



UNIVERSITAS INDONESIA

**KAJIAN PERSEPSI MAHASISWA TERHADAP PILIHAN
MENGUNAKAN SEPEDA MOTOR UNTUK PERJALANAN
KULIAH DENGAN METODE *THEORY OF PLANNED
BEHAVIOUR* (TPB)**

SKRIPSI

**DENNIS DEFRI
0606072156**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM SARJANA
DEPOK
JANUARI 2012**



UNIVERSITY OF INDONESIA

**STUDY OF STUDENTS' PERCEPTIONS ON THE CHOICE OF
USING MOTORCYCLES FOR COLLEGE TRAVEL BY THE
METHOD OF THEORY OF PLANNED BEHAVIOUR (TPB)**

FINAL PROJECT

**DENNIS DEFRI
0606072156**

**FACULTY OF ENGINEERING
CIVIL ENGINEERING STUDY PROGRAM
DEPOK
JANUARY 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

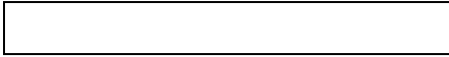
**KAJIAN PERSEPSI MAHASISWA TERHADAP PILIHAN
MENGUNAKAN SEPEDA MOTOR UNTUK PERJALANAN
KULIAH DENGAN METODE *THEORY OF PLANNED
BEHAVIOUR* (TPB)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana teknik

**DENNIS DEFRI
0606072156**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
KEKHUSUSAN TRANSPORTASI
DEPOK
JANUARI 2012**



UNIVERSITY OF INDONESIA

**STUDY OF STUDENTS' PERCEPTIONS ON THE CHOICE OF
USING MOTORCYCLES FOR COLLEGE TRAVEL BY THE
METHOD OF THEORY OF PLANNED BEHAVIOUR (TPB)**

FINAL PROJECT

**Submitted as a partial fulfillment of the requirement for the degree of
Bachelor of Engineering**

**DENNIS DEFRI
0606072156**

**FACULTY OF ENGINEERING
CIVIL ENGINEERING STUDY PROGRAM
TRANSPORTATION ENGINEERING
DEPOK
JANUARY 2012**

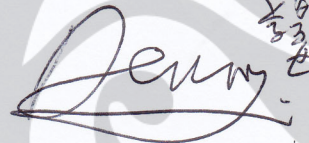
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Dennis Defri

NPM : 0606072156

Tanda Tangan :

Handwritten signature of Dennis Defri in black ink, written over a large, faint watermark of the University of Indonesia logo.

Tanggal : 21 Januari 2012

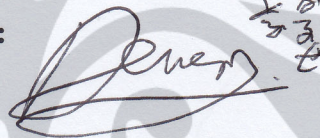
PAGE OF ORIGINALITY PRONOUNCEMENT

**This undergraduate thesis is the result of my own research,
and all of the references either quoted or cited here
have been stated clearly**

Name : Dennis Defri

NPM : 0606072156

Signature :

Handwritten signature of Dennis Defri in black ink, written over a large, faint watermark of the UI logo. The signature is cursive and includes the name 'Dennis Defri'.

Date : January, 21st 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh:

Nama : Dennis Defri

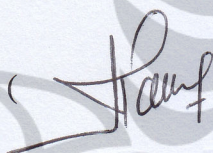
NPM : 0606072156

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : Kajian Persepsi Mahasiswa Terhadap Pilihan Menggunakan Sepeda Motor Untuk Perjalanan Kuliah Dengan Metode *Theory Of Planned Behaviour* (TPB)

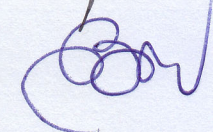
Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Ellen S. W. Tangkudung, M.Sc ()

Pembimbing : Ir. Tri Tjahjono, Ph.D ()

Penguji : Ir. Alan Marino, M.Sc ()

Penguji : R. Jachrizal Soemabrata, Dr. Ir., M.Sc ()

Ditetapkan di : Depok, Jawa Barat

Tanggal : 21 Januari 2012

STATEMENT OF LEGITIMATION

The final report is submitted by:

Name : Dennis Defri

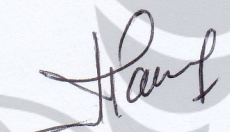
NPM : 0606072156

Study Program : Civil Engineering

Title of Final Project : Study of Students' Perceptions on The Choice of Using Motorcycles For College Travel By The Method of Theory Of Planned Behaviour (TPB)

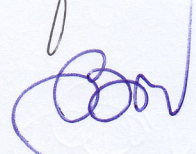
Has been successfully defended in front of the Examiners and accepted as part of the necessary requirements to obtain Bachelor Engineering Degree in Civil Engineering Program, Faculty of Engineering, University of Indonesia.

BOARD OF EXAMINERS

Councilor : Ir. Ellen S. W. Tangkudung, M.Sc ()

Councilor : Ir. Tri Tjahjono, Ph.D ()

Examiner : Ir. Alan Marino, M.Sc ()

Examiner : R. Jachrizal Soemabrata, Dr. Ir., M.Sc ()

Approved at : Depok, West Java

Date : January, 21st 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah Yang Maha Kuasa, karena atas berkat dan rahmatNya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mata kuliah skripsi. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- 1) Ellen Sophie Wulan Tangkudung, Ir., MSc. selaku dosen pembimbing pertama yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan, serta telah dengan bijaksana memberikan kesempatan lagi untuk memaksimalkan skripsi ini;
- 2) Tri Tjahjono, Ir., MSc., Ph.D. selaku dosen pembimbing kedua yang telah sabar menghadapi dan mengarahkan saya agar dapat meracik skripsi ini menjadi lebih bermanfaat;
- 3) Orang tua saya tercinta yang telah memberikan bantuan dukungan material dan moral, serta sebagai teman hati yang selalu mengarahkan dan mengiringi langkah saya selama ini;
- 4) Teman-teman Kos “Kepodang 2 a.k.a Cendrawasih” yang telah memberikan “tangan” lebih untuk penyebaran kuisioner skripsi ini;
- 5) *The People of Laboratorium of Transportation at 4th floor* tanpa terkecuali yang telah setia dan tak henti-hentinya mengawasi dan menolong saya;
- 6) Fandhy Maulana Imansyah, S.T. dan Silvanus Nohan R., S.T.—*for all of our conversations, for being friends and guardians of this final project at the same time, for terrorizing me every I met you which I don't feel like writing, for the insights and the laughs and the silliness*;
- 7) Semua teman angkatan 2006 dan teman Departemen Teknik Sipil angkatan lainnya yang telah banyak membantu dan mendukung saya dalam menyelesaikan skripsi ini;
- 8) Irfan Syaputra, Adhel Rusd, Cahyo Kurnia Perdana, Retno Yuniarti dan Mohammad Reza Putra—*for all the crazy lifetime, for all the fun and the*

laughs and the tears, for the nongkrong, for the shopping and the mall-hopping, for listening, for being “a cushion” of my all problems, and of course for being a best friend that I’ve ever had;

9) P.J. “Lila”—*I could thank you for a lot of things during the moments that we shared each other, but this slot is especially saved for that my finishing of final project and its trial when you gave me probably the only spirit that will matter for many years to come;*

10) Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu per satu dan telah banyak membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini.

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

Depok, 21 Januari 2012

Penulis

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

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

Nama : Dennis Defri
NPM : 0606072156
Program Studi : Teknik Sipil
Departemen : Teknik Sipil
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

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

**Kajian Persepsi Mahasiswa Terhadap Pilihan Menggunakan Sepeda Motor
Untuk Perjalanan Kuliah Dengan Metode *Theory Of Planned Behaviour*
(TPB)**

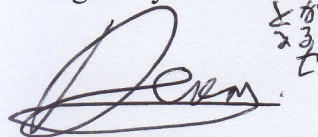
berserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 21 Januari 2012

Yang menyatakan



Dennis Defri

ABSTRAK

Nama : Dennis Defri
Program Studi : Teknik Sipil
Judul : Kajian Persepsi Mahasiswa Terhadap Pilihan Menggunakan Sepeda Motor Untuk Perjalanan Kuliah Dengan Metode *Theory Of Planned Behaviour* (TPB)

Studi ini mengkaji perilaku para mahasiswa pengendara sepeda motor, untuk dapat mengetahui persepsi terhadap pilihan moda tersebut dalam perjalanan kuliah. Penelitian ini bertujuan untuk melihat besarnya keinginan dan kebutuhan akan sepeda motor sebagai moda dalam perjalanan kuliah. Mengaitkan keinginan dan kebutuhan perilaku serta keyakinan persepsi akan alasan yang dapat dimunculkan, dengan faktor kondisi jalan dan lingkungan serta memberikan masukan akan adanya moda umum yang efisien dan efektif. Dapat disimpulkan bahwa faktor jenis kelamin, kelompok usia, kepemilikan dan lama kepemilikan SIM C dan tempat tinggal yang mempengaruhi mahasiswa tersebut. Kajian ini diharapkan memberikan pemahaman tentang pentingnya mengetahui perilaku masyarakat, khususnya mahasiswa pengendara sepeda motor untuk saran dan solusi kedepannya terhadap pemilihan moda yang efisien dan efektif.

Kata kunci : sepeda motor, mahasiswa, Teori Perilaku Terencana

ABSTRACT

Name : Dennis Defri
Study Program : Civil Engineering
Title : Study of Students' Perceptions on The Choice of Using Motorcycles For College Travel By The Method of Theory Of Planned Behaviour (TPB)

This study examines the behaviour of students who use motorcycles to understand their perception on mode choosing for college travel. The goal of this study is to see the inclination and needs of motorcycles as a mode for college travel. Connecting the behaviour of inclination and needs with the perception belief of the reason brought forward, with conditional factors that will also give input on an effective and efficient public transportation mode. It is concluded that factors such as sex, age group, ownership, and duration on owning a SIM C and address is what influences a college student. This study hopes to provide an understanding on the importance of society's behaviour, especially college student who use motorcycles for suggestions and solutions for an efficient and effective public transportation.

Keyword : motorcycles, students, Theory of Planned Behaviour

DAFTAR ISI

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
PAGE OF ORIGINALITY PRONOUNCEMENT	iv
HALAMAN PENGESAHAN	v
STATEMENT OF LEGITIMATION	vi
KATA PENGANTAR	vii
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	ix
ABSTRAK	x
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xvii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	3
1.3 Signifikansi Masalah	5
1.4 Rumusan Masalah	6
1.5 Maksud dan Tujuan	6
1.6 Batasan Masalah.....	7
1.7 Manfaat Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Intervensi Tingkah Laku	9
2.1.1 Variabel Laten dan Indikator Manifes	10
2.1.1.1 Perilaku	10
2.1.1.2 Variabel Prediksi	11
2.1.2 Pengukuran Sikap Berperilaku (<i>Attitude Toward the Behaviour</i>)	21
2.1.2.1 Pengukuran Evaluasi Hasil Perilaku (<i>Outcome Evaluation</i>).....	21

2.1.2.2 Pengukuran Keyakinan terhadap Perilaku (<i>Behaviour Belief</i>).....	22
2.1.3 Pengukuran Norma Subyektif (<i>Subjective Norm</i>)	23
2.1.4 Pengukuran Kontrol Perilaku yang dapat diterima (<i>Perceived Behavioural Control</i>)	23
2.1.5 Prosedur Survei berdasarkan <i>Theory of Planned Behaviour</i>	24
2.2 Aspek Kebutuhan Terkait Pemilihan Moda Transportasi	25
2.3 Statistik untuk Penelitian	26
2.3.1 Jenis Statistik	26
2.3.2 Uji Hipotesis	27
2.3.3 Uji Normalitas Data	28
2.3.4 Uji Independensi	29
2.3.4.1 Uji U Mann – Whitney (Siegel, 1986).....	29
2.3.4.2 Uji Kruskal – Wallis (Siegel, 1986)	31

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Kerangka Pikiran.....	34
3.2 Hipotesis Penelitian.....	35
3.3 Desain Penelitian.....	36
3.4 Instrumen Penelitian.....	37
3.5 Pendekatan Penulisan	41
3.6 Metode Pengumpulan Data dan Informasi	43
3.6.1 Studi Dokumentasi.....	43
3.6.2 Pengamatan Lapangan.....	43
3.6.3 Survei Kuesioner.....	43
3.7 Metode Analisis Data	55

BAB IV GAMBARAN UMUM OBYEK STUDI

4.1 Lokasi Kajian	56
4.2 Kondisi Jalan.....	57
4.3 Alternatif Moda.....	58
4.4 Pelaku Perjalanan	59

BAB V PEMBAHASAN

5.1 Hasil Survei Kuisisioner.....	66
5.1.1 Profil Responden.....	66
5.1.1.1 Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	66
5.1.1.2 Profil Responden Berdasarkan Kelompok Usia.....	66
5.1.1.3 Profil Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C....	67
5.1.1.4 Profil Responden Berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C.....	68
5.1.1.5 Profil Responden Berdasarkan Tempat Tinggal	68
5.1.2 Hasil Tabulasi Silang	69
5.1.2.1 Tabulasi Silang Dengan 2 (dua) Variabel.....	69
5.1.2.2 Tabulasi Silang Dengan 3 (tiga) Variabel.....	72
5.2 Pengolahan Data.....	73
5.2.1 Pengukuran Nilai Intensi Berperilaku (<i>Behavioural Intention</i>)..	73
5.2.2 Pengukuran Nilai Sikap Berperilaku (<i>Attitude Towards the Behaviour</i>)	73
5.2.3 Pengukuran Nilai Norma Subyektif (<i>Subjective Norm</i>).....	74
5.2.4 Pengukuran Nilai Kontrol Perilaku yang dapat diterima (<i>Perceived Behavioural Control</i>).....	75
5.3 Analisis Data.....	77
5.3.1 Interpretasi Nilai A, SN, PBC.....	77
5.3.1.1 Penentuan Rentang Nilai	77
5.3.1.2 Interpretasi Nilai.....	79
5.3.1.3 <i>Mental Map Behavioural Intention</i>	82
5.3.2 Uji Korelasi.....	83
5.3.2.1 Arti Nilai Korelasi	84
5.3.2.2 Signifikansi Hasil Korelasi	85
5.4 Analisis Mendalam.....	86
5.4.1 Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Jenis Kelamin Responden.....	86
5.4.1.1 Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, dan PBC.....	86

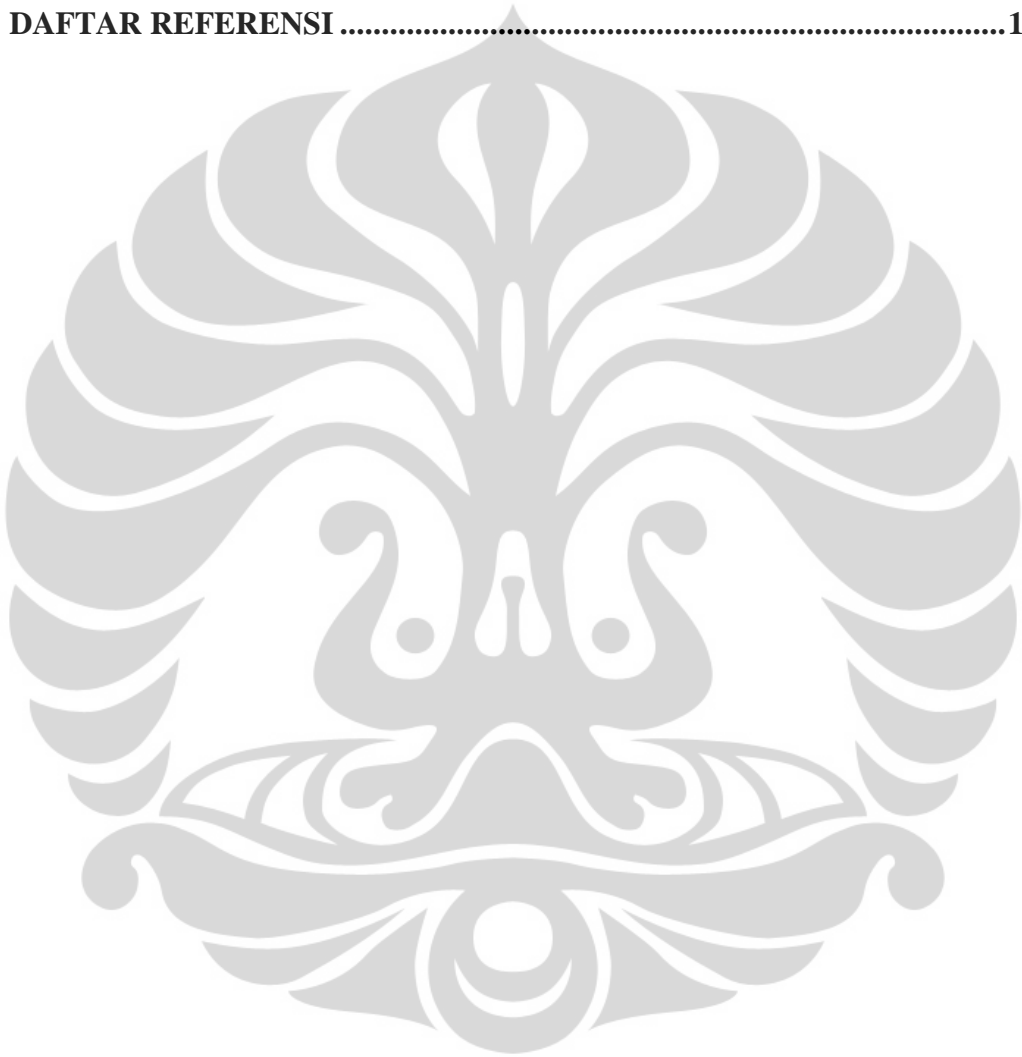
5.4.1.2	<i>Mental Map Behavioural Intention</i>	87
5.4.1.3	Uji Korelasi	90
5.4.1.4	Uji MANN-WHITNEY	91
5.4.2	Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Kelompok Usia Responden ...	93
5.4.2.1	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, dan PBC.....	93
5.4.2.2	<i>Mental Map Behavioural Intention</i>	94
5.4.2.3	Uji Korelasi	96
5.4.2.4	Uji MANN-WHITNEY	98
5.4.3	Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Kepemilikan SIM C.....	100
5.4.3.1	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, dan PBC.....	100
5.4.3.2	<i>Mental Map Behavioural Intention</i>	101
5.4.3.3	Uji Korelasi	103
5.4.3.4	Uji MANN-WHITNEY	105
5.4.4	Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C.....	107
5.4.4.1	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, dan PBC.....	107
5.4.4.2	<i>Mental Map Behavioural Intention</i>	108
5.4.4.3	Uji Korelasi	112
5.4.4.4	Uji KRUSKAL-WALLIS	114
5.4.5	Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Tempat Tinggal	116
5.4.5.1	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN, dan PBC.....	116
5.4.5.2	<i>Mental Map Behavioural Intention</i>	117
5.4.5.3	Uji Korelasi	120
5.4.5.4	Uji MANN-WHITNEY	122
5.5	Hubungan antara Tindakan dengan Jarak Perjalanan Responden ke	

Kampus Tujuan 125

BAB VI PENUTUP

6.1 Kesimpulan 126
6.2 Saran 127

DAFTAR REFERENSI 129



DAFTAR TABEL

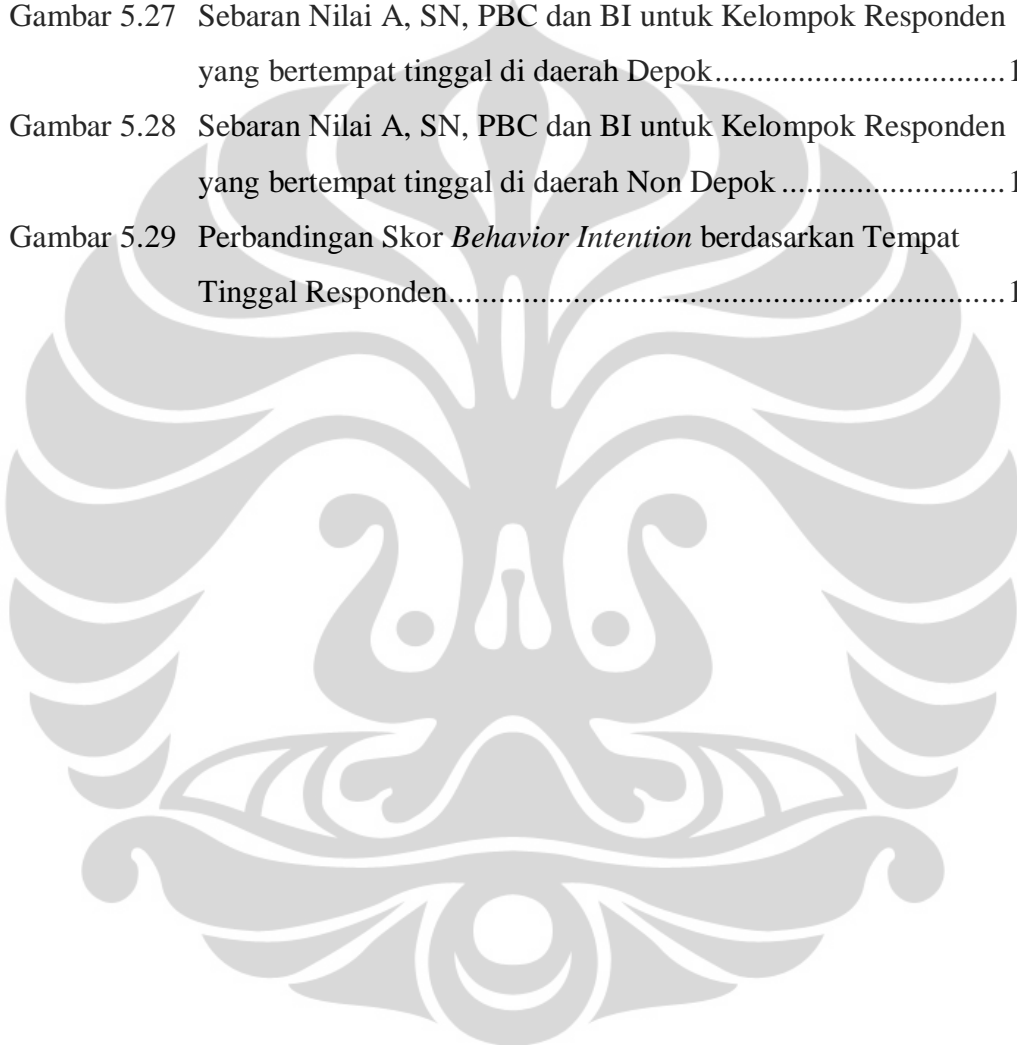
Tabel 2.1	Pedoman Penggunaan Statistik Parametris dan Non Parametris untuk Menguji Hipotesis.....	28
Tabel 4.1	Data Trayek Angkutan Umum Dalam Kota.....	58
Tabel 5.1	Skema Pengukuran Nilai BI, A, SN dan PBC.....	76
Tabel 5.2	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN, PBC dan BI berdasarkan Jenis Kelamin Responden	86
Tabel 5.3	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Kelompok Usia Responden	93
Tabel 5.4	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Kepemilikan SIM C Responden	100
Tabel 5.5	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C Responden.....	107
Tabel 5.6	Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Tempat Tinggal.....	116
Tabel 5.7	Rekapitulasi Hasil Analisis Mendalam.....	124
Tabel 5.8	Hubungan Tindakan dengan Jarak Tujuan Responden.....	125

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Tahapan Intervensi dengan TpB (Ajzen, 1991).....	9
Gambar 3.1	Dasar penelitian permintaan transportasi urban.....	34
Gambar 3.2	Diagram alir penelitian ketersediaan pilihan moda selain sepeda motor terhadap kondisi rumah tangga	35
Gambar 3.3	Desain Penelitian.....	36
Gambar 3.4	Alat bantu ukur untuk skala garis kosong (atas: bipolar dan bawah: unipolar)	40
Gambar 4.1	Peta daerah “Kampus Tujuan” untuk Survei.....	56
Gambar 4.2	Jumlah Responden yang Menggunakan Sepeda Motor Berdasarkan Tempat Tinggal.....	60
Gambar 4.3	Data Responden berdasarkan Tempat Tinggal dan Kampus Tujuan.....	60
Gambar 4.4	Data tempat tinggal responden menuju kampus Universitas Indonesia dengan perkiraan jarak	61
Gambar 4.5	Data tempat tinggal responden menuju kampus Universitas Gunadarma dengan perkiraan jarak	62
Gambar 4.6	Data tempat tinggal responden menuju kampus BSI Margonda dengan perkiraan jarak	63
Gambar 4.7	Data tempat tinggal responden menuju kampus Universitas Pancasila dengan perkiraan jarak	64
Gambar 4.8	Data tempat tinggal responden menuju kampus IISIP Jakarta dengan perkiraan jarak	65
Gambar 5.1	Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	66
Gambar 5.2	Profil Responden Berdasarkan Kelompok Usia	67
Gambar 5.3	Profil Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C	67
Gambar 5.4	Profil Responden Berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C.....	68
Gambar 5.5	Profil Responden Berdasarkan Tempat Tinggal.....	69
Gambar 5.6	Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin vs Kelompok Usia	70

Gambar 5.7	Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin vs Kepemilikan SIM C	71
Gambar 5.8.	Profil Responden Berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C.....	72
Gambar 5.9.	Profil Responden berdasarkan Jenis Kelamin vs Kelompok Usia vs Kepemilikan SIM C	73
Gambar 5.10	Sebaran Nilai <i>Attitude Towards The Behaviour</i> untuk Total Responden	82
Gambar 5.11	Sebaran Nilai <i>Subjective Norm</i> untuk Total Responden	83
Gambar 5.12	Sebaran Nilai <i>Perceived Behavioural Control</i> untuk Total Responden	83
Gambar 5.13	Sebaran Nilai <i>Behavioural Intention</i> untuk Total Responden....	83
Gambar 5.14	Sebaran Nilai A, SN, PBC, dan BI untuk Kelompok Responden Laki-laki	88
Gambar 5.15	Sebaran Nilai A, SN, PBC, dan BI untuk Kelompok Responden Perempuan	89
Gambar 5.16	Perbandingan Skor <i>Behavioural Intention</i> berdasarkan Jenis Kelamin Responden	89
Gambar 5.17	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 19-21 Tahun.....	95
Gambar 5.18	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 22-25 Tahun.....	96
Gambar 5.19	Perbandingan Skor <i>Behavioural Intention</i> berdasarkan Kelompok Usia Responden	96
Gambar 5.20	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Mempunyai SIM C	102
Gambar 5.21	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Tidak Mempunyai SIM C	103
Gambar 5.22	Perbandingan Skor <i>Behavioural Intention</i> berdasarkan Kepemilikan SIM C	103
Gambar 5.23	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun	109

Gambar 5.24	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun	110
Gambar 5.25	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 5,5 tahun - 8 tahun	111
Gambar 5.26	Perbandingan Skor <i>Behavior Intention</i> berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C	111
Gambar 5.27	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang bertempat tinggal di daerah Depok.....	118
Gambar 5.28	Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang bertempat tinggal di daerah Non Depok	119
Gambar 5.29	Perbandingan Skor <i>Behavior Intention</i> berdasarkan Tempat Tinggal Responden.....	120



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota-kota besar seperti di wilayah Jabodetabek memiliki beragam penduduk yang menempati di berbagai wilayah. Sebagian wilayah tersebut difungsikan sebagai kota penyanggakehidupan dan kegiatan ekonomi di kota besar atau yang disebut jugadaerah *sub-urban*. Semakin meningkatnya jumlah penduduk dan arusurbanisasi ke kota besar itu menjadikan sebagian penduduknyamemilih untuk tinggal di daerah *sub-urban* dengan tetap bekerja didalam kota besar itu. Ambil contoh pada kota Depok, seperti halnya juga berdampak terhadapperkembangan kehidupan di kota Depok ini, sehingga kepadatanpenduduk dan kebutuhan hidup di kota ini semakin meningkat, dan biasanya pula kota ini juga dijadikan tempat tinggal *commuter*, yaitu orang yang melakukan perjalanan rutin pulang-pergi ke kota Jakarta. Pelaku atau orang-orang tersebut dalam kasus ini merupakan mahasiswa, yang rela melakukan perjalanan jauh untuk menuntut ilmu di luar kota bahkan di luar daerah.

