang perbedaan tingkat diantara kategori responden. Tabel 5.8 menyajikan informasi perihal tingkat kategori pada variabel yang diteliti dalam penelitian ini, secara rinci sebaran tingkat kategorisasi dapat diamati pada tabel dibawah ini.

Tabel 5.8.
Tingkat Kategori pada Variabel yang diteliti
(Perceived Risk, Fear of Crime Dan Strategi Coping)

Kategori Responden	Tingkat Kategori			Total
	Rendah	Sedang	Tinggi	
<i>Perceived Risk</i>				
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	1 (2%)	30 (60%)	19 (38%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	15 (30%)	34 (68%)	1 (2%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	49 (98%)	1 (2%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	48 (96%)	2 (4%)	0 (0%)	50 (100%)
Jumlah	113 (56,5%)	67 (33,5%)	20 (10%)	200 (100%)
<i>Fear of Crime</i>				
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	3 (6%)	26 (52%)	21 (42%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	14 (28%)	36 (72%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	29 (58%)	21 (42%)	0 (0%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	27 (54%)	23 (46%)	0 (0%)	50 (100%)
Jumlah	73 (36,5%)	106 (53%)	21 (10,5%)	200 (100%)
<i>Strategi Coping</i>				
Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	5 (10%)	22 (44%)	23 (46%)	50 (100%)
Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	12 (24%)	29 (58%)	9 (18%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	35 (70%)	14 (28%)	1 (2%)	50 (100%)
Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	20 (40%)	24 (48%)	6 (12%)	50 (100%)
Jumlah	72 (36%)	89 (44,5%)	39 (19,5%)	200 (100%)

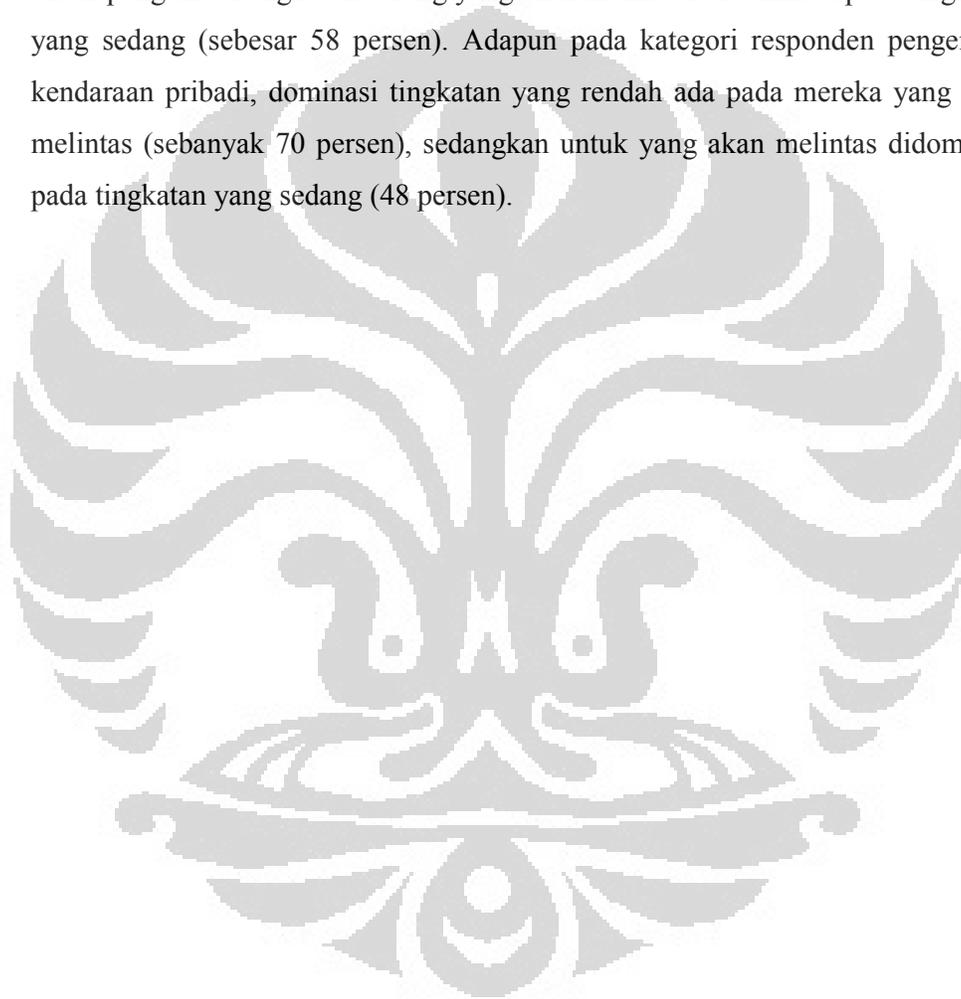
Sumber: Olahan data primer, 2012

Berdasarkan tingkat kategori pada tiap variabel, secara keseluruhan ada perbedaan tingkat kategori antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* serta strategi *coping*. Sebagai gambaran, untuk variabel *perceived risk* didominasi dengan tingkat yang rendah (sebesar 56,5 persen), sedangkan untuk variabel *fear of crime* dan variabel strategi *coping* didominasi dengan tingkat yang sedang (masing-masing 53 persen dan 44,5 persen).

Bila dilakukan pemilahan berdasarkan variabel, pada *perceived risk* diketahui sebanyak 56,5 persen responden menunjukkan tingkat yang rendah, adapun yang berada pada tingkat sedang terdapat 33,5 persen, sedangkan pada tingkat yang tinggi mencapai 10 persen saja. Namun demikian bila mengacu pada kategori responden, terdapat perbedaan tingkat kategori antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi. Dominasi tingkat kategori pada pengemudi angkutan barang berada pada tingkat yang sedang (60 persen untuk pengemudi angkutan barang yang telah melintas dan 68 persen pengemudi angkutan barang yang akan melintas). Sedangkan tingkat kategori pada pengemudi kendaraan pribadi didominasi pada tingkatan rendah (98 persen untuk pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas dan 96 persen untuk pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas).

Pada variabel *fear of crime*, secara keseluruhan tingkat kategori didominasi pada tingkatan sedang (sebesar 53 persen), adapun untuk tingkatan rendah sebanyak 36,5 persen sedangkan tingkatan yang tinggi sebesar 10,5 persen. Perbedaan tingkat kategorisasi antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi juga terlihat pada variabel ini. Dimana pada responden pengemudi angkutan barang didominasi pada tingkatan sedang (52 persen untuk pengemudi angkutan barang yang telah melintas dan 72 persen pengemudi angkutan barang yang akan melintas), sedangkan untuk pengemudi kendaraan pribadi didominasi pada tingkatan rendah (58 persen untuk pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas dan 54 persen untuk pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas).

Adapun pada variabel terakhir (strategi *coping*), secara keseluruhan nampak dominasi berada pada tingkatan yang sedang (sebesar 44,5 persen), adapun untuk tingkatan yang rendah terdapat 36 persen, sedangkan untuk tingkatan yang tinggi sebanyak 19,5 persen. Variasi tingkatan berdasarkan kategori responden terjadi pada variabel ini. Sebagai gambaran, untuk pengemudi angkutan barang didominasi pada tingkatan tinggi sebesar (46 persen) sedangkan untuk pengemudi angkutan barang yang akan melintasi didominasi pada tingkatan yang sedang (sebesar 58 persen). Adapun pada kategori responden pengemudi kendaraan pribadi, dominasi tingkatan yang rendah ada pada mereka yang telah melintas (sebanyak 70 persen), sedangkan untuk yang akan melintas didominasi pada tingkatan yang sedang (48 persen).



BAB 6 PEMBAHASAN

Pembahasan pada bab ini difokuskan pada analisis inferensial dengan guna menemukan dan menjawab permasalahan penelitian yang dikaji. Dalam hal ini, analisis inferensial bertujuan untuk melakukan generalisasi, yang meliputi estimasi (perkiraan) dan pengujian hipotesis berdasarkan data atau sampel yang telah dikumpulkan. Namun demikian, titik tekan analisis inferensial dalam penelitian ini adalah generalisasi yang dilakukan oleh peneliti akan terbatas oleh karena sampel dalam penelitian ini tidak mewakili populasi secara keseluruhan. Dalam menjawab permasalahan penelitian tentang perbedaan tingkat *fear of crime* diantara kategori responden, baik pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi digunakan uji beda untuk dua kelompok independen. Adapun metode eksplanatif digunakan untuk mengetahui dan menjelaskan seberapa besar hubungan antara *perceived risk*, *fear of crime* dan strategi *coping* yang dialami oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

6.1. Uji Perbedaan Tingkat *Fear of Crime*

Pada bagian ini, *two independent samples test* digunakan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan tingkat *fear of crime* diantara kategori responden dalam penelitian ini. Adapun pengujian Mann-Whitney dipilih karena dua kelompok data yang akan dilakukan uji beda diambil dari dua sampel yang tidak saling terkait. Uji beda yang dilakukan berdasar pada kategorisasi variabel *fear of crime* yang telah dilakukan sebelumnya, yakni baik tingkatan rendah, sedang dan tinggi.

6.1.1. Uji Beda Tingkat *Fear of Crime* antara Pengemudi Angkutan Barang dengan Pengemudi Kendaraan Pribadi

Hipotesis yang akan diuji sebagai berikut:

- H_0 : Tidak terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi.
- H_1 : terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi.

Pengujian dilakukan dengan menggunakan angka signifikansi atau *Asymp. Sig.* dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika angka signifikansi $< 0,05$; H_0 ditolak dan H_1 diterima
- Jika angka signifikansi $> 0,05$; H_0 diterima dan H_1 ditolak

Dengan menggunakan program *SPSS Statistics 17.0*, baik hasil perhitungan rata-rata kategorisasi variabel *fear of crime* dan hasil perhitungan uji perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi dapat diamati pada tabel dibawah ini.

Tabel 6.1.
Hasil Uji Beda Tingkat *Fear Of Crime* antara Pengemudi Angkutan Barang dengan Pengemudi Kendaraan Pribadi

Kategori responden		N	Mean Rank	Sum of Ranks
Interval kelas variabel <i>fear of crime</i>	Pengemudi angkutan barang	100	124.62	12462.00
	Pengemudi angkutan barang	100	76.38	7638.00
Total		200		

	Interval kelas variabel <i>fear of crime</i>
Mann-Whitney U	2588.000
Wilcoxon W	7638.000
Z	-6.583
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a. Grouping Variable: Kategori responden

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Dari hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa signifikansi (Asymp Sig) adalah 0,000. Karena signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi. Adapun tampilan angka pada tabel *Mean Ranks*, memberikan informasi bahwa pengemudi angkutan barang memiliki peringkat rata-rata yang lebih tinggi untuk tingkat *fear of crime*-nya bila dibandingkan pengemudi kendaraan pribadi, yakni 124.62 berbanding 76.38.

6.1.2. Uji Beda Tingkat *Fear of Crime* pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang

Untuk tahap selanjutnya, Uji beda tingkat *fear of crime* akan dilakukan pada masing-masing kategori responden dalam penelitian ini. Dalam hal ini, hipotesis yang akan diuji sebagai berikut:

- H_0 : Tidak terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang yang telah melintas dengan yang akan melintas.
- H_1 : terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang yang telah melintas dengan yang akan melintas.

Pengujian dilakukan dengan menggunakan angka signifikansi atau *Asymp. Sig.* dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika angka signifikansi $< 0,05$; H_0 ditolak dan H_1 diterima
- Jika angka signifikansi $> 0,05$; H_0 diterima dan H_1 ditolak

Dengan menggunakan program *SPSS Statistics 17.0*, baik hasil perhitungan rata-rata kategorisasi variabel *fear of crime* dan hasil perhitungan uji perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang yang telah melintas dengan yang akan melintas dapat diamati pada tabel dibawah ini.

Tabel 6.2.
Hasil Uji Beda Tingkat *Fear of Crime* pada
Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang

Interval kelas variabel <i>fear of crime</i>	Kategori responden	N	Mean Rank	Sum of Ranks
	Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	50	63.56	3178.00
	Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	50	37.44	1872.00
	Total	100		

	Interval kelas variabel <i>fear of crime</i>
Mann-Whitney U	597.000
Wilcoxon W	1872.000
Z	-5.207
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a. Grouping Variable: Kategori responden

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Dari hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa signifikansi (Asymp Sig) adalah 0,000. Karena signifikansi $< 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang yang telah melintas dengan yang akan melintas. Adapun pada tabel *Ranks*, memberikan informasi bahwa pengemudi angkutan barang yang telah melintasi memiliki peringkat rata-rata yang lebih tinggi untuk tingkat *fear of crime*-nya bila dibandingkan pengemudi angkutan barang yang akan melintas.

6.1.3. Uji Beda Tingkat *Fear of Crime* pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi

Hipotesis yang akan diuji sebagai berikut:

- H_0 : tidak terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas dengan yang akan melintas.

- H_1 : terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas dengan yang akan melintas.

Pengujian dilakukan dengan menggunakan angka signifikansi atau *Asymp. Sig.* dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika angka signifikansi $< 0,05$; H_0 ditolak dan H_1 diterima
- Jika angka signifikansi $> 0,05$; H_0 diterima dan H_1 ditolak

Dengan menggunakan program *SPSS Statistics 17.0*, baik hasil perhitungan rata-rata kategorisasi variabel *fear of crime* dan hasil perhitungan uji perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas dengan yang akan melintas dapat diamati pada tabel dibawah ini.

Tabel 6.3.
Hasil Uji Beda Tingkat *Fear of Crime* pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi

Kategori responden		N	Mean Rank	Sum of Ranks
Interval kelas variabel <i>fear of crime</i>	Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	50	49.50	2475.00
	Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	50	51.50	2575.00
Total		100		

	Interval kelas variabel <i>fear of crime</i>
Mann-Whitney U	1200.000
Wilcoxon W	2475.000
Z	-0.401
Asymp. Sig. (2-tailed)	.688

a. Grouping Variable: Kategori responden

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Dari hasil perhitungan di atas dapat dilihat bahwa signifikansi (*Asymp Sig*) adalah 0,688. Karena signifikansi $> 0,05$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Jadi dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan tingkat *fear of crime*

antara pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas dengan yang akan melintas.

6.2. Hubungan Antarvariabel

Sebagaimana yang telah dikemukakan pada bagian awal, hubungan antar variabel dalam penelitian ini bersifat asimetris. Dengan demikian, variabel bebas mempengaruhi variabel terikat dengan proses yang berjalan searah. *Perceived risk* menyebabkan *fear of crime* dan bersamaan dengan hal itu, maka muncul strategi *coping* yang digunakan oleh para pengemudi angkutan barang dan pengemudi angkutan pribadi dalam menghadapi *fear of crime* ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Bila dijabarkan kedalam gambaran variabel dalam penelitian ini yakni;

- Variabel bebas (X) : *perceived risk*
- Variabel intervening (Z) : *fear of crime*
- Variabel tergantung (Y) : strategi *coping*

6.2.1. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Hubungan antarvariabel pada kategori responden pengemudi angkutan barang yang telah melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung dapat diamati pada analisis berikut.

Tabel 6.4.
Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.575 ^a	.330	.302	1.941

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel *fear of crime*, Total skor variabel *perceived risk*

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Dari hasil perhitungan, didapatkan angka korelasi antara *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* sebesar 0,575. Artinya, hubungan antarvariabel tersebut sedang. Korelasi positif menunjukkan bahwa hubungan antara *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* searah. Artinya, jika frekuensi *perceived risk* dan *fear of crime* semakin tinggi maka strategi *coping* juga akan meningkat.

Tabel 6.5.
Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

		Total skor variabel strategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel strategi coping	1.000	.455	.574
	Total skor variabel perceived risk	.455	1.000	.755
	Total skor variabel fear of crime	.574	.755	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel strategi coping	.	.000	.000
	Total skor variabel perceived risk	.000	.	.000
	Total skor variabel fear of crime	.000	.000	.
N	Total skor variabel strategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk melihat hubungan diantara dua variabel dapat dilihat dari angka probabilitas (sig). Ketentuan mengatakan jika angka probabilitas $< 0,05$ maka ada hubungan yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Jika angka probabilitas $> 0,05$ maka hubungan kedua variabel tidak signifikan. Dari hasil perhitungan, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antartetiga variabel tersebut.

Untuk menghitung besarnya pengaruh *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping*, digunakan angka R Square (angka korelasi yang dikuadratkan). Angka R Square disebut juga Koefisien Diterminasi (KD). Besarnya angka Koefisien Diterminasi pada perhitungan di atas adalah sebesar

0,330 atau sama dengan 33 persen. Angka tersebut memiliki arti bahwa sebesar 33 persen variabilitas strategi *coping* yang terjadi dapat dijelaskan dengan menggunakan variabel *perceived risk* dan *fear of crime*. Dengan kata lain, besarnya pengaruh *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping* adalah sebesar 33 persen. Adapun sisanya, yaitu 67 persen harus dijelaskan oleh faktor-faktor penyebab lainnya yang berasal dari luar model regresi ini.

Untuk menguji apakah model regresi yang dilakukan sudah benar atau layak maka perlu dilakukan pengujian hubungan linieritas antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*. Angka yang digunakan ialah:

Tabel 6.6.
Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

ANOVA ^b					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	87.339	2	43.670	11.585	.000 ^a
Residual	177.161	47	3.769		
Total	264.500	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel *fear of crime*, Total skor variabel *perceived risk*

b. Dependent Variable: Total skor variabel strategi *coping*

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk keperluan tersebut di atas, diperlukan hipotesis sebagai berikut:

- H_0 : tidak ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*
- H_1 : ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*

Pengujian dilakukan dengan menggunakan angka signifikansi atau Sig. dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika angka signifikansi $< 0,05$; H_0 ditolak dan H_1 diterima
- Jika angka signifikansi $> 0,05$; H_0 diterima dan H_1 ditolak

Didasarkan pada hasil perhitungan, diperoleh angka signifikansi sebesar 0,000. Oleh karena itu, H_0 ditolak dan H_1 diterima ($0,000 < 0,05$). Artinya, ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*. Oleh karena terdapat hubungan linier antara variabel tersebut, maka variabel *perceived risk* dan *fear of crime* memang memengaruhi strategi *coping*. Kesimpulannya, model regresi di atas sudah benar dan layak.

Berdasarkan hasil analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Besarnya korelasi antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* ialah sebesar 0,575. Korelasi ketiga variabel tersebut kuat, searah dan signifikan.
- Besarnya pengaruh variabel *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping* ialah sebesar 0,330 atau 33 persen.
- Terdapat hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime* (sig. 0,000). Hal yang serupa juga terjadi pada *fear of crime* dengan strategi *coping* (sig. 0,000), yakni terdapat hubungan yang signifikan diantara keduanya.

6.2.2. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Hubungan antarvariabel pada kategori responden pengemudi angkutan barang yang akan melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung dapat diamati pada analisis berikut.

Tabel 6.7.

Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.545 ^a	.297	.267	1.635

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Dari hasil perhitungan, didapatkan angka korelasi antara *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* sebesar 0,545. Artinya, hubungan antarvariabel tersebut sedang. Korelasi positif menunjukkan bahwa hubungan antara *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* searah. Artinya, jika frekuensi *perceived risk* dan *fear of crime* semakin tinggi maka strategi *coping* juga akan meningkat.

Tabel 6.8.
Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan
Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

		Total skor variabel strategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel strategi coping	1.000	.532	.474
	Total skor variabel perceived risk	.532	1.000	.743
	Total skor variabel fear of crime	.474	.743	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel strategi coping	.	.000	.000
	Total skor variabel perceived risk	.000	.	.000
	Total skor variabel fear of crime	.000	.000	.
N	Total skor variabel strategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk melihat hubungan diantara dua variabel dapat dilihat dari angka probabilitas (sig). Ketentuan mengatakan jika angka probabilitas $< 0,05$ maka ada hubungan yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Jika angka probabilitas $> 0,05$ maka hubungan kedua variabel tidak signifikan. Dari hasil perhitungan, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antartetiga variabel tersebut.

Untuk menghitung besarnya pengaruh *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping*, digunakan angka R Square (angka korelasi yang dikuadratkan). Angka R Square disebut juga Koefisien Diterminasi (KD). Besarnya angka Koefisien Diterminasi pada perhitungan di atas adalah sebesar

0,297 atau sama dengan 29,7 persen. Angka tersebut memiliki arti bahwa sebesar 29,7 persen variabilitas strategi *coping* yang terjadi dapat dijelaskan dengan menggunakan variabel *perceived risk* dan *fear of crime*. Dengan kata lain, besarnya pengaruh *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping* adalah sebesar 33 persen. Adapun sisanya, yaitu 70,3 persen harus dijelaskan oleh faktor-faktor penyebab lainnya yang berasal dari luar model regresi ini.

Untuk menguji apakah model regresi yang dilakukan sudah benar atau layak maka perlu dilakukan pengujian hubungan linieritas antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*. Angka yang digunakan ialah:

Tabel 6.9.
Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	53.006	2	26.503	9.908	.000 ^a
Residual	125.714	47	2.675		
Total	178.720	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel *fear of crime*, Total skor variabel *perceived risk*

b. Dependent Variable: Total skor variabel strategi *coping*

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk keperluan tersebut di atas, diperlukan hipotesis sebagai berikut:

- H_0 : tidak ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*
- H_1 : ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*

Pengujian dilakukan dengan menggunakan angka signifikansi atau Sig. dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika angka signifikansi $< 0,05$; H_0 ditolak dan H_1 diterima
- Jika angka signifikansi $> 0,05$; H_0 diterima dan H_1 ditolak

Didasarkan pada hasil perhitungan, diperoleh angka signifikansi sebesar 0,000. Oleh karena itu, H_0 ditolak dan H_1 diterima ($0,000 < 0,05$). Artinya, ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*. Oleh karena terdapat hubungan linier antara variabel tersebut, maka variabel *perceived risk* dan *fear of crime* memang memengaruhi strategi *coping*. Kesimpulannya, model regresi di atas sudah benar dan layak.

Dari hasil analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Besarnya korelasi antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* ialah sebesar 0,545. Korelasi ketiga variabel tersebut kuat, searah dan signifikan.
- Besarnya pengaruh variabel *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping* ialah sebesar 0,297 atau 29,7 persen.
- Terdapat hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime* (sig. 0,000). Hal yang serupa juga terjadi pada *fear of crime* dengan strategi *coping* (sig. 0,000), yakni terdapat hubungan yang signifikan diantara keduanya.

6.2.3. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Hubungan antarvariabel pada kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung dapat diamati pada analisis berikut.

Tabel 6.10.

Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.246 ^a	.061	.021	1.766

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Dari hasil perhitungan, didapatkan angka korelasi antara *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* sebesar 0,246. Artinya, hubungan antarvariabel tersebut sangat lemah atau dianggap tidak ada.

Untuk melihat hubungan diantara dua variabel dapat dilihat dari angka probabilitas (sig). Ketentuan mengatakan jika angka probabilitas $< 0,05$ maka ada hubungan yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Jika angka probabilitas $> 0,05$ maka hubungan kedua variabel tidak signifikan. Dari hasil perhitungan, terlihat bahwa hubungan yang signifikan hanya terjadi pada variabel *perceived risk* dengan *fear of crime*. Untuk hubungan antarvariabel lainnya tidak signifikan.

Tabel 6.11.
Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

		Total skor variabel strategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel strategi coping	1.000	.246	.112
	Total skor variabel perceived risk	.246	1.000	.392
	Total skor variabel fear of crime	.112	.392	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel strategi coping	.	.043	.220
	Total skor variabel perceived risk	.043	.	.002
	Total skor variabel fear of crime	.220	.002	.
N	Total skor variabel strategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk menguji apakah model regresi yang dilakukan sudah benar atau layak maka perlu dilakukan pengujian hubungan linieritas antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*. Angka yang digunakan ialah:

Tabel 6.12.
Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

	Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9.450	2	4.725	1.515	.230 ^a
	Residual	146.550	47	3.118		
	Total	156.000	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

b. Dependent Variable: Total skor variabel strategi coping

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk keperluan tersebut di atas, diperlukan hipotesis sebagai berikut:

- H_0 : tidak ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*
- H_1 : ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*

Pengujian dilakukan dengan menggunakan angka signifikansi atau Sig. dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika angka signifikansi $< 0,05$; H_0 ditolak dan H_1 diterima
- Jika angka signifikansi $> 0,05$; H_0 diterima dan H_1 ditolak

Didasarkan pada hasil perhitungan, diperoleh angka signifikansi sebesar 0,230. Oleh karena itu, H_0 diterima dan H_1 ditolak ($0,230 < 0,05$). Artinya, tidak ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*.

Dari hasil analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Besarnya korelasi antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* ialah sebesar 0,246. Korelasi ketiga variabel tersebut sangat lemah atau dianggap tidak ada.
- Terdapat hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime* (sig. 0,002). Namun demikian, tidak terdapat hubungan yang signifikan antara *fear of crime* dengan strategi *coping* (sig. 0,220).

6.2.4. Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Hubungan antarvariabel pada kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung dapat diamati pada analisis berikut.

Tabel 6.13.
Nilai R dan R Square pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.649 ^a	.421	.396	1.741

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Dari hasil perhitungan, didapatkan angka korelasi antara *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* sebesar 0,649. Artinya, hubungan antarvariabel tersebut kuat. Korelasi positif menunjukkan bahwa hubungan antara *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* searah. Artinya, jika frekuensi *perceived risk* dan *fear of crime* semakin tinggi maka strategi *coping* juga akan meningkat.

Untuk melihat hubungan diantara dua variabel dapat dilihat dari angka probabilitas (sig). Ketentuan mengatakan jika angka probabilitas < 0,05 maka ada hubungan yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Jika angka probabilitas > 0,05 maka hubungan kedua variabel tidak signifikan. Dari hasil perhitungan, menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antartetiga variabel tersebut, lihat Tabel 6.12 berikut.

Tabel 6.14.
Nilai Hasil Korelasi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Correlations				
		Total skor variabel strategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel strategi coping	1.000	.617	.575
	Total skor variabel perceived risk	.617	1.000	.702
	Total skor variabel fear of crime	.575	.702	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel strategi coping	.000	.000	.000
	Total skor variabel perceived risk	.000	.000	.000
	Total skor variabel fear of crime	.000	.000	.000
N	Total skor variabel strategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk menghitung besarnya pengaruh *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping*, digunakan angka R Square (angka korelasi yang dikuadratkan). Angka R Square disebut juga Koefisien Diterminasi (KD). Besarnya angka Koefisien Diterminasi pada perhitungan di atas adalah sebesar 0,421 atau sama dengan 42,1 persen. Angka tersebut memiliki arti bahwa sebesar 42,1 persen variabilitas strategi *coping* yang terjadi dapat dijelaskan dengan menggunakan variabel *perceived risk* dan *fear of crime*. Dengan kata lain, besarnya pengaruh *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping* adalah sebesar 42,1 persen. Adapun sisanya, yaitu 57,9 persen harus dijelaskan oleh faktor-faktor penyebab lainnya yang berasal dari luar model regresi ini.

Untuk menguji apakah model regresi yang dilakukan sudah benar atau layak maka perlu dilakukan pengujian hubungan linieritas antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*. Angka yang digunakan ialah:

Tabel 6.15.
Nilai Hasil Regresi pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

	Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	103.493	2	51.747	17.076	.000 ^a
	Residual	142.427	47	3.030		
	Total	245.920	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel *fear of crime*, Total skor variabel *perceived risk*

b. Dependent Variable: Total skor variabel strategi *coping*

Sumber: Hasil olahan data *SPSS Statistics 17.0*, 2012

Untuk keperluan tersebut di atas, diperlukan hipotesis sebagai berikut:

- H_0 : tidak ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*
- H_1 : ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*

Pengujian dilakukan dengan menggunakan angka signifikansi atau Sig. dengan ketentuan sebagai berikut:

- Jika angka signifikansi $< 0,05$; H_0 ditolak dan H_1 diterima
- Jika angka signifikansi $> 0,05$; H_0 diterima dan H_1 ditolak

Didasarkan pada hasil perhitungan, diperoleh angka signifikansi sebesar 0,000. Oleh karena itu, H_0 ditolak dan H_1 diterima ($0,000 < 0,05$). Artinya, ada hubungan linier antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping*. Oleh karena terdapat hubungan linier antara variabel tersebut, maka variabel *perceived risk* dan *fear of crime* memang memengaruhi strategi *coping*. Kesimpulannya, model regresi di atas sudah benar dan layak.

Dari hasil analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa:

- Besarnya korelasi antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* dengan strategi *coping* ialah sebesar 0,649. Korelasi ketiga variabel tersebut kuat, searah dan signifikan.
- Besarnya pengaruh variabel *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping* ialah sebesar 0,421 atau 42,1 persen.

- Terdapat hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime* (sig. 0,000). Hal yang serupa juga terjadi pada *fear of crime* dengan strategi *coping* (sig. 0,000), yakni terdapat hubungan yang signifikan diantara keduanya

6.3. Diskusi

Merujuk pada hasil analisis penelitian di atas, maka dapat diinterpretasikan bahwa secara keseluruhan hasil analisis ini dapat menggambarkan tingkat *fear of crime* yang dialami pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Secara keseluruhan, temuan hasil penelitian ini berada pada posisi mendukung "*perceived risk*" sebagai pembentuk dari "*fear of crime*". Hal ini sebagaimana yang dikonsepsikan Ferraro (1995) yang mengungkapkan bahwa untuk menghasilkan reaksi takut pada seseorang, diperlukan pengakuan dari suatu situasi yang (setidaknya) memiliki potensi bahaya, baik yang nyata atau dibayangkan. Konsepsi potensi berbahaya (*potential danger*) ini, oleh Ferraro, disebut "*perceived risk*", diperlukan untuk menimbulkan rasa takut "*fear*".

Mengacu pada hasil uji perbedaan tingkat *fear of crime* di atas, perbedaan tingkat *fear of crime* yang terjadi diantara kategori pengemudi angkutan barang merupakan gambaran nyata yang terjadi di lapangan. Namun demikian, temuan yang menarik yakni ketakutan yang dialami oleh para pengemudi angkutan barang tidak serta merta menjadikan terbatasnya aktivitas mereka sebagai pengemudi angkutan barang.

Tetap beraktivitasnya para pengemudi angkutan barang meskipun ketakutan menjadi korban kejahatan pembegalan kerap kali menerpa ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung, menjadikan temuan penelitian ini memiliki perbedaan dengan beberapa peneliti lain yang mengungkapkan bahwa *fear of crime* menjadikan seseorang menghindari melakukan kegiatan yang berlebih atau bahkan membatasi penggunaan ruang publik dan fasilitas umum (Moore dan Troganowicz, 1988; de Vaus & Wise, 1996; Hale, 1996, dan; Miethe,

1995). Hasil observasi dan wawancara non formal yang peneliti lakukan dengan beberapa responden, terungkap bahwa para pengemudi angkutan barang tidak memiliki pilihan lain selain tetap melakukan aktivitasnya sebagai sopir guna memenuhi kebutuhan hidupnya. Hal tersebutlah yang menjadikan aktivitas perjalanan melintasi Trans Sumatera tetap dilakukan oleh para sopir meskipun risiko menjadi korban kejahatan pembegalan cukup tinggi.

Pada Tabel 6.16 disajikan hasil ringkasan hubungan antarvariabel antara *perceived risk* terhadap *fear of crime* pada tiap kategori responden. Berdasarkan hasil perhitungan korelasi antarvariabel tersebut terlihat jelas bahwa ada hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime*. Secara keseluruhan, arah hubungan diantara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas memiliki tingkat keeratan hubungannya yang cukup. Ini berbeda dengan kategori responden pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas, dimana keeratan hubungan pada dua kategori ini terbilang kuat. Bahkan, untuk kategori pengemudi angkutan barang yang telah melintas keeratan hubungan yang terjadi adalah sangat kuat.

Tabel 6.16.
Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel
(*Perceived Risk* terhadap *Fear of Crime*)

Kategori Responden	Hubungan Antarvariabel (<i>Perceived Risk</i> terhadap <i>Fear of Crime</i>)
Pengemudi angkutan barang yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,755$; Sig = 0,000 ; KD = 57%
Pengemudi angkutan barang yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,743$; Sig = 0,000 ; KD = 55,2%
Pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,392$; Sig = 0,002 ; KD = 15,4%
Pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,702$; Sig = 0,000 ; KD = 49,3%

Sumber: Olahan data primer, 2012

Adapun pada Tabel 6.17 menunjukkan hasil ringkasan hubungan antarvariabel antara *fear of crime* terhadap strategi *coping* pada tiap kategori responden. Berdasarkan hasil perhitungan korelasi antarvariabel tersebut, terdapat hubungan yang signifikan antara *fear of crime* dengan strategi *coping* pada ketiga kategori responden dalam penelitian ini, yakni pengemudi angkutan barang yang telah dan yang akan melintas Trans Sumatera serta pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera. Adapun untuk kategori pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera, tidak terdapat hubungan antara *fear of crime* dengan strategi *coping*. Secara keseluruhan, arah hubungan diantara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, tingkat keeratannya terbilang cukup.

Tabel 6.17.
Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel
(*Fear of Crime* terhadap Strategi *Coping*)

Kategori Responden	Hubungan Antarvariabel (<i>Perceived Risk</i> terhadap <i>Fear of Crime</i>)
Pengemudi angkutan barang yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,574$; Sig = 0,000 ; KD = 32,9%
Pengemudi angkutan barang yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,474$; Sig = 0,000 ; KD = 22,4%
Pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,112$; Sig = 0,220
Pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,575$; Sig = 0,000 ; KD = 33%

Sumber: Olahan data primer, 2012

Penelitian ini juga mengungkap strategi *coping* sebagai suatu langkah yang diambil dalam mengurangi risiko viktimisasi. Usaha tersebut dapat dipahami sebagai suatu usaha guna mencegah munculnya kejahatan. Dalam hal ini, para pengguna jalan tersebut harus senantiasa waspada dan mempersiapkan segala kemungkinan yang dapat membahayakan keselamatan dirinya dari segala tindak kejahatan (khususnya pembegalan). Dari empat kategori responden yang dikaji dalam penelitian ini, terdapat tiga kategori responden yang hasil uji korelasi

antarvariabel menunjukkan bahwa *perceived risk* dan *fear of crime* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap strategi *coping*. Hanya kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas saja yang tidak signifikan. Secara rinci, ringkasan hasil hubungan antarvariabel (*perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping*) dapat diamati pada Tabel 6.18 berikut.