Pada umumnya banyak pelaku perjalanan, khususnya mahasiswa menggunakan alat transportasi untuk bepergian melakukan aktivitasnya menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor atau menggunakan Bus Patas AC. Menurut GAIKINDO data kendaraan bermotor yaitu sepeda motor di Indonesia tahun 2005 tergolong lebih banyak daripada kendaraan mobil, ambil contoh kasus kembali di kota Depok, sering terjadi kemacetan pada jam 6 sampai jam 8 pagi di ruas jalan Margonda yang disebabkan oleh banyaknya kendaraan pribadi sepeda motor, yang melewati jalan tersebut yang bertujuan ke arah luar kota Depok. Jumlah kendaraan yang melewati ruas Jalan Raya Margonda yang mencapai 7.000 sepeda motor per hari serta jumlah angkot yang melintas sebanyak 1.400 angkutan kota (Angkot) yang melintas dari arah barat kota Depok menuju Jalan Raya Margonda. (antaranews.com, 13/09/08 14:55). Untuk mendapatkan sebuah sepeda motor saat ini dapat dikatakan sangat mudah, hal tersebut membuat sepeda motor menjadi alat transportasi alternatif yang digunakan masyarakat banyak, khususnya para mahasiswa.

Tiap individu dari mahasiswa mempunyai perjalanan untuk aktivitas tertentu dalam konteks kegiatan waktu dalam hari, ataupun waktu dalam minggu, dan sebagainya. Secara spesifik dalam pola perjalanan terdapat informasi tentang karakteristik pelaku perjalanan dan jenis aktivitas individu atau orang per orang. Seperti halnya Depok sebagai kota yang identik dengan institusi pendidikan beserta kampus, tentunya terdapat banyak kampus di kota ini. Fenomena lingkungan kampus menarik sebagai suatu kawasan dengan segala bentuk aktivitas kegiatan di dalamnya. Kampus sebagai suatu kawasan akan membangkitkan bangkitan dan tarikan perjalanan. Semula perjalanan dilakukan sebatas perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, tetapi dalam aktivitas kampus tidak hanya satu jenis aktivitas saja yang dilakukan. Dalam hari yang sama bisa terjadi macam aktivitas yang berbeda yang harus dilakukan mahasiswa. Terjadi mobilitas perjalanan diikuti aktivitas yang harus dilakukan. Moda transportasi berfungsi sebagai pendukung mobilitas perjalanan. Perjalanan mahasiswa dari dan ke kampus mereka masing-masing, tentunya akan mempengaruhi sistem lalu lintas yang ada. Artinya dalam kampus itu sendiri terdapat moda, lalu lintas dan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan. Dapat ditambahkan, berbagai macam perjalanan ke kampus akan dominan mempengaruhi sistem transportasi kota.

Pada dasarnya perencanaan lahan parkir di sekitar beberapa kampus memiliki jumlah yang terbatas, tidak dapat memenuhi seluruh kebutuhan parkir para mahasiswa. Hal ini menimbulkan masalah baru seperti kemacetan sekitar kampus atau juga munculnya tempat parkir yang bukan semestinya pada jam-jam sibuk. Penambahan jumlah lahan parkir bukanlah solusi yang memadai mengingat jumlah kebutuhan yang terus meningkat. Solusi alternatif yang mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi perlu dicari. Permasalahannya, faktor-faktor apa yang menyebabkan mahasiswa memilih menggunakan mobil pribadi daripada alternatif moda yang lain belum diketahui. Dengan menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda, serta besar pengaruhnya, berbagai alternatif dan kebijakan untuk menurunkan kebutuhan akan lahan parkir, dapat diusulkan dengan lebih efektif. Pada dasarnya masing-masing dalam melakukan perjalanan, mahasiswa

mempunyai permintaan mendasar yang berbeda. Kondisi menjadikan bagaimana hubungan karakter sosial, ekonomi, aktivitas kegiatan dengan jenis moda yang diduga mempengaruhi pilihan pengguna serta faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pengguna dalam pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kuliah.

Berdasarkan permasalahan tersebut akan dilakukan studi penelitian yang mengkaji perilaku para pengendara sepeda motor agar dapat mengetahui persepsi para mahasiswa terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah mereka. Alasan mengapa motor dipilih sebagai alat transportasi dibandingkan menggunakan moda transportasi yang lain akan diulas pula dalam tugas akhir ini.

Untuk pengumpulan data, yaitu dengan dilakukannya survei terhadap beberapa mahasiswa pengguna sepeda motor di sekitar wilayah tertentu. Dengan menggunakan tahapan intervensi tingkah laku berdasarkan *Theory of Planned Behaviour* (TPB) yang merupakan hipotesis atau variabel laten. Variabel-variabel tersebut tidak dapat langsung diperoleh tetapi melalui tanggapan atau respon yang terlihat dan dapat diteliti. Target perilaku yang diinginkan harus didefinisikan berdasarkan 4 (empat) elemen yaitu *Target, Action, Context* dan *Time* (TACT).

1.2 Identifikasi Masalah

Dari beberapa data yang menunjukkan bahwa kebutuhan mahasiswa atas alat transportasi sangat penting fungsinya karena akan sangat menunjang kegiatan dalam beraktivitas kampus mereka sehari-hari di beberapa kota besar di wilayah Jabodetabek sekitar di atas 50% dominan menggunakan sepeda motor ketimbang moda lain baik pribadi atau umum.

Terdapat faktor-faktor penting di dalam memilih moda seperti hal mengenai aman, nyaman, biaya dan waktu. Jika dirunut mengenai kepentingan dari faktor-faktor tersebut, kemungkinan akan terdapat skala relatif antara satu dengan yang lain. Faktor-faktor yang berpengaruh dapat dijelaskan sebagai berikut:

a) Faktor Aman

Menunjukkan keamanan dari gangguan selama perjalanan, yaitu rasa aman dari adanya tindakan kriminalitas, keselamatan dari resiko kecelakaan, dan dari gangguan lingkungan sekitar yaitu gangguan sebelum dan sesudah melakukan perjalanan.

b) Faktor Nyaman

Merujuk kepada fasilitas yang tersedia selama dalam perjalanan, misalnya perlindungan dari cuaca, tersedianya fasilitas AC, tempat duduk yang nyaman, privasi dari orang lain (yaitu kebebasan untuk melakukan segala sesuatu selama dalam perjalanan) dan suasana tenang selama perjalanan.

c) Faktor Biaya

Meliputi semua biaya langsung yang dikeluarkan untuk melakukan perjalanan, misalnya biaya bahan bakar minyak dan ongkos untuk angkutan umum, biaya parkir kendaraan, dan lain-lain. Biaya tidak termasuk modal pembelian mobil, dan pemeliharaan.

d) Faktor Waktu

Menyatakan lama waktu untuk melakukan perjalanan, yang di dalamnya mengandung sub faktor ketepatan waktu sampai tujuan, kelancaran selama perjalanan dan kebebasan melakukan perjalanan kapan saja.

Untuk itu diperlukan suatu penelitian komprehensif untuk mengetahui perilaku masyarakat, khususnya para mahasiswa yang merupakan pengendara sepeda motor terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah dibanding moda lain yang beragam yang memiliki faktor-faktor tertentu di atas yang lebih dominan daripada sepeda motor.

1.3 Signifikasi Masalah

Populasi kendaraan akan meningkat dari sekitar 45 juta unit di tahun 2007, menjadi 50 juta di tahun 2008. (Koordinator Forum Keselamatan Transportasi dari Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Heru Sutomo, Selasa 22/1/2008). Bertambahnya jumlah kendaraan itu juga akan diikuti meningkatnya jumlah perjalanan. Peningkatan itu berjumlah 10 persen dari 3,8 miliar perjalanan yang dilakukan penduduk Indonesia.

Para pengendara yang ada memiliki tingkat mobilisasi yang berbeda-beda. Dalam kasus ini, mahasiswa merupakan salah satu pelaku utama dalam penggunaan jalan dengan moda sepeda motor. Terkait hal itu, ada beberapa alasan mengapa mahasiswa menjadi objek dalam pembahasan ini. Dengan pemikiran keefisienan dan keefektifitasan dari moda sepeda motor itu sendiri adalah salah satu hal yang wajar bagi mahasiswa untuk memilih. Karena dibandingkan dengan kendaraan umum yang kurang fleksibel, waktu tunggu yang lama dan tidak efisien dibandingkan dengan sepeda motor. Mahasiswa juga pada umumnya masih dibiayai oleh orang tua, maka perlu suatu penghematan dalam penggunaan biaya hidup. Serta mahasiswa memerlukan ketepatan waktu lebih dalam aktifitasnya yang begitu padat baik di dalam ataupun di luar lingkungan kampus.

Salah satu kebijakan pemerintah yang bisa diterapkan adalah kebijakan pengadaan transportasi umum untuk menekan laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan sepeda motor pribadi. Pada kenyataannya, kebijakan pemerintah tentang transportasi umum masih belum berhasil mengatasi laju pertumbuhan kendaraan sepeda motor. Akan sangat mengkhawatirkan seandainya masalah transportasi yang ramai menjadi faktor penghambat pertumbuhan ekonomi Indonesia di masa depan. Jalanan padat yang sangat macet, susah dilewati, dan udaranya pun berbahaya untuk dihirup. Pembenahan transportasi Indonesia akan jumlah dan akibat yang ditimbulkan perlu diperbaiki untuk masa depan lalu lintas yang lebih baik.

1.4 Rumusan Masalah

Berbagai jenis perjalanan menuju kampus akan mempengaruhi cukup besar akan sistem transportasi kota. Saat melakukan perjalanan, masing-masing orang mempunyai permintaan mendasar yang berbeda. Situasi dan kondisi menjadikan bagaimana korelasiantara karakter sosial, ekonomi, aktivitas kegiatan dengan jenis moda yang diduga mempunyai pengaruhpada pilihan pengguna serta faktor-faktor apa yang mempengaruhi pengguna dalam pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kuliah. Untuk mengetahui kecenderungan mahasiswa dalam memilih moda sepeda motor untuk perjalanan kuliah di daerah tertentu, maka harus dilakukan suatu upaya untuk dapat mengetahui dan mengatasinya, serta dengan penelitian persepsi masyarakat, khususnya mahasiswa pengendara sepeda motor di beberapa daerah tertentu.

Pertanyaan utama yang akan dicari jawabannya adalah dengan persepsi masing-masing mahasiswa, seberapa besarkah minat atau pilihan akan penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah?

1.5 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah memberikan pedoman cara pengukuran perilaku mahasiswa pengendara sepeda motor sebagai salah satu variabel dari persepsi yang dapat memberikan kontribusi terhadap pilihan menggunakan moda itu sendiri dalam perjalanan kuliah.

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengkaji perilaku untuk melihat besarnya keinginan dan kebutuhan akan sepeda motor sebagai moda dalam perjalanan kuliah.
2. Mengkaitkan keinginan dan kebutuhan perilaku dan keyakinan persepsi akan alasan yang dapat dimunculkan mahasiswa, dengan faktor kondisi jalan dan lingkungan serta memberikan masukan awal akan adanya moda umum yang efisien dan efektif.

1.6 Batasan Masalah

Pembatasan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Wilayah studi adalah daerah Depok dan sekitarnya.
2. Sasaran studi adalah mahasiswa Strata satu atau Diploma tiga pengendara sepeda motor yang biasa menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi keseharian menuju kampus.
3. Mahasiswa yang benar-benar hanya menggunakan sepeda motor yang selalu berangkat dari rumah, bukan kos ataupun asrama.
4. Sasaran kelompok usia responden adalah usia produktif yaitu 19 s/d 25 tahun.

1.7 Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan kontribusi sebagai berikut:

1. Memberikan manfaat akademis bagi penelitian selanjutnya yang terkait dengan kajian perilaku pengendara sepeda motor terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam berlalu lintas. Saat ini belum terdapat penelitian yang mencari jawaban keyakinan persepsi (*perception belief*) terhadap kepastian memilih moda tersebut dalam berlalu lintas pada para pengguna jalan.
2. Memberikan manfaat kepada instansi terkait untuk dapat membantu dan mengetahui aspek kuantitatif pengguna lalu lintas.
3. Memberikan pemahaman tentang pentingnya mengetahui perilaku masyarakat, khususnya mahasiswa pengendara sepeda motor untuk saran dan solusi kedepannya terhadap pemilihan moda yang efisien dan efektif.

4. Memberikan kontribusi kepada masyarakat, khususnya mahasiswa pengendara sepeda motor tentang pertanggungjawaban dari pemerintah terhadap upaya peningkatan penggunaan berlalu lintas yang sesuai dengan karakter sosial, ekonomi, dan aktivitas kegiatan.



BAB II

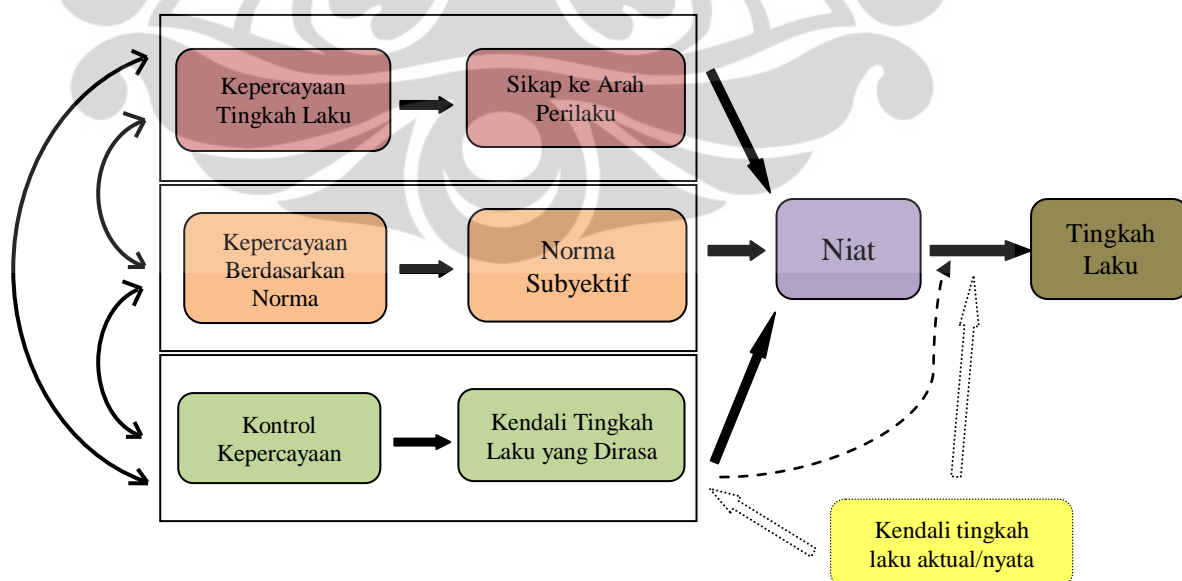
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Intervensi Tingkah Laku

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

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

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



Gambar 2.1 Tahapan Intervensi dengan TpB (Ajzen, 1991)

2.1.1 Variabel Laten dan Indikator Manifes

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

2.1.1.1 Perilaku¹

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

a. *Compability* (Kesesuaian)

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

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

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

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

¹ Dikutip dari Peranan Sikap..., Khusnul Amaliah, FPSI UI, 2008

Argumen serupa juga dapat dilontarkan untuk elemen tindakan (*Action*). Pada saat melakukan hal ini, harus dapat menggambarkan secara eksplisit perilaku yang dimaksud kepada para responden.

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

2.1.1.2 Variabel Prediksi²

Sikap, norma subyektif, kontrol terhadap perilaku (*perceived behavioural control*) dan maksud/tujuan (*intention*) biasanya ditentukan secara langsung berdasarkan prosedur standar penghitungan (*standar scaling procedures*). Ketika melakukan penghitungan, indikator/ukuran yang digunakan harus sesuai dengan perilaku dalam elemen tindakan, target, konteks, dan waktu (TACT).

a) Standar Pengukuran Langsung (*Standard Direct Measurements*)

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

² Dikutip dari Peranan Sikap..., Khusnul Amaliah, FPSI UI, 2008

b) Intensi (Maksud dan Tujuan)

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

❖ Definisi Intensi

Ada beberapa definisi intensi yang dikemukakan oleh beberapa ahli. Diantaranya adalah pernyataan Fishbein & Ajzen (1975) sebagai berikut:

We have defined intention as a person's location on a subjective probability dimension involving a relation between himself and some action. Behavioural intention, therefore, refers to a person's subjective probability that he will perform some behaviour (hal: 288).

Ajzen (2005) mengartikan intensi sebagai disposisi tingkah laku, yang hingga terdapat waktu dan kesempatan yang tepat, akan diwujudkan dalam bentuk tindakan. Sejalan definisi tersebut, Feldman (1995) menyatakan intensi adalah rencana atau resolusi individu untuk melaksanakan tingkah laku yang sesuai dengan sikap mereka. Intensi juga diartikan sebagai deklarasi internal untuk bertindak/melakukan sesuatu (Hogg & Vaughan, 2005). Sedangkan menurut Bandara (1981), intensi adalah determinasi untuk melakukan suatu aktivitas atau untuk menyatakan kejadian di masa depan. Menurut Fishbein, Ajzen dan beberapa ahli lainnya, intensi adalah prediktor yang baik tentang bagaimana kita berperilaku di masa depan. Beberapa definisi di atas menekankan hal yang kurang lebih sama, bahwa intensi merupakan niat individu untuk melakukan sesuatu di masa depan.

Banyaknya ahli yang memberikan definisi pada intensi di atas menunjukkan bahwa bahasan tentang intensi merupakan topik yang penting, terutama dalam hubungannya dengan prediksi tingkah laku. Hal ini disebabkan tingkah laku yang banyak dibahas dalam psikologi sosial berkaitan dengan tingkah laku di bawah kontrol kemauan/kesadaran

(*volitional*). Artinya, individu akan melakukan sesuatu tingkah laku hanya jika ia benar-benar ingin melakukannya, untuk itu individu tersebut membentuk intensi.

❖ Keakuratan Intensi Sebagai Prediktor Tingkah Laku

Keakuratan intensi dalam memprediksi tingkah laku di atas tentu bukan tanpa syarat, karena ternyata ditemukan pada beberapa studi bahwa intensi tidak selalu menghasilkan tingkah laku yang dimaksud. Pernyataan ini juga diperkuat dengan penjelasan Ajzen (2005). Menurutnya, walaupun banyak ahli yang sudah membuktikan hubungan yang kuat antara intensi dan tingkah laku, namun pada beberapa kali hasil studi ditemukan pula hubungan yang lemah antar keduanya. Seperti diungkapkan oleh King (1975 dalam Aiken, 2002), ada beberapa faktor yang mempengaruhi kemampuan intensi dalam memprediksi tingkah laku, diantaranya adalah spesifik atau tidaknya intensi, jarak waktu antara pengukuran intensi dengan tingkah laku, dan kemampuan untuk melakukan apa yang sudah dikatakan.

i. Kesesuaian antara Intensi dan Tingkah Laku

Salah satu faktor yang menyebabkan diskrepansi hubungan antara intensi dan perilaku adalah ketidaksesuaian (*incompatibility*) pengukuran yang dilakukan terhadap intensi dan tingkah laku. Seperti juga halnya sikap, pengukuran sikap yang masih umum (*general attitude*) sangat lemah memprediksi tingkah laku, begitu juga dengan intensi. Pengukuran intensi harus disesuaikan dengan perilakunya dalam hal konteks dan waktunya. Misalnya dilakukan pengukuran intensi bersepeda motor untuk berangkat kuliah selama 12 bulan ke depan, lalu diukur tingkah laku aktualnya selama 5 bulan ke depan. Hasil korelasi keduanya kemungkinan rendah. Hal ini disebabkan pengukuran intensi yang tidak sesuai konteks tingkah laku yang ingin diukur akan memprediksi tingkah laku secara lemah. Maka sebaiknya konteks dan pengukuran intensi haruslah sesuai dengan tingkah lakunya.

ii. Stabilitas Intensi

Faktor kedua adalah ketidakstabilan intensi seseorang. Hal ini bisa terjadi jika terdapat jarak/jangka waktu yang cukup panjang antara pengukuran intensi dengan pengamatan tingkah laku. Setelah dilakukan pengukuran intensi, sangat mungkin ditemui hal-hal/kejadian yang dapat mencampuri atau mengubah intensi seseorang untuk berubah, sehingga pada tingkah laku yang ditampilkannya tidak sesuai dengan intensi awal. Semakin panjang interval waktunya, maka semakin besar kemungkinan intensi akan berubah. Misalnya pada penelitian tentang intensi bersepeda motor, individu yang pada awalnya tidak berniat menggunakan sepeda motor, namun setelah diukur tingkah lakunya, individu tersebut justru melakukannya (menggunakan moda sepeda motor). Hal ini terjadi karena selama selang waktu antara intensi dan tingkah laku untuk menggunakan sepeda motor, ia melihat ataupun mendengarkan dari teman-temannya tentang efisien dan efektifnya menggunakan sepeda motor.

iii. *Literal Inconsistency*

Walaupun pengukuran intensi dan tingkah laku sudah sesuai (*compatible*) dan jarak waktu antara pengukuran intensi dan tingkah laku singkat, namun kemungkinan terjadi ketidaksesuaian antara intensi dengan tingkah laku yang ditampilkannya masih ada. Penjelasan mengenai *literal inconsistency* ini adalah individu terkadang tidak konsisten dalam mengaplikasikan tingkah lakunya sesuai dengan intensi yang sudah dinyatakan sebelumnya. Hal ini bisa disebabkan oleh beberapa alasan, diantaranya karena individu tersebut merasa lupa akan apa yang pernah mereka ucapkan. Maka untuk mengantisipasi hal ini, dapat digunakan strategi *implementation intention*. Caranya adalah dengan meminta individu yang bersangkutan untuk merinci bagaimana intensi tersebut akan diimplementasikan dalam tingkah laku. Rinciannya mencakup kapan, dimana dan bagaimana tingkah laku akan dilakukan.

iv. *Base Rate*

Base rate merupakan tingkat kemungkinan sebuah tingkah laku akan dilakukan oleh orang. Tingkah laku dengan tingkat *base rate* yang tinggi adalah tingkah laku yang dilakukan oleh hampir semua orang, misalnya mandi, makan. Sedangkan tingkah laku dengan *base rate* rendah adalah tingkah laku yang hampir tidak dilakukan oleh kebanyakan orang, misalnya bunuh diri. Fishbein & Ajzen (1975) menyatakan jika tingkat *base rate* terlalu ekstrim, maka akan mengurangi korelasi antara intensi dengan perilaku aktualnya. Tingkah laku dengan *base rate* yang ekstrim tinggi atau rendah juga terbukti tidak dapat diprediksi dengan baik oleh sikap. Oleh karena itu, intensi dapat memprediksi perilaku aktualnya dengan baik jika perilaku tersebut memiliki tingkat *base rate* yang sedang, misalnya perilaku bersepeda.