Tabel 6.18.
Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel
(*Perceived Risk* dan *Fear of Crime* terhadap Strategi *Coping*)

Kategori Responden	Hubungan Antarvariabel (<i>Perceived Risk</i> dan <i>Fear of Crime</i> terhadap Strategi <i>Coping</i>)
Pengemudi angkutan barang yang telah melintas Trans Sumatera	R = 0,575 ; R Square = 0,330
Pengemudi angkutan barang yang akan melintas Trans Sumatera	R = 0,545 ; R Square = 0,297
Pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera	R = 0,246
Pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera	R = 0,649 ; R Square = 0,421

Sumber: Olahan data primer, 2012

BAB 7 KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil temuan penelitian, beberapa kesimpulan yang dapat ditarik guna menjawab permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Berdasarkan hasil perhitungan uji beda menunjukkan bahwa terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi. Adapun tampilan angka pada tabel *Mean Ranks*, memberikan informasi bahwa pengemudi angkutan barang memiliki peringkat rata-rata yang lebih tinggi untuk tingkat *fear of crime*-nya bila dibandingkan pengemudi kendaraan pribadi.
2. Adapun hasil perhitungan korelasi antarvariabel menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime*. Secara keseluruhan, arah hubungan diantara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas memiliki tingkat keeratan hubungannya yang cukup ($r = 0,392$; Sig = 0,002 ; KD = 15,4%). Ini berbeda dengan kategori responden pengemudi angkutan barang ($r = 0,743$; Sig = 0,000 ; KD = 55,2%) dan pengemudi kendaraan pribadi ($r = 0,702$; Sig = 0,000 ; KD = 49,3%) yang akan melintas, dimana keeratan hubungan pada dua kategori ini terbilang kuat. Bahkan, untuk kategori pengemudi angkutan barang yang telah melintas keeratan hubungan yang terjadi adalah sangat kuat ($r = 0,755$; Sig = 0,000 ; KD = 57%).

3. Terdapat hubungan yang signifikan antara *fear of crime* dengan strategi *coping* pada ketiga kategori responden dalam penelitian ini, yakni pengemudi angkutan barang yang telah dan yang akan melintas Trans Sumatera serta pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera. Adapun untuk kategori pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera, tidak terdapat hubungan antara *fear of crime* dengan strategi *coping*. Secara keseluruhan, arah hubungan diantara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, tingkat keeratannya terbilang cukup.
4. Dari empat kategori responden yang dikaji dalam penelitian ini, terdapat tiga kategori responden yang hasil uji korelasi antarvariabel menunjukkan bahwa *perceived risk* dan *fear of crime* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap strategi *coping*. Hanya kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas saja yang tidak signifikan.
5. Adapun persepsi responden tentang tingkat risiko pada variabel *perceived risk*, dijabarkan dalam beberapa poin berikut:
 - Mayoritas responden menyatakan bahwa melakukan perjalanan pada malam hari itu berisiko (sebanyak 48,5 persen),
 - Berbeda dengan ketika melakukan perjalanan pada malam hari yang cenderung lebih berisiko, secara keseluruhan responden menyatakan bahwa perjalanan pada siang hari agak tidak berisiko (sebesar 31,5 persen),
 - Adapun penilaian tentang risiko melakukan perjalanan seorang diri, mayoritas responden menyatakan bahwa melakukan perjalanan seorang diri agak berisiko (62 persen),
 - Mayoritas responden mengungkapkan bahwa melintasi wilayah yang sepi antara tidak berisiko dan berisiko (68,5 persen),
 - Penilaian yang hampir serupa terlihat pada pernyataan tingkat risiko ketika melintasi wilayah perkebunan/hutan. Mayoritas responden

menilai bahwa antara tidak berisiko dan berisiko (59 persen) ketika melintasi wilayah tersebut, dan

- Mayoritas responden menyatakan agak berisiko (sebesar 52 persen) ketika mereka melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan).

6. Untuk persepsi responden tentang tingkat kekhawatiran pada variabel *fear of crime*, yaitu:

- Mayoritas responden khawatir menjadi korban pembegalan (sebesar 53 persen),
- Mayoritas responden merasa khawatir keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan (sebanyak 54,5 persen),
- Rasa khawatir yang dialami jika ada seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik responden. Secara keseluruhan, mayoritas responden menilai agak khawatir (sebanyak 65,5 persen),
- Penilaian responden terkait dengan tingkat kekhawatiran jika seseorang akan merampok ketika dalam perjalanan lalu melakukan penyerangan. Dominasi penilaian menunjukkan mayoritas responden agak khawatir (sebesar 68 persen),
- Sebagian besar responden merasakan agak khawatir jika kawanan pencuri (begal) melakukan penghadangan kendaraan pada saat di jalan, yakni sebesar 68 persen, dan
- Penilaian responden tentang tingkat kekhawatiran jika kawanan pencuri (begal) mengambil dengan paksa barang bawaan ketika melakukan perjalanan. Secara keseluruhan, sebagian responden (sebesar 44 persen) merasa khawatir jika hal tersebut terjadi dan menimpa mereka.

7. Adapun persepsi responden tentang tingkat kesesuaian pada variabel strategi *coping*, yakni:
- Hampir sebagian besar responden memberikan penilaian sesuai untuk pernyataan tidak melakukan perjalanan seorang diri, yakni sebanyak 47,5 persen,
 - Penilaian responden tentang tingkat kesesuaian dengan melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan, didominasi pada penilaian antara tidak sesuai dan sesuai (sebanyak 32 persen) lalu diikuti pada penilaian sesuai (sebesar 31,5 persen),
 - Mayoritas responden memilih melakukan perjalanan pada pagi atau siang hari (sebesar 59,5 persen),
 - Secara keseluruhan responden dalam penelitian ini menyatakan tidak ada diantara mereka yang menyimpan senjata tajam pada kendaraan ketika melakukan perjalanan,
 - Sebagian besar responden menyatakan penilaian antara tidak sesuai dan sesuai terhadap pernyataan tingkat kesesuaian menggunakan peralatan kendaraan tertentu untuk melakukan perlawanan (sebesar 60 persen),
 - Sebagian responden menyatakan antara tidak sesuai dan sesuai, yakni sebesar 56,5 persen terhadap strategi belajar lebih banyak tentang cara atau mekanisme pertahanan diri,
 - Hampir keseluruhan responden menyatakan agak sesuai (sebesar 82 persen) terhadap strategi tidak membawa barang berharga secara berlebihan, dan
 - tingkat kesesuaian-nya oleh para responden adalah mencari dan melewati alternatif jalan lain. Tabel 5.20 di atas memberikan gambaran bahwa sebagian besar responden memberikan penilaian tidak sesuai pada pernyataan atau strategi ini, yakni sebesar 55,5 persen
8. Adapun temuan penelitian terkait dengan pengalaman viktimisasi yang dialami responden ketika melintasi trans sumatera di Provinsi Lampung menunjukkan bahwa sebanyak 28 persen dari kategori pengemudi angkutan barang pernah menjadi korban pembegalan. Sedangkan untuk

pertanyaan pernah melihat langsung peristiwa pembegalan, sebanyak 66 persen dari kategori pengemudi angkutan barang dan 34 persen dari kategori pengemudi kendaraan pribadi pernah melihat kejadian pembegalan tersebut

7.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan di atas, maka peneliti mengajukan beberapa saran sebagai berikut:

1. Perlu ditingkatkan upaya penciptaan rasa aman di Lintas Sumatera oleh berbagai pihak, baik pihak kepolisian daerah, pemerintah daerah, dan dinas-dinas terkait. Sudah menjadi kemestian bahwa ada jaminan rasa aman bagi para pengguna jalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.
2. Diharapkan ada penelitian kualitatif yang mengangkat permasalahan serupa guna mendapatkan gambaran yang menyeluruh dari gejala *fear of crime* di Lintas Sumatera Provinsi Lampung. Hal ini merujuk pada hasil penelitian kuantitatif ini yang sangat terbatas dalam menggambarkan gejala *fear of crime* di wilayah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Bachman, R. & Paternoster, R. 2008. *Statistical methods for criminology and criminal justice*. New York: McGraw-Hill.
- Barkan, Steven E. 2006. *Criminology a sociological understanding*. New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- Bonger, W.A. 1982. *Pengantar tentang kriminologi* (G. Th. Kempe, Penerjemah.). Jakarta: Gahlia Indonesia.
- BPS Provinsi Lampung. 2011. *Lampung dalam angka 2010*. Lampung: Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung.
- BPS Provinsi Lampung. 2011. *Statistik daerah Provinsi Lampung 2010*. Lampung: Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung.
- BPS Provinsi Banten. 2012. *Banten dalam angka 2011*. Banten: Badan Pusat Statistik Provinsi Banten.
- Crow, I. & Semmens, N. 2006. *Researching criminology*. New York: Open University Press.
- Eriyanto. 1999. *Metodologi polling memberdayakan suara rakyat*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Ferraro, Kenneth F. 1995. *Fear of crime interpreting victimization risk*. New York: State University of New York Press.
- Froeling, Karen T. 2007. *Criminology research focus*. New York: Nova Science Publishers, Inc.
- Hasan, M. Iqbal. 2008. *Pokok-pokok materi statistik 2 (statistik inferensif)*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Kury, Helmut. 2008. *Fear of crime - punitivity new developments in theory and research*. Crime and crime policy Vol.3. Bochum: Universitätsverlag Brockmeyer.

- Mustofa, Muhammad. 2007. *Kriminologi kajian sosiologi terhadap kriminalitas perilaku menyimpang dan pelanggaran hukum*. Depok: FISIP UI Press.
- Mustofa, Muhammad. 2005. *Metodologi penelitian kriminologi edisi kedua*. Depok: FISIP-UI Press.
- Nazir, Moh. 1983. *Metode penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Neuman, W. Lawrence. 2000. *Social research methods qualitative and quantitative approaches* (4th ed.). USA: Allyn and Bacon.
- Priyatno, Duwi. 2009. *5 jam belajar olah data dengan SPSS 17*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Rusdin. 2004. *Statistik penelitian sebab akibat*. Bandung: CV Pustaka Bani Quraisy.
- Sayuti, Husin. 1989. *Pengantar metodologi riset*. Jakarta: Fajar Agung.
- Sarwono, Jonathan. 2006. *Analisis data penelitian menggunakan SPSS*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Somantri, A. & Muhidin, S.A. 2006. *Aplikasi statistik dalam penelitian*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Supranto, J. 2000. *Statistik: teori dan aplikasi (edisi keenam) jilid 1*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Supranto, J. 2001. *Statistik: teori dan aplikasi (edisi keenam) jilid 2*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Trihendradi, C. *Step by step SPSS 16 analisis data statistik*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Usman, H. & Akbar, P.S. 2006. *Metodologi penelitian sosial*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Wolhuter, L., Olley, N. & Denham, D. 2009. *Victimisation and victims' rights*. New York: Routledge.
- Wortley, R. & Mazerolle, L. 2008. *Environmental criminology and crime analysis*. Devon UK: Willan Publishing.
- Zanten, Wim van. 1994. *Statistika untuk ilmu-ilmu sosial (edisi kedua)*. Jakarta: PT Gramedia.

PUBLIKASI ELEKTRONIK

- Adams, R.E. & Serpe, R.T. (2000). *Social integration, fear of crime, and life satisfaction*. Sociological Perspectives, Vol. 43, No. 4 pp. 605-629. 06 Februari 2012. JSTOR.
- Connell, Sabrina L., 2011. *Moderating a Mean and Scary World: Fear-Related Coping Strategies in Television Programs for The Preschool Audience*. 29 Mei 2012. ProQuest.
- Doran, B.J. & Burgess M.B. (2011, April). *Putting fear of crime on the map investigating perceptions of crime using geographic information systems*. 06 Februari 2012. Springer New York.
- Franklin, T. W., Franklin C. A., Fearn, N.E. (2008, Juni). *A multilevel analysis of the vulnerability, disorder, and social integration models of fear of crime*. Springer. Soc Just Res 21: 204–227. 06 Februari 2012. ProQuest.
- Garofalo, James. (1981). *The fear of crime: causes and consequences*. The Journal of Criminal Law and Criminology (1973-), Vol. 72, No. 2. pp.839-857. 06 Februari 2012. JSTOR.
- Grohe, Bonnie Rae. (2006, Desember). *Perceptions of crime, fear of crime, and defensible space in fort worth neighborhoods*. 06 Februari 2012. ProQuest.
- Hartnagel, Timothy F. (1979, September). *The perception and fear of crime: implications for neighborhood cohesion, social activity, and community affect*. Social Forces, Vol. 58, No. 1 (Sep., 1979), pp. 176-193. 06 Februari 2012. JSTOR.
- Jianhong, L., Messner, S.F., Lening, Z., & Yue, Z. (2009, Juni). *Socio-demographic correlates of fear of crime and the social context of contemporary urban china*. Springer. Community Psychol 44: 93–108. 06 Februari 2012. ProQuest.
- Moen, Bjørg-Elin and Torbjørn Rundmo. (2006, Februari). *Perception of transport risk in the norwegian*. Risk Management, Vol. 8, No. 1, pp. 43-60. 24 November 2011. JSTOR.
- Smith, Martha J. and Ronald V. Clarke. (2000). *Crime and public transport*. Crime and Justice, Vol. 27, pp. 169-233. 24 November 2011. JSTOR.
- Wynne, Tom. (2008). *An investigation into the fear of crime: is there a link between the fear of crime and the likelihood of victimisation?*. 05 Desember 2011. Internet Journal of Criminology.

Artikel Internet:

Antara News. *Polisi amankan jalan penghubung jalinteng dan jalintim*. 06 Desember 2011.

<http://lampung.antaranews.com/berita/259035/polisi-amankan-jalan-penghubung-jalinteng-dan-jalintim>

Grabosky, P. N. (1995, Mei). *Fear of crime and fear reduction strategies*. Australian Institute of Criminology. 05 Desember 2011.

<http://www.aic.gov.au/documents/7/1/F/%7B71F8B743-15AF-459F-B4F8-58BC330796DB%7Dti44.pdf>

Indosiar. *Penodong supir truk lintas sumatera diringkus*. 06 Desember 2011.

http://www.indosiar.com/patrolipenodong-supir-truk-lintas-sumatera-diringkus_34406.html

Munawar, Ahmad. (2007, Februari). *Pengembangan transportasi yang berkelanjutan*. Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada. 06 Desember 2011.

<http://munawar.staff.ugm.ac.id/wp-content/pidato-pengukuhan.pdf>

NCAVAC. (1998, May). *Fear of Crime - audit of the literature and community programs*. Criminal Research Council. 05 Desember 2011.

www.criminologyresearchcouncil.gov.au/reports/1998-foc1.pdf

NCAVAC. (1998, May). *Fear of crime - the fieldwork research*. Criminal Research Council. 05 Desember 2011.

[http://www.ag.gov.au/agd/www/rwpattach.nsf/viewasattachmentPersonal/\(E24C1D4325451B61DE7F4F2B1E155715\)~NCP+21495+rept.2.pdf/\\$file/NCP+21495+rept.2.pdf](http://www.ag.gov.au/agd/www/rwpattach.nsf/viewasattachmentPersonal/(E24C1D4325451B61DE7F4F2B1E155715)~NCP+21495+rept.2.pdf/$file/NCP+21495+rept.2.pdf)

Radar Lamteng. *Dibegal, fuso tabrak hotel*. 06 Desember 2011.

<http://www.radarlamteng.com/mod.php?mod=publisher&op=viewarticle&cid=1&artid=7403>

Radar Kotabumi. *Satlantas tingkatkan partoli titik rawan*. 06 Desember 2011.

<http://www.radarkotabumi.com/mod.php?mod=publisher&op=viewarticle&cid=5&artid=11051>

Transport for London. *Fear of crime in public places*. Transport Policing and Enforcement Transport for London. 06 Desember 2011.

http://www.popcenter.org/conference/conferencepapers/2007/fear_of_crime.pdf

TrijayaFm Palembang. *Polda waspadai titik rawan kecelakaan dan kejahatan*. 04 April 2012.

<http://www.trijayafmplg.net/berita/2011/07/polda-waspadai-titik-rawan-kecelakaan-dan-kejahatan/>



LAMPIRAN

UJI VALIDITAS



Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644

Uji Validitas Variabel *Perceived Risk*

Correlations

		P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V,PR
P_1	Pearson Correlation	1	.459**	.184	.251	.263	.389*	.528**
	Sig. (2-tailed)		.006	.290	.146	.127	.021	.001
	N	35	35	35	35	35	35	35
P_2	Pearson Correlation	.459**	1	.370*	.483**	.336*	.307	.658**
	Sig. (2-tailed)	.006		.028	.003	.049	.073	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
P_3	Pearson Correlation	.184	.370*	1	.841**	.795**	.728**	.851**
	Sig. (2-tailed)	.290	.028		.000	.000	.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
P_4	Pearson Correlation	.251	.483**	.841**	1	.909**	.726**	.913**
	Sig. (2-tailed)	.146	.003	.000		.000	.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
P_5	Pearson Correlation	.263	.336*	.795**	.909**	1	.761**	.873**
	Sig. (2-tailed)	.127	.049	.000	.000		.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
P_6	Pearson Correlation	.389*	.307	.728**	.726**	.761**	1	.818**
	Sig. (2-tailed)	.021	.073	.000	.000	.000		.000
	N	35	35	35	35	35	35	35
TS_V,PR	Pearson Correlation	.528**	.658**	.851**	.913**	.873**	.818**	1
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	35	35	35	35	35	35	35

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

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

Uji Validitas Variabel *Fear of Crime*

Correlations

		P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	P_13	TS_V,FoC
P_7	Pearson Correlation	1	.664**	.422*	.460**	.511**	.511**	.738**	.500**
	Sig. (2-tailed)		.000	.012	.005	.002	.002	.000	.002
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_8	Pearson Correlation	.664**	1	.581**	.540**	.547**	.547**	.794**	.481**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.001	.001	.001	.000	.003
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_9	Pearson Correlation	.422*	.581**	1	.856**	.530**	.530**	.808**	.254
	Sig. (2-tailed)	.012	.000		.000	.001	.001	.000	.141
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_10	Pearson Correlation	.460**	.540**	.856**	1	.661**	.661**	.859**	.453**
	Sig. (2-tailed)	.005	.001	.000		.000	.000	.000	.006
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_11	Pearson Correlation	.511**	.547**	.530**	.661**	1	1.000**	.850**	.511**
	Sig. (2-tailed)	.002	.001	.001	.000		.000	.000	.002
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_12	Pearson Correlation	.511**	.547**	.530**	.661**	1.000**	1	.850**	.511**
	Sig. (2-tailed)	.002	.001	.001	.000	.000		.000	.002
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_13	Pearson Correlation	.738**	.794**	.808**	.859**	.850**	.850**	1	.552**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
TS_V,FoC	Pearson Correlation	.500**	.481**	.254	.453**	.511**	.511**	.552**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	.003	.141	.006	.002	.002	.001	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35

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

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

Uji Validitas Variabel Strategi Coping

Correlations

		P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC
P_14	Pearson Correlation	1	.421*	-.247	.545**	.064	.238	-.333	.600**
	Sig. (2-tailed)		.012	.152	.001	.716	.169	.050	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_15	Pearson Correlation	.421*	1	-.201	.113	.166	.032	-.116	.534**
	Sig. (2-tailed)	.012		.248	.517	.341	.856	.508	.001
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_16	Pearson Correlation	-.247	-.201	1	.041	-.062	-.177	.121	-.034
	Sig. (2-tailed)	.152	.248		.816	.725	.308	.489	.845
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_17	Pearson Correlation	.545**	.113	.041	1	.583**	.478**	-.159	.770**
	Sig. (2-tailed)	.001	.517	.816		.000	.004	.361	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_18	Pearson Correlation	.064	.166	-.062	.583**	1	.495**	-.152	.623**
	Sig. (2-tailed)	.716	.341	.725	.000		.002	.382	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_19	Pearson Correlation	.238	.032	-.177	.478**	.495**	1	-.202	.601**
	Sig. (2-tailed)	.169	.856	.308	.004	.002		.244	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
P_20	Pearson Correlation	-.333	-.116	.121	-.159	-.152	-.202	1	.017
	Sig. (2-tailed)	.050	.508	.489	.361	.382	.244		.923
	N	35	35	35	35	35	35	35	35
TS_V.SC	Pearson Correlation	.600**	.534**	-.034	.770**	.623**	.601**	.017	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.845	.000	.000	.000	.923	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35

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

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

Uji Validitas Variabel Pengalaman Viktimisasi

Correlations

		P_21	P_22	TS_V.PV
P_21	Pearson Correlation	1	.310	.837**
	Sig. (2-tailed)		.070	.000
	N	35	35	35
P_22	Pearson Correlation	.310	1	.780**
	Sig. (2-tailed)	.070		.000
	N	35	35	35
TS_V.PV	Pearson Correlation	.837**	.780**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	
	N	35	35	35

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

UJI RELIABILITAS



Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644

Uji Reliabilitas Variabel *Perceived Risk*

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.861	6

Uji Reliabilitas Variabel *Fear of Crime*

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.801	7

Uji Reliabilitas Variabel Strategi *Coping*

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.696	5

Uji Reliabilitas Variabel Pengalaman Viktimisasi

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.470	2

KUESIONER PRETEST



Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644



KUESIONER

“TINGKAT *FEAR OF CRIME* PADA PENGEMUDI ANGKUTAN BARANG DAN KENDARAAN PRIBADI YANG MELINTAS TRANS SUMATERA DI PROVINSI LAMPUNG”

Pengantar

Assalamu'alaikum, selamat pagi/siang/sore/malam, saya Teuku Fahmi (mahasiswa Departemen Kriminologi FISIP Universitas Indonesia) sedang mengadakan penelitian tentang “Tingkat *Fear of Crime* pada Pengemudi Angkutan Barang dan Kendaraan Pribadi yang Melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung”. Bapak/Saudara terpilih sebagai responden dalam penelitian ini. Semua data akan kami olah untuk kepentingan ilmiah.

Kategori: Sopir Angkutan Barang
 Sopir Kendaraan Pribadi

- a. Apakah Saudara (akan/telah) melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung?
Via Bakauheni > Bandar Lampung > Terbanggi Besar > Simpang Pematang
> Mesuji
- Ya, lanjutkan ke pertanyaan No. 1 s.d. 22
 - Tidak, tidak perlu lanjutkan wawancara – terimakasih

PERCEIVED RISK

Penilaian responden tentang tingkat risiko pada variabel *perceived risk* ketika (akan/telah) melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun pilihan jawabannya yakni: **STB** = Sangat tidak berisiko, **TB** = Tidak berisiko, **ATB** = Agak tidak berisiko, **ATBB** = Antara tidak berisiko dan berisiko, **AB** = Agak berisiko, **B** = Berisiko, dan **SB** = Sangat berisiko.

Pada poin 1-6 disajikan kategori kondisi atau keadaan yang memiliki potensi bahaya (*perceived risk*), dalam hal ini Kami meminta Saudara untuk memberikan penilaian tingkat risiko pada beberapa kategori tersebut. Seberapa besar risiko menjadi korban pencurian dengan kekerasan (pembegalan) yang Saudara rasakan ketika (akan/telah) melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung?

No.	Kategori Kondisi/Keadaan	STB (0)	TB (1)	ATB (2)	ATBB (3)	AB (4)	B (5)	SB (6)
1.	Melakukan perjalanan pada waktu malam hari							
2.	Melakukan perjalanan pada waktu siang hari							
3.	Melakukan perjalanan seorang diri							
4.	Melintasi wilayah yang sepi							
5.	Melintasi wilayah perkebunan/hutan							
6.	Melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan)							

FEAR OF CRIME

Penilaian responden tentang tingkat kekhawatiran pada variabel *fear of crime* ketika (akan/telah) melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun pilihan jawabannya yakni: **STK** = Sangat tidak khawatir, **TK** = Tidak khawatir, **ATK** = Agak tidak khawatir, **ATKK** = Antara tidak khawatir dan khawatir, **AK** = Agak khawatir, **K** = khawatir, dan **SK** = Sangat khawatir.

Pada poin 7-12 disajikan kategori fear of crime, dalam hal ini Kami meminta Saudara untuk memberikan penilaian tingkat kekhawatiran pada beberapa kategori tersebut. Seberapa besar kekhawatiran yang Saudara rasakan ketika (akan/telah) melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung?

No.	Kategori <i>Fear Of Crime</i>	STK (0)	TK (1)	ATK (2)	ATKK (3)	AK (4)	K (5)	SK (6)
7.	Menjadi korban pembegalan							
8.	Keselamatan pribadi terancam ketika melakukan perjalanan							
9.	Jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik Saudara							
10.	Jika seseorang akan merampok Saudara lalu melakukan penyerangan							
11.	Jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara							
12.	Jika kawan pencuri (begal) meminta dan mengambil dengan paksa barang bawaan Saudara							

STRATEGI COPING

Penilaian responden tentang tingkat kesesuaian pada variabel strategi *coping* ketika (akan/telah) melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun pilihan jawabannya yakni: **STS** = Sangat tidak sesuai, **TS** = Tidak sesuai, **ATS** = Agak tidak sesuai, **ATSS** = Antara tidak sesuai dan sesuai, **AS** = Agak sesuai, **S** = sesuai, dan **SS** = Sangat sesuai.

Pada poin 10-16 disajikan kategori langkah yang digunakan sebagai upaya strategi *coping*, dalam hal ini Kami meminta Saudara untuk memberikan penilaian tingkat kesesuaian pada beberapa kategori berikut.

No.	Langkah atau Strategi yang Diambil	STS (0)	TS (1)	ATS (2)	ATSS (3)	AS (4)	S (5)	SS (6)
13.	Tidak melakukan perjalanan seorang diri							
14.	Melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan							
15.	Memilih melakukan perjalanan pada pagi/siang hari							
16.	Menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan							
17.	Belajar lebih banyak tentang cara/mekanisme pertahanan diri							
18.	Tidak membawa barang berharga secara berlebihan							
19.	Tidak membawa barang berharga secara berlebihan							
20.	Mencari dan melewati alternatif jalan lain							

PENGALAMAN VIKTIMISASI

Penilaian responden tentang pengalaman menjadi korban kejahatan pembegalan (pencurian dengan kekerasan) ketika melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun pilihan jawabannya yakni: YA dan TIDAK.

Pada poin 17-20 disajikan pernyataan tentang pengalaman menjadi korban kejahatan pembegalan (pencurian dengan kekerasan) ketika melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung, dalam hal ini Kami meminta Saudara untuk memberikan satu jawaban dari setiap pernyataan yang diberikan (Ya atau Tidak).

No.	Pernyataan	Tidak (0)	Ya (1)
21.	Pernah menjadi korban pembegalan		
22.	Pernah melihat secara langsung peristiwa pembegalan		

KARAKTERISTIK RESPONDEN

23. Nama^{*)} :

24. No. Handphone^{*)} :

Keterangan:

^{*)} tidak keharusan untuk diisi (minta persetujuan responden)

- Terima kasih atas partisipasi Saudara -

TABULASI KUES. PRETEST

**TINGKAT *FEAR OF CRIME*
PADA PENGEMUDI ANGKUTAN
BARANG DAN KENDARAAN
PRIBADI YANG MELINTAS
TRANS SUMATERA
DI PROVINSI LAMPUNG**

Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644

No. Resp.	Nama Responden	Butir Pertanyaan																									
		P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	P_13	TS_V.FoC	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_21	P_22	TS_V.PV
1	Marhabi	6	5	6	6	6	6	35	6	6	5	5	6	6	34	6	6	6	0	5	5	5	0	33	1	1	2
2	Abiseno	6	4	6	6	5	6	33	6	5	5	6	6	6	34	6	6	5	0	5	5	5	0	32	1	0	1
3	Adi	6	4	5	5	5	6	31	6	5	5	6	6	6	34	6	6	5	0	4	5	5	0	31	0	1	1
4	Andika	6	5	3	5	5	5	29	6	5	6	5	5	5	32	4	5	3	0	3	3	4	0	22	1	0	1
5	Arif	5	1	5	5	6	6	28	6	5	5	5	5	5	31	5	3	6	0	1	4	3	1	23	1	1	2
6	Sipayung	6	3	6	5	5	6	31	6	5	5	5	5	5	31	6	6	6	0	3	3	3	1	28	1	1	2
7	Andri	6	4	5	5	5	6	31	6	5	5	5	5	5	31	6	6	6	0	3	3	3	1	28	1	1	2
8	Lukman	6	4	5	5	5	6	31	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	0	3	3	3	1	25	1	1	2
9	Efendi	5	4	5	5	5	5	29	5	5	5	4	5	5	29	5	6	6	1	3	3	4	1	29	0	1	1
10	Bram	5	4	4	5	4	5	27	5	5	4	4	4	4	26	5	5	5	1	3	3	3	1	26	1	1	2
11	Kurnia	5	3	4	4	4	5	25	4	4	4	4	4	4	24	4	5	5	1	3	3	3	2	26	0	0	0
12	Doni	5	5	5	4	4	5	28	6	5	5	5	5	5	31	5	6	5	1	4	4	5	0	30	0	1	1
13	Aprizal	5	4	5	4	4	5	27	4	4	5	5	5	5	28	5	6	5	1	3	3	3	1	27	0	1	1
14	Fahrul	3	2	4	4	4	5	22	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	1	3	4	3	1	25	0	0	0
15	Fani	6	4	5	5	5	6	31	6	5	5	5	5	5	31	6	6	6	1	4	3	5	1	32	1	1	2
16	Saputra	5	3	4	4	4	5	25	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	0	4	4	4	4	31	0	1	1
17	Sadyana	5	3	4	4	4	5	25	6	5	4	4	5	5	29	5	5	5	1	3	3	3	3	28	0	1	1
18	Guntur	5	3	4	4	4	4	24	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	1	3	3	3	1	26	0	0	0
19	Yudha	6	3	4	4	4	5	26	6	5	4	4	5	5	29	5	5	4	1	3	3	3	1	25	1	1	2
20	Komang	5	3	4	4	4	5	25	6	4	4	4	4	4	26	5	5	5	2	4	4	4	1	30	0	1	1
21	Budiawan	6	3	4	4	4	5	26	6	5	4	4	5	5	29	5	6	5	0	4	3	3	1	27	1	1	2
22	Muzaffar	5	3	3	3	3	5	22	5	4	4	4	4	4	25	4	5	4	1	3	3	3	0	23	0	0	0
23	Rizki	6	3	4	4	4	5	26	6	4	4	4	5	5	28	5	6	5	0	3	3	3	1	26	1	1	2
24	Hadi	6	3	3	3	3	5	23	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	1	4	4	3	1	28	0	1	1

25	Romadhoni	6	4	4	4	4	5	27	6	5	4	4	5	5	29	5	6	5	1	4	4	3	0	28	1	1	2
----	-----------	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---

No. Resp.	Nama Responden	Butir Pertanyaan																									
		P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	P_13	TS_V.FoC	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_21	P_22	TS_V.PV
26	Royan	5	3	3	3	3	5	22	5	4	4	4	5	5	27	4	5	5	1	3	3	2	1	24	0	0	0
27	Akbar	5	3	4	4	4	5	25	6	5	5	5	5	5	31	5	5	5	1	3	3	3	1	26	0	1	1
28	Samiyan	5	4	5	5	5	5	29	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	1	3	3	3	1	26	0	0	0
29	Septian	6	4	4	4	4	5	27	6	5	5	5	5	5	31	6	6	6	0	3	3	3	0	27	1	1	2
30	Sulistyo	6	3	3	3	3	4	22	6	5	4	4	5	5	29	6	6	6	1	3	4	3	0	29	1	1	2
31	Nugroho	4	2	3	3	3	4	19	4	3	3	3	4	4	21	5	3	3	1	2	3	4	2	23	0	0	0
32	Wahyu	6	3	4	4	4	5	26	6	5	4	4	5	5	29	6	6	6	0	3	3	4	0	28	1	1	2
33	Susanto	6	3	3	3	4	5	24	5	4	4	4	4	4	25	5	5	5	1	4	3	3	0	26	0	1	1
34	Yudi	6	4	4	4	4	5	27	6	5	5	5	5	5	31	5	5	5	0	2	2	4	0	23	0	1	1
35	Zulfi	6	5	5	5	5	6	32	6	5	5	5	5	5	31	6	6	5	0	3	3	3	1	27	1	1	2

KUESIONER

**TINGKAT *FEAR OF CRIME*
PADA PENGEMUDI ANGKUTAN
BARANG DAN KENDARAAN
PRIBADI YANG MELINTAS
TRANS SUMATERA
DI PROVINSI LAMPUNG**

Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644



KUESIONER
**“TINGKAT *FEAR OF CRIME* PADA PENGEMUDI
ANGKUTAN BARANG DAN KENDARAAN PRIBADI YANG
MELINTAS TRANS SUMATERA DI PROVINSI LAMPUNG”**

Pengantar

Assalamu'alaikum, selamat pagi/siang/sore/malam, saya Teuku Fahmi (mahasiswa Departemen Kriminologi FISIP Universitas Indonesia) sedang mengadakan penelitian tentang “Tingkat *Fear of Crime* pada Pengemudi Angkutan Barang dan Kendaraan Pribadi yang Melintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung”. Bapak/Saudara terpilih sebagai responden dalam penelitian ini. Semua data akan kami olah untuk kepentingan ilmiah.