❖ Tingkah Laku Dengan Kontrol Kemauan Yang Tidak Penuh

Pada beberapa tingkah laku dengan kontrol kemauan yang tidak penuh/total, seperti tingkah laku yang melibatkan pencapaian tujuan, dibutuhkan beberapa tindakan spesifik yang menyusunnya. Misalnya untuk menurunkan berat badan, seseorang harus mengurangi makan dan melakukan olahraga yang teratur. Pada tingkah laku seperti ini, keberhasilan pelaksanaan tingkah laku tidak hanya bergantung pada intensi yang ditampilkan, tetapi juga pada beberapa faktor seperti kemampuan diri dan disposisi fisiologis, juga pada ketersediaan kesempatan dan sumber daya.

Faktor yang mempengaruhi eksekusi tingkah laku ini terdiri dari faktor internal dan eksternal. Faktor internal mempengaruhi keberhasilan individu dalam menampilkan perilaku tertentu. Sebagian faktor internal dapat berubah dengan pemberian pelatihan atau pengalaman, sebagian yang lain sulit berubah. Contoh faktor internal diantaranya adalah: kemampuan, keterampilan dan informasi; emosi dan kompulsi. Sedangkan faktor eksternal diantaranya adalah kesempatan dan ketergantungan pada orang lain (Ajzen, 2005).

❖ Pengukuran Intensi

Pengukuran intensi ini dapat digolongkan ke dalam pengukuran *belief*. Sebagaimana pengukuran *belief*, pengukuran intensi terdiri dari 2 hal, yaitu pengukuran isi (*content*) dan kekuatannya (*strength*). Isi dari intensi diwakili oleh jenis tingkah laku yang akan diukur, sedangkan kekuatan responnya dilihat dari *rating* jawaban yang diberikan responden pada pilihan skala yang tersedia. Contoh pilihan skalanya adalah mungkin-tidak mungkin dan setuju-tidak setuju.

Fishbein & Ajzen (1975) menyatakan pengukuran intensi harus mengandung 4 elemen, yaitu: tingkah laku, obyek target, situasi dan waktu. Hal penting lain yang harus diperhatikan dalam pengukuran intensi adalah tingkat spesifikasi target. Jika sikap dan intensi diukur dalam level spesifikasi yang berbeda, maka akan sulit didapatkan hubungan yang tinggi antara keduanya. Contohnya, sikap yang positif atau negatif terhadap ras kulit hitam (sekelompok orang) tidak berhubungan dengan sikap terhadap Muhammad Ali (satu orang).

c) Sikap terhadap Perilaku (*Attitude Towards The Behaviour*)

❖ Definisi Sikap

Menurut Ajzen (2005), sikap adalah disposisi untuk berespon secara *favorable* atau *unfavorable* terhadap benda, orang, institusi, atau kejadian. Hogg dan Vaughan (2005), sikap diartikan sebagai produk dari *beliefs* individu tentang tingkah laku yang menjadi target, dan juga bagaimana *beliefs* ini dievaluasi. Peneliti kemudian menyimpulkan sikap sebagai disposisi individu untuk berperilaku yang didasarkan pada *belief* beserta evaluasinya terhadap suatu obyek, orang atau kejadian, yang kemudian diekspresikan dalam bentuk kognitif, afektif, dan konatif.

❖ Komponen Sikap

Berhubung sikap adalah pandangan yang cukup luas terhadap suatu hal, maka kemudian diklasifikasikan ke dalam 3 domain, yaitu kognitif, afektif, dan konatif.

i. Komponen Kognitif

Komponen ini berkaitan dengan dengan pikiran atau rasio individu yang berhubungan dengan konsekuensi yang dihasilkan tingkah laku tertentu. Hal ini berhubungan dengan *belief* seseorang mengenai segala sesuatu, baik negatif maupun positif tentang obyek sikap. Contohnya adalah sikap terhadap profesi medis. *Belief* bahwa profesi medis seperti dokter dan perawat berhubungan dengan pekerjaan yang tidak profesional, tidak berkualifikasi baik, hanya berorientasi pada uang adalah beberapa contoh *belief* negatif yang dipikirkan seseorang yang kemudian akan mengarahkan orang tersebut pada akhirnya memiliki sikap yang negatif terhadap profesi medis, demikian juga sebaliknya jika ia memiliki *belief* yang positif.

ii. Komponen Afektif

Komponen afektif menjelaskan evaluasi dan perasaan terhadap suatu obyek sikap. Apabila diaplikasikan terhadap profesi medis di atas, seseorang yang memiliki perasaan jijik terhadap profesi medis dan apa yang dikerjakannya akan melahirkan sikap yang negatif terhadap orang tersebut, demikian sebaliknya jika ia memiliki perasaan positif, maka ia juga akan memiliki sikap positif pada profesi medis.

iii. Komponen Konatif

Komponen konatif adalah kecenderungan tingkah laku, intensi, komitmen dan tindakan yang berkaitan obyek sikap. Jika diaplikasikan pada contoh sebelumnya, seseorang memiliki sikap yang positif pada profesi medis jika orang tersebut memiliki sikap yang positif pada profesi medis, seperti jika orang tersebut menyatakan kesediaannya untuk memberikan sumbangan pada pembangunan rumah sakit baru, bersedia mengunjungi dokter secara rutin, berencana memperkenalkan anaknya untuk mengenal dokter, dan lainnya. Fishbein & Ajzen (1975) menyatakan bahwa intensi sering dilihat sebagai komponen konatif dari sikap dan diasumsikan bahwa komponen konatif ini berhubungan dengan komponen afektif dari sikap.

❖ Pengukuran Sikap

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

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

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

d) Norma Subyektif (*Subjective Norms*)

❖ Definisi Norma Subyektif

Fishbein & Ajzen (1975) mendefinisikan norma subyektif sebagai “*The person’s perception that most people who are important to him think he should or should not perform the behaviour in question*” (hal 302). Menurut Baron & Byne (2002), norma subyektif adalah persepsi individu tentang apakah orang lain akan mendukung atau tidak terwujudnya tindakan tersebut. Norma subyektif juga diartikan sebagai persepsi tentang tekanan sosial dalam melaksanakan perilaku tertentu (Feldman, 1995). Hogg & Vaughan (2005) berpandangan bahwa norma subyektif adalah produk dari persepsi individu tentang *beliefs* yang dimiliki orang lain. Peneliti

merumuskan norma subyektif sebagai norma yang didapatkan seseorang dari persepsi terhadap sejauh mana lingkungan sosial yang cukup berpengaruh akan mendukung atau tidak pelaksanaan tingkah laku tersebut.

Dalam hal ini *significant others* menyediakan petunjuk tentang ‘hal apakah yang seharusnya pantas/tepat untuk dilakukan?’ Misalnya adalah norma subyektif tentang diet dengan makanan rendah lemak (*low fat diets*). Contoh lainnya adalah studi yang dilakukan Tolma et al (2006) tentang intensi melakukan mammografi. Dalam studinya ditemukan bahwa peran norma subyektif di sini signifikan dalam memprediksi intensi. Hasil pengukuran norma subyektif menyatakan bahwa rekomendasi dari dokter di rumah sakit adalah sumber motivasi yang terkuat bagi para subyek penelitian.

Dengan kata lain, individu yang percaya bahwa individu atau kelompok yang cukup berpengaruh terhadapnya (*referent*) akan mendukung ia untuk melakukan tingkah laku tersebut, maka hal ini akan terjadi tekanan sosial bagi individu tersebut untuk melakukannya. Sebaliknya jika ia percaya orang lain yang berpengaruh padanya tidak mendukung tingkah laku tersebut, maka hal ini menyebabkan ia memiliki *subjective norm* untuk tidak melakukannya. *Normative belief* berhubungan dengan persepsi subyek terhadap sikap *referent* tentang tingkah laku yang dimaksud. Sedangkan *motivation to comply* berhubungan dengan kekuatan/kekuasaan yang dimiliki *referent* terhadap subyek yang bersangkutan.

❖ Pengukuran Norma Subyektif

Norma subyektif didasarkan pada 2 hal, yaitu *normative belief* dan *motivation to comply*. Maka pengukuran norma subyektif juga diperoleh dari hasil perkalian keduanya. Sama halnya dengan sikap, *belief* tentang pihak-pihak yang mendukung atau tidak didapatkan dari hasil elisitasi untuk menentukan *belief* utamanya.

e) Kontrol Perilaku yang Dapat Diterima (*Perceived Behavioural Control*)

❖ Definisi PBC

Perceived behavioural control (PBC) adalah ukuran sejauh mana individu percaya tentang mudah atau sulitnya menampilkan tingkah laku tertentu (Hogg & Vaughan, 2005). Peneliti menyimpulkan PBC sebagai persepsi individu terhadap kadar kemudahan dan kesulitan suatu tingkah laku serta kontrol yang dimiliki untuk melaksanakan tingkah laku tersebut.

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

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

❖ Peranan *Perceived Behavioural Control*

PBC adalah faktor yang sangat berperan dalam memprediksi tingkah laku yang tidak berada di bawah kontrol penuh individu tersebut. PBC berperan dalam meningkatkan terwujudnya intensi ke dalam tingkah laku pada saat yang tepat. Misalnya saja perilaku untuk berhenti merokok. Individu bisa saja memiliki sikap yang positif dan persepsi bahwa orang lain akan sangat mendukung tindakannya tersebut atau bahkan ia sudah berkeinginan untuk berhenti merokok, namun ia mungkin saja tidak dapat melakukannya karena ia terhambat oleh faktor seperti perasaan takut dan tidak mampu untuk melakukannya atau akan merasa lemas jika tidak merokok kelak dan faktor dari dalam ataupun dari luar lainnya. Contoh tersebut menunjukkan bahwa walaupun individu memiliki sikap, dan norma subyektif yang mendukungnya untuk melaksanakan suatu tingkah laku,

namun eksekusi tingkah laku itu sendiri masih bergantung pada faktor PBC yang ia miliki.

Pengukuran PBC ini membawa kontribusi yang berharga dalam memprediksi tingkah laku, namun tidak terlalu berperan besar pada tingkah laku yang kontrol *volitional*-nya rendah, misalnya menghadiri kelas regular. *Perceived behavioural control* akan lebih berperan meningkatkan kemampuan prediktif intensi terhadap tingkah laku pada tingkah laku yang kontrol *volitional*-nya tinggi, seperti menurunkan berat badan. Pada tingkah laku yang sering kita kerjakan sehari-hari atau secara rutin, peran kontrol ini juga tidak terlalu besar. Individu menampilkan tingkah laku yang rutin melalui intensi yang spontan (*spontaneous intention*) pada situasi atau konteks yang sudah familiar (Ahzen, 2005).

❖ Pengukuran *Perceived Behavioural Control*

Pengukuran terhadap PBC ini dilakukan untuk mewakili kontrol aktual yang sebenarnya dimiliki individu. Hal ini disebabkan kontrol aktual yang dimiliki individu terhadap faktor yang menghambat ataupun mendukung tingkah laku sangat sulit untuk didapatkan atau diukur sehingga yang dapat dilakukan oleh peneliti hanyalah mengukur persepsi individu yang bersangkutan terhadap kontrol yang ia miliki terhadap faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor yang dipersepsi sebagai pendorong atau penghambat tersebut didapatkan dari proses elisitasi untuk mendapatkan *belief* yang utama. Persepsi kontrol individu didapatkan dari hasil perkalian pengukuran *control beliefs* dengan kekuatan faktor pendorong atau penghambat dalam mempengaruhi terwujudnya tingkah laku.

2.1.2 Pengukuran Sikap Berperilaku (*Attitude Towards The Behaviour*)

2.1.2.1 Pengukuran Evaluasi Hasil Perilaku (*Outcome Evaluation*)

Uji coba diperlukan untuk mengidentifikasi perilaku terbuka, normatif dan kontrol perilaku. Responden diberikan deskripsi dari sebuah perilaku dan diberi pertanyaan ilustrasi. Tanggapan yang diperoleh digunakan untuk mengidentifikasi keyakinan utama personal, yaitu keyakinan unik tertentu yang

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

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

2.1.2.2 Pengukuran Keyakinan terhadap Perilaku (*Behavioural Belief*)

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

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

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

dimana:

A_i : Total Nilai *Attitude Towards The Behaviour* untuk setiap responden

b_i : Skor *Behaviour Beliefs* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 29 s/d 37)

e_i : Skor *Outcome Evaluation* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 1 s/d 9)

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

2.1.3 Pengukuran Norma Subyektif (*Subjective Norm*)

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

$$SN \propto \sum n_i m_i \quad (2.2)$$

dimana:

SN_i : Total nilai *Subjective Norm* setiap responden

n_i : Skor *Normative Beliefs* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 55 s/d 57)

m_i : Skor *Motivation to Comply* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 26 s/d 28)

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

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

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

$$PBC \propto \sum c_i p_i \quad (2.3)$$

dimana:

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

c_i : Skor *Control Belief* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 38 s/d 45)

p_i : Skor *Power of Control Factor* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 46 s/d 53)

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

2.1.5 Prosedur Survei berdasarkan *Theory of Planned Behaviour*

Secara umum, prosedur pelaksanaan survei berdasarkan *Theory Of Planned Behaviour* (TPB) ini terbagi menjadi sembilan tahap sebagai berikut:

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

2.2 Aspek Kebutuhan Terkait Pemilihan Moda Transportasi

Membahas mengenai moda angkutan maka tidak lepas dari masalah pemilihan moda. Pilihan moda adalah pembagian atau proporsi jumlah perjalanan ke dalam cara atau moda angkutan yang berbeda (Warpani, 2002: 56). Membahas pemilihan moda angkutan tidak lepas dari pengguna moda tersebut, yaitu para paksaan (*captive riders*), yaitu mereka yang tidak mampu memiliki sendiri atau menyewa, dan para pilihan (*choice riders*), yaitu mereka yang mampu memiliki kendaraan sendiri atau memilih moda yang akan digunakannya (Warpani, 2002: 27). Pemilihan moda mungkin merupakan model terpenting dalam perencanaan transportasi. Hal ini disebabkan oleh peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi (Tamin, 2003: 242). Memilih moda angkutan bukan suatu proses acak melainkan dipengaruhi oleh berbagai faktor penentu mutu yang melekat pada moda angkutan yang ditawarkan (atribut pelayanan), antara lain: kecepatan, kenyamanan, kesenangan, kesukaan, biaya, keandalan, jarak perjalanan, usia pelaku perjalanan, status sosial-ekonomi pelaku perjalanan, dan maksud perjalanan. Faktor tersebut dapat berdiri sendiri-sendiri atau saling bergabung (Warpani, 2002: 56).

Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan moda sepeda motor ini. Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa di kawasan Depok dan sekitarnya. Pemilihan moda ini mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan sepeda motor dibandingkan kendaraan umum dalam perjalanan kampus.

Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi 3 (tiga), yaitu:

1. Ciri pelaku perjalanan

Sejumlah faktor penting yang termasuk dalam kategori ini adalah yang berkaitan dengan ciri sosial ekonomi mahasiswa pelaku perjalanan:

- a. Pendapatan/penghasilan.
- b. Ketersediaan atau pemilikan kendaraan.
- c. Kepemilikan Suran Izin Pengemudi (SIM)

d. Faktor lain misalnya penggunaan sepeda motor ke tempat lain selain urusan kampus

2. Ciri pergerakan/perjalanan

Faktor yang termasuk dalam kelompok ini adalah:

- a. Tujuan pergerakan
- b. Jarak pergerakan
- c. Waktu terjadinya pergerakan

3. Ciri fasilitas moda transportasi

Hal ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori:

a. Faktor kuantitatif

Meliputi waktu pergerakan, biaya transportasi, ketersediaan ruang dan tarif parkir.

b. Faktor kualitatif

Faktor ini cukup sulit menghitungnya, karena meliputi kenyamanan, keamanan, keandalan, keteraturan dan lain-lain.

Orang yang mempunyai satu pilihan moda disebut dengan *captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda, moda yang dipilih biasanya yang mempunyai rute terpendek, tercepat atau termurah, atau kombinasi ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah ketidaknyamanan dan keselamatan.

2.3 Statistik untuk Penelitian

2.3.1 Jenis Statistik

Statistik dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu : statistik deskriptif dan statistik inferensial. Selanjutnya statistik inferensial dapat dibedakan menjadi statistik parametris dan non parametris (Sugiyono, 2005). Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu statistik hasil penelitian, tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas (generalisasi/inferensi). Statistik deskriptif biasanya digunakan

untuk penelitian yang tidak menggunakan sampel, dan yang menggunakan sampel, namun peneliti tidak bermaksud membuat kesimpulan dari analisis datanya. Dalam hal ini, teknik korelasi dan regresi juga dapat berperan sebagai statistik deskriptif.

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

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

2.3.2 Uji Hipotesis

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

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

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

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

Ket. :

* = Statistik Parametris

Sumber: Sugiyono, 2005

2.3.3 Uji Normalitas Data

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

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

2.3.4 Uji Independensi

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

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

2.3.4.1 Uji U Mann – Whitney (Siegel, 1986)

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

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

- 1) Menentukan harga-harga n_1 dan n_2 .
 n_1 = banyak kasus dalam kelompok yang lebih kecil; n_2 = banyak kasus untuk kelompok yang lebih besar.
- 2) Memberi *ranking* bersama skor-skor kedua kelompok itu; *ranking* satu diberikan kepada skor yang secara aljabar paling rendah. *Ranking* tersusun mulai 1 hingga $N = n_1 + n_2$. Untuk observasi-observasi berangka sama, memberi rata-rata *ranking* yang berangka sama.
- 3) Menentukan harga U , baik dengan cara menghitung atau dengan menerapkan rumus:

$$U = n_1 n_2 + \frac{n_1(n_1+1)}{2} - R_1 \quad (2.4)$$

Atau, ekuivalen dengan:

$$U = n_1 n_2 + \frac{n_2(n_2+1)}{2} - R_2 \quad (2.5)$$

dimana:

R_1 = jumlah *ranking* yang diberikan pada kelompok yang ukuran sampelnya n_1

R_2 = jumlah *ranking* yang diberikan pada kelompok yang ukuran sampelnya n_2

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

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

$$U = n_1 n_2 - U' \quad (2.6)$$

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

(c) Jika n_2 lebih besar daripada 20, maka kemungkinan yang berkaitan dengan suatu harga yang seekstrem harga U observasi dapat ditetapkan dengan menghitung harga z seperti yang ditunjukkan oleh rumus (2.7), dan menguji harga ini dengan memakai Tabel A (terlampir).

$$Z = \frac{U - \frac{n_1 n_2}{2}}{\sqrt{\frac{(n_1)(n_2)(n_1 + n_2 + 1)}{12}}} \quad (2.7)$$

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

$$Z = \frac{U - \frac{n_1 n_2}{2}}{\sqrt{\left(\frac{n_1 n_2}{N(N-1)}\right) \left(\frac{N^3 - N}{12} - \sum T\right)}} \quad (2.8)$$

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

❖ Kekuatan - Efisiensi

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

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

2.3.4.2 Uji Kruskal – Wallis (Siegel, 1986)

Analisis varian *ranking* satu arah Kruskal – Wallis ini adalah uji yang sangat berguna untuk menentukan apakah k sampel independen berasal dari

populasi-populasi berbeda. Teknik Kruskal – Wallis menguji hipotesis – nol bahwa k sampel berasal dari populasi yang sama, atau populasi-populasi identik, dalam hal harga rata-ratanya. Uji ini membuat anggapan bahwa variabel yang dipelajari mempunyai distribus kontinyu. Uji ini menuntut pengukuran variabelnya paling lemah dalam skala ordinal.

Secara singkat, langkah-langkah pemakaian uji Kruskal – Wallis adalah sebagai berikut:

- 1) Memberikan *ranking* observasi-observasi untuk k kelompok itu dalam suatu urutan dari 1 hingga N.
- 2) Menentukan harga R (jumlah rangking) untuk masing-masing k kelompok itu.
- 3) Jika suatu proposi yang besar di antara observasi-observasi itu bernilai sama, lalu menghitung harga H dari rumus:

$$H = \frac{\frac{12}{N(N+1)} \sum_{j=1}^k \frac{R_j^2}{n_j} - 3(N+1)}{1 - \frac{\sum T}{N^3 - N}} \quad (2.9)$$

dimana :

T = $t_2 - 1$ (kalau t adalah banyak observasi-observasi berangka sama dalam serangkaian skor berangka sama).

N = banyak observasi dalam seluruh k sampel bersama-sama, yakni $N = \sum n_j$.

$\sum T$ = menunjukkan kita untuk menjumlahkan semua kelompok berangka sama.

Jika tidak, gunakan rumus :

$$H = \frac{12}{N(N+1)} \sum_{j=1}^k \frac{R_j^2}{n_j} - 3(N + 1) \quad (2.10)$$

dimana:

k = banyak sampel

- n_j = banyak kasus dalam sampel ke- j
 $N = \sum n_j$ = banyak kasus dalam semua sampel
 $\sum_{j=1}^k$ = menunjukkan kita harus menjumlahkan seluruh k sampel (kolom-kolom) mendekati distribusi Chi Kuadrat dengan $db = k - 1$ untuk ukuran-ukuran sampel (harga n_j) yang cukup besar

4) Metode untuk menilai signifikansi harga observasi H bergantung pada ukuran (besar) k dan pada ukuran (besar) kelompok-kelompok itu:

- a. Jika $k = 3$ dan jika n_1, n_2 dan $n_3 \leq 5$, Tabel K (terlampir) dapat dipakai untuk menentukan kemungkinan yang berkaitan, dibawah H_0 , dengan suatu H yang sebesar H observasi.
- b. Dalam kasus-kasus lain, signifikansi suatu harga sebesar harga observasi H dapat ditaksir dengan menggunakan Tabel B (terlampir) dengan $db = k - 1$.

5) Jika kemungkinan yang berkaitan dengan harga observasi H adalah sama dengan atau kurang dari α , maka H_0 dapat ditolak dan H_1 diterima.

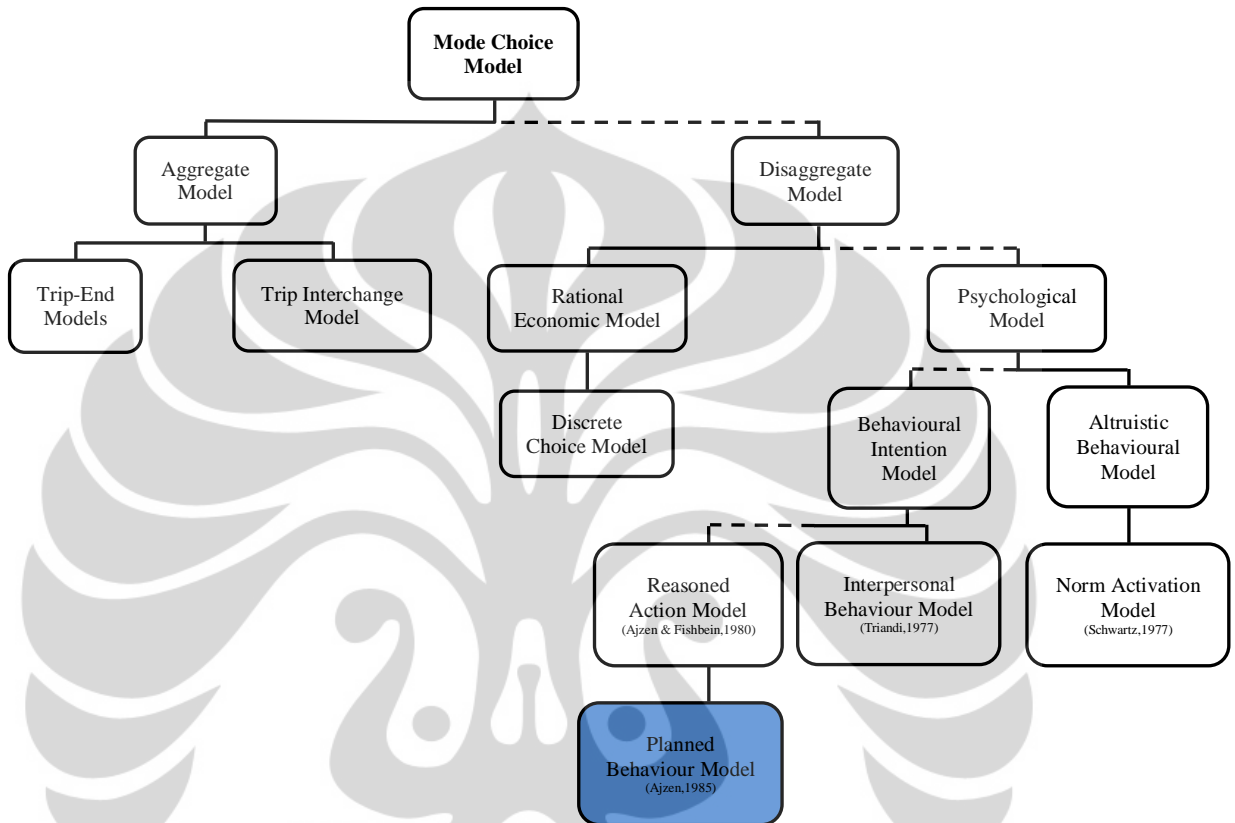
❖ Kekuatan - Efisiensi

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

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

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Kerangka Pemikiran



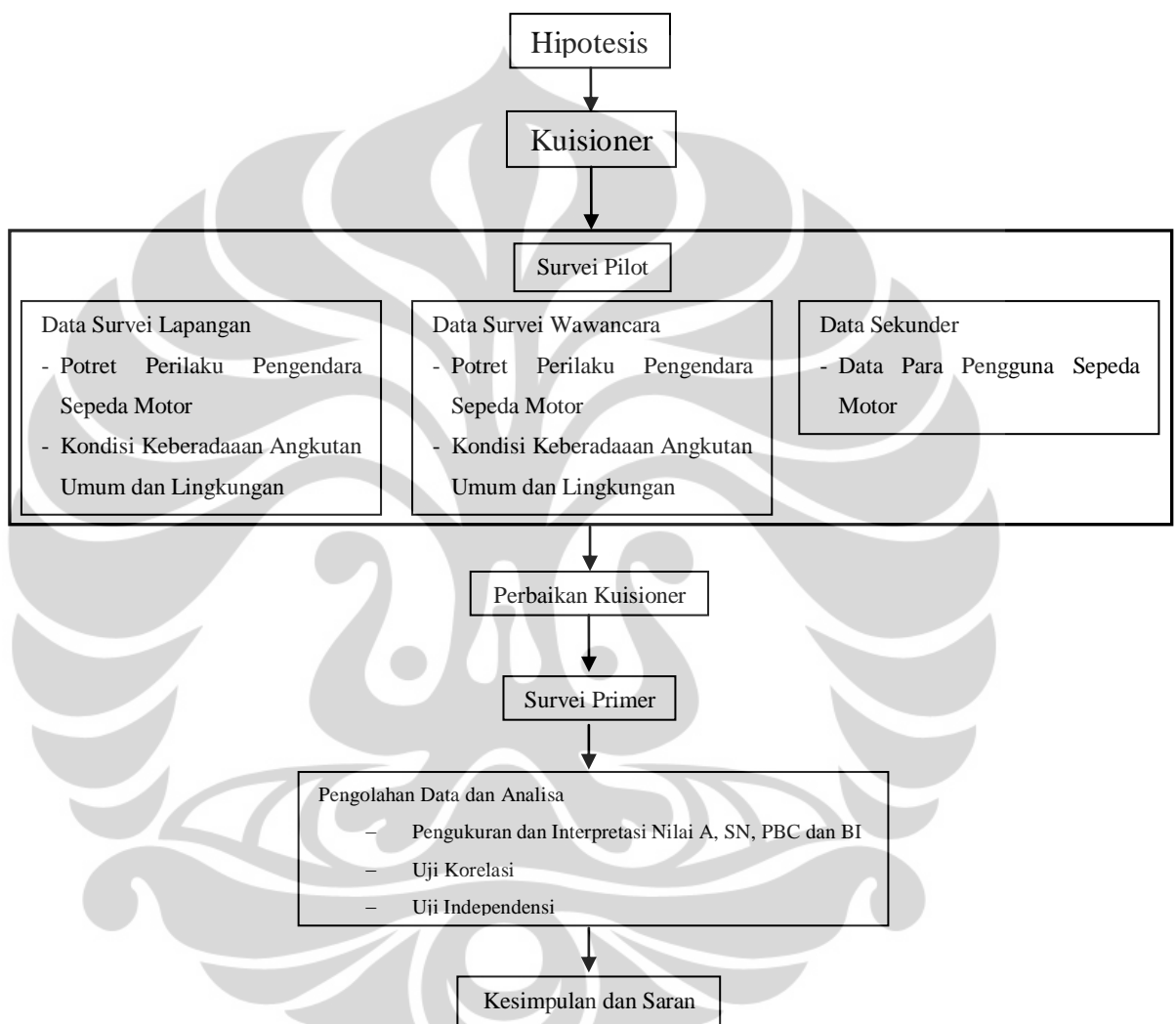
Gambar 3.1 Dasar penelitian permintaan transportasi urban³

Dasar yang digunakan untuk menurunkan model transportasi permintaan akan transportasi secara skematis diperlihatkan dalam Gambar 3.1. Anggapan dasar ini merupakan permintaan untuk transportasi perkotaan yang berhubungan langsung dengan permintaan untuk banyak kegiatan dari masyarakat itu sendiri. Aktivitas seperti bekerja, berbelanja, sekolah/kuliah dan rekreasi dipilih dari serangkaian kegiatan yang disebut *activity demand set*. *Activity demand set* ini berisi mengenai semua hal tentang aktivitas urban baik secara individu ataupun rumah tangga yang memiliki permintaan tertentu dan tergantung pada karakteristik sosial ekonomi. Sebagai contoh, *activity demand set* dari rumah tangga akan bergantung pada besarnya rumah tangga itu, yang

³ Dikutip dari Pengembangan Model..., I.D. Wibowo, ITB, 2011

digabungkan dengan memasukkan yang didapat, lalu jumlah orang yang dipekerjakan dan sebagainya.

Berdasarkan kerangka teori tersebut, maka dapat disusun diagram alir penelitian untuk kerangka pemikiran dari awal proses sampai dengan akhir seperti dalam Gambar 3.2 berikut ini.



Gambar 3.2 Diagram Alir Penelitian Ketersediaan Pilihan Moda Selain Sepeda Motor Terhadap Kondisi Rumah Tangga

3.2 Hipotesis Penelitian

Hipotesis yang akan diujikan dalam penelitian ini adalah:

a. Hipotesis Alternatif (H_A)

H_{A1}: Sikap, Norma subyektif dan Kontrol perilaku yang dapat diterima berpengaruh dalam memprediksi intensi mahasiswa Depok dan

sekitarnya untuk memilih sepeda motor sebagai moda menuju kampus

HA₂: Sikap berperan dalam menjalankan intensi mahasiswa untuk menggunakan moda sepeda motor untuk menuju kampus

HA₃: Norma subyektif berperan dalam menjalankan intensi mahasiswa untuk menggunakan moda sepeda motor untuk menuju kampus

HA₄: Kontrol perilaku yang dapat diterima berperan dalam menjalankan intensi mahasiswa untuk menggunakan moda sepeda motor untuk menuju kampus

b. Hipotesis *Null* (H₀)

H₀₁: Sikap, Norma subyektif dan Kontrol perilaku yang dapat diterima tidak berpengaruh dalam memprediksi intensi mahasiswa Depok dan sekitarnya untuk memilih sepeda motor sebagai moda menuju kampus

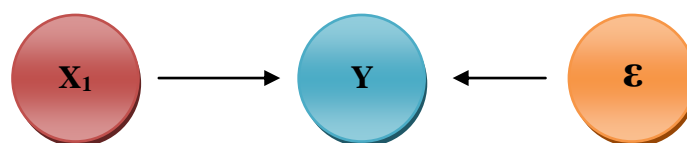
H₀₂: Sikap tidak berperan dalam menjalankan intensi mahasiswa untuk menggunakan moda sepeda motor untuk menuju kampus

H₀₃: Norma subyektif tidak berperan dalam menjalankan intensi mahasiswa untuk menggunakan moda sepeda motor untuk menuju kampus

H₀₄: Kontrol perilaku yang dapat diterima tidak berperan dalam menjalankan intensi mahasiswa untuk menggunakan moda sepeda motor untuk menuju kampus

3.3 Desain Penelitian

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



Gambar 3.3 Desain Penelitian

Konsep pemahaman desain penelitian di atas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. X_1 adalah variabel perilaku pengendara sepeda motor di Kota Depok.
2. Y adalah variabel terikat pilihan moda angkutan selain sepeda motor lalu lintas di Kota Depok.
3. ε (*epsilon*) adalah faktor-faktor lain yang juga mempengaruhi variabel Y , tetapi tidak diteliti. Walaupun tidak diteliti, namun dari pengukuran koefisien determinasi kontribusi hubungan epsilon dengan variabel Y akan diketahui.

3.4 Instrumen Penelitian

Pada penelitian ini, instrumen penelitian yang digunakan terdiri dari 2 data yang berbeda, yaitu *Direct* dan *Indirect*. Untuk pengukuran langsung atau *direct measurement* menggunakan bipolar dan *indirect measurement* menggunakan kombinasi bipolar dan unipolar, tergantung kategori di tiap A, SN dan PBC.

Kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil keduanya dinilai dengan cara unipolar, yaitu dengan diberi semacam skala garis kosong dengan pengukuran garis dari sepanjang 8,4 cm yang dibagi tiap 1,2 yang juga merupakan poin 1 sampai 7. Skala yang lebih besar menggambarkan kemungkinan subyektif yang lebih besar pula dan evaluasi ke arah yang lebih baik (positif) secara berurutan. Namun terdapat alternatif lain yang dapat digunakan dalam melakukan penilaian yaitu dengan cara penilaian bipolar, semisal diberi poin dari -3 sampai 3. Kemungkinan yang rendah dan evaluasi hasil yang kurang baik digambarkan oleh nomor bertanda negatif. Sedangkan nomor positif menggambarkan nilai kemungkinan yang tinggi dan evaluasi ke arah yang baik/menguntungkan. Walaupun peralihan dari penilaian unipolar ke bipolar memerlukan transformasi linier sederhana, hasilnya merupakan transformasi non linier dari komponen tersebut (*be*). Hal ini dapat dilihat dalam perhitungan di bawah ini, dimana nilai b yang sesungguhnya ditransformasikan dengan penambahan nilai konstan B , dan nilai e ditransformasikan dengan penambahan nilai konstan E . Secara sederhana, hanya satu keyakinan perilaku yang

dimasukkan ke dalam persamaan harapan – nilai (*expectancy – value equation*).

$$\begin{aligned} A_B &= (b + B)(e + E) \\ &= be + Eb + Be + BE \end{aligned} \quad (3.1)$$

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

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

pada sikap terhadap perilaku tersebut. Akan lebih baik menggunakan penilaian bipolar untuk kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil.

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

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

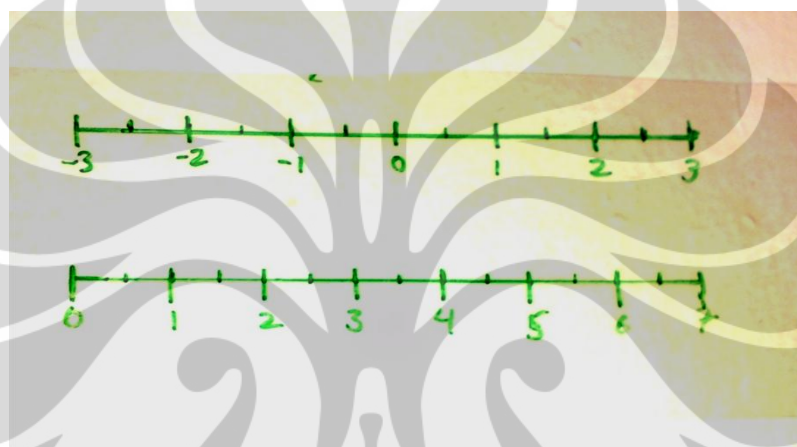
$$A_B \propto \sum(b_i + B)(e_i + E) \quad (3.2)$$

$$A_B \propto b_i e_i + B \sum e_i + E \sum b_i \quad (3.3)$$

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

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

Secara teknis, penggunaan metode skala garis kosong memungkinkan untuk menghindari kecenderungan mahasiswa atau para responden untuk memilih secara aman. Dengan cara mengambil perkiraan median (nilai tengah) untuk jawaban yang akan diisi di skala garis gosong tersebut dari suatu pertanyaan tertentu. Jika menggunakan skala garis berisi, akan membuat data menjadi terlalu merata dan sama yang memungkinkan kurangnya akurasi perkiraan yang selanjutnya diolah dengan analisis perhitungan berdasarkan *raw data* atau data primer tersebut.



Gambar 3.4 Alat bantu ukur untuk skala garis kosong (atas: bipolar dan bawah: unipolar)

Seperti halnya referensi yang digunakan (Tesis Kajian Perilaku Pengendara... dari Marcelino Sampouw) untuk penelitian ini, yaitu menggunakan skala garis berisi yang terdapat dua jenis skala angka unipolar (2) dan bipolar (1), yang pembagian jenis skala sama halnya dengan skala garis kosong:

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

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

Jika dibandingkan secara seksama, hanya menghilangkan angka-angka saja dari garis skala tersebut. Namun secara mendasar, itu berdampak dalam pemilihan jawaban dalam mengisi. Skala garis kosong menuntut para responden untuk lebih berpikir dan berhati-hati dalam mengisi jawaban yang sesuai dengan kenyataan para responden. Skala garis berisi membuat para responden seakan-akan dapat memilih secara aman dan tidak mempersulit diri

dalam mengisi jawaban dari pertanyaan yang menggambarkan kenyataan yang dilakukan para responden. Pada kuisisioner TPB terdapat beberapa pengulangan pertanyaan yang merupakan *standard procedure* dari metode tersebut. Maka diperlukan hasil dari jawaban atau data tiap pertanyaan berbeda-beda.

Data dari skala garis kosong memiliki detail angka yang lebih merinci. Pengukuran data primernya menggunakan penggaris/alat bantu khusus yang seperti di Gambar 3.4 untuk memperoleh perhitungan analisis yang lebih tepat dan akurat. Sedangkan skala garis berisi memiliki detail angka yang bulat dan dapat dikatakan banyak angka yang sama ataupun mirip, sehingga hasil yang didapat tidak terlalu akurat dan faktor memiliki kemiripan pada tiap kategori cukup besar. Seperti halnya contoh pada Tesis Kajian Perilaku Pengendara... dari Marcelino Sampouw, untuk kategori A (*Attitude*) pada *direct measurement* terdapat beberapa angka data yang sama dalam tiap responden. Maka dapat menyebabkan kesimpulan yang terlalu mudah dan tidak begitu sesuai dengan keadaan nyata.

3.5 Pendekatan Penulisan

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif berdasarkan data-data kuantitatif yang ada. Dalam hal ini adalah data hasil survei kuisisioner yang digunakan untuk memahami perilaku pengendara sepeda motor khususnya mahasiswa untuk mengetahui persepsi terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah di kota Depok dan sekitarnya.

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

Pendekatan kualitatif dapat dilihat sebagai cara melihat dan mengkaji gejala-gejala sosial dan kemanusiaan dengan memahaminya, yaitu dilakukan

dengan cara membangun sebuah gambaran yang menyeluruh atau holistik yang kompleks, dimana gejala-gejala yang tercakup dalam kajiannya itu dilihat sebagai saling terkait satu dengan yang lainnya dalam hubungan-hubungan fungsional sebagai sebuah sistem. Sebagai suatu gambaran yang holistik dan sistemik, masing-masing gejala yang diteliti tidak dilihat sebagai berdiri sendiri, karena suatu gejala tidak dapat menjelaskan dirinya sendiri tetapi harus dijelaskan oleh gejala-gejala lainnya (Suparlan, 2001; 2-3)

Tipe penelitian yang dilakukan adalah studi kasus, karena bertujuan untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang telah dirumuskan dalam bentuk “Bagaimana” dan “Mengapa” pada kasus tertentu. Dalam hal ini adalah mencari hubungan di antara faktor perilaku para mahasiswa yang lebih memilih moda sepeda motor ketimbang moda-moda yang lain yang menurut mereka lebih efisien dan efektif.

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

Selain itu, studi kasus tentang perilaku masyarakat dan pengguna jalan khususnya mahasiswa adalah hal yang penting dan menarik untuk diteliti dan diperdebatkan. Dengan pendekatan kualitatif ini yang dihasilkan adalah data deskriptif berupa ucapan-ucapan dan perilaku dari informan yang diteliti berdasarkan data apa adanya. Sehingga informasi yang disajikan dalam penelitian ini dapat memberikan gambaran yang lebih lengkap dan mendalam.

3.6 Metode Pengumpulan Data dan Informasi

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

3.6.1 Studi Dokumentasi

Secara umum dokumen dapat diartikan sebagai catatan yang berisikan kenyataan, bukti, atau informasi. Catatan tersebut dapat berupa kertas yang berisikan tulisan-tulisan mengenai kenyataan, bukti ataupun informasi. Seperti halnya kenyataan pada tiap pengendara sepeda motor yang menurut observasi penulis yang mengeluarkan biaya Rp 100.000 per minggunya. Menurut para pengendara sepeda motor, detail yang mereka keluarkan adalah untuk bensin Rp 35.000 – Rp 50.000 dan pengeluaran tak terduga seperti masalah fisik motor dan ditilang yaitu Rp 50.000 – Rp 65.000.

3.6.2 Pengamatan Lapangan

Pengamatan yang dilakukan adalah dengan mengamati gambaran umum yang meliputi gambaran wilayah penelitian dan gambaran di lokasi.

Pengamatan ini berfungsi sebagai instrumen penelitian dengan maksud agar penulis dapat mengetahui dan merasakan lokasi yang sering menjadi akses para mahasiswa untuk menuju kampus mereka.

3.6.3 Survei Kuesioner

Tahap yang paling penting dalam penelitian ini adalah tahap pengumpulan data primer terkait pengukuran *attitude towards the behaviour*, *subjective norm*, *perceived behaviour control* dan *behavioural intention* dari sasaran studi yang telah ditetapkan, yaitu pengendara sepeda motor, yaitu mahasiswa Strata satu atau Diploma tiga yang berusia produktif (19 – 25 tahun) yang biasa melintas di wilayah kota Depok. Pengumpulan data primer tersebut dilakukan dengan menyebarkan kuesioner yang telah disusun berdasarkan konsep *Theory of Planned Behaviour* yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya.

Bagian awal kuesioner merupakan isian untuk data responden, meliputi tanggal/waktu pengisian, nama, usia, tempat tinggal, nama kampus tersebut dan sebagainya.

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

1. *Outcome Evaluation* (9 pertanyaan)
2. *Past Behaviour Self Report* (6 pertanyaan)
3. *Direct Measurement of Perceived Behavioural Control, Subjective Norm, Attitude Towards the Behaviour dan Behavioural Intention* (15 pertanyaan)
4. *Motivation to Comply* (3 pertanyaan)
5. *Behavioural Beliefs* (9 pertanyaan)
6. *Control Beliefs* (8 pertanyaan)
7. *Power of Control Factors* (8 pertanyaan)
8. *Normative Beliefs* (3 pertanyaan)

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

Survei Mahasiswa Pengguna Sepeda Motor

SURVEI INI DIPERUNTUKKAN KEPADA MAHASISWA YANG DALAM PERJALANAN KE KAMPUS SELALU MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR

Tanggal/waktu: Nama: (L/P)

Tempat tinggal:

Usia: tahun Kuliah di:

Lama kepemilikan SIM C:

Pemilik sepeda motor (STNK):

Jenis angkutan umum yang tersedia sebagai alternatif jika tidak menggunakan sepeda motor:

Mahasiswa Pengguna Sepeda Motor: *Opinion Survey*

Tiap individu dari mahasiswa mempunyai perjalanan untuk aktivitas tertentu dalam konteks kegiatan waktu dalam hari, ataupun waktu dalam minggu, dan sebagainya. Secara spesifik dalam pola perjalanan terdapat informasi tentang karakteristik pelaku perjalanan dan jenis aktivitas individu atau orang per orang. Kampus sebagai suatu kawasan akan membangkitkan bangkitan dan tarikan perjalanan. Semula perjalanan dilakukan sebatas perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, tetapi dalam aktivitas kampus tidak hanya satu jenis aktivitas saja yang dilakukan. Terjadi mobilitas perjalanan diikuti aktivitas yang harus dilakukan. Moda transportasi berfungsi sebagai pendukung mobilitas perjalanan. Perjalanan mahasiswa dari dan ke kampus mereka masing-masing, tentunya akan mempengaruhi sistem lalu lintas yang ada. Artinya dalam kampus itu sendiri terdapat moda, lalu lintas dan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan. Dapat ditambahkan, berbagai macam perjalanan ke kampus akan dominan mempengaruhi sistem transportasi kota.

Maka dari itu, perlu adanya suatu kajian untuk mengetahui perilaku pengendara sepeda motor untuk mengetahui persepsi mahasiswa terhadap pilihan menggunakan moda sepeda motor dalam perjalanan kuliah dibandingkan dengan ketersediaan kendaraan umum. Diharapkan untuk membaca pertanyaan secara teliti dan menjawab secara transparan. Mohon untuk mengisi tanggal dan waktu, umur, nama mahasiswa, alamat rumah, dan nama kampus yang telah dikosongkan di atas. Usia Anda dibutuhkan sebagai batasan dari survei penelitian ini. Nama kampus Anda diperlukan untuk dapat mengetahui akses yang biasa Anda Lewati saat Anda berangkat kuliah. Survei yang Anda akan isi berikut ini adalah semata-mata hanya sebagai data-data primer untuk melengkapi penulisan penelitian yang

selanjutnya akan diproses dalam bentuk perhitungan. Pastikan bahwa dalam pengisian informasi dan survei ini adalah hal yang biasa Anda lakukan dalam kegiatan perjalanan kuliah Anda.

TERIMA KASIH UNTUK PARTISIPASINYA DALAM PENELITIAN INI

INSTRUKSI

Pertanyaan survei berikut menggunakan skala nilai berbentuk garis horizontal. Anda diminta untuk mencoret garis vertikal untuk menentukan pilihan terbaik Anda sesuai dengan opini Anda.

CONTOH:

Bagaimana menurut Anda kondisi fisik jalan di kota Depok saat ini?

Sangat Tidak Baik _____ Sangat Baik

Jika menurut Anda kondisi fisik jalan di Kota Depok kira-kira pada penilaian baik, maka Anda akan memilih pada perkiraan posisi menuju Sangat Baik.

BENAR, jika Anda memilih dengan cara membuat garis biru sebagai berikut:

Bagaimana menurut Anda kondisi fisik jalan di kota Depok saat ini?

Sangat Tidak Baik _____ | _____ Sangat Baik

SALAH, jika Anda memilih dengan cara melingkari sebagai berikut:

Bagaimana menurut Anda kondisi fisik jalan di Kota Depok saat ini?

Sangat Tidak Baik _____ ○ _____ Sangat Baik

SALAH, jika Anda memilih dengan cara mencontreng (*checkbox*) sebagai berikut:

Bagaimana menurut Anda kondisi fisik jalan di Kota Depok saat ini?

Sangat Tidak Baik _____ ✓ _____ Sangat Baik

SALAH, jika Anda memilih dengan cara menyilang sebagai berikut:

Sangat Tidak Baik _____ ✗ _____ Sangat Baik

Catatan:

Dalam memilih diharapkan untuk selalu memperhatikan hal-hal berikut:

- Memastikan untuk menjawab semua pertanyaan.
- Hanya membuat 1 (satu) coretan warna biru pada tiap jawaban di setiap pertanyaan.

Mohon menjawab pertanyaan berikut sesuai dengan opini Anda. Beberapa pertanyaan terlihat serupa, tetapi masing-masing pertanyaan mengindikasikan hal yang berbeda. Mohon membaca pertanyaan dengan teliti.