Kategori: Sopir Angkutan Barang
 Sopir Kendaraan Pribadi

- b. Apakah Saudara akan melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung?
Via Bakauheni > Bandar Lampung > Terbanggi Besar > Simpang Pematang
> Mesuji**
- a. Ya, lanjutkan ke pertanyaan No. 1 s.d. 22
 - b. Tidak, tidak perlu lanjutkan wawancara – terimakasih

PERCEIVED RISK

Penilaian responden tentang tingkat risiko pada variabel *perceived risk* ketika akan melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun pilihan jawabannya yakni: **STB** = Sangat tidak berisiko, **TB** = Tidak berisiko, **ATB** = Agak tidak berisiko, **ATBB** = Antara tidak berisiko dan berisiko, **AB** = Agak berisiko, **B** = Berisiko, dan **SB** = Sangat berisiko.

Pada poin 1-6 disajikan kategori kondisi atau keadaan yang memiliki potensi bahaya (*perceived risk*), dalam hal ini Kami meminta Saudara untuk memberikan penilaian tingkat risiko pada beberapa kategori tersebut. Seberapa besar risiko menjadi korban pencurian dengan kekerasan (pembegalan) yang Saudara rasakan ketika (akan-telah) melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung?

No.	Kategori Kondisi/Keadaan	STB (0)	TB (1)	ATB (2)	ATBB (3)	AB (4)	B (5)	SB (6)
1.	Melakukan perjalanan pada waktu malam hari							
2.	Melakukan perjalanan pada waktu siang hari							
3.	Melakukan perjalanan seorang diri							
4.	Melintasi wilayah yang sepi							
5.	Melintasi wilayah perkebunan/hutan							
6.	Melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan)							

FEAR OF CRIME

Penilaian responden tentang tingkat kekhawatiran pada variabel *fear of crime* ketika akan melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun pilihan jawabannya yakni: **STK** = Sangat tidak khawatir, **TK** = Tidak khawatir, **ATK** = Agak tidak khawatir, **ATKK** = Antara tidak khawatir dan khawatir, **AK** = Agak khawatir, **K** = khawatir, dan **SK** = Sangat khawatir.

Pada poin 7-12 disajikan kategori fear of crime, dalam hal ini Kami meminta Saudara untuk memberikan penilaian tingkat kekhawatiran pada beberapa kategori tersebut. Seberapa besar kekhawatiran yang Saudara rasakan ketika (akan-telah) melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung?

No.	Kategori <i>Fear Of Crime</i>	STK (0)	TK (1)	ATK (2)	ATKK (3)	AK (4)	K (5)	SK (6)
7.	Menjadi korban pembegalan							
8.	Keselamatan pribadi terancam ketika melakukan perjalanan							
9.	Jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik Saudara							
10.	Jika seseorang akan merampok Saudara lalu melakukan penyerangan							
11.	Jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara							
12.	Jika kawan pencuri (begal) meminta dan mengambil dengan paksa barang bawaan Saudara							

STRATEGI COPING

Penilaian responden tentang tingkat kesesuaian pada variabel strategi *coping* ketika akan melintasi jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Adapun pilihan jawabannya yakni: **STS** = Sangat tidak sesuai, **TS** = Tidak sesuai, **ATS** = Agak tidak sesuai, **ATSS** = Antara tidak sesuai dan sesuai, **AS** = Agak sesuai, **S** = sesuai, dan **SS** = Sangat sesuai.

Pada poin 10-16 disajikan kategori langkah yang digunakan sebagai upaya strategi *coping*, dalam hal ini Kami meminta Saudara untuk memberikan penilaian tingkat kesesuaian pada beberapa kategori tersebut.

No.	Langkah atau Strategi yang Diambil	STS (0)	TS (1)	ATS (2)	ATSS (3)	AS (4)	S (5)	SS (6)
13.	Tidak melakukan perjalanan seorang diri							
14.	Melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan							
15.	Memilih melakukan perjalanan pada pagi/siang hari							
16.	Menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan							
17.	Belajar lebih banyak tentang cara/mekanisme pertahanan diri							
18.	Tidak membawa barang berharga secara berlebihan							
19.	Tidak membawa barang berharga secara berlebihan							
20.	Mencari dan melewati alternatif jalan lain							

KARAKTERISTIK RESPONDEN

23. Nama^{*)} :

24. No. Handphone^{*)} :

25. **Usia** (tahun) : (1) < 20 (5) 35 - 39
(2) 20 - 24 (6) 40 - 44
(3) 25 - 29 (7) 45 - 49
(4) 30 - 34 (8) ≥ 50

26. **Suku bangsa** :

27. **Status perkawinan** : (1) Kawin (2) Belum kawin (3) Cerai

28. **Pendidikan** terakhir : (1) Tidak tamat SD (5) Tidak Tamat SMA

(2) Tamat SD (6) Tamat SMA

(3) Tidak tamat SMP (7) Tidak tamat PT

(4) Tamat SMP (8) Tamat PT

29. **Pekerjaan** utama :

30. **Pendapatan** per bulan : Rp

31. **Jumlah perjalanan (frekuensi)** melintasi jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung: per

32. Apakah Bapak/Saudara **pernah menjadi korban pembegalan** ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung? Ya Tidak

33. Apakah Bapak/Saudara **pernah melihat secara langsung peristiwa pembegalan** ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung? Ya Tidak

34. Menurut Bapak/Saudara, ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung, di **wilayah** mana yang rawan tindak kejahatan pembegalan?

Keterangan:

*) Tidak ada keharusan untuk diisi > minta persetujuan dari responden

- Terima kasih atas partisipasi Saudara -

KODDING BOOK

**TINGKAT *FEAR OF CRIME*
PADA PENGEMUDI ANGKUTAN
BARANG DAN KENDARAAN
PRIBADI YANG MELINTAS
TRANS SUMATERA
DI PROVINSI LAMPUNG**

Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644

No.	Nomor Variabel	Nama Variabel	Kode	Skala
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	Kat	Kategori responden	1 = Sopir angkutan barang (telah melintas) 2 = Sopir kendaraan pribadi (telah melintas) 3 = Sopir angkutan barang (akan melintas) 4 = Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Nominal
2.	Kat_1	Kategori Responden	1 = Sopir angkutan barang 2 = Sopir kendaraan pribadi	Nominal
3.	P_1	Melakukan perjalanan pada waktu malam hari	0 = Sangat tidak berisiko 1 = Tidak berisiko 2 = Agak tidak berisiko 3 = Antara tidak berisiko dan berisiko 4 = Agak berisiko 5 = Berisiko 6 = Sangat berisiko	Interval
4.	P_2	Melakukan perjalanan pada waktu siang hari	0 = Sangat tidak berisiko 1 = Tidak berisiko 2 = Agak tidak berisiko 3 = Antara tidak berisiko dan berisiko 4 = Agak berisiko 5 = Berisiko 6 = Sangat berisiko	Interval
5.	P_3	Melakukan perjalanan seorang diri	0 = Sangat tidak berisiko 1 = Tidak berisiko 2 = Agak tidak berisiko 3 = Antara tidak berisiko dan berisiko 4 = Agak berisiko 5 = Berisiko 6 = Sangat berisiko	Interval
6.	P_4	Melintasi wilayah yang sepi	0 = Sangat tidak berisiko 1 = Tidak berisiko 2 = Agak tidak berisiko 3 = Antara tidak berisiko dan berisiko 4 = Agak berisiko 5 = Berisiko 6 = Sangat berisiko	Interval

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
7.	P_5	Melintasi wilayah perkebunan/hutan	0 = Sangat tidak berisiko 1 = Tidak berisiko 2 = Agak tidak berisiko 3 = Antara tidak berisiko dan berisiko 4 = Agak berisiko 5 = Berisiko 6 = Sangat berisiko	Interval
8.	P_6	Melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan)	0 = Sangat tidak berisiko 1 = Tidak berisiko 2 = Agak tidak berisiko 3 = Antara tidak berisiko dan berisiko 4 = Agak berisiko 5 = Berisiko 6 = Sangat berisiko	Interval
9.	TS_V.PR	Total skor variabel <i>perceived risk</i>		Interval
10.	P_7	Menjadi korban pembegalan	0 = Sangat tidak khawatir 1 = Tidak khawatir 2 = Agak tidak khawatir 3 = Antara tidak khawatir dan khawatir 4 = Agak khawatir 5 = Khawatir 6 = Sangat khawatir	Interval
11.	P_8	Keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan	0 = Sangat tidak khawatir 1 = Tidak khawatir 2 = Agak tidak khawatir 3 = Antara tidak khawatir dan khawatir 4 = Agak khawatir 5 = Khawatir 6 = Sangat khawatir	Interval
12.	P_9	Jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik Saudara	0 = Sangat tidak khawatir 1 = Tidak khawatir 2 = Agak tidak khawatir 3 = Antara tidak khawatir dan khawatir 4 = Agak khawatir 5 = Khawatir 6 = Sangat khawatir	Interval

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
13.	P_10	Jika seseorang akan merampok Saudara lalu melakukan penyerangan	0 = Sangat tidak khawatir 1 = Tidak khawatir 2 = Agak tidak khawatir 3 = Antara tidak khawatir dan khawatir 4 = Agak khawatir 5 = Khawatir 6 = Sangat khawatir	Interval
14.	P_11	Jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara	0 = Sangat tidak khawatir 1 = Tidak khawatir 2 = Agak tidak khawatir 3 = Antara tidak khawatir dan khawatir 4 = Agak khawatir 5 = Khawatir 6 = Sangat khawatir	Interval
15.	P_12	Jika kawan pencuri (begal), meminta dan mengambil dengan paksa barang bawaan Saudara	0 = Sangat tidak khawatir 1 = Tidak khawatir 2 = Agak tidak khawatir 3 = Antara tidak khawatir dan khawatir 4 = Agak khawatir 5 = Khawatir 6 = Sangat khawatir	Interval
16.	TS_V.FoC	Total skor variabel <i>fear of crime</i>		Interval
17.	P_13	Tidak melakukan perjalanan seorang diri	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval
18.	P_14	Melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
19.	P_15	Memilih melakukan perjalanan pada pagi/ siang hari	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval
20.	P_16	Menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval
21.	P_17	Menggunakan peralatan kendaraan tertentu untuk melakukan perlawanan	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval
22.	P_18	Belajar lebih banyak tentang cara/ mekanisme pertahanan diri	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval
23.	P_19	Tidak membawa barang berharga secara berlebihan	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
24.	P_20	Mencari dan melewati alternatif jalan lain	0 = Sangat tidak sesuai 1 = Tidak sesuai 2 = Agak tidak sesuai 3 = Antara tidak sesuai dan sesuai 4 = Agak sesuai 5 = Sesuai 6 = Sangat sesuai	Interval
25.	TS_V.SC	Total skor variabel strategi <i>coping</i>		Interval
26.	P_25	Kategori usia responden (tahun)	1 = < 20 2 = 20 - 24 3 = 25 - 29 4 = 30 - 34 5 = 35 - 39 6 = 40 - 44 7 = 45 - 49 8 = ≥ 50	Ordinal
27.	P_26	Suku bangsa responden		Nominal
28.	P_26_1	Kategori suku bangsa responden	1 = Sumatera 2 = Jawa 3 = Non Sumatera & Jawa	Nominal
29.	P_27	Status perkawinan responden	1 = Kawin 2 = Belum kawin 3 = Cerai	Nominal
30.	P_28	Tingkatan pendidikan terakhir responden	1 = Tidak tamat SD 2 = Tamat SD 3 = Tidak tamat SMP 4 = Tamat SMP 5 = Tidak tamat SMA 6 = Tamat SMA 7 = Tidak Tamat PT 8 = Tamat PT 9 = Mahasiswa	Nominal
31.	P_29	Pekerjaan utama responden	1 = Sopir 2 = PNS 3 = Wiraswasta 4 = Pegawai BUMN 5 = Pegawai Swasta 6 = Mahasiswa 7 = Lainnya	Nominal

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
32.	P_30	Pendapatan per bulan responden (Juta Rupiah)	1 = < 1 2 = 1 - < 1,5 3 = 1,5 - < 2 4 = 2 - < 2,5 5 = 2,5 - < 3 6 = 3 - < 3,5 7 = 3,5 - < 4 8 = ≥ 4 9 = Belum berpenghasilan	Ordinal
33.	P_32	Pernah menjadi korban pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung	0 = Tidak 1 = Ya	Nominal
34.	P_33	Pernah melihat secara langsung peristiwa pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung	0 = Tidak 1 = Ya	Nominal

TABULASI

**TINGKAT *FEAR OF CRIME*
PADA PENGEMUDI ANGKUTAN
BARANG DAN KENDARAAN
PRIBADI YANG MELINTAS
TRANS SUMATERA
DI PROVINSI LAMPUNG**

Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V.FoC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_25	P_26_1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
1	1	6	4	6	6	6	6	34	6	5	5	5	6	6	33	6	5	5	0	5	4	4	2	31	3	1	1	4	1	5	0		
2	1	6	5	5	6	6	6	34	6	5	5	6	5	6	33	6	6	6	0	5	4	4	1	32	8	1	1	2	1	2	1		
3	1	6	5	6	5	6	6	34	6	5	5	6	6	6	34	6	5	6	0	5	4	5	1	32	6	2	1	3	1	3	0		
4	1	6	5	5	6	6	6	34	6	5	6	5	5	5	32	6	5	6	0	5	4	4	1	31	8	2	1	6	1	6	0		
5	1	6	5	6	5	5	5	32	6	6	6	5	6	6	35	5	5	5	0	5	4	5	1	30	5	1	1	4	1	6	0		
6	1	6	4	5	5	5	6	31	6	5	5	5	6	6	33	6	6	6	0	4	4	4	1	31	6	1	1	6	1	4	1		
7	1	5	1	6	5	5	6	28	6	5	5	5	5	6	32	6	6	6	0	4	4	4	1	31	6	2	1	6	1	3	0		
8	1	5	4	6	5	5	5	30	6	5	6	5	5	6	33	5	6	6	0	4	5	4	1	31	6	2	1	4	1	3	0		
9	1	6	5	5	5	5	6	32	6	6	4	4	5	6	31	6	6	6	0	4	3	3	1	29	6	2	1	5	1	4	0		
10	1	6	4	5	4	4	5	28	6	5	5	5	5	5	31	5	5	5	0	4	4	4	1	28	5	1	1	6	1	4	1		
11	1	5	4	4	4	4	5	26	6	5	5	5	5	5	31	6	6	6	0	5	4	4	1	32	7	1	1	4	1	5	0		
12	1	6	4	6	5	5	6	32	6	5	5	5	6	6	33	5	5	5	0	5	4	4	0	28	6	1	1	6	1	5	1		
13	1	5	3	4	3	3	5	23	6	6	4	4	5	6	31	6	6	6	0	3	3	3	1	28	4	2	1	6	1	4	0		
14	1	6	4	5	5	6	6	32	6	6	4	4	5	6	31	5	5	5	0	5	4	4	0	28	6	1	1	5	1	4	0		
15	1	5	4	4	4	5	5	27	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	0	5	4	4	1	29	5	1	1	6	1	5	0		
16	1	6	4	5	5	5	6	31	6	6	5	5	6	6	34	5	5	5	1	3	3	4	1	27	7	1	1	4	1	4	1		
17	1	6	4	5	4	4	5	28	5	5	4	4	5	5	28	6	5	5	0	5	4	4	0	29	6	1	1	6	1	6	0		
18	1	6	4	5	4	4	4	27	6	4	4	4	5	5	28	6	6	6	0	4	4	4	1	31	6	1	1	6	1	5	1		
19	1	5	4	4	4	4	5	26	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	0	4	4	4	1	28	6	1	1	5	1	5	0		
20	1	6	4	5	4	4	6	29	6	6	4	4	5	6	31	6	6	6	0	4	4	3	2	31	6	1	1	5	1	4	1		
21	1	5	4	4	4	4	5	26	6	5	4	4	5	6	30	5	5	5	0	3	3	3	0	24	6	1	1	5	1	5	0		
22	1	6	4	5	5	5	6	31	6	5	5	5	6	6	33	5	5	5	1	4	4	4	1	29	6	1	1	6	1	5	1		
23	1	5	4	5	4	4	5	27	5	4	4	4	5	5	27	5	4	5	0	4	3	3	0	24	3	1	1	6	1	4	0		
24	1	6	4	5	5	5	6	31	6	5	5	5	5	5	31	5	5	5	1	4	3	3	0	26	8	1	1	4	1	5	1		

25	1	5	4	5	4	5	6	29	5	5	5	5	5	5	30	6	5	5	0	5	4	4	1	30	6	1	1	6	1	5	0
----	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	---	---	---