- 1) Saya membutuhkan alat transportasi yang efisien dan efektif untuk menuju kampus
 Sangat Tidak Benar _____ Sangat Benar
- 2) Saya hanya menggunakan kendaraan sepeda motor untuk menuju kampus
 Sangat Tidak Benar _____ Sangat Benar
- 3) Sepeda motor merupakan alat transportasi termurah dibandingkan angkutan umum
 Sangat Tidak Benar _____ Sangat Benar
- 4) Sepeda motor memiliki kemampuan untuk memilih jalan untuk menuju ke kampus dan aktivitas lainnya
 Sangat Rendah _____ Sangat Tinggi
 dibandingkan angkutan umum
- 5) Menggunakan sepeda motor bisa lebih cepat tiba di kampus dibandingkan dengan angkutan umum
 Sangat Tidak Benar _____ Sangat Benar

- 6) Mengendarai sepeda motor lebih mudah (tidak repot) digunakan dibandingkan angkutan umum
 Sangat _____ Sangat
 Tidak Benar _____ Benar
- 7) Mengendarai sepeda motor lebih aman dibandingkan angkutan umum
 Sangat _____ Sangat
 Tidak Benar _____ Benar
- 8) Sepeda motor lebih fleksibel, maka saya mengebut dan menyalip (menyalip) secara cepat
 Sangat _____ Sangat
 Tidak Benar _____ Benar
- 9) Jika ada mobil pribadi, mengendarainya lebih memiliki gengsi daripada mengendarai sepeda motor
 Sangat _____ Sangat
 Tidak Benar _____ Benar
- 10) Selama 1 minggu yang lalu, saya memiliki kegiatan kampus ____hari
 Maka, saya menggunakan sepeda motor menuju ke kampus sebanyak ____kali selama 1 minggu
 , saya menggunakan mobil pribadi menuju ke kampus sebanyak ____kali selama 1 minggu
 , saya menggunakan angkutan umum menuju ke kampus sebanyak ____kali selama 1 minggu
 , saya menggunakan kereta api menuju ke kampus sebanyak ____kali selama 1 minggu
 , saya menumpang kendaraan teman menuju ke kampus sebanyak ____kali selama 1 minggu
- 11) Memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak _____ Sangat
 Mudah _____ Mudah

- 12) Semua orang yang saya kenal dan penting bagi saya berpikir bahwa saya harus dapat memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
- Sangat _____ Sangat
Tidak Benar _____ Benar
- 13) Memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
- Sangat Tidak _____ Sangat
Penting _____ Penting
- 14) Bagi saya, sepeda motor adalah alat transportasi untuk perjalanan kuliah dibandingkan angkutan umum
- Sangat _____ Sangat
Tidak Suka _____ Suka
- 15) Dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum adalah sangat tergantung pada diri saya sendiri
- Sangat Tidak _____ Sangat
Setuju _____ Setuju
- 16) Banyak teman saya yang bisa mengendarai sepeda motor tidak memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
- Sangat _____ Sangat
Tidak Benar _____ Benar
- 17) Sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
- Tidak _____ Bermanfaat
Bermanfaat _____
- 18) Saya yakin bahwa saya dapat memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
- Sangat _____ Sangat
Tidak Yakin _____ Yakin

- 19) Harapan saya adalah sepeda motor menjadi pilihan alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Yakin _____ Sangat Yakin
- 20) Sepeda motor adalah alat transportasi ternyaman untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Benar _____ Sangat Benar
- 21) Saya yakin bahwa sepeda motor mampu menjadi alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Yakin _____ Sangat Yakin
- 22) Sepeda motor merupakan pilihan alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Mungkin _____ Sangat Mungkin
- 23) Mayoritas orang beranggapan, penting bagi saya untuk memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 24) Sepeda motor adalah pilihan alat transportasi yang menarik untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Menarik _____ Sangat Menarik
- 25) Niat saya dari awal adalah memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 26) Orang tua berpikir bahwa saya memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum dan saya mempertimbangkan hal tersebut
 Tidak _____ Ya

- 27) Teman-teman terdekat banyak yang menggunakan sepeda motor dan berpikir bahwa saya memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum dan saya mengikuti hal tersebut
 Tidak _____ Ya
- 28) Teman-teman kuliah banyak yang menggunakan sepeda motor dan berpikir bahwa saya memilih sepeda motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum dan saya mengikuti hal tersebut
 Tidak _____ Ya
- 29) Memilih sepeda motor daripada angkutan umum akan membantu saya memenuhi kebutuhan alat transportasi yang efisien dan efektif
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 30) Saya yakin bahwa tidak ada lagi alat transportasi yang bisa membantu saya menuju kampus selain sepeda motor (*captive*)
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 31) Saya yakin bahwa sepeda motor merupakan alat transportasi termurah daripada angkutan umum
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 32) Saya yakin bahwa sepeda motor memiliki kemampuan untuk memilih jalan untuk menuju kampus dan aktivitas lainnya dibandingkan angkutan umum
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 33) Saya yakin bahwa menggunakan sepeda motor lebih cepat tiba di kampus dibandingkan angkutan umum
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju

- 34) Saya yakin bahwa sepeda motor lebih mudah (tidak repot) digunakan dibandingkan angkutan umum
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 35) Memilih sepeda motor daripada angkutan umum akan membuat saya merasa lebih aman
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 36) Memilih sepeda motor daripada angkutan umum akan membuat saya tetap mengemudi dan menyalip (menyalip) secara cepat karena lebih fleksibel
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 37) Memilih sepeda motor akan lebih memiliki gengsi jika dibandingkan mengendarai mobil pribadi
 Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 38) Saya sering menghadapi kejadian tidak terduga yang mengganggu saat saya menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah
 Sangat Jarang _____ Sangat Sering
- 39) Saya sering merasa lelah, capek, dan terburu-buru saat menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah
 Sangat Jarang _____ Sangat Sering
- 40) Saya sering mengeluarkan biaya lebih dari Rp 100.000,- per minggu untuk sepeda motor
 Sangat Jarang _____ Sangat Sering
- 41) Saya sering tiba dengan cepat di kampus dengan menggunakan sepeda motor
 Sangat Jarang _____ Sangat Sering

- 42) Saya sering merasa lebih mudah (tidak repot) saat menggunakan sepeda motor
- Sangat Jarang _____ Sangat Sering
- 43) Saya sering merasa lebih aman saat menggunakan sepeda motor
- Sangat Jarang _____ Sangat Sering
- 44) Saya sering mengebut dan menyiap (menyalip) secara cepat saat menggunakan sepeda motor
- Sangat Jarang _____ Sangat Sering
- 45) Jika ada mobil pribadi, maka saya sering menggunakannya karena lebih memiliki gengsi dibandingkan sepeda motor
- Sangat Jarang _____ Sangat Sering
- 46) Jika menghadapi kejadian tidak terduga, saya akan sulit dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah
- Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 47) Jika merasa lelah, capek, dan terburu-buru, saya akan sulit dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah
- Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 48) Jika saya mengeluarkan biaya lebih dari Rp 100.000,- per minggu untuk sepeda motor, akan menyulitkan saya dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah
- Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju
- 49) Jika saya tiba dengan cepat di kampus menggunakan sepeda motor, akan membuat ragu pada diri saya dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah
- Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju

50) Jika saya merasa lebih mudah (tidak repot) menggunakan sepeda motor, akan membuat ragu pada diri saya dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah

Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju

51) Jika saya merasa aman saat menggunakan sepeda motor, akan membuat ragu pada diri saya dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah

Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju

52) Jika saya mengebut dan menyiap (menyalip) secara cepat saat menggunakan sepeda motor, akan membuat ragu pada diri saya dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah

Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju

53) Jika ada mobil pribadi dan saya menggunakannya, saya membuat ragu pada diri saya dalam memilih sepeda motor sebagai alat transportasi dalam perjalanan kuliah

Sangat Tidak Setuju _____ Sangat Setuju

54) Orang tua saya berpikir bahwa saya seharusnya memilih motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum

Sangat Tidak Suka _____ Sangat Suka

55) Teman-teman terdekat saya berpikir bahwa saya seharusnya memilih motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum

Sangat Tidak Suka _____ Sangat Suka

56) Teman-teman kuliah saya berpikir bahwa saya seharusnya memilih motor sebagai alat transportasi untuk perjalanan kuliah daripada angkutan umum

Sangat Tidak Suka _____ Sangat Suka

***** TERIMA KASIH *****

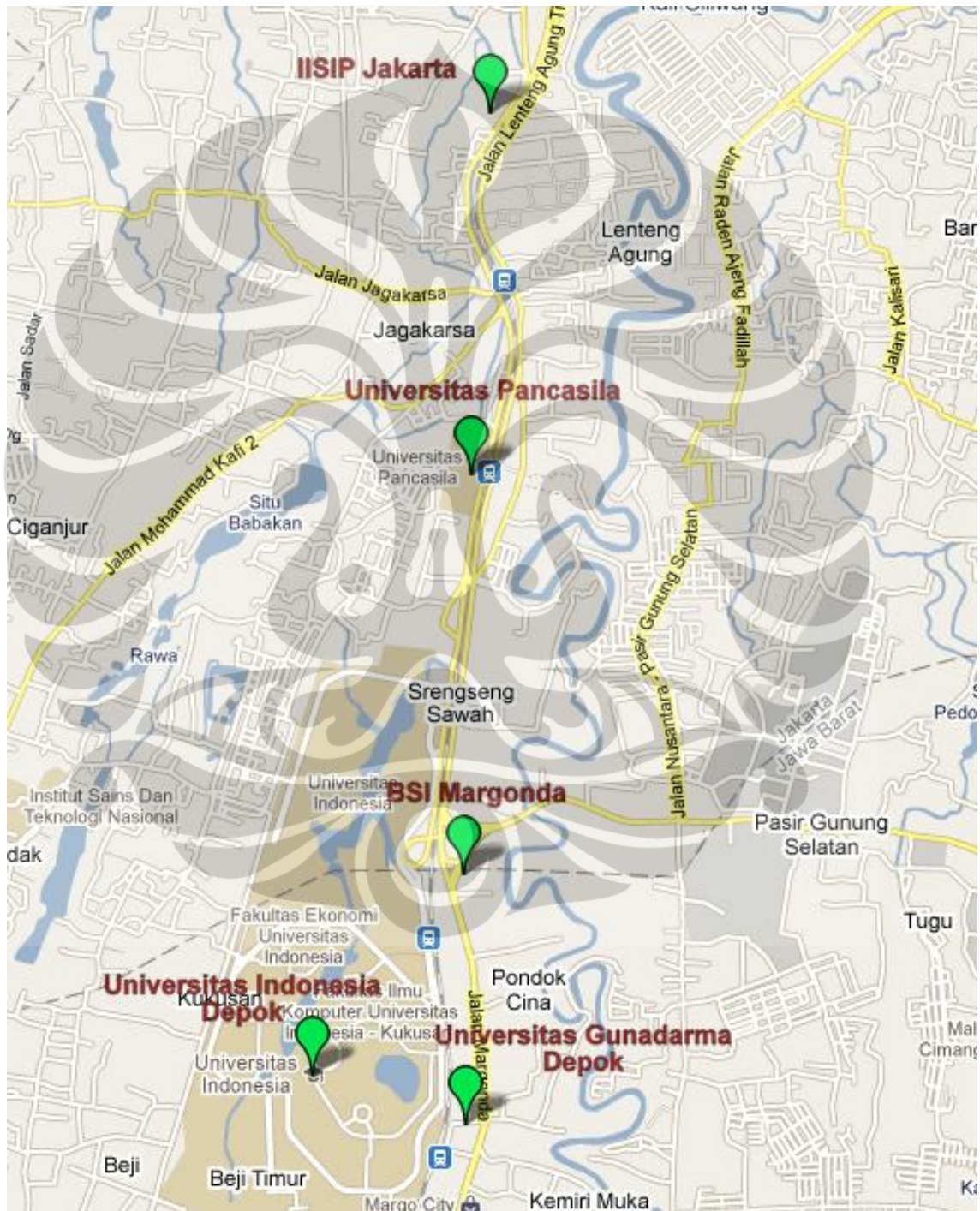
3.7 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi tahap pengukuran dan interpretasi nilai *Attitude Towards The Behaviour*, *Subjective Norm* dan *Perceived Behavioural Control* serta *Behavioural Intention* sesuai prinsip *Theory Of Planned Behaviour* (TPB), selanjutnya tahap uji-uji statistik meliputi uji korelasi bivariat dan uji independensi data dengan menggunakan perangkat analisis data yang terdapat pada program MS. Excel 2007 dan SPSS 17.0.



BAB IV GAMBARAN UMUM OBYEK STUDI

4.1. Lokasi Kajian



Gambar 4.1 Peta daerah “Kampus Tujuan” untuk Survei

Survei kuisioner dilakukan dalam kurun waktu seminggu, dengan obyek studi yaitu 5 (lima) kampus acak di daerah Depok dan sekitarnya. Karena cakupan obyek studi merupakan kampus di daerah Depok dan sekitarnya, maka tidak tertutup kemungkinan lokasi obyek studi akan dapat saling berdekatan seperti pada Gambar 4.1.

Setiap 5 kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang dikaji memiliki jarak yang cukup berdekatan. Jika dilihat dari Gambar 4.1 dan dibayangkan jika dari arah Pasar Minggu, Jakarta Selatan bahwasannya kampus-kampus ini seperti bertetanggaan. Pada dasarnya pun karena wilayah Depok yang tidak cukup luas, dan banyak para remaja yang menjadi mahasiswa berkuliah di daerah Depok, maka menyebabkan banyak Universitas, Akademik, Sekolah Tinggi maupun Institut yang berjarak tidak begitu jauh satu dengan lainnya.

4.2 Kondisi Jalan

Mengenai kondisi jalan pada tiap-tiap akses di banyak kampus daerah Depok dan sekitarnya tidak banyak mengalami perbedaan. Kampus-kampus yang menjadi kajian untuk survei ini pun memiliki kondisi jalan yang hampir serupa dan tidak begitu membahayakan bagi keselamatan para pengguna jalan lainnya. Ada beberapa lubang dan jalan yang kurang begitu rata pada sepanjang jalan di area 5 kampus daerah Depok dan sekitarnya tersebut, seperti yang terlihat pada Gambar 4.2.

Ada beberapa pengguna jalan, entah yang merupakan mahasiswa di daerah Depok dan sekitarnya tersebut atau orang umum sekitar jalan itu yang tidak begitu baik ataupun menaati peraturan dalam menggunakan fasilitas ataupun perlengkapan di jalan. Banyak faktor yang mempengaruhi hal tersebut, semisal *zebra cross* yang mulai memudar catnya di jalan, rambu yang tertutup stiker-stiker atau juga coretan-coretan atau bahkan dari orang itu sendiri yang menghiraukan peraturan yang ada. Pada kenyataannya, dampak-dampak yang terjadi bisa dikatakan fluktuatif dan tidak menentu, namun sangat perlu diperhatikan karena di sekitar jalan kampus daerah Depok dan sekitarnya tersebut banyak orang dan bahkan mahasiswa yang ingin melakukan aktivitasnya bisa menjadi terhambat.

4.3 Alternatif Moda

Tidak semua dari mahasiswa di kampus daerah Depok dan sekitarnya selalu menggunakan sepeda motor untuk aktivitas kesehariannya di kampus. Ada beberapa alternatif yang efisien dan cukup efektif untuk menuju kampus masing-masing. Contohnya mobil pribadi, angkutan umum, kereta api dan juga ada yang menumpang dengan teman.

Untuk alternatif moda yaitu mobil pribadi biasanya bukan menjadi suatu moda yang alternatif itu sendiri. Melainkan menjadi moda utama untuk menuju ke kampus. Dengan mayoritas dimiliki oleh mahasiswa yang berlebih dalam ekonominya ataupun rumah yang begitu jauh dan hanya dapat ditempuh oleh tol dengan kondisi tidak bisa/mau mengekos, dan bahkan kedua-duanya. Lalu ada juga moda angkutan umum yang bisa dikatakan di kota Depok adalah salah satu kota yang memiliki trayek angkutan umum yang cukup banyak. Depok memiliki dua terminal Angkutan Umum, yaitu Terminal Depok dan Sawangan. Dapat dilihat trayek yang terjadi di daerah Depok dan sekitarnya pada Tabel 4.1.

Tabel 4.1 Data Trayek Angkutan Umum Dalam Kota

Angkutan Umum	Trayek
D01	Terminal Depok – Depok Dalam PP
D02	Terminal Depok – Depok II Tengah/Timur PP
D03	Terminal Depok – Sawangan PP
D04	Terminal Depok – Beji-Kukusan PP
D05	Terminal Depok – Citayam PP
D06	Terminal Depok – Pasar Cisalak PP
D07	Terminal Depok – Rawa Denok PP
D07A	Terminal Depok – Pitara-Citayam PP
D09	Terminal Depok – Studio Alam-Kalimulya PP
D10	Terminal Depok – Parung Serab-Kalimulya PP
D11	Terminal Depok – Kelapa Dua-Palsigunung PP
D15	Jembatan Depok 1 – Simpangan Limo PP
D21	Sawangan-Bedahan – Duren Seribu PP

D25	Sawangan-Curug – Pondok Petir PP
D26	Terminal Sawangan – Citayam PP
107	Pasar Cisalak-Gas Alam – Leuwinanggung PP
35	Pasar Cisalak-RTM-Akses UI – Palsigunung PP
69	Pasar Cisalak-Pekapuran – Leuwinanggung PP
D27	Perum Komp. Arco-Sawangan – Cinangka PP

Sumber: Hakcipta Pemerintah Kota Depok · Dinas Kominfo © 2010

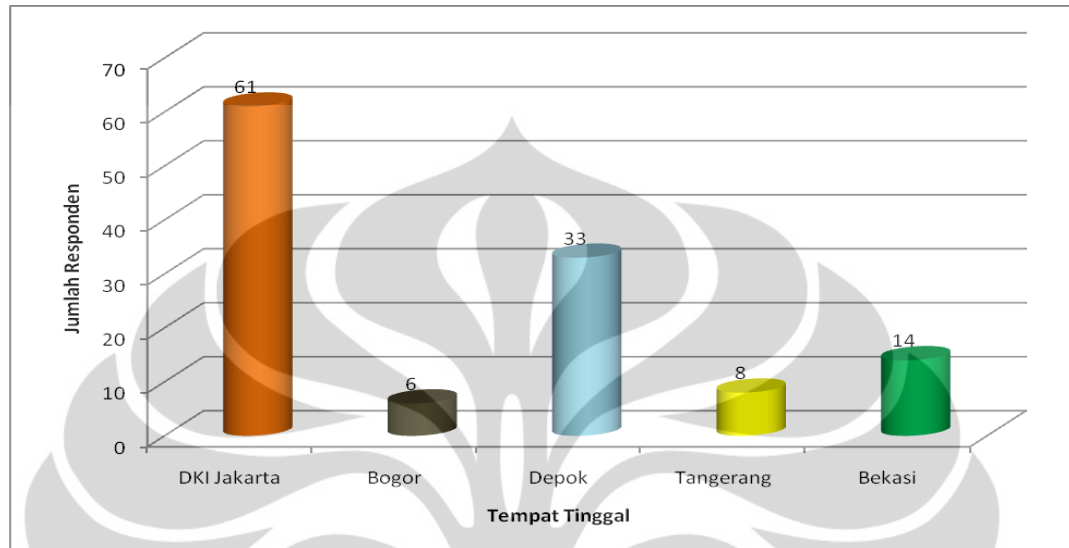
Alternatif lainnya yang cepat, murah dan jarang ada hambatan yang berarti, yakni KRL (Kereta Rel Listrik). Untuk kereta di Depok ada beberapa kelas yang tersedia, yaitu kelas Ekonomi, Ekonomi AC, Depok Express, Bogor Express, dan lain-lain. Ada 5 (lima) stasiun kereta api yang ada di Depok, yaitu Stasiun Universitas Indonesia, Pondok Cina, Depok Baru, Depok dan Citayam. Dalam kesehariannya KRL di Depok selalu dipadati berbagai macam orang, baik *peak hour* maupun tidak. Karena moda ini terkesan murah dan tidak perlu menunggu lama dalam perjalanannya. Banyak mahasiswa Depok yang memanfaatkan moda ini untuk aktivitas keseharian menuju kampus mereka. Efisiensi waktu, uang, dan keefektifitasan jalan adalah faktor utama para mahasiswa memilih moda bergerbong ini.

Dalam kehidupan sebenarnya, banyak mahasiswa yang selalu berkelompok. Dalam kaitannya alternatif moda, yang berikut ini adalah moda yang sangat murah, tidak lelah dan bisa sambil melakukan kegiatan lain di kendaraan. Menumpang teman atau istilah zaman sekarang “menebeng”, adalah sesuatu yang *simple*, efisien dan solutif. Namun moda ini, tidak selalu ada karena tergantung dari kondisi fisik, keadaan atau bahkan *mood* teman yang dapat kita tumpangi.

4.4 Pelaku Perjalanan

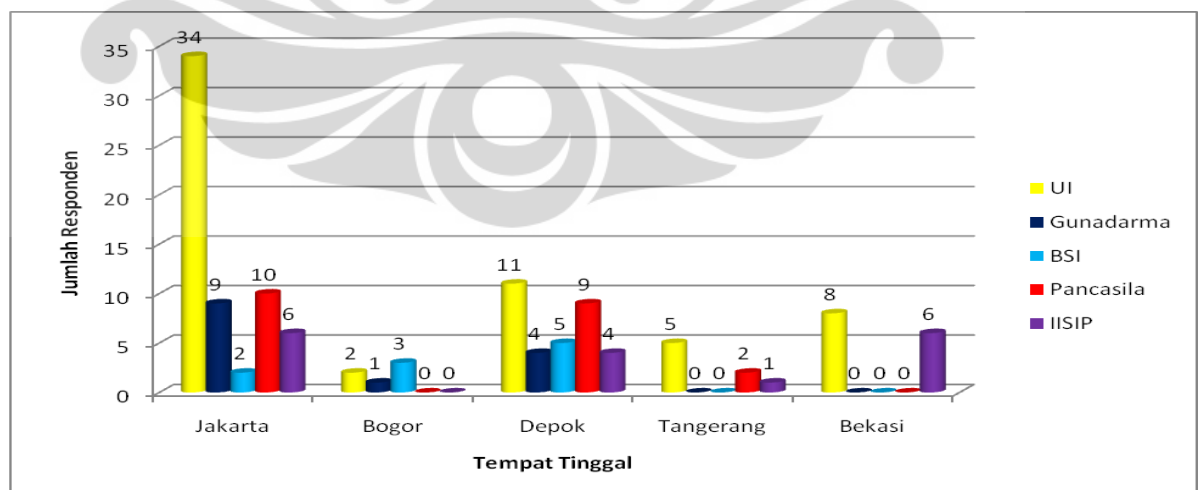
Pelaku perjalanan untuk survei ini dapat dikategorikan menurut tempat tinggal yang dibagi menjadi 5 wilayah yaitu Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Jabodetabek). Dengan survei yang dilakukan kepada 122 mahasiswa yang berkuliah di daerah Depok dan sekitarnya, didapat mayoritas

para mahasiswa tersebut berdomisili di DKI Jakarta, yaitu dengan persentase 50%. Untuk jumlah mahasiswa terendah yaitu berdomisili di Bogor dengan persentase 4,92%.



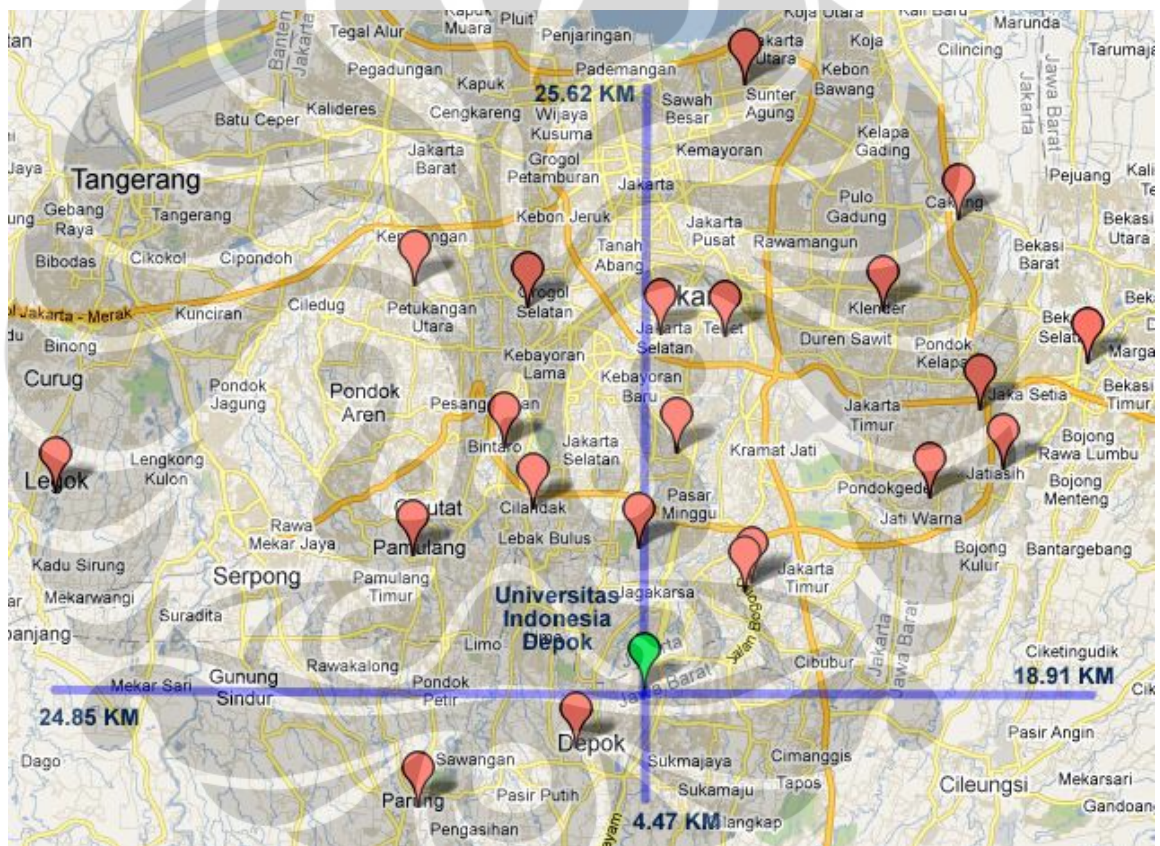
Gambar 4.2 Jumlah Responden yang Menggunakan Sepeda Motor Berdasarkan Tempat Tinggal

Pelaku perjalanan yaitu mahasiswa yang dikaji mayoritas merupakan orang-orang berdomisili di DKI Jakarta yang terbagi menjadi 5 kawasan dari data survei tersebut, yakni Jakarta Utara, Jakarta Selatan, Jakarta Timur, Jakarta Barat, dan Jakarta Pusat.