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V:PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V:FOC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V:SC	P_25	P_26_1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
26	1	5	3	3	3	4	5	23	5	5	3	3	4	4	24	5	5	5	1	3	3	3	1	26	5	2	1	6	1	3	0		
27	1	6	4	5	5	5	6	31	6	5	4	4	5	6	30	5	5	5	1	4	4	4	1	29	7	1	1	5	1	4	1		
28	1	5	5	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	5	29	5	5	5	0	4	4	4	0	27	6	1	1	6	1	4	1		
29	1	6	5	5	5	5	6	32	6	5	5	5	6	6	33	5	5	5	0	4	4	4	1	28	8	1	1	4	1	5	0		
30	1	5	3	4	3	4	5	24	6	5	4	4	5	5	29	6	6	6	1	3	3	4	1	30	5	1	1	5	1	3	0		
31	1	5	4	5	4	4	5	27	5	4	4	4	5	5	27	4	4	5	0	3	4	4	1	25	3	1	1	6	1	3	0		
32	1	5	4	5	4	4	5	27	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	0	3	4	4	1	27	3	1	1	5	1	2	0		
33	1	6	4	5	3	3	5	26	6	6	4	4	5	6	31	6	6	6	0	4	4	4	1	31	8	1	1	5	1	5	1		
34	1	5	4	5	3	3	5	25	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	1	4	4	4	1	29	4	1	1	6	1	5	0		
35	1	5	4	5	3	3	5	25	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	1	4	4	4	1	29	4	1	1	6	1	5	0		
36	1	5	3	4	3	3	5	23	5	5	3	3	4	5	25	5	5	5	1	3	3	4	0	26	7	1	1	5	1	3	0		
37	1	5	3	4	3	3	5	23	5	5	5	5	5	5	30	5	5	5	1	3	3	3	1	26	3	1	1	6	1	4	0		
38	1	5	4	5	4	4	5	27	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	1	3	3	3	1	26	4	1	1	6	1	3	0		
39	1	6	4	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	6	30	6	6	6	0	3	3	3	1	28	7	1	1	5	1	3	1		
40	1	5	4	5	4	4	5	27	5	4	4	4	5	5	27	4	5	4	0	3	3	3	1	23	5	2	1	6	1	3	0		
41	1	5	2	4	3	3	5	22	5	5	4	4	4	5	27	5	4	5	1	3	3	3	1	25	4	1	1	5	1	4	0		
42	1	6	3	5	4	4	5	27	6	5	3	4	4	4	26	5	5	5	1	3	4	3	1	27	5	1	1	6	1	3	1		
43	1	6	4	4	5	5	5	29	5	5	5	5	5	5	30	6	6	6	0	5	4	3	0	30	5	1	1	6	1	4	0		
44	1	5	3	4	3	3	5	23	5	4	3	3	5	5	25	6	5	6	1	3	3	3	1	28	5	1	1	6	1	4	0		
45	1	6	4	5	5	5	5	30	6	5	4	4	5	5	29	5	5	5	1	3	3	4	1	27	3	1	1	6	1	4	0		
46	1	5	3	4	3	3	5	23	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	0	3	3	4	1	26	4	1	1	6	1	4	0		
47	1	5	4	4	3	3	5	24	5	4	4	4	5	5	27	6	6	5	0	3	3	3	1	27	4	1	1	6	1	4	0		

l

48	1	5	3	4	5	5	5	27	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	1	3	4	3	1	27	5	1	1	5	1	3	1
49	1	5	3	4	3	3	5	23	5	5	4	4	4	5	27	5	5	5	0	3	3	4	1	26	6	1	1	5	1	3	0
50	1	6	3	5	4	4	5	27	6	5	5	5	5	6	32	6	6	6	0	5	4	4	1	32	6	2	1	5	1	4	1

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V.FoC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_25	P_26_1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
51	2	5	2	4	3	4	4	22	4	4	3	3	3	3	20	4	4	4	1	3	3	4	4	27	7	2	1	7	3	6	0		
52	2	4	1	4	3	3	3	18	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	1	3	3	4	1	25	5	1	1	8	4	7	0		
53	2	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	4	5	27	5	3	4	1	3	4	4	3	27	7	1	1	7	3	7	0		
54	2	5	2	4	3	3	4	21	5	4	4	4	5	5	27	4	3	5	1	3	4	4	2	26	7	1	1	7	3	6	0		
55	2	4	1	4	3	3	4	19	5	4	4	4	4	4	25	4	3	4	1	2	3	4	4	25	4	2	1	6	3	5	0		
56	2	5	2	4	3	4	4	22	5	5	4	4	4	5	27	4	3	4	0	2	3	3	3	22	5	2	1	7	5	5	0		
57	2	5	2	4	4	4	4	23	5	5	4	4	4	4	26	4	2	4	1	4	3	4	4	26	6	2	1	8	3	7	0		
58	2	5	1	4	3	3	4	20	5	5	4	4	5	5	28	4	3	5	1	3	4	4	3	27	7	2	1	8	2	7	0		
59	2	5	2	4	3	3	4	21	4	4	3	3	3	4	21	4	3	4	1	3	3	3	4	25	6	1	1	8	2	5	0		
60	2	4	2	4	4	4	4	22	5	5	4	4	4	4	26	4	3	4	1	2	3	4	4	25	3	1	1	8	5	4	0		
61	2	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	4	4	26	4	4	4	1	2	3	4	3	25	6	1	1	7	3	8	0		
62	2	3	1	4	2	3	4	17	5	5	4	4	5	5	28	5	2	5	1	2	3	4	3	25	3	1	2	8	5	5	0		
63	2	4	2	3	3	3	4	19	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	2	3	4	4	25	5	1	1	8	2	6	0		
64	2	4	2	4	3	3	4	20	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	3	3	4	4	26	5	2	1	8	4	7	0		
65	2	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	4	4	22	4	2	3	1	2	3	4	3	22	4	2	1	8	5	6	0		
66	2	3	1	3	3	3	4	17	4	4	4	4	5	5	26	5	2	4	1	3	3	5	4	27	3	2	2	8	2	4	0		
67	2	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	4	4	26	5	4	5	1	2	3	4	1	25	6	1	1	7	5	6	0		
68	2	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	4	4	22	4	2	4	1	3	4	4	4	26	3	1	2	8	5	5	0		
69	2	4	1	3	3	3	3	17	4	4	3	3	4	4	22	4	2	4	1	2	3	4	3	23	4	1	1	8	3	5	0		
70	2	5	2	3	3	3	4	20	5	5	4	4	4	4	26	4	2	4	1	2	3	4	4	24	5	1	1	8	4	5	0		

71	2	4	2	4	3	3	4	20	4	4	4	4	4	4	24	4	3	5	1	2	3	4	4	26	4	1	1	8	2	6	0
72	2	4	2	3	3	3	4	19	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	3	3	4	1	23	3	1	1	8	5	4	0
73	2	3	1	4	3	3	4	18	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	3	4	4	3	26	3	1	2	8	5	4	0
74	2	4	2	4	3	3	4	20	5	4	4	4	5	5	27	4	3	4	1	3	3	4	2	24	5	1	1	8	3	7	0
75	2	5	2	4	3	4	4	22	5	5	4	4	4	4	26	5	5	5	1	3	4	4	4	31	7	2	1	8	5	6	0

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V.FoC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_25	P_26_1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
76	2	3	2	4	3	3	4	19	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	0	2	3	4	3	23	3	1	2	8	5	4	0		
77	2	5	2	4	3	3	4	21	5	4	3	3	4	4	23	4	3	4	1	2	3	4	4	25	7	2	1	7	3	6	0		
78	2	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	4	4	26	4	3	5	1	3	3	4	1	24	6	2	1	8	3	8	0		
79	2	3	1	3	3	3	4	17	5	4	3	3	4	4	23	4	3	4	1	3	3	3	3	24	4	2	1	8	2	5	0		
80	2	4	1	4	3	3	4	19	5	4	4	4	4	4	25	4	3	5	0	2	3	4	4	25	5	2	1	8	5	5	0		
81	2	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	4	4	26	4	3	4	1	2	3	4	3	24	5	2	1	8	5	6	0		
82	2	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	0	2	3	4	4	26	7	1	1	7	4	6	0		
83	2	5	2	4	3	3	4	21	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	3	3	3	4	25	7	2	1	8	2	7	0		
84	2	4	2	4	3	4	4	21	5	5	4	4	5	5	28	4	4	5	1	2	3	3	1	23	6	2	1	8	2	6	0		
85	2	4	2	4	3	3	4	20	4	4	3	3	4	4	22	4	3	5	1	3	4	4	1	25	5	2	1	8	2	5	0		
86	2	4	2	4	3	4	4	21	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	4	4	4	1	25	5	1	1	8	2	6	0		
87	2	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	5	5	28	4	3	5	1	2	3	3	3	24	7	2	1	8	2	7	0		
88	2	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	4	4	22	3	3	4	1	2	3	3	3	22	2	1	2	9	6	9	0		
89	2	5	1	4	4	3	4	21	5	5	4	4	4	4	26	4	3	5	1	2	3	4	1	23	7	1	1	8	3	6	0		
90	2	5	2	3	3	3	4	20	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	3	3	4	3	25	7	1	1	8	2	7	0		
91	2	5	1	4	3	3	4	20	4	4	4	4	4	4	24	5	3	5	1	3	4	4	1	26	6	1	1	8	3	8	0		
92	2	3	1	3	3	3	3	16	4	4	4	4	4	4	24	4	3	5	1	3	3	3	3	25	2	2	2	9	6	9	0		
93	2	4	3	2	3	3	4	19	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	2	3	4	1	22	6	1	1	8	3	8	0		

94	2	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	2	3	4	4	25	2	1	2	9	6	9	0
95	2	4	1	3	3	3	4	18	4	4	3	3	4	4	22	4	4	4	1	2	3	3	3	24	5	2	1	8	5	6	0
96	2	4	2	4	3	3	4	20	4	4	4	4	4	4	24	4	3	5	1	3	4	4	4	28	4	1	1	7	3	5	0
97	2	4	2	4	3	3	4	20	5	4	3	3	4	5	24	4	2	4	1	2	3	3	3	22	5	2	1	8	5	5	0
98	2	4	2	3	3	3	4	19	4	4	4	4	4	4	24	4	2	4	1	2	3	3	4	23	4	1	1	8	5	5	0
99	2	4	2	4	3	3	4	20	4	4	3	3	4	4	22	4	3	5	1	3	4	4	3	27	4	1	1	8	3	8	0
100	2	4	2	4	3	3	4	20	5	5	4	4	4	4	26	4	2	4	1	3	3	4	1	22	3	1	2	7	3	4	0

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V.FoC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_25	P_26.1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
101	3	5	3	4	3	3	5	23	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	0	4	4	4	1	28	4	1	1	6	1	5	0		
102	3	5	3	4	3	3	5	23	5	5	4	4	4	5	27	5	5	5	1	3	3	4	1	27	5	2	1	6	1	4	0		
103	3	5	3	4	3	3	5	23	5	4	4	4	4	5	26	5	6	5	1	3	3	4	0	27	4	2	1	6	1	4	0		
104	3	5	3	5	4	4	5	26	6	5	4	4	5	5	29	5	5	5	1	3	3	4	1	27	6	1	1	5	1	5	0		
105	3	5	3	4	3	3	5	23	5	4	3	3	4	5	24	5	5	5	1	3	3	4	1	27	5	2	1	6	1	4	0		
106	3	5	3	4	3	3	5	23	6	5	4	4	4	5	28	5	5	5	0	3	3	3	1	25	5	2	1	6	1	4	0		
107	3	6	3	5	4	4	5	27	6	5	4	4	5	5	29	6	6	6	1	3	3	4	1	30	7	2	1	5	1	4	1		
108	3	5	3	4	3	3	5	23	5	4	3	3	4	4	23	5	5	5	1	3	3	3	1	26	5	2	1	6	1	3	0		
109	3	5	3	4	4	4	5	25	5	5	4	4	4	5	27	4	4	5	1	3	3	3	1	24	6	2	1	5	1	3	0		
110	3	6	4	5	5	5	5	30	6	5	4	4	5	6	30	5	5	5	1	4	4	4	1	29	7	2	1	4	1	3	1		
111	3	5	3	4	3	3	5	23	5	5	4	4	4	5	27	5	5	5	0	3	3	4	0	25	4	1	1	6	1	5	0		
112	3	5	3	4	3	3	4	22	5	5	3	4	4	4	25	6	5	5	1	4	3	4	1	29	6	1	1	5	1	4	0		
113	3	5	3	4	3	3	5	23	5	5	4	4	5	5	28	5	5	6	1	3	3	4	1	28	5	2	1	5	1	4	0		
114	3	5	3	3	3	3	4	21	5	4	4	4	4	5	26	5	5	6	0	3	3	4	1	27	4	2	1	6	1	4	0		
115	3	5	3	4	3	3	5	23	5	4	4	4	4	5	26	5	5	5	1	3	3	4	0	26	6	1	1	5	1	4	0		
116	3	5	3	4	3	3	5	23	6	5	4	4	5	5	29	5	5	5	1	3	3	4	1	27	7	1	1	4	1	4	1		

U

117	3	6	4	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	5	29	6	5	6	0	3	4	3	1	28	7	1	1	5	1	4	1
118	3	5	3	4	3	3	5	23	5	5	4	4	4	5	27	5	5	5	0	3	3	4	1	26	5	1	1	6	1	4	0
119	3	5	3	4	3	4	5	24	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	1	3	3	4	1	27	5	2	1	5	1	3	0
120	3	5	3	4	3	3	5	23	5	5	3	3	4	4	24	5	5	5	0	3	3	4	1	26	3	1	1	6	1	3	0
121	3	6	4	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	5	29	5	5	6	0	4	4	4	1	29	8	1	1	4	1	4	1
122	3	5	3	4	3	3	5	23	5	5	4	4	4	5	27	5	5	5	0	3	3	4	1	26	3	1	1	6	1	4	0
123	3	6	4	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	5	29	6	6	6	1	4	4	4	1	32	7	1	1	5	1	5	1
124	3	5	3	4	3	4	5	24	5	5	3	4	4	4	25	5	4	5	0	3	3	4	1	25	3	1	1	6	1	4	0
125	3	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	4	5	27	5	5	5	0	3	3	4	1	26	3	2	1	6	1	3	0

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V.FoC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_25	P_26_1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
126	3	6	4	4	4	4	5	27	6	5	4	4	4	5	28	5	5	5	0	3	3	4	1	26	7	2	1	5	1	4	1		
127	3	5	3	4	3	3	5	23	5	4	4	4	5	5	27	5	5	5	0	3	4	4	0	26	5	1	1	6	1	4	0		
128	3	5	4	4	4	4	5	26	5	5	4	4	5	5	28	5	4	4	1	3	3	4	1	25	4	1	1	5	1	4	0		
129	3	5	3	4	3	3	4	22	5	5	3	3	4	4	24	5	4	5	1	3	3	4	1	26	4	1	1	6	1	3	0		
130	3	5	3	4	3	4	5	24	5	5	4	4	4	5	27	5	4	4	1	3	3	4	1	25	5	1	1	5	1	4	0		
131	3	4	2	4	4	4	4	22	5	5	4	4	5	5	28	5	4	5	1	4	3	4	1	27	3	1	1	6	1	4	0		
132	3	4	2	4	3	3	4	20	5	5	3	3	4	5	25	5	4	5	1	4	3	4	1	27	7	2	1	4	1	4	0		
133	3	5	2	4	3	3	4	21	5	4	3	3	4	4	23	5	5	5	1	3	3	4	0	26	6	1	1	5	1	4	0		
134	3	6	4	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	5	29	6	6	6	0	4	4	4	1	31	6	1	1	4	1	5	1		
135	3	5	3	4	3	4	4	23	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	0	3	3	4	0	25	6	1	1	4	1	5	0		
136	3	6	4	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	5	29	5	6	6	1	4	4	4	1	31	6	2	1	4	1	5	1		
137	3	5	3	4	4	4	5	25	5	5	4	4	5	5	28	5	4	5	1	3	3	4	0	25	6	2	1	5	1	5	1		
138	3	4	2	3	3	3	4	19	5	3	3	3	4	4	22	4	4	5	1	3	3	4	1	25	4	1	1	5	1	2	0		
139	3	4	2	3	3	4	4	20	5	4	4	4	4	4	25	5	5	5	1	3	4	4	1	28	4	1	1	6	1	4	0		

140	3	5	3	4	3	4	4	23	5	5	4	4	4	5	27	4	5	5	1	3	3	3	1	25	6	1	1	5	1	5	0
141	3	4	2	3	3	3	4	19	5	5	3	3	4	4	24	4	5	5	0	3	4	4	1	26	4	2	1	5	1	5	0
142	3	4	2	3	3	3	4	19	5	4	4	4	4	4	25	5	4	5	1	3	3	4	1	26	4	1	1	5	1	4	0
143	3	5	3	4	3	3	4	22	5	4	4	4	5	5	27	5	4	5	1	3	3	4	1	26	5	2	1	5	1	4	0
144	3	4	2	4	3	3	4	20	4	4	3	3	4	4	22	4	4	5	0	3	3	4	1	24	3	1	1	6	1	4	0
145	3	5	2	4	3	3	5	22	5	5	4	4	4	4	26	4	4	5	0	3	3	4	1	24	4	1	1	6	1	4	0
146	3	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	4	5	27	5	6	5	1	3	4	4	1	29	4	2	1	6	1	4	0
147	3	6	4	5	4	4	5	28	6	5	4	4	5	5	29	5	5	6	1	3	3	4	1	28	6	1	1	5	1	4	1
148	3	5	3	5	5	5	5	28	6	5	4	4	5	5	29	6	6	6	0	4	4	4	1	31	7	1	1	5	1	5	1
149	3	5	4	4	4	4	5	26	5	5	3	3	4	5	25	5	5	5	1	3	3	4	1	27	5	1	1	5	1	4	0
150	3	5	3	5	4	4	5	26	5	5	4	4	5	5	28	5	5	5	0	3	3	4	1	26	5	2	1	6	1	4	0

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V/PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V/FOC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V/SC	P_25	P_26_1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
151	4	3	1	4	3	3	4	18	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	3	3	4	1	23	3	1	2	8	5	5	0		
152	4	4	2	4	3	4	4	21	4	4	4	4	4	4	24	4	2	4	1	3	4	4	3	25	5	1	1	8	3	6	0		
153	4	4	1	4	3	3	4	19	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	3	4	4	4	27	4	1	1	7	3	6	0		
154	4	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	5	5	28	5	4	5	1	4	4	4	4	31	5	1	1	8	5	5	0		
155	4	3	1	4	3	3	4	18	4	4	4	4	4	4	24	4	2	4	1	3	4	4	1	23	3	1	1	8	5	5	0		
156	4	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	3	3	20	4	2	4	1	3	3	4	1	22	3	1	1	8	5	5	0		
157	4	5	1	3	3	3	4	19	5	5	4	4	5	5	28	5	3	5	1	3	4	4	3	28	7	1	1	8	4	7	0		
158	4	4	2	4	3	3	4	20	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	3	4	4	3	26	4	2	1	8	5	6	0		
159	4	5	2	4	4	4	4	23	5	5	4	4	4	5	27	5	2	4	1	3	4	4	4	27	7	2	1	8	5	6	0		
160	4	5	2	4	3	4	4	22	5	4	4	4	4	4	25	4	3	5	1	2	3	4	3	25	5	1	1	7	3	6	0		
161	4	4	1	4	2	2	4	17	4	4	4	4	4	4	24	5	3	5	1	3	4	4	3	28	4	2	1	6	3	5	0		
162	4	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	5	5	28	4	3	5	1	2	3	4	3	25	6	2	1	8	3	7	0		

163	4	4	2	4	4	4	4	22	4	4	4	4	4	4	24	4	4	4	1	3	4	4	1	25	4	2	1	8	2	6	0
164	4	4	2	4	3	3	4	20	5	5	4	4	4	4	26	5	4	5	1	3	4	4	1	27	4	2	1	8	3	6	0
165	4	3	1	4	3	3	4	18	4	4	3	3	4	4	22	4	3	5	1	4	4	4	2	27	3	2	2	8	5	4	0
166	4	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	3	3	20	4	3	4	1	3	3	4	1	23	4	1	1	8	2	5	0
167	4	4	2	4	3	4	4	21	5	5	4	4	5	5	28	4	3	5	1	3	4	4	3	27	5	2	1	8	2	5	0
168	4	4	1	4	3	4	4	20	5	5	4	4	5	5	28	5	4	5	1	4	4	4	3	30	6	2	1	8	3	7	0
169	4	5	2	4	3	3	4	21	5	4	4	4	5	5	27	4	3	5	1	3	4	4	3	27	6	1	1	8	3	6	0
170	4	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	5	5	28	4	3	5	1	3	3	4	3	26	6	1	1	8	2	6	0
171	4	4	2	4	3	3	4	20	5	5	4	4	4	4	26	4	3	5	1	3	3	4	1	24	4	2	1	8	4	5	0
172	4	5	2	4	3	3	4	21	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	1	3	3	4	3	27	5	2	1	6	3	6	0
173	4	4	2	4	3	3	4	20	5	5	4	4	4	4	26	5	2	5	1	3	3	4	2	25	5	1	1	8	2	5	0
174	4	3	1	4	3	3	4	18	4	4	3	3	4	4	22	4	2	5	1	3	4	4	1	24	3	1	1	8	5	4	0
175	4	4	1	4	3	3	4	19	5	4	4	4	5	5	27	5	3	5	1	3	3	4	1	25	4	2	1	8	5	5	0

No. Resp	Butir Pertanyaan																																
	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	TS_V.PR	P_7	P_8	P_9	P_10	P_11	P_12	TS_V.FoC	P_13	P_14	P_15	P_16	P_17	P_18	P_19	P_20	TS_V.SC	P_25	P_26_1	P_27	P_28	P_29	P_30	P_32	P_33		
176	4	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	5	5	28	5	3	5	1	3	4	4	3	28	7	2	1	7	2	7	0		
177	4	3	1	3	3	3	4	17	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	2	3	4	1	22	4	2	2	8	3	5	0		
178	4	4	1	4	3	3	4	19	4	4	3	3	3	3	20	4	2	4	1	3	4	4	3	25	5	1	1	8	2	6	0		
179	4	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	3	4	4	1	24	4	1	1	8	2	5	0		
180	4	5	2	4	3	4	4	22	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	1	3	4	4	4	29	6	1	1	8	2	6	0		
181	4	4	2	4	3	3	4	20	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	3	4	4	1	24	5	1	1	8	4	7	0		
182	4	5	2	4	3	4	4	22	4	4	4	4	4	4	24	5	3	4	1	3	3	4	3	26	6	2	1	8	4	7	0		
183	4	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	5	5	28	4	3	5	1	3	4	4	4	28	7	2	1	8	4	6	0		
184	4	4	1	4	3	3	4	19	5	5	4	4	5	5	28	5	4	5	1	3	4	4	1	27	5	1	1	6	3	6	0		
185	4	5	3	4	3	3	4	22	5	5	5	5	5	5	30	5	3	5	1	3	3	4	3	27	5	1	1	8	3	7	0		

186	4	3	1	4	3	3	4	18	4	4	3	3	4	4	22	4	3	5	1	4	4	4	1	26	3	2	2	8	5	4	0
187	4	3	1	4	3	3	4	18	4	4	4	4	4	4	24	4	4	4	1	2	4	4	3	26	3	2	1	8	5	4	0
188	4	4	2	4	3	3	4	20	4	4	3	4	4	4	23	4	3	4	1	3	4	4	3	26	5	2	1	8	3	6	0
189	4	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	4	4	26	5	4	5	1	3	3	4	3	28	7	1	1	8	3	8	0
190	4	4	2	4	4	4	4	22	5	5	4	4	4	4	26	5	4	5	1	4	4	4	3	30	5	2	1	7	3	6	0
191	4	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	4	4	22	4	2	4	1	3	3	4	1	22	4	1	1	8	4	5	0
192	4	5	2	4	4	4	4	23	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	1	3	4	4	3	28	5	1	1	8	5	6	0
193	4	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	3	3	20	4	2	5	1	3	4	4	1	24	3	1	1	8	3	5	0
194	4	3	1	3	3	3	4	17	4	3	3	4	4	4	22	5	2	5	1	2	4	4	1	24	4	1	1	8	2	4	0
195	4	3	2	4	3	3	4	19	4	4	4	4	4	4	24	5	2	5	0	3	3	4	1	23	3	1	2	7	5	4	0
196	4	5	3	4	3	3	4	22	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	1	4	4	4	4	30	6	1	1	7	3	7	0
197	4	4	2	4	3	3	4	20	4	4	3	3	4	4	22	4	3	4	1	3	4	4	3	26	5	1	1	6	5	5	0
198	4	5	2	4	3	4	4	22	5	5	4	4	4	4	26	5	3	5	1	4	4	4	4	30	7	1	1	8	3	8	0
199	4	3	1	3	3	3	3	16	4	4	3	3	3	3	20	4	2	5	1	4	4	4	2	26	4	1	1	8	5	4	0
200	4	4	1	3	3	4	4	19	4	4	4	4	4	4	24	4	3	4	1	3	3	4	4	26	5	1	1	8	3	8	0



OUTPUT SPSS

**TINGKAT *FEAR OF CRIME*
PADA PENGEMUDI ANGKUTAN
BARANG DAN KENDARAAN
PRIBADI YANG MELINTAS
TRANS SUMATERA
DI PROVINSI LAMPUNG**

Departemen Kriminologi FISIP UI

Teuku Fahmi
NPM. 1006745644

Karakteristik Responden

Kategori usia responden (tahun) * Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Kategori usia responden (tahun)	20 - 24	Count	0	3	3
		% within Kategori responden	.0%	3.0%	1.5%
	25 - 29	Count	12	17	29
		% within Kategori responden	12.0%	17.0%	14.5%
	30 - 34	Count	19	21	40
		% within Kategori responden	19.0%	21.0%	20.0%
	35 - 39	Count	22	27	49
		% within Kategori responden	22.0%	27.0%	24.5%
40 - 44	Count	28	15	43	
	% within Kategori responden	28.0%	15.0%	21.5%	
45 - 49	Count	13	17	30	
	% within Kategori responden	13.0%	17.0%	15.0%	
>= 50	Count	6	0	6	
	% within Kategori responden	6.0%	.0%	3.0%	
Total	Count	100	100	200	
	% within Kategori responden	100.0%	100.0%	100.0%	

Status perkawinan responden * Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Status perkawinan responden	Kawin	Count	100	86	186
		% within Kategori responden	100.0%	86.0%	93.0%
	Belum kawin	Count	0	14	14
		% within Kategori responden	.0%	14.0%	7.0%
Total	Count	100	100	200	
	% within Kategori responden	100.0%	100.0%	100.0%	

Kategori suku bangsa responden * Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Kategori suku bangsa responden	Sumatera	Count	71	59	130
		% within Kategori responden	71.0%	59.0%	65.0%
	Jawa	Count	29	41	70
		% within Kategori responden	29.0%	41.0%	35.0%
Total	Count	100	100	200	
	% within Kategori responden	100.0%	100.0%	100.0%	

Tingkatan pendidikan terakhir responden * Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Tingkatan pendidikan terakhir responden	Tamat SD	Count % within Kategori responden	1 1.0%	0 .0%	1 .5%
	Tidak tamat SMP	Count % within Kategori responden	1 1.0%	0 .0%	1 .5%
	Tamat SMP	Count % within Kategori responden	14 14.0%	0 .0%	14 7.0%
	Tidak tamat SMA	Count % within Kategori responden	37 37.0%	0 .0%	37 18.5%
	Tamat SMA	Count % within Kategori responden	47 47.0%	5 5.0%	52 26.0%
	Tidak tamat PT	Count % within Kategori responden	0 .0%	16 16.0%	16 8.0%
	Tamat PT	Count % within Kategori responden	0 .0%	76 76.0%	76 38.0%
	Mahasiswa	Count % within Kategori responden	0 .0%	3 3.0%	3 1.5%
	Total	Count % within Kategori responden	100 100.0%	100 100.0%	200 100.0%

Pekerjaan utama responden * Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Pekerjaan utama responden	Sopir	Count % within Kategori responden	100 100.0%	0 .0%	100 50.0%
	PNS	Count % within Kategori responden	0 .0%	22 22.0%	22 11.0%
	Wiraswasta	Count % within Kategori responden	0 .0%	35 35.0%	35 17.5%
	Pegawai BUMN	Count % within Kategori responden	0 .0%	10 10.0%	10 5.0%
	Pegawai Swasta	Count % within Kategori responden	0 .0%	31 31.0%	31 15.5%
	Mahasiswa	Count % within Kategori responden	0 .0%	2 2.0%	2 1.0%
	Total	Count % within Kategori responden	100 100.0%	100 100.0%	200 100.0%

Pendapatan per bulan responden (Juta rupiah) * Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Pendapatan per bulan responden (Juta rupiah)	1 - <1,5	Count % within Kategori responden	3 3.0%	0 .0%	3 1.5%
	1,5 - <2	Count % within Kategori responden	20 20.0%	0 .0%	20 10.0%
	2 - <2,5	Count % within Kategori responden	49 49.0%	13 13.0%	62 31.0%
	2,5 - <3	Count % within Kategori responden	25 25.0%	28 28.0%	53 26.5%
	3 - <3,5	Count % within Kategori responden	3 3.0%	31 31.0%	34 17.0%
	3,5 - <4	Count % within Kategori responden	0 .0%	17 17.0%	17 8.5%
	>= 4	Count % within Kategori responden	0 .0%	8 8.0%	8 4.0%
	Belum berpenghasilan	Count % within Kategori responden	0 .0%	3 3.0%	3 1.5%
	Total	Count % within Kategori responden	100 100.0%	100 100.0%	200 100.0%

Penilaian Responden tentang Tingkat Risiko pada Variabel *Perceived Risk*

Kategori responden * Melakukan perjalanan pada malam hari Crosstabulation

			Melakukan perjalanan pada malam hari				Total
			Antara tidak berisiko dan berisiko	Agak berisiko	Berisiko	Sangat berisiko	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	0 .0%	26 52.0%	24 48.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	10 20.0%	20 40.0%	20 40.0%	0 .0%	50 100.0%
Kategori responden	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	7 14.0%	34 68.0%	9 18.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	15 30.0%	18 36.0%	17 34.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	25 12.5%	45 22.5%	97 48.5%	33 16.5%	200 100.0%

Kategori responden * Melakukan perjalanan pada waktu siang hari Crosstabulation

			Melakukan perjalanan pada waktu siang hari					Total
			Tidak berisiko	Agak tidak berisiko	Antara tidak berisiko dan berisiko	Agak berisiko	Berisiko	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	1 2.0%	11 22.0%	30 60.0%	7 14.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	17 34.0%	30 60.0%	3 6.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Kategori responden	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	9 18.0%	31 62.0%	10 20.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	22 44.0%	23 46.0%	5 10.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	40 20.0%	63 31.5%	50 25.0%	40 20.0%	7 3.5%	200 100.0%

Kategori responden * Melakukan perjalanan seorang diri Crosstabulation

			Melakukan perjalanan seorang diri					Total
			Agak tidak berisiko	Antara tidak berisiko dan berisiko	Agak berisiko	Berisiko	Sangat berisiko	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	1 2.0%	15 30.0%	28 56.0%	6 12.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	14 28.0%	35 70.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Kategori responden	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	5 10.0%	34 68.0%	11 22.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	10 20.0%	40 80.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	1 .5%	30 15.0%	124 62.0%	39 19.5%	6 3.0%	200 100.0%

Kategori responden * Melintasi wilayah yang sepi Crosstabulation

			Melintasi wilayah yang sepi					Total
			Agak tidak berisiko	Antara tidak berisiko dan berisiko	Agak berisiko	Berisiko	Sangat berisiko	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	13 26.0%	18 36.0%	16 32.0%	3 6.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	46 92.0%	3 6.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	33 66.0%	15 30.0%	2 4.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	45 90.0%	4 8.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	2 1.0%	137 68.5%	40 20.0%	18 9.0%	3 1.5%	200 100.0%

Kategori responden * Melintasi wilayah perkebunan/hutan Crosstabulation

			Melintasi wilayah perkebunan/hutan					Total
			Agak tidak berisiko	Antara tidak berisiko dan berisiko	Agak berisiko	Berisiko	Sangat berisiko	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	11 22.0%	18 36.0%	16 32.0%	5 10.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	43 86.0%	7 14.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	27 54.0%	21 42.0%	2 4.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	37 74.0%	12 24.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	1 .5%	118 59.0%	58 29.0%	18 9.0%	5 2.5%	200 100.0%

Kategori responden * Melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan) Crosstabulation

			Melintasi wilayah yang berbahaya (rawan tindak kejahatan)				Total
			Antara tidak berisiko dan berisiko	Agak berisiko	Berisiko	Sangat berisiko	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	1 2.0%	33 66.0%	16 32.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	7 14.0%	43 86.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	16 32.0%	34 68.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	6 12.0%	44 88.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	13 6.5%	104 52.0%	67 33.5%	16 8.0%	200 100.0%

Penilaian Responden tentang Tingkat Kekhawatiran pada Variabel *Fear of Crime*

Kategori responden * Menjadi korban pembegalan

Crosstabulation

			Menjadi korban pembegalan			Total
			Agak khawatir	Khawatir	Sangat khawatir	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	21 42.0%	29 58.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	25 50.0%	25 50.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	36 72.0%	13 26.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	26 52.0%	24 48.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	52 26.0%	106 53.0%	42 21.0%	200 100.0%

Kategori responden * Keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan Crosstabulation

			Keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan				Total
			Antara tidak khawatir dan khawatir	Agak khawatir	Khawatir	Sangat khawatir	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	11 22.0%	32 64.0%	7 14.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	32 64.0%	18 36.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	11 22.0%	38 76.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	28 56.0%	21 42.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	2 1.0%	82 41.0%	109 54.5%	7 3.5%	200 100.0%

Kategori responden * Jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik Saudara Crosstabulation

			Jika seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik Saudara				Total
			Antara tidak khawatir dan khawatir	Agak khawatir	Khawatir	Sangat khawatir	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	4 8.0%	27 54.0%	16 32.0%	3 6.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	17 34.0%	33 66.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	12 24.0%	38 76.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	16 32.0%	33 66.0%	1 2.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	49 24.5%	131 65.5%	17 8.5%	3 1.5%	200 100.0%