Gambar 4.3 Data Responden berdasarkan Tempat Tinggal dan Kampus Tujuan

Keseluruhan kampus daerah Depok dan sekitarnya dari Gambar 4.3 adalah hampir semua mahasiswanya yang menggunakan sepeda motor dari rumah, bertempat tinggal di DKI Jakarta. Pada dasarnya jarak antara Depok dan Jakarta khususnya Jakarta Selatan tidak begitu jauh, tetapi dengan Jakarta Timur dan kawasan Jakarta lainnya dapat dikatakan cukup jauh. Seperti pada Gambar-gambar di bawah ini yang menunjukkan perkiraan jarak yang ditempuh dari kampus di daerah Depok dan sekitarnya ke tempat tinggal responden.



Gambar 4.4 Data tempat tinggal responden menuju kampus Universitas Indonesia dengan perkiraan jarak

Perkiraan jarak dari Universitas Indonesia (UI) ke masing-masing tempat tinggal respondennya bervariasi. Pada Gambar terlihat tersebar sejauh 25,62 km ke arah utara, lalu pada arah timur tersebar juga jarak sejauh 18,91 km. Kemudian ke arah selatan tidak begitu jauh karena tersebar hanya sekitaran daerah Depok dengan jarak 4,47 km, dan 24,85 km tersebar ke arah barat.

Keterangannya adalah warna hijau merupakan kampus tujuan dan warna merah adalah perkiraan posisi tempat tinggal responden. Dapat diketahui, tempat tinggal terjauh pada posisi Sunter Raya, Jakarta Utara. Tempat tinggal terdekat pada arah selatan yaitu berkisar area Depok juga.



Gambar 4.5 Data tempat tinggal responden menuju kampus Universitas Gunadarma dengan perkiraan jarak

Pada perkiraan jarak menuju ke kampus Universitas Gunadarma, tidak begitu banyak yang tersebar tempat tinggalnya pada arah barat dan selatan. Arah barat yang tersebar sejarak 6,61 km dengan tempat tinggal terdekatnya adalah Cilandak. Arah selatan yang tersebar sejarak 10,48 km dengan tempat tinggal terjauhnya adalah daerah Bogor. Arah timur memiliki persebaran jarak terjauh yaitu 34,71 km dengan titik tempat tinggal terjauhnya adalah Bekasi.

Pada persebaran arah utara yang memiliki jarak 22,85 km dengan titik terjauhnya adalah daerah Jakarta Utara kembali yakni daerah Kemayoran.

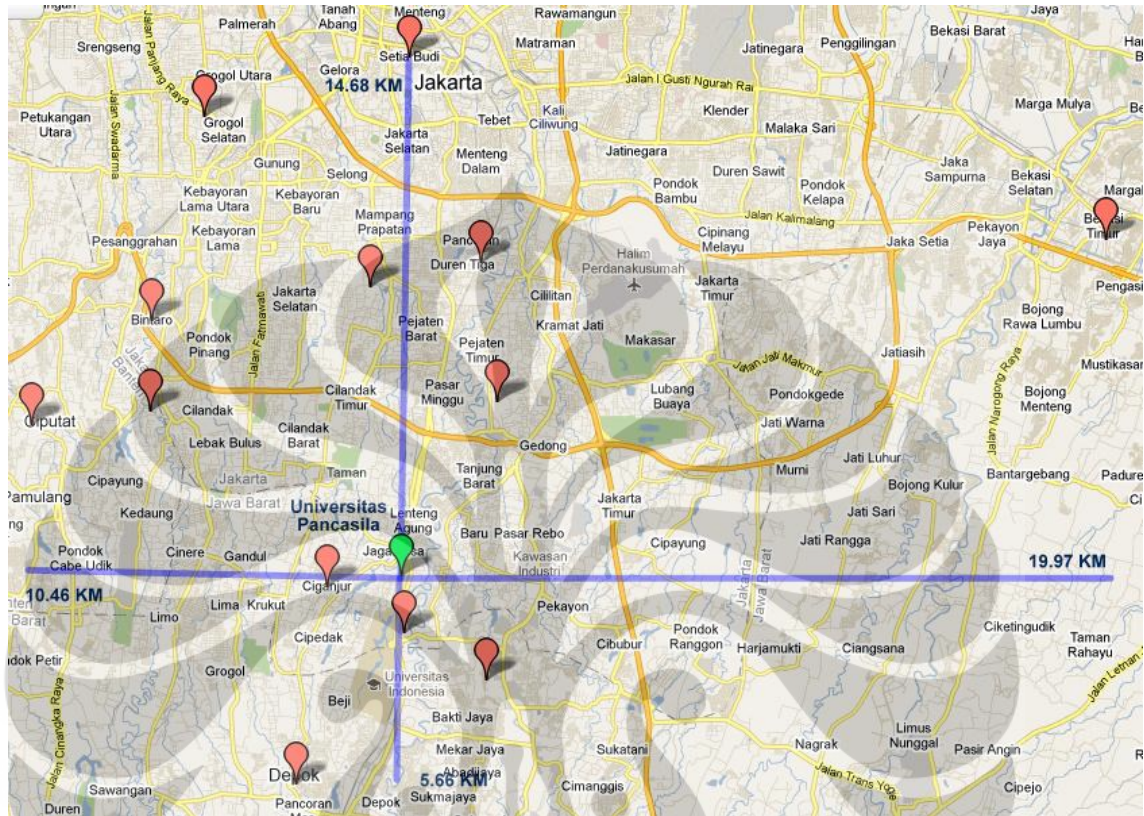
Berikutnya merupakan persebaran jarak dari kampus Bina Sarana Informatika (BSI) Margonda. Keterangan gambar untuk peta sama saja seperti yang ada pada peta di Universitas Indonesia. Hijau merupakan kampus dan merah adalah tempat tinggal responden.



Gambar 4.6 Data tempat tinggal responden menuju kampus BSI Margonda dengan perkiraan jarak

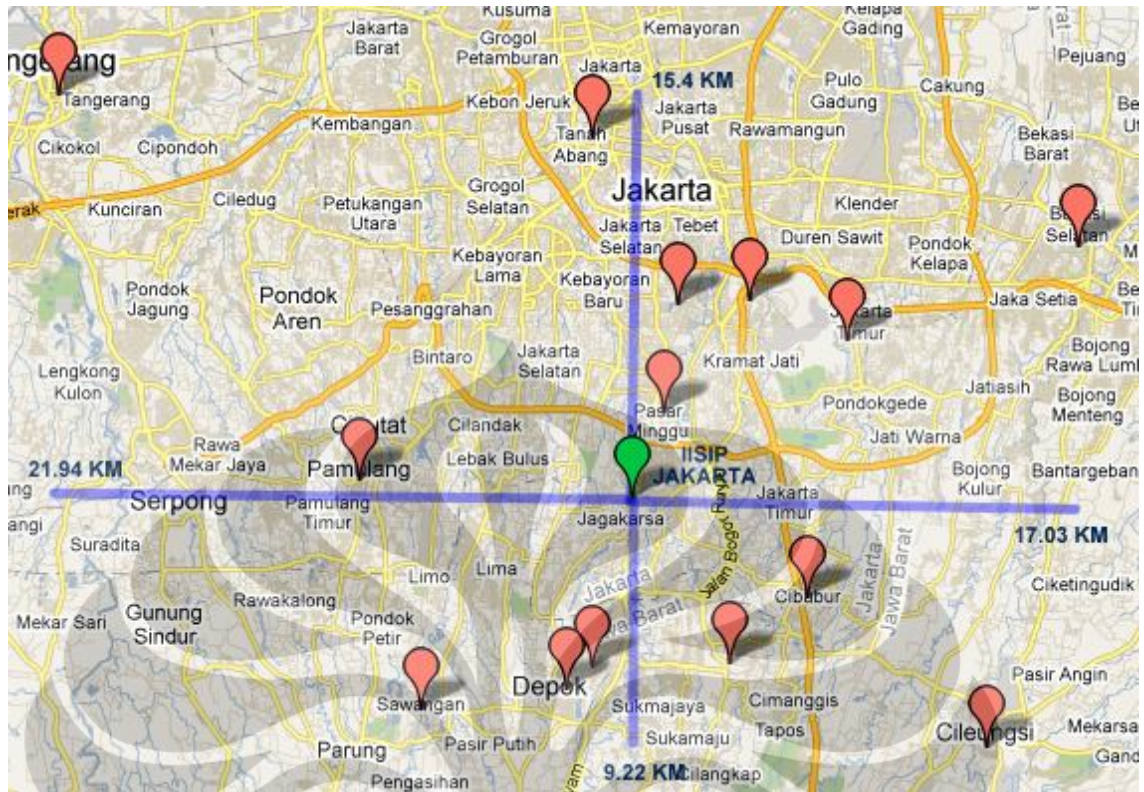
Pada kampus tujuan BSI, banyak dari mereka yaitu responden yang berkuliah di BSI Margonda, yang bertempat tinggal di daerah Depok dan sekitarnya. Dapat dilihat di Gambar 4.6, bahwa poin merah yang merupakan keterangan tempat tinggal responden tidak sebanyak data kampus di Universitas Indonesia dan Universitas Gunadarma. Untuk arah utara yaitu yang tersebar sejauh 13,21 km memiliki responden terjauh yaitu di kota Bekasi. Pada arah barat tersebar jauh pada jarak 35,33 km dan ini merupakan arah terjauh dari 4 arah yang ada. Lalu dilanjutkan dengan arah selatan, tersebar jauh pada jarak 8,74 km dari kampus BSI Margonda. Terakhir adalah arah barat tersebar dengan jarak 8,21 km dan ini merupakan arah terdekat dari 4 arah yang ada. Tempat tinggal terdekat untuk reponden yang berkuliah di BSI

Margonda ini adalah Depok. Keterangan gambar sama seperti keterangan sebelumnya.



Gambar 4.7 Data tempat tinggal responden menuju kampus Universitas Pancasila dengan perkiraan jarak

Universitas Pancasila sebenarnya terletak di Lenteng Agung, Jakarta Selatan, tapi cakupan untuk survei ini adalah daerah Depok dan sekitarnya, maka kampus ini dapat dijadikan data. Berdasarkan Gambar 4.7, Universitas Pancasila hanya berkisar jarak 5-6 km lagi dekat dengan kota Depok. Pada arah utara dari Universitas Pancasila tersebar jauh dengan jarak 14,68 km, dengan sesuai garis lurus tepat terletak di daerah Setiabudi, Jakarta Selatan merupakan titik terjauh untuk arah utara. Pada arah timur tersebar dengan jarak 19,97 km, yaitu memiliki titik terjauh pada kota Bekasi Timur. Dilanjutkan pada arah selatan yang tersebar berjarak 5,66 km. Tentu saja ini merupakan arah dengan sebaran terdekat karena cakupan tempat tinggal responden hanya sampai kota Depok. Arah selanjutnya adalah arah barat dengan sebaran sejauh 10,46 km yang memiliki tempat tinggal terjauh pada daerah Ciputat.



Gambar 4.8 Data tempat tinggal responden menuju kampus IISIP Jakarta dengan perkiraan jarak

Institut Ilmu Sosial dan Ilmu Politik atau biasa disebut IISIP terletak di sekitar daerah Jagakarsa dan Lenteng Agung, Jakarta Selatan. Ketetapanannya sama seperti Universitas Pancasila, yaitu IISIP merupakan kampus daerah Depok dan sekitarnya. Sebaran pada arah utara berjarak 15,4 km dengan titik terjauh pada daerah Tangerang. Kemudian, pada arah timur memiliki sebaran berjarak 17,03 km dari arah IISIP. Arah selatan merupakan arah dengan sebaran terdekat yaitu 9,22 km dengan titik terdekat pada arah itu adalah daerah Cibubur. Berlanjut pada arah barat dengan sebaran berjarak 21,94 km. Dengan keterangan yang sama seperti gambar-gambar sebelumnya.

BAB V

PEMBAHASAN

5.1 Hasil Survei Kuisioner

5.1.1 Profil Responden

5.1.1.1 Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Survei wawancara yang telah dilakukan secara keseluruhan didapat data primer yaitu sebanyak 126 kuisioner, dan hanya 4 kuisioner yang tidak valid, dengan persentase 93% responden laki-laki (114 orang) dan 7% responden perempuan (8 orang) seperti terlihat pada Gambar 5.1. berikut.

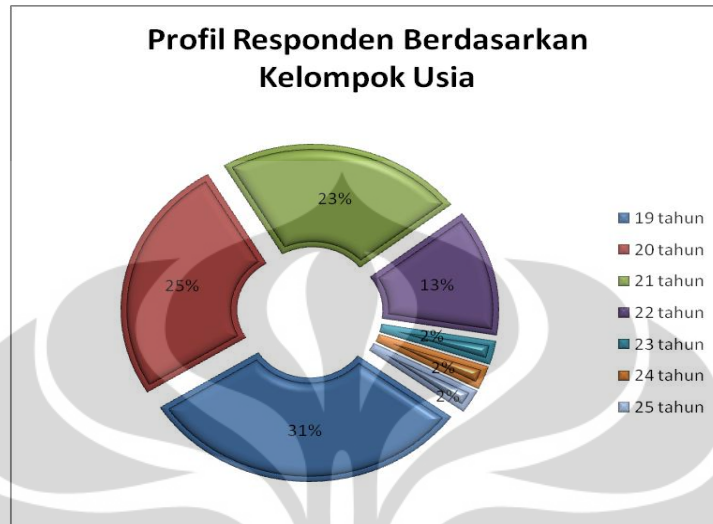


Gambar 5.1 Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

5.1.1.2 Profil Responden Berdasarkan Kelompok Usia

Untuk kelompok usia responden dibagi berdasarkan pada data para mahasiswa Strata satu dan Diploma tiga pada umumnya di daerah Depok dan sekitarnya. Pembagian kelompok usia pada mahasiswa yaitu 19, 20, 21, 22, 23, 24, dan 25 tahun, dengan jumlah responden terbesar yaitu kelompok usia 19 sebanyak 38 responden (31%). Kemudian posisi kedua pada kelompok usia 20 tahun yaitu sebanyak 31 responden (25%). Lalu diikuti dengan kelompok usia 21 dan 22 tahun sejumlah 28 dan 16 responden (23% dan 13%). Pada kelompok 25, 23, dan 24 tahun merupakan kelompok dengan jumlah responden

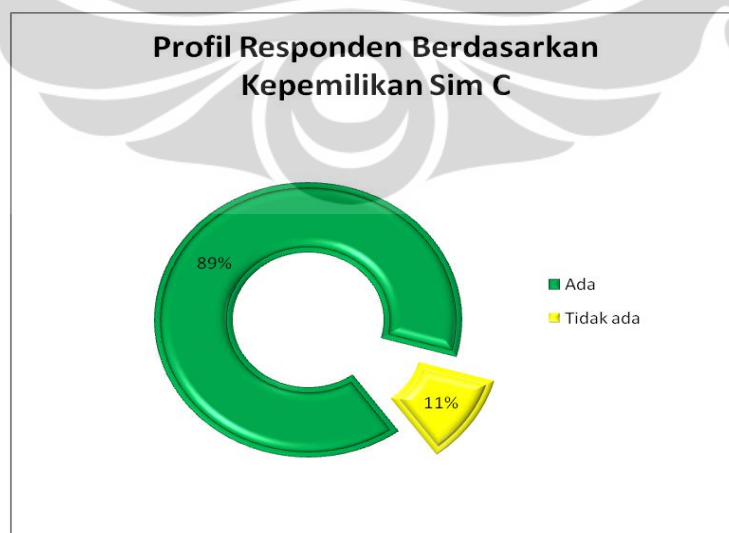
terkecil, masing-masing sejumlah 3, 3, dan 3 (2%, 2%, dan 2%), seperti terlihat pada Gambar 5.2. berikut.



Gambar 5.2 Profil Responden Berdasarkan Kelompok Usia

5.1.1.3 Profil Responden Berdasarkan Kepemilikan Sim C

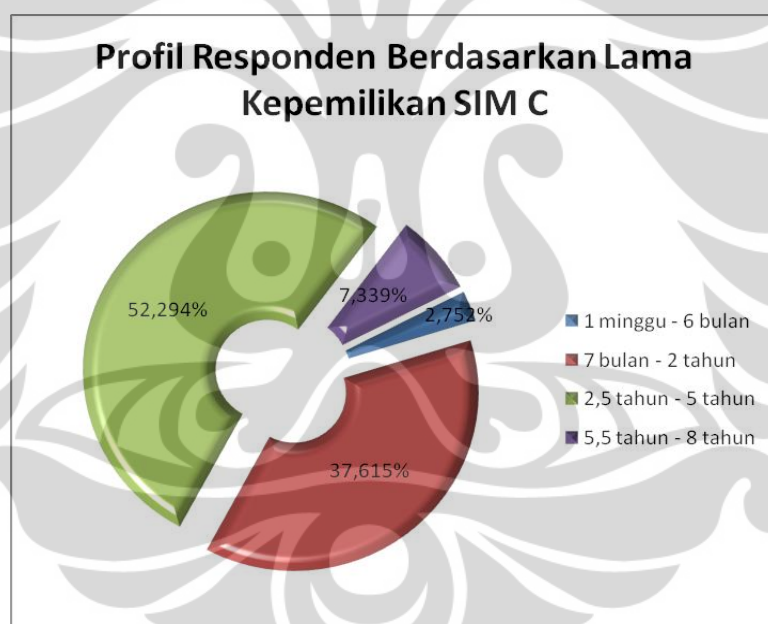
Pada saat pelaksanaan survei, didapat beberapa para responden yang tidak memiliki SIM C, namun banyak juga yang memiliki SIM C. Sebesar 89% yaitu 109 responden dari 122 responden yang telah disurvei dan sebesar 11% atau sejumlah 13 responden yang tidak memiliki SIM C, seperti terlihat pada Gambar 5.3. berikut.



Gambar 5.3 Profil Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM C

5.1.1.4 Profil Responden Berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

Setelah berdasarkan kepemilikan SIM C, dilanjutkan dengan berdasarkan lamanya dalam memiliki SIM C tersebut. Dikategorikan menjadi empat kategori, yaitu telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 6 bulan, 7 bulan - 2 tahun, 2,5 tahun - 5 tahun, dan 5,5 tahun - 8 tahun. Dari hasil survei 109 responden yang memiliki SIM C, didapat 3 responden saja (2,752%) yang menyatakan telah memiliki SIM C pada kategori 1 minggu - 6 bulan, lalu sebanyak 41 responden menyatakan telah memiliki SIM C selama 7 bulan - 2 tahun (37,615%). Dilanjutkan dengan kategori 2,5 tahun - 5 tahun yaitu sejumlah 57 responden (52,294%), dan sebanyak 8 responden menyatakan telah memiliki SIM C selama 5,5 tahun - 8 tahun (7,339%). Dapat dilihat pada Gambar 5.4. berikut.

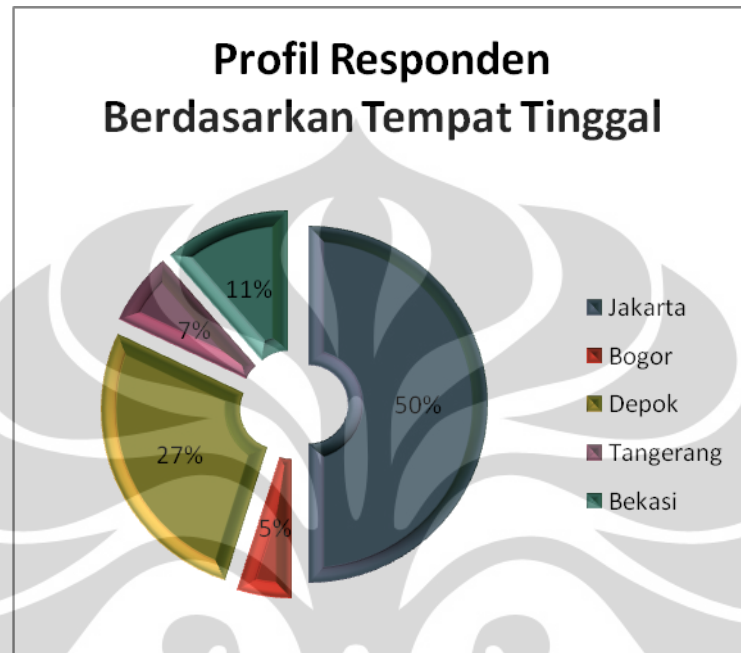


Gambar 5.4 Profil Responden Berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

5.1.1.5 Profil Responden Berdasarkan Tempat Tinggal

Berdasarkan hasil survei wawancara yang telah dilakukan, diklasifikasikan menjadi 5 daerah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Dengan kelompok responden terbanyak yang bertempat tinggal di Jakarta yaitu berjumlah 61 responden (50%). Diikuti oleh daerah Depok sebanyak 33 responden (27%), lalu responden yang bertempat tinggal di

Bekasi sejumlah 14 responden (11%). Jumlah responden yang tidak begitu banyak terdapat di daerah Tangerang dan Bogor, masing-masing sebanyak 8 dan 6 responden (7% dan 5%) dan dapat dilihat pada Gambar 5.5. berikut.



Gambar 5.5 Profil Responden Berdasarkan Tempat Tinggal

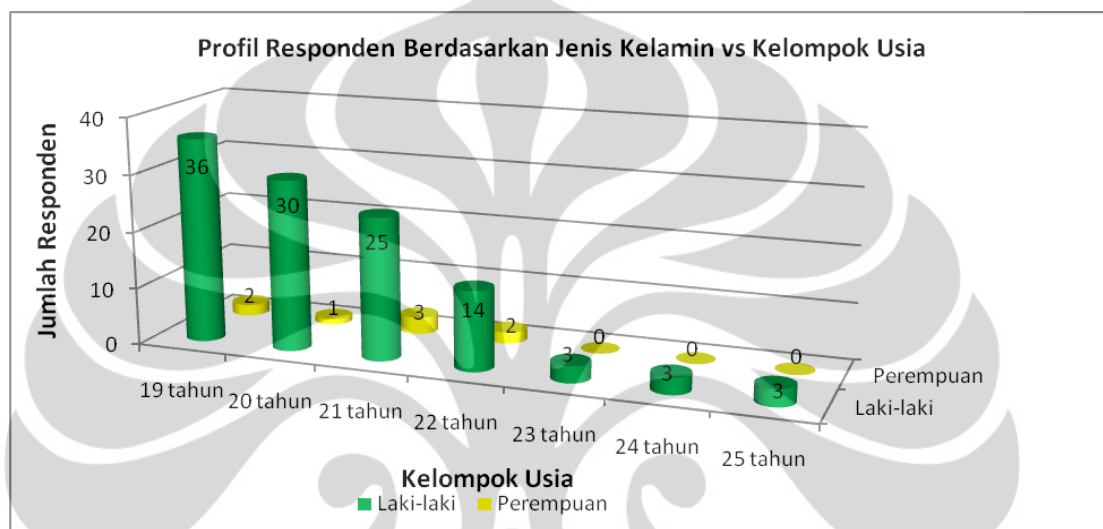
5.1.2 Hasil Tabulasi Silang

5.1.2.1 Tabulasi Silang Dengan 2 (dua) Variabel

a) Jenis Kelamin vs Kelompok Usia

Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat dua yakni jenis kelamin *versus* kelompok usia, maka diketahui bahwa kelompok responden laki-laki dengan usia 19 tahun merupakan kelompok terbesar yaitu sebanyak 36 responden, diikuti oleh kelompok responden laki-laki dengan usia 20 tahun sebanyak 30 responden, kelompok responden laki-laki dengan usia 21 tahun sebanyak 25 responden. Kemudian kelompok responden laki-laki dengan usia 22 tahun sebanyak 14 responden, berlanjut kelompok responden laki-laki yang pada kategori usia ini memiliki jumlah responden yang sama, yaitu usia 23, 24, dan 25 tahun sebanyak 3 responden. Pada kategori jenis kelamin perempuan, terdapat kurang begitu banyak perbedaan.