Kategori responden * Jika seseorang akan merampok Saudara lalu melakukan penyerangan Crosstabulation

			Jika seseorang akan merampok Saudara lalu melakukan penyerangan				Total
			Antara tidak khawatir dan khawatir	Agak khawatir	Khawatir	Sangat khawatir	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	3 6.0%	28 56.0%	17 34.0%	2 4.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	17 34.0%	33 66.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	10 20.0%	40 80.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	14 28.0%	35 70.0%	1 2.0%	0 .0%	50 100.0%
Total	Count % within Kategori responden	44 22.0%	136 68.0%	18 9.0%	2 1.0%	200 100.0%	

Kategori responden * Jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara Crosstabulation

			Jika kawan pencuri (begal), menghadang kendaraan Saudara				Total
			Antara tidak khawatir dan khawatir	Agak khawatir	Khawatir	Sangat khawatir	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	5 10.0%	37 74.0%	8 16.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	2 4.0%	41 82.0%	7 14.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	29 58.0%	21 42.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	5 10.0%	33 66.0%	12 24.0%	0 .0%	50 100.0%
Total	Count % within Kategori responden	7 3.5%	108 54.0%	77 38.5%	8 4.0%	200 100.0%	

Kategori responden * Jika kawan pencuri (begal), meminta dan mengambil dengan paksa barang bawaan Saudara Crosstabulation

			Jika kawan pencuri (begal), meminta dan mengambil dengan paksa barang bawaan Saudara				Total
			Antara tidak khawatir dan khawatir	Agak khawatir	Khawatir	Sangat khawatir	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	2 4.0%	28 56.0%	20 40.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	39 78.0%	10 20.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	12 24.0%	37 74.0%	1 2.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	5 10.0%	32 64.0%	13 26.0%	0 .0%	50 100.0%
Total	Count % within Kategori responden	6 3.0%	85 42.5%	88 44.0%	21 10.5%	200 100.0%	

Penilaian Responden tentang Tingkat Kesesuaian pada Variabel Strategi *Coping*

Kategori responden * Tidak melakukan perjalanan seorang diri Crosstabulation

			Tidak melakukan perjalanan seorang diri				Total
			Antara tidak sesuai dan sesuai	Agak sesuai	Sesuai	Sangat sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	2 4.0%	28 56.0%	20 40.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	41 82.0%	8 16.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	6 12.0%	38 76.0%	6 12.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	29 58.0%	21 42.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	1 .5%	78 39.0%	95 47.5%	26 13.0%	200 100.0%

Kategori responden * Melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan Crosstabulation

			Melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan					Total
			Agak tidak sesuai	Antara tidak sesuai dan sesuai	Agak sesuai	Sesuai	Sangat sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	0 .0%	3 6.0%	32 64.0%	15 30.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	10 20.0%	34 68.0%	5 10.0%	1 2.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	0 .0%	13 26.0%	30 60.0%	7 14.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	12 24.0%	30 60.0%	8 16.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	22 11.0%	64 32.0%	29 14.5%	63 31.5%	22 11.0%	200 100.0%

Kategori responden * Memilih melakukan perjalanan pada pagi/siang hari Crosstabulation

			Memilih melakukan perjalanan pada pagi/siang hari				Total
			Antara tidak sesuai dan sesuai	Agak sesuai	Sesuai	Sangat sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	1 2.0%	32 64.0%	17 34.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	31 62.0%	18 36.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	2 4.0%	38 76.0%	10 20.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	19 38.0%	31 62.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	1 .5%	53 26.5%	119 59.5%	27 13.5%	200 100.0%

Kategori responden * Menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan Crosstabulation

			Menyimpan senjata tajam di kendaraan untuk perlindungan		Total
			Sangat tidak sesuai	Tidak sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	34 68.0%	16 32.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	4 8.0%	46 92.0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	20 40.0%	30 60.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	49 98.0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	59 29.5%	141 70.5%	200 100.0%

Kategori responden * Menggunakan peralatan kendaraan tertentu untuk melakukan perlawanan Crosstabulation

			Menggunakan peralatan kendaraan tertentu untuk melakukan perlawanan				Total
			Agak tidak sesuai	Antara tidak sesuai dan sesuai	Agak sesuai	Sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	20 40.0%	17 34.0%	13 26.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	25 50.0%	23 46.0%	2 4.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	40 80.0%	10 20.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	5 10.0%	37 74.0%	8 16.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	30 15.0%	120 60.0%	37 18.5%	13 6.5%	200 100.0%

Kategori responden * Belajar lebih banyak tentang cara/ mekanisme pertahanan diri Crosstabulation

			Belajar lebih banyak tentang cara/ mekanisme pertahanan diri			Total
			Antara tidak sesuai dan sesuai	Agak sesuai	Sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	19 38.0%	30 60.0%	1 2.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	39 78.0%	11 22.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	38 76.0%	12 24.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	17 34.0%	33 66.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	113 56.5%	86 43.0%	1 .5%	200 100.0%

Kategori responden * Tidak membawa barang berharga secara berlebihan Crosstabulation

			Tidak membawa barang berharga secara berlebihan			Total
			Antara tidak sesuai dan sesuai	Agak sesuai	Sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	17 34.0%	31 62.0%	2 4.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	11 22.0%	38 76.0%	1 2.0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	5 10.0%	45 90.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	50 100.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	33 16.5%	164 82.0%	3 1.5%	200 100.0%

Kategori responden * Mencari dan melewati alternatif jalan lain Crosstabulation

			Mencari dan melewati alternatif jalan lain					Total
			Sangat tidak sesuai	Tidak sesuai	Agak tidak sesuai	Antara tidak sesuai dan sesuai	Agak sesuai	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	9 18.0%	39 78.0%	2 4.0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	11 22.0%	2 4.0%	18 36.0%	19 38.0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	7 14.0%	43 86.0%	0 .0%	0 .0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	0 .0%	18 36.0%	3 6.0%	21 42.0%	8 16.0%	50 100.0%
Total	Count % within Kategori responden	16 8.0%	111 55.5%	7 3.5%	39 19.5%	27 13.5%	200 100.0%	

Pengalaman Viktimisasi ketika Melintasi Trans Sumatera Di Provinsi Lampung

Pernah menjadi korban pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung *
Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Pernah menjadi korban pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung	Tidak	Count % within Kategori responden	72 72.0%	100 100.0%	172 86.0%
	Ya	Count % within Kategori responden	28 28.0%	0 .0%	28 14.0%
Total	Count % within Kategori responden	100 100.0%	100 100.0%	200 100.0%	

Pernah melihat secara langsung peristiwa pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung * Kategori responden Crosstabulation

			Kategori responden		Total
			Sopir angkutan barang	Sopir kendaraan pribadi	
Pernah melihat secara langsung peristiwa pembegalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung	Tidak	Count % within Kategori responden	34 34.0%	66 66.0%	100 50.0%
	Ya	Count % within Kategori responden	66 66.0%	34 34.0%	100 50.0%
Total	Count % within Kategori responden	100 100.0%	100 100.0%	200 100.0%	

Gambaran Tingkat Kategori pada Variabel yang Diteliti

Kategori responden * Interval kelas variabel perceived risk Crosstabulation

			Interval kelas variabel perceived risk			Total
			Rendah	Sedang	Tinggi	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	1 2.0%	30 60.0%	19 38.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	49 98.0%	1 2.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	15 30.0%	34 68.0%	1 2.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	48 96.0%	2 4.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	113 56.5%	67 33.5%	20 10.0%	200 100.0%

Kategori responden * Interval kelas variabel fear of crime Crosstabulation

			Interval kelas variabel fear of crime			Total
			Rendah	Sedang	Tinggi	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	3 6.0%	26 52.0%	21 42.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	29 58.0%	21 42.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	14 28.0%	36 72.0%	0 .0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	27 54.0%	23 46.0%	0 .0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	73 36.5%	106 53.0%	21 10.5%	200 100.0%

Kategori responden * Interval kelas variabel strategi coping Crosstabulation

			Interval kelas variabel strategi coping			Total
			Rendah	Sedang	Tinggi	
Kategori responden	Sopir angkutan barang (telah melintas)	Count % within Kategori responden	5 10.0%	22 44.0%	23 46.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (telah melintas)	Count % within Kategori responden	35 70.0%	14 28.0%	1 2.0%	50 100.0%
	Sopir angkutan barang (akan melintas)	Count % within Kategori responden	12 24.0%	29 58.0%	9 18.0%	50 100.0%
	Sopir kendaraan pribadi (akan melintas)	Count % within Kategori responden	20 40.0%	24 48.0%	6 12.0%	50 100.0%
Total		Count % within Kategori responden	72 36.0%	89 44.5%	39 19.5%	200 100.0%

Uji Perbedaan Tingkat *Fear of Crime*

Antara Pengemudi Angkutan Barang dengan Pengemudi Kendaraan Pribadi

Mann-Whitney Test

Ranks

	Kategori responden	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Interval kelas variabel fear of crime	Sopir angkutan barang	100	124.62	12462.00
	Sopir kendaraan pribadi	100	76.38	7638.00
	Total	200		

Test Statistics^a

	Interval kelas variabel fear of crime
Mann-Whitney U	2588.000
Wilcoxon W	7638.000
Z	-6.583
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a. Grouping Variable: Kategori responden

Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang

Mann-Whitney Test

Ranks

	Kategori responden	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Interval kelas variabel fear of crime	Pengemudi angkutan barang (telah melintas)	50	63.56	3178.00
	Pengemudi angkutan barang (akan melintas)	50	37.44	1872.00
	Total	100		

Test Statistics^a

	Interval kelas variabel fear of crime
Mann-Whitney U	597.000
Wilcoxon W	1872.000
Z	-5.207
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a. Grouping Variable: Kategori responden

Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi

Mann-Whitney Test

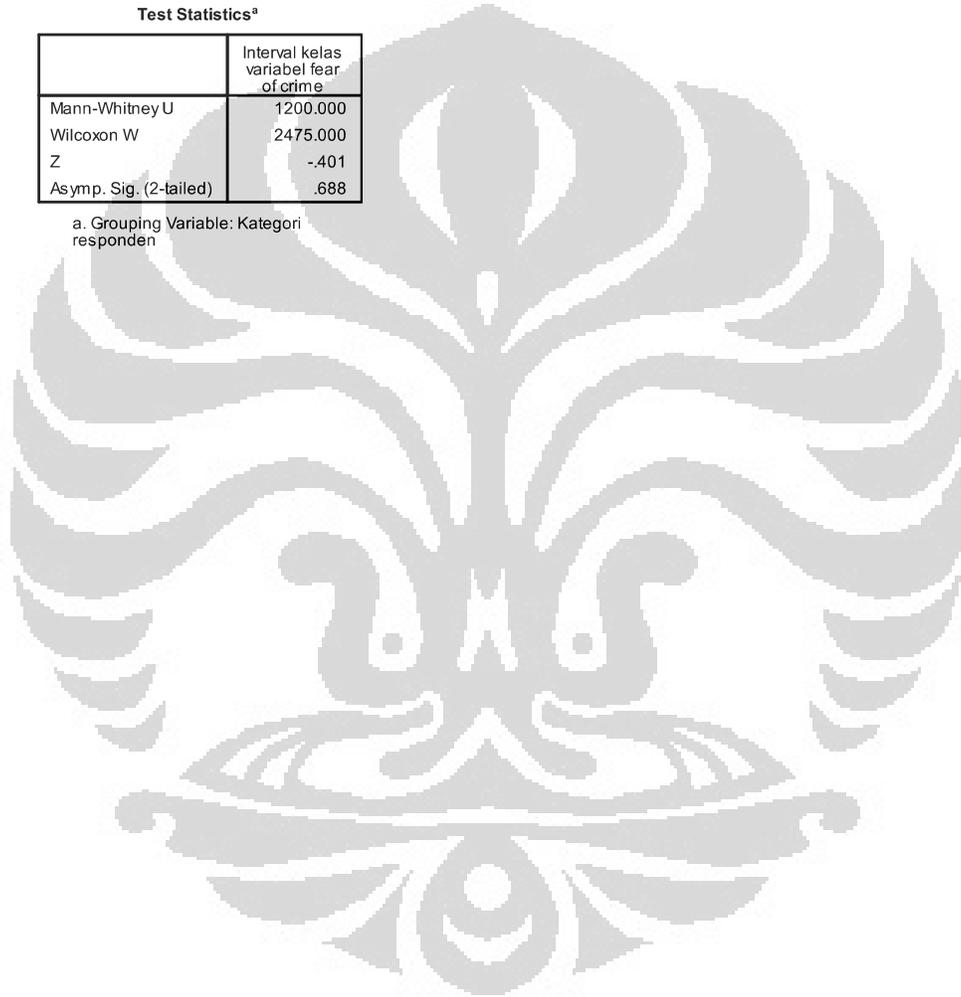
Ranks

	Kategori responden	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Interval kelas variabel fear of crime	Pengemudi kendaraan pribadi (telah melintas)	50	49.50	2475.00
	Pengemudi kendaraan pribadi (akan melintas)	50	51.50	2575.00
	Total	100		

Test Statistics^a

	Interval kelas variabel fear of crime
Mann-Whitney U	1200.000
Wilcoxon W	2475.000
Z	-.401
Asymp. Sig. (2-tailed)	.688

a. Grouping Variable: Kategori responden



Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Total skor variabel satrategi coping	28.30	2.323	50
Total skor variabel perceived risk	27.86	3.399	50
Total skor variabel fear of crime	29.64	2.701	50

Correlations

		Total skor variabel satrategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel satrategi coping	1.000	.455	.574
	Total skor variabel perceived risk	.455	1.000	.755
	Total skor variabel fear of crime	.574	.755	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel satrategi coping		.000	.000
	Total skor variabel perceived risk	.000		.000
	Total skor variabel fear of crime	.000	.000	
N	Total skor variabel satrategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Variables Entered/Removed

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.575 ^a	.330	.302	1.941

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	87.339	2	43.670	11.585	.000 ^a
	Residual	177.161	47	3.769		
	Total	264.500	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

b. Dependent Variable: Total skor variabel satrategi coping

Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Angkutan Barang yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Total skor variabel satrategi coping	26.84	1.910	50
Total skor variabel perceived risk	23.74	2.732	50
Total skor variabel fear of crime	26.74	2.028	50

Correlations

		Total skor variabel satrategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel satrategi coping	1.000	.532	.474
	Total skor variabel perceived risk	.532	1.000	.743
	Total skor variabel fear of crime	.474	.743	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel satrategi coping		.000	.000
	Total skor variabel perceived risk	.000		.000
	Total skor variabel fear of crime	.000	.000	
N	Total skor variabel satrategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Variables Entered/Removed

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk ^a		Enter

a. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.545 ^a	.297	.267	1.635

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	53.006	2	26.503	9.908	.000 ^a
	Residual	125.714	47	2.675		
	Total	178.720	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

b. Dependent Variable: Total skor variabel satrategi coping

Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Telah Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Total skor variabel strategi coping	24.80	1.784	50
Total skor variabel perceived risk	19.64	1.882	50
Total skor variabel fear of crime	24.46	2.111	50

Correlations

		Total skor variabel strategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel strategi coping	1.000	.246	.112
	Total skor variabel perceived risk	.246	1.000	.392
	Total skor variabel fear of crime	.112	.392	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel strategi coping		.043	.220
	Total skor variabel perceived risk	.043		.002
	Total skor variabel fear of crime	.220	.002	
N	Total skor variabel strategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Variables Entered/Removed

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk ^a		Enter

a. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.246 ^a	.061	.021	1.766

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9.450	2	4.725	1.515	.230 ^a
	Residual	146.550	47	3.118		
	Total	156.000	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

b. Dependent Variable: Total skor variabel strategi coping

Hubungan Antarvariabel pada Kategori Responden Pengemudi Kendaraan Pribadi yang Akan Melintasi Jalan Trans Sumatera di Provinsi Lampung

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Total skor variabel strategi coping	26.04	2.240	50
Total skor variabel perceived risk	19.66	2.105	50
Total skor variabel fear of crime	24.62	2.672	50

Correlations

		Total skor variabel strategi coping	Total skor variabel perceived risk	Total skor variabel fear of crime
Pearson Correlation	Total skor variabel strategi coping	1.000	.617	.575
	Total skor variabel perceived risk	.617	1.000	.702
	Total skor variabel fear of crime	.575	.702	1.000
Sig. (1-tailed)	Total skor variabel strategi coping	.	.000	.000
	Total skor variabel perceived risk	.000	.	.000
	Total skor variabel fear of crime	.000	.000	.
N	Total skor variabel strategi coping	50	50	50
	Total skor variabel perceived risk	50	50	50
	Total skor variabel fear of crime	50	50	50

Variables Entered/Removed

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk ^a	.	Enter

a. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.649 ^a	.421	.396	1.741

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	103.493	2	51.747	17.076	.000 ^a
	Residual	142.427	47	3.030		
	Total	245.920	49			

a. Predictors: (Constant), Total skor variabel fear of crime, Total skor variabel perceived risk

b. Dependent Variable: Total skor variabel strategi coping