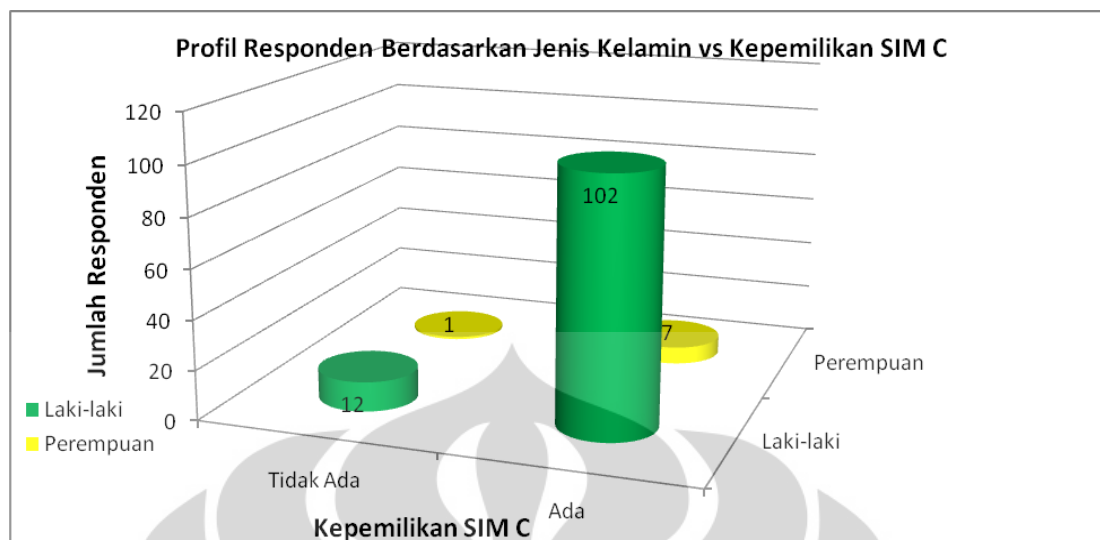
Untuk responden perempuan terbanyak yaitu 3 responden, adalah kelompok dengan usia 21 tahun. Pada kelompok responden perempuan berusia 19 dan 22 tahun, yaitu masing-masing sebanyak 2 responden. Kelompok berusia 20 tahun pada perempuan sebanyak 1 responden dan pada kelompok usia 23 – 25 tahun tidak terdapat responden, seperti yang terlihat pada Gambar 5.6. berikut.



Gambar 5.6. Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin vs Kelompok Usia

b) Jenis Kelamin vs Kepemilikan SIM C

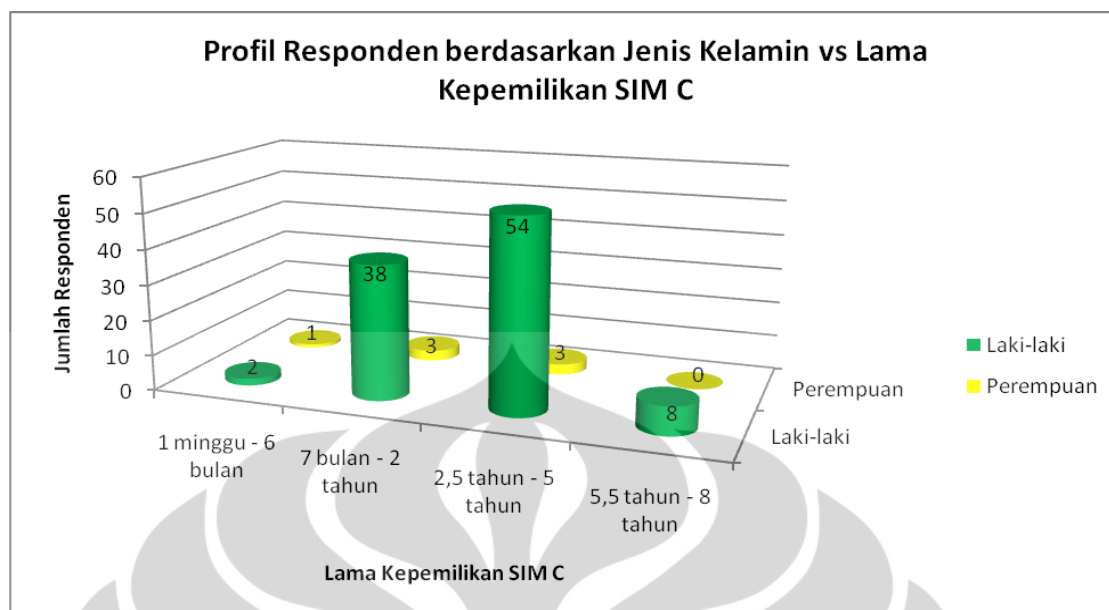
Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat 2 yakni jenis kelamin *versus* kepemilikan SIM C, diketahui bahwa kelompok responden laki-laki yang memiliki SIM C merupakan kelompok terbesar yaitu sebanyak 102 responden, lalu pada kelompok responden laki-laki yang tidak memiliki SIM C sebanyak 12 responden. Pada kelompok responden perempuan yang tidak memiliki SIM C terdapat hanya 1 responden, dan yang memiliki SIM C sebanyak 7 responden, seperti terlihat pada Gambar 5.7. berikut.



Gambar 5.7 Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin vs Kepemilikan SIM C

c) Jenis Kelamin vs Lama Kepemilikan SIM C

Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat 2 yakni jenis kelamin *versus* lama kepemilikan SIM C, maka diketahui bahwa kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun merupakan kelompok terbesar yaitu sebanyak 54 responden, berlanjut oleh kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 7 bulan - 2 tahun sebanyak 38 responden. Berikutnya kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 5,5 - 8 tahun sebanyak 8 responden, dan pada kelompok responden laki-laki yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 6 bulan terdapat 2 responden saja. Kemudian pada kategori responden perempuan yang telah memiliki SIM C selama 7 bulan - 2 tahun sebanyak 3 responden. Lalu responden perempuan yang telah memiliki SIM C selama 2,5 - 5 tahun sebanyak 3 responden, selama 1 minggu - 6 bulan sebanyak 1 responden, serta tidak ada responden yang menyatakan telah memiliki SIM C selama 5,5 tahun - 8 tahun, seperti terlihat pada Gambar 5.8.



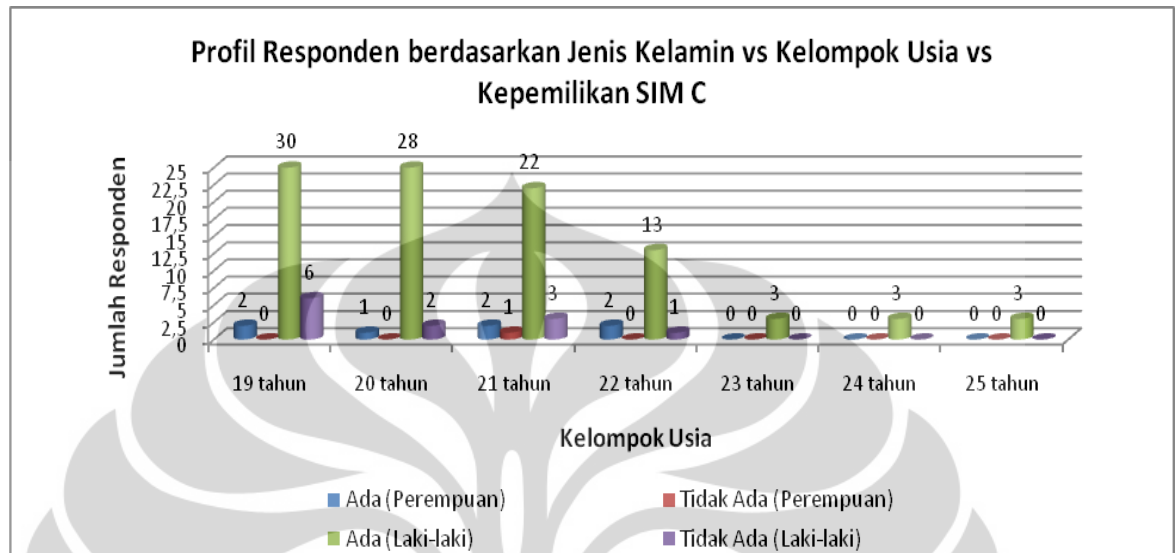
Gambar 5.8. Profil Responden Berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

5.1.2.2 Tabulasi Silang dengan 3 (tiga) Variabel

a) Jenis Kelamin vs Kelompok Usia vs Kepemilikan SIM C

Berdasarkan profil responden tersebut dan hasil tabulasi silang derajat 3 yakni jenis kelamin *versus* kelompok usia *versus* kepemilikan SIM C, diketahui bahwa kelompok responden laki-laki dengan usia 20 tahun yang memiliki SIM C merupakan kelompok terbesar yaitu sebanyak 28 responden, diikuti oleh kelompok responden laki-laki dengan usia 19 tahun memiliki SIM C sebanyak 30 responden, dan seterusnya sampai kategori umur 21, 22, 23, 24, dan 25 tahun, yakni masing-masing 22, 13, 3, 3, dan 3 responden. Kelompok responden laki-laki dengan usia 19 dan 21 tahun yang tidak memiliki SIM C masing-masing sebanyak 6 dan 3 responden, lalu kelompok responden laki-laki dengan usia 20 dan 22 tahun yang tidak memiliki SIM C sebanyak 2 dan 1 responden dan tidak ada responden untuk kelompok usia 23 - 25 tahun yang tidak memiliki SIM C. Kemudian pada perempuan dengan kelompok usia 19, 20, 21, dan 22 tahun adalah masing-masing 2, 1, 2, dan 2 responden, dan untuk kelompok 23 - 25 tahun tidak memiliki responden. Selanjutnya, kelompok perempuan yang tidak memiliki SIM C hanya didapat 1 responden untuk kelompok

21 tahun, sisanya tidak memiliki responden sama sekali. Seperti terlihat pada Gambar 5.9. berikut.



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

5.2 Pengolahan Data

5.2.1 Pengukuran Nilai Intensi Berperilaku (*Behavioural Intention*)

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

Nilai BI= rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measurement of Behavioural Intention* (Pertanyaan no. 14, 19, 21, dan 25)

5.2.2 Pengukuran Nilai Sikap Berperilaku (*Attitude Towards the Behaviour*)

Pengukuran nilai *Attitude Towards The Behaviour* (A) dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara yaitu:

- 1) Pengukuran Langsung (*Direct Measurement*)

Nilai *Attitude Towards The Behaviour* (A)= rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measurement of Attitude Towards The Behaviour* (Pertanyaan no. 13, 17, 20, dan 24).

2) Pengukuran Tidak Langsung (*Indirect Measurement*)

Formula:

$$A_B \propto \sum b_i e_i \quad (5.1)$$

dimana:

A_i : Total Nilai *Attitude Towards The Behaviour* untuk setiap responden

b_i : Skor *Behaviour Beliefs* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 29 s/d 37)

e_i : Skor *Outcome Evaluation* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 1 s/d 9)

Nilai rata-rata *Attitude Towards The Behaviour* berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung (*indirect measurement*) yaitu 7,635 (lihat Lampiran 3). Sedangkan berdasarkan hasil pengukuran langsung (*direct measurement*) adalah 6,298.

5.2.3 Pengukuran Nilai Norma Subyektif (*Subjective Norm*)

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

1. Pengukuran Langsung (*Direct Measurement*)

Nilai *Subjective Norm* (SN) = rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measurement of Subjective Norm* (Pertanyaan no. 12, 16, dan 23).

2. Pengukuran Tidak Langsung (*Indirect Measurement*)

Formula:

$$SN \propto \sum n_i m_i \quad (5.2)$$

dimana:

SN_i : Total nilai *Subjective Norm* setiap responden

n_i : Skor *Normative Beliefs* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 55 s/d 57)

m_i : Skor *Motivation to Comply* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 26 s/d 28)

Nilai rata-rata *Subjective Norm* berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung (*indirect measurement*) adalah 6,374 (lihat Lampiran 3). Sedangkan berdasarkan hasil pengukuran langsung (*direct measurement*) adalah 2,111.

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

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

1. Pengukuran Langsung (*Direct Measurement*)

Nilai *Perceived Behavioural Control* (PBC) = rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measurement of Perceived Behavioural Control* (Pertanyaan no. 11, 15, 18, dan 22).

2. Pengukuran Tidak Langsung (*Indirect Measurement*)

Formula:

$$PBC \propto \sum c_i p_i \quad (5.3)$$

dimana:

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

c_i : Skor *Control Belief* untuk setiap pertanyaan (Pertanyaan no. 38 s/d 45)

p_i : Skor *Power of Control Factor* untuk setiap pertanyaan
(Pertanyaan no. 46 s/d 53)

Nilai rata-rata *Perceived Behavioural Control* berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung (*indirect measurement*) adalah -2,331 (lihat Lampiran 3). Sedangkan berdasarkan hasil pengukuran langsung (*direct measurement*) adalah 6,950.

Setelah mengolah kuisioner, yang terpenting adalah mengolah petunjuk penting atau kunci dari pemberian skor seperti yang ada di bawah ini. Petunjuk ini memiliki tingkatan yang beragam pada analisis data. Skema pengukuran nilai/skor *Behavioural Intention*, *Attitude Towards The Behaviour*, *Subjective Norm* dan *Perceived Behavioural Control* terlihat pada Tabel 5.1 berikut ini.

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

No. Pertanyaan	Format Jawaban	Pertanyaan yang memerlukan <i>reverse scoring</i>	Pertanyaan yang memerlukan <i>internal consistency analysis</i>	Pertanyaan yang memerlukan <i>multiplication</i>	Kelompok Pertanyaan
29 s/d 37	1 s/d 7			29×1; 30×2; 31×3; 32×4; 33×5; 34×6; 35×7; 36×8; 37×9	<i>Behaviour Belief</i>
1 s/d 9	-3 s/d +3				<i>Outcome Evaluation</i>
54 s/d 56	-3 s/d +3				<i>Normative Belief</i>
26 s/d 28	1 s/d 7			55×26; 56×27; 57×28	<i>Motivation to Comply</i>
38 s/d 45	1 s/d 7			38×46; 39×47; 40×49; 41×50; 42×51; 43×52; 44×53; 45×54	<i>Control Belief</i>
46 s/d 53	-3 s/d +3				<i>Power of Control Factor</i>
13, 17, 20, 24	-3 s/d +3				<i>Attitude Towards the Behaviour, direct measurement</i>
12, 16, 23	-3 s/d +3				<i>Subjective Norm, direct measurement</i>
11, 15, 18, 22	-3 s/d +3				<i>Perceived Behavioural Control, direct measurement</i>
14, 19, 21, 25	-3 s/d +3				<i>Behavioural Intention, direct measurement</i>

5.3 Analisis Data

5.3.1 Interpretasi Nilai A, SN, PBC

Tahap analisis yang pertama adalah menginterpretasikan sifat dan kuat pengaruh nilai-nilai *Attitude Towards The Behaviour*, *Subjective Norm* dan *Perceived Behavioural Control* yang telah didapat terhadap pilihan menggunakan suatu moda untuk perjalanan kuliah khususnya bagi pengendara sepeda motor. Namun sebelum kita dapat menginterpretasikan nilai-nilai tersebut, kita harus menentukan *range* dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut.

5.3.1.1 Penentuan Rentang Nilai

Rentang untuk nilai-nilai *Attitude Towards The Behaviour*, *Subjective Norm* dan *Perceived Behavioural Control* pada secara matematis dapat ditulis:

Nilai Minimum \leq A / SN / PBC \leq Nilai Maksimum

(a) Rentang Nilai *Attitude Towards The Behaviour* (A) pada *indirect measurement*. Dasar penentuan rentang nilai:

- Jumlah pertanyaan: 9 pertanyaan
- Skala nilai yang digunakan:
 - b → skala unipolar (1 s/d 7)
 - e → skala bipolar (-3 s/d +3)

Dimana b merupakan kelompok pertanyaan *Behaviour Belief* dan e merupakan kelompok pertanyaan *Outcome Evaluation*.

Hasil perhitungan:

- Nilai minimum = $\{7 \times (-3)\} \times 9 = -189$
- Nilai maksimum = $\{7 \times (+3)\} \times 9 = +189$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, maka rentang untuk **nilai total** adalah **$-189 \leq A \leq 189$** dan rentang untuk **nilai rata-rata** adalah **$-21 \leq A \leq 21$** .

(b) Rentang Nilai *Perceived Behavioural Control* (PBC) pada *indirect measurement*. Dasar penentuan rentang nilai:

- Jumlah pertanyaan: 8 pertanyaan
- Skala nilai yang digunakan:

c → skala unipolar (1 s/d 7)

p → skala bipolar (-3 s/d +3)

Dimana c merupakan kelompok pertanyaan *Control Belief* dan p merupakan kelompok pertanyaan *Power of Control Factor*.

Hasil perhitungan:

➤ Nilai minimum = $\{7 \times (-3)\} \times 8 = -168$

➤ Nilai maksimum = $\{7 \times (+3)\} \times 8 = +168$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, maka rentang untuk **nilai total** adalah **$-168 \leq \text{PBC} \leq 168$** dan rentang untuk **nilai rata-rata** adalah **$-21 \leq \text{PBC} \leq 21$** .

(c) Rentang Nilai *Subjective Norm* (SN) pada *indirect measurement*. Dasar penentuan rentang nilai:

➤ Jumlah pertanyaan: 3 pertanyaan

➤ Skala nilai yang digunakan:

b dan c → skala unipolar (1 s/d 7)

e dan p → skala bipolar (-3 s/d +3)

Dimana n merupakan kelompok pertanyaan *Normative Belief* dan m merupakan kelompok pertanyaan *Motivation to Comply*.

Hasil perhitungan:

➤ Nilai minimum = $\{7 \times (-3)\} \times 3 = -63$

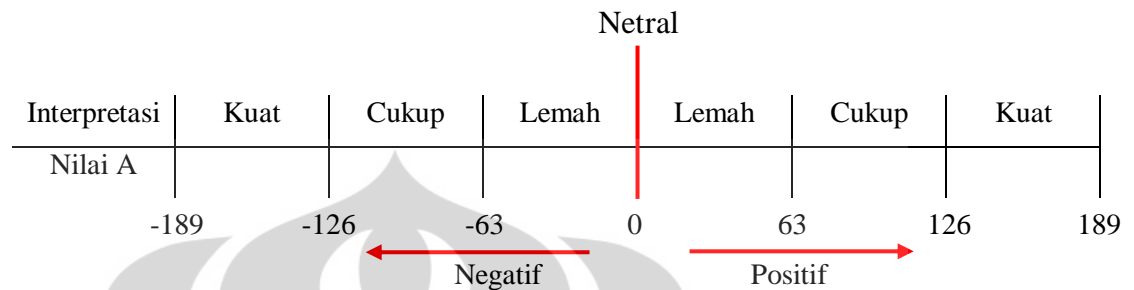
➤ Nilai maksimum = $\{7 \times (+3)\} \times 3 = +63$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, maka rentang untuk **nilai total** adalah **$-63 \leq \text{SN} \leq 63$** dan rentang untuk **nilai rata-rata** adalah **$-21 \leq \text{SN} \leq 21$** .

5.3.1.2 Interpretasi Nilai

a) Interpretasi Nilai Total A

Rentang Nilai Total A



Berdasarkan rentang nilai total untuk A yaitu $-189 \leq A \leq 189$, secara langsung kita dapat membagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sifat pengaruh nilai A tersebut terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah. Dimana:

♠ $-189 \leq A \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-)

♠ $0 \leq A \leq 189 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+)

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

♠ $-189 \leq A \leq -126 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), kuat

♠ $-126 \leq A \leq -63 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), sedang

♠ $-63 \leq A \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), lemah

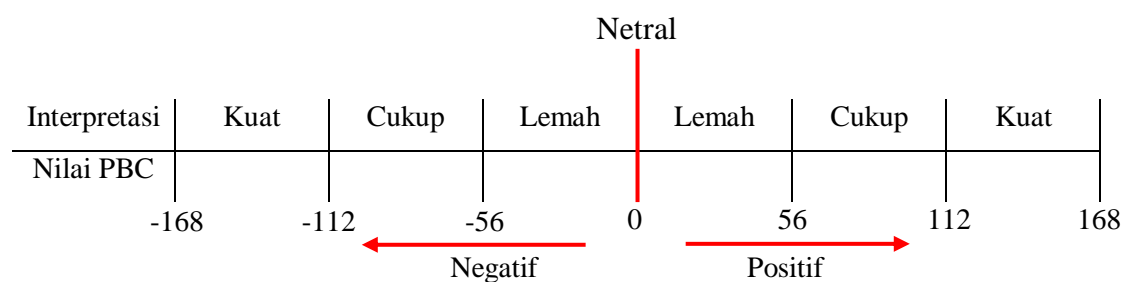
♠ $0 \leq A \leq 63 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), lemah

♠ $63 \leq A \leq 126 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), sedang

♠ $126 \leq A \leq 189 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), kuat

b) Interpretasi Nilai Total PBC

Rentang Nilai Total PBC



Berdasarkan rentang nilai total untuk A yaitu $-168 \leq \text{PBC} \leq 168$, secara langsung kita dapat membagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sifat pengaruh nilai PBC tersebut terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah, dimana:

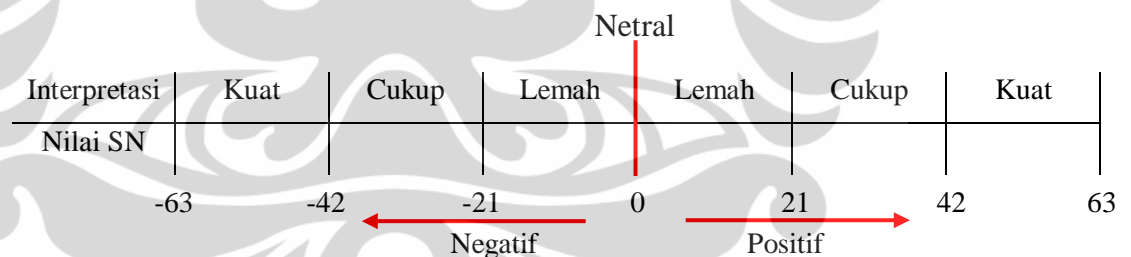
- ♠ $-168 \leq A \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-)
- ♠ $0 \leq A \leq 168 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+)

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

- ♠ $-168 \leq A \leq -112 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), kuat
- ♠ $-112 \leq A \leq -56 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), sedang
- ♠ $-56 \leq A \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), lemah
- ♠ $0 \leq A \leq 56 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), lemah
- ♠ $56 \leq A \leq 112 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), sedang
- ♠ $112 \leq A \leq 168 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), kuat

c) Interpretasi Nilai Total SN

Rentang Nilai Total SN



Berdasarkan rentang nilai total untuk A dan PBC yakni $-63 \leq \text{SN} \leq 63$, secara langsung dapat dibagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sifat pengaruh nilai SN tersebut terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah, dimana:

- ♠ $-63 \leq A \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-)
- ♠ $0 \leq A \leq 63 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+)

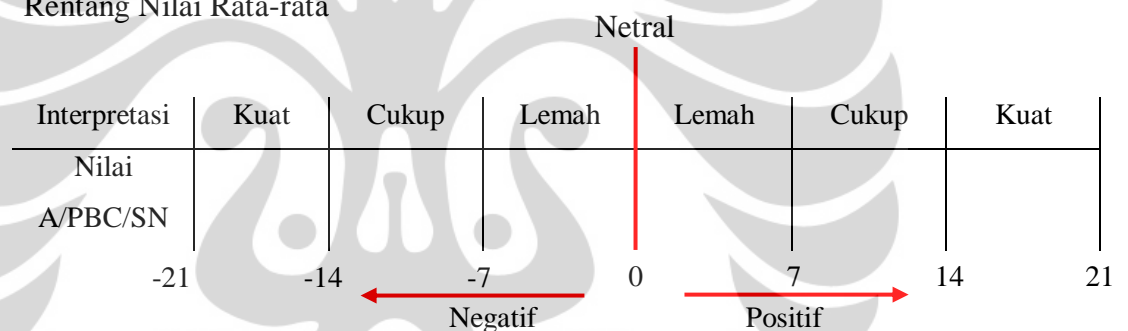
Sedangkan untuk menentukan kekuatan pengaruh nilai SN tersebut, selanjutnya kita dapat membagi menjadi 6 (enam) rentang nilai, yakni:

- $-63 \leq SN \leq -42 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), kuat
- $-42 \leq SN \leq -21 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), sedang
- $-21 \leq N \leq 0 \rightarrow$ memiliki pengaruh negatif (-), lemah
- $0 \leq SN \leq 21 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), lemah
- $21 \leq SN \leq 42 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), sedang
- $42 \leq SN \leq 63 \rightarrow$ memiliki pengaruh positif (+), kuat

d) Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN, dan PBC

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

Rentang Nilai Rata-rata



e) Hasil Interpretasi Nilai-nilai A, SN, PBC dan BI

Berdasarkan penjelasan konsep penentuan *range* nilai dan interpretasi sifat dan kekuatan pengaruh nilai-nilai A, SN dan PBC terhadap pilihan menggunakan suatu moda untuk perjalanan kuliah khususnya bagi pengendara sepeda motor, maka interpretasi terhadap nilai A, SN, PBC dan BI untuk masing-masing responden, dimana nilai BI untuk setiap responden adalah nilai total (penjumlahan) dari nilai A, SN dan PBC yang secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 3.

Nilai *Attitude Towards The Behaviour* rata-rata untuk total 122 responden adalah 7,635 dari skor total 931,4. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa

nilai *Attitude Towards The Behaviour* terdapat pada level **sedang/cukup menuju lemah**.

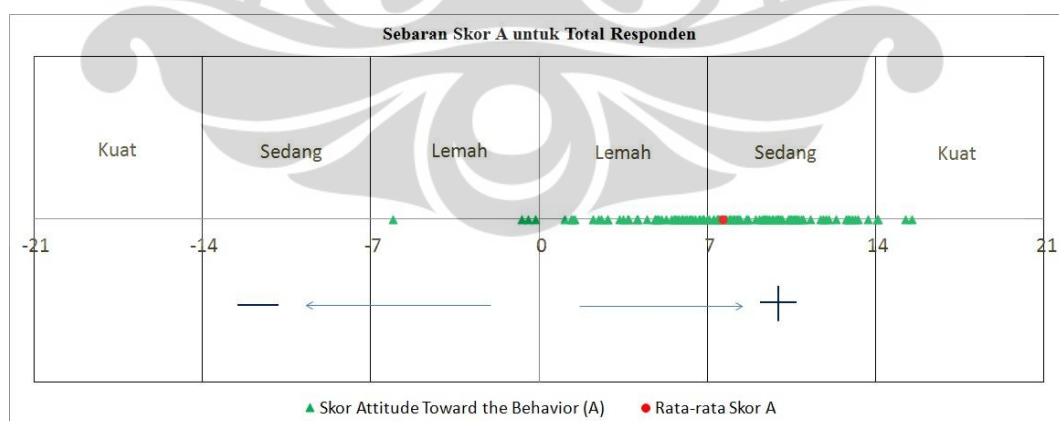
Nilai *Subjective Norm* rata-rata untuk total 122 responden adalah 6,374 dari skor total 777,7. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa nilai *Subjective Norm* terdapat pada level **lemah**.

Nilai *Perceived Behavioural Control* rata-rata untuk total 122 responden adalah -2,331 dari skor total -284,3. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa nilai *Perceived Behavioural Control* terdapat pada level **lemah**.

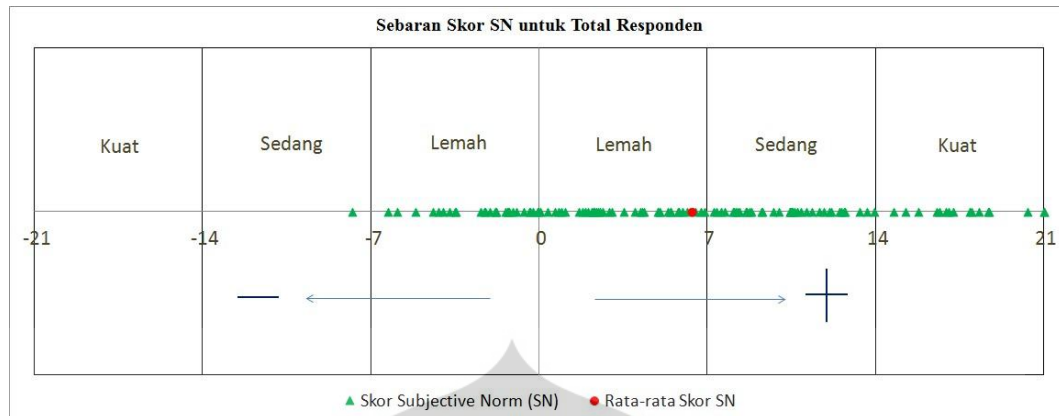
Sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai *Behavioural Intention* rata-rata untuk total 122 responden adalah 3,893 dari skor total 474,9. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa para mahasiswa yang berkuliah di daerah Depok dan sekitarnya memiliki pengaruh yang positif dengan level **lemah** terhadap pilihan menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah. Dengan kata lain, para mahasiswa tersebut memilih sepeda motor sebagai salah satu moda, namun bukan menjadi moda utama karena beberapa faktor tertentu maka tidak dapat mengandalkan moda sepeda motor sepenuhnya untuk perjalanan kuliah.

5.3.1.3 *Mental Map Behavioural Intention*

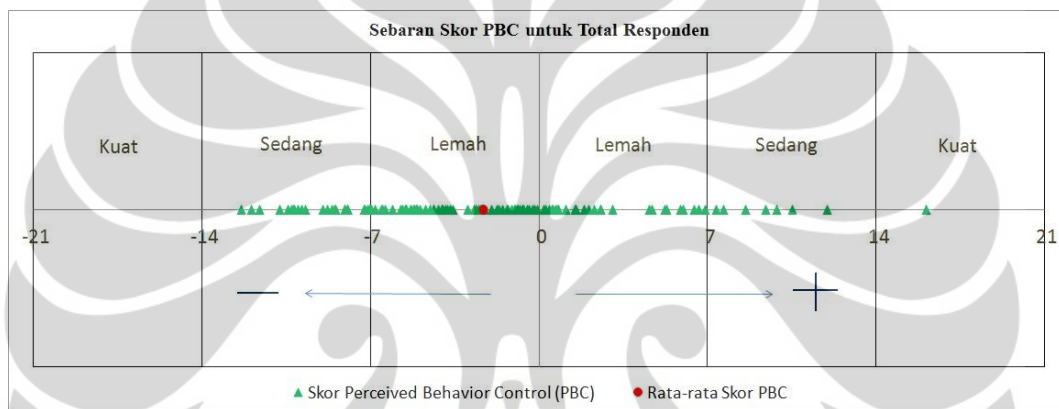
Sebaran nilai-nilai A, SN, dan PBC untuk seluruh responden dapat dilihat pada Gambar 5.10 – 5.12.



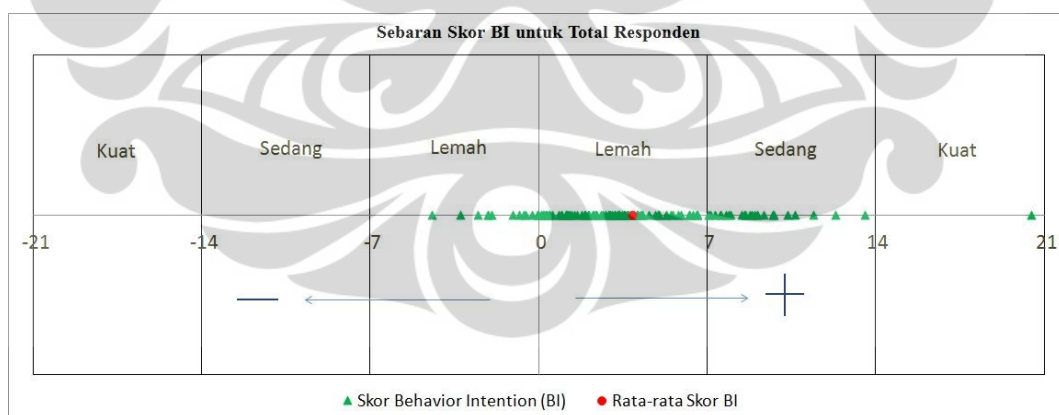
Gambar 5.10 Sebaran Nilai *Attitude Towards The Behaviour* untuk Total Responden



Gambar 5.11 Sebaran Nilai *Subjective Norm* untuk Total Responden



Gambar 5.12 Sebaran Nilai *Perceived Behavioural Control* untuk Total Responden



Gambar 5.13 Sebaran Nilai *Behavioural Intention* untuk Total Responden

5.3.2 Uji Korelasi

Tahap analisis yang kedua adalah uji korelasi antara variabel-variabel bebas yaitu *Attitude Towards The Behaviour* (A), *Subjective Norm* (SN), dan *Perceived Behavioural Control* (PBC) dengan variabel terikatnya yaitu

Behavioural Intention (BI). Secara rinci hasil uji korelasi bivariat yang dilakukan dengan bantuan Program SPSS 17.0 tersebut dapat dilihat pada Lampiran 3.

5.3.2.1 Arti Nilai Korelasi

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

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



Sebenarnya tidak ada ketentuan yang tepat apakah Nilai korelasi tertentu menunjukkan tingkat korelasi yang tinggi atau lemah. Namun, bisa dijadikan pedoman sederhana bahwa Nilai korelasi di atas 0,5 menunjukkan korelasi yang cukup kuat, sedangkan Nilai korelasi di bawah 0,5 korelasi lemah.

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

Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : *Attitude Towards The Behaviour* (A), dengan variabel terikat Y: *Behavioural Intention* adalah $r = 0,489$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel *Attitude Towards The Behaviour* dengan *Behavioural Intention*.

Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : *Subjective Norm* (SN) dengan variabel terikat Y: *Behavioural Intention* adalah $r = 0,872$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel *Subjective Norm* dengan *Behavioural Intention*.

Koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : *Perceived Behavioural Control* (PBC) dengan variabel terikat Y : *Behavioural Intention* adalah $r = 0,558$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kuatnya korelasi (+) antara *Perceived Behavioural Control* dengan *Behavioural Intention*.

Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh **positif** atau dengan kata lain mahasiswa tersebut memang lebih memilih menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya daripada moda transportasi lainnya.

5.3.2.2 Signifikansi Hasil Korelasi

Setelah Nilai korelasi didapat, maka bagian kedua dari output SPSS 17.0 adalah menguji apakah Nilai korelasi yang didapat benar-benar signifikan atau dapat digunakan untuk menjelaskan hubungan 2 (dua) variabel.

Hipotesis:

- H_0 : Tidak ada hubungan (korelasi) antara 2 (dua) variabel, berarti Nilai korelasi adalah 0.
- H_1 : Ada hubungan (korelasi) antara 2 (dua) variabel; atau Nilai korelasi tidak 0.

❖ Dasar Pengambilan Keputusan

1. Berdasarkan Probabilitas

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

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

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

Keputusan:

Terdapat 5 (lima) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu antara A dengan SN, A dengan BI, lalu SN dengan PBC, SN dengan BI, dan PBC dengan BI.

2. Berdasarkan Tanda Tingkat Signifikan secara Statistik

Signifikan tidaknya korelasi dua variabel bisa dilihat dari adanya tanda (**) pada bagian kedua luaran SPSS 17.0 untuk pasangan data yang dikorelasikan. Terlihat terdapat 5 (lima) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu antara A dengan SN, A dengan BI, lalu SN dengan PBC, SN dengan BI, dan PBC dengan BI.

5.4 Analisis Mendalam

Jika pada sub bab sebelumnya dipaparkan hasil pengukuran dan interpretasi nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk melihat besarnya pengaruh pemilihan moda sepeda motor untuk ke kampus untuk keseluruhan responden (122 responden), maka pada sub bab 5.4 ini akan dilakukan analisis secara parsial terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI yang didasarkan oleh beberapa kriteria yaitu jenis kelamin responden, kelompok usia responden, kepemilikan SIM C, lama kepemilikan SIM C dan tempat tinggal responden.

Dengan analisis parsial ini, kita akan dapat melihat secara spesifik faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pilihan para mahasiswa terhadap pilihan moda untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya.

5.4.1 Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Jenis Kelamin Responden

5.4.1.1 Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

Pada Tabel 5.1 dapat dilihat hasil pengukuran dan interpretasi nilai rata-rata untuk A, SN, PBC, dan BI yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan jenis kelamin responden.

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

No	Jenis Kelamin	Skor			Total Skor	Skor Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	Laki-laki	7.69	6.40	-2.09	12	4	-	√	√	-	-
2	Perempuan	6.91	5.97	-5.74	7.14	2.38	-	√	√	-	-

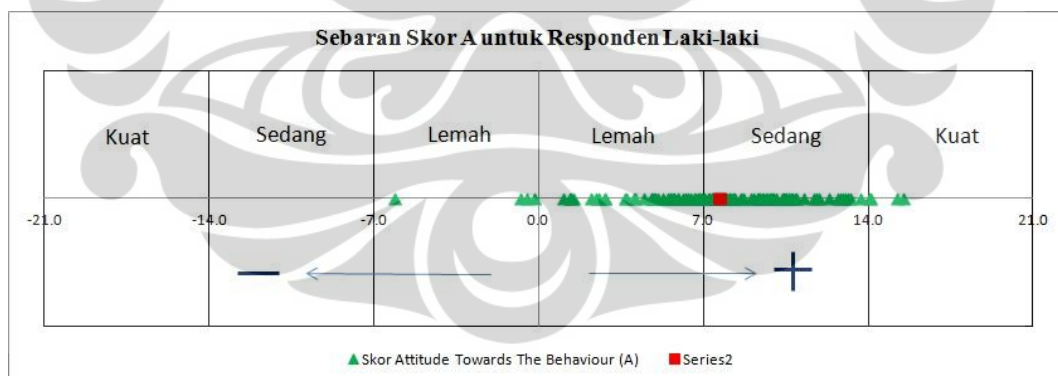
Secara rata-rata nilai A, SN, dan PBC untuk kelompok responden perempuan lebih rendah dibandingkan dengan nilai rata-rata A, SN, dan PBC untuk kelompok responden laki-laki, yakni 6,91, 5,97, dan -5,74.

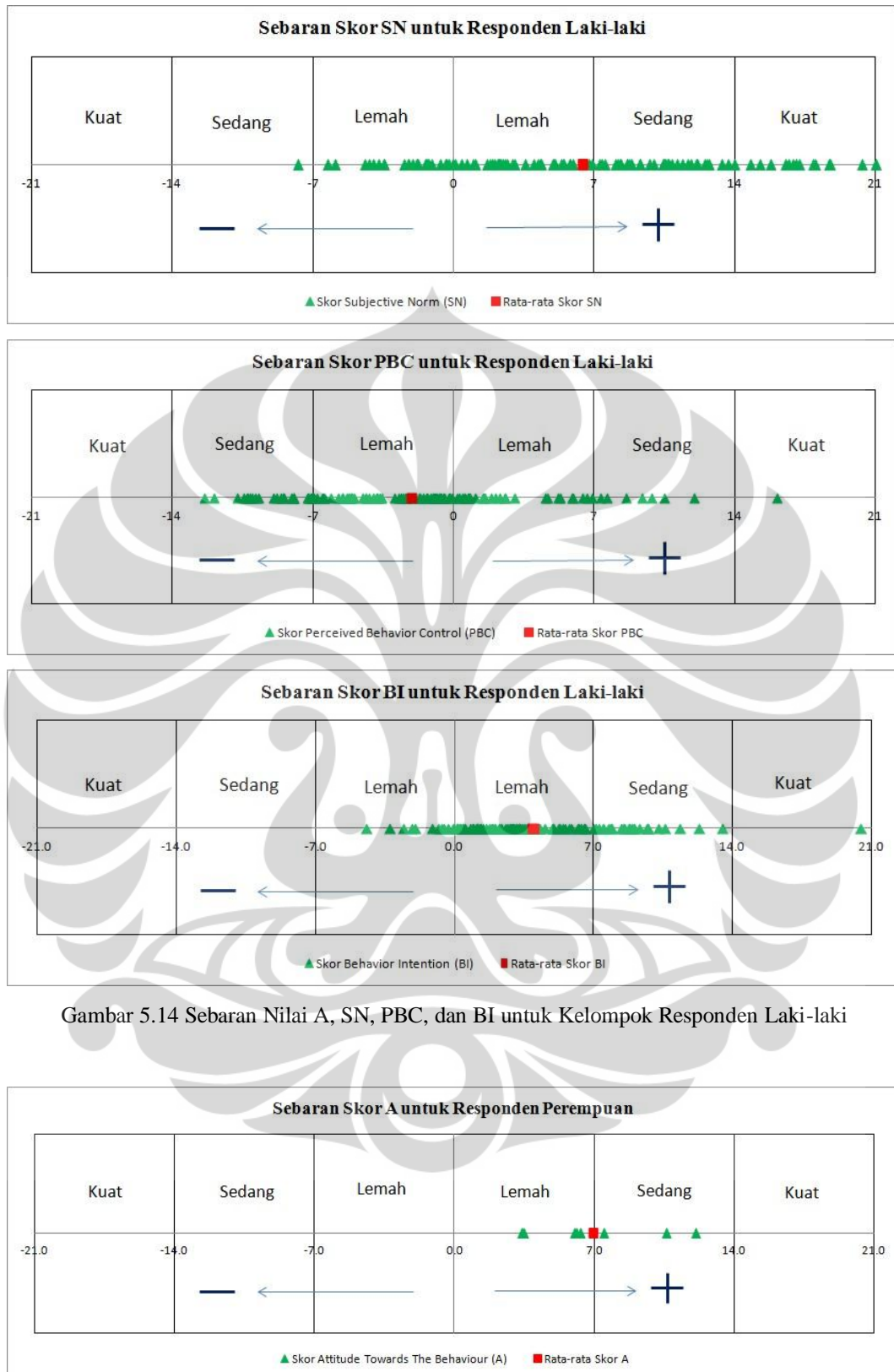
Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden laki-laki memiliki nilai BI yang lebih tinggi daripada nilai BI untuk kelompok responden perempuan, yakni 4 (dari skor total BI: 455,9). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden laki-laki memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **lemah** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden perempuan.

5.4.1.2 *Mental Map Behavioural Intention*

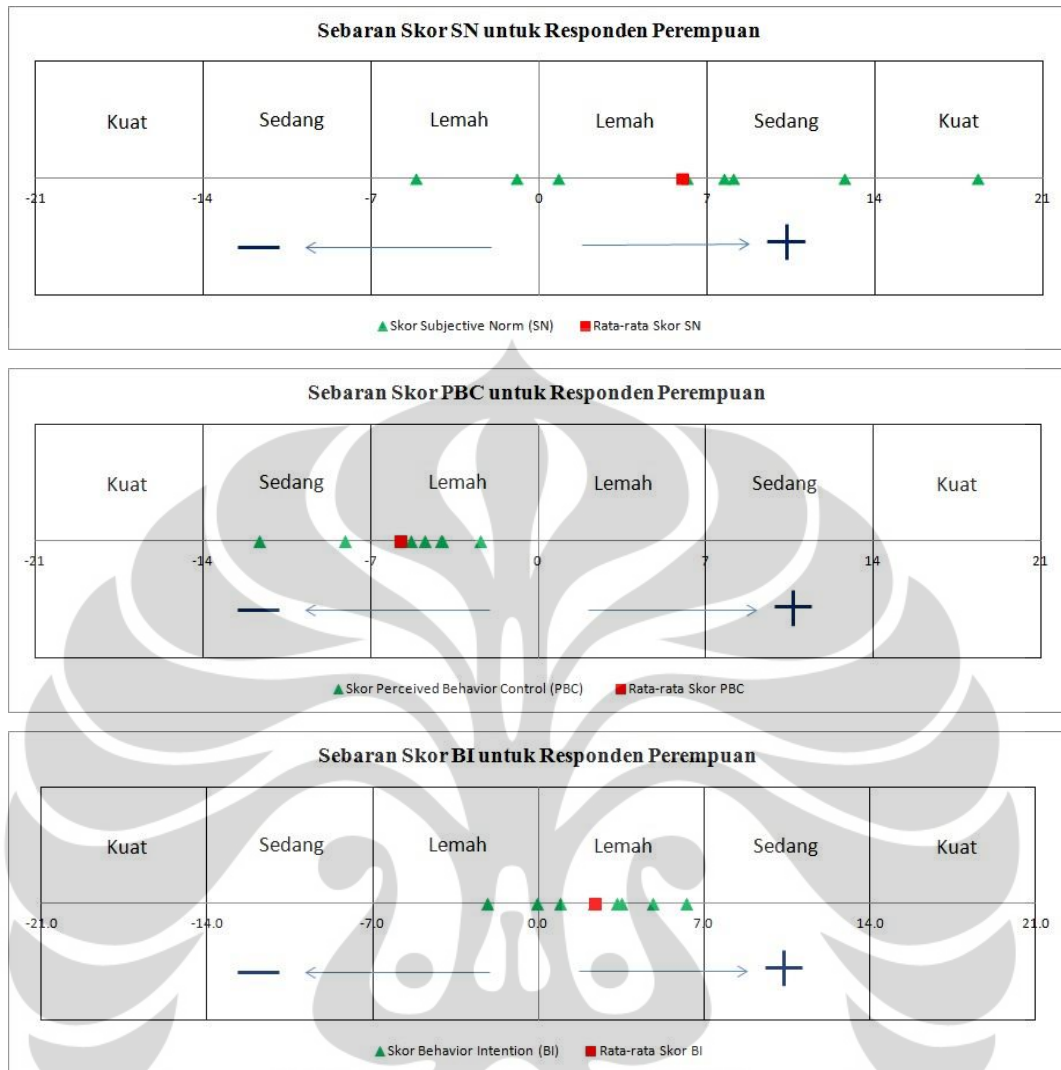
Sebaran nilai-nilai A, SN, PBC dan BI baik untuk kelompok responden laki-laki maupun kelompok responden perempuan secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.14 dan Gambar 5.15.

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

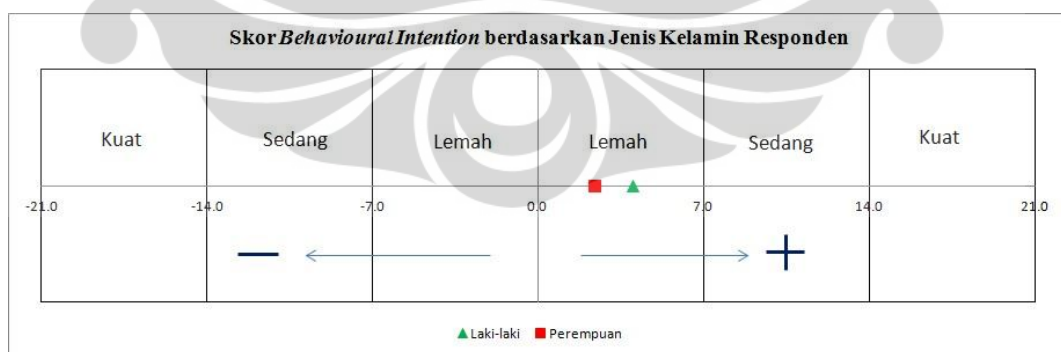




Gambar 5.14 Sebaran Nilai A, SN, PBC, dan BI untuk Kelompok Responden Laki-laki



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



Gambar 5.16 Perbandingan Skor Behavioural Intention berdasarkan Jenis Kelamin Responden

5.4.1.3 Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden laki-laki secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 5.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,477$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,873$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,576$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kuatnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu antara, A dengan SN, A dengan BI, lalu SN dengan PBC, SN dengan BI dan PBC dengan BI.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden perempuan dapat dilihat pada Lampiran 5.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,747$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,979$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = -0,553$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kuatnya korelasi (-) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin kecil skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh negatif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya, yang berarti tidak menggunakan moda tersebut.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan SN, A dengan PBC, A dengan BI dan SN dengan BI.

5.4.1.4 Uji MANN-WHITNEY

Uji MANN-WHITNEY ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden laki-laki dengan kelompok responden perempuan. Hasil uji MANN-WHITNEY dengan bantuan program SPSS 17.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 6.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini:

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

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

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan:

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

Hasil:

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden laki-laki memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 62,39 dan *sum of rank* adalah 7113. Sedangkan kelompok responden perempuan memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 48,75 dan *sum of rank* adalah 390.
- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Mann-Whitney U* adalah 354 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,291.

Analisis:

- Terlihat bahwa pada kolom *asyp. Sig. (2-tailed)/asymptotic significance untuk uji dua sisi* adalah 0,291, atau probabilitas di atas 0,05 ($0,291 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden laki-laki benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden perempuan (kedua populasi identik).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank*, diketahui bahwa kelompok responden laki-laki memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* yang lebih tinggi dibandingkan kelompok responden

perempuan, yakni 62,39. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden laki-laki memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **sedang/cukup menuju kuat** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden perempuan. Dengan kata lain, kelompok responden laki-laki cukup mengandalkan sepeda motor sebagai moda transportasi untuk perjalanan kuliah.

5.4.2 Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Kelompok Usia Responden

5.4.2.1 Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

Pada Tabel 5.3 berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk A, SN, PBC, dan BI yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan kelompok usia responden, dalam hal ini usia 19-21 tahun dan 22-25 tahun.

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

No	Kelompok Usia (tahun)	Skor			Total Skor	Skor Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	19-21	7.34	5.78	-2.17	10.95	3.65	-	√	√	-	-
2	22-25	8.77	8.67	-2.94	14.50	4.83	-	√	√	-	-

Berdasarkan hasil pengukuran tersebut, diketahui bahwa kelompok responden dengan usia 22-25 tahun memiliki nilai rata-rata A, SN, dan PBC yang lebih tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata A, SN, dan PBC untuk kelompok responden dengan usia 19-21 tahun yakni 8,77, 8,67, dan -2,94.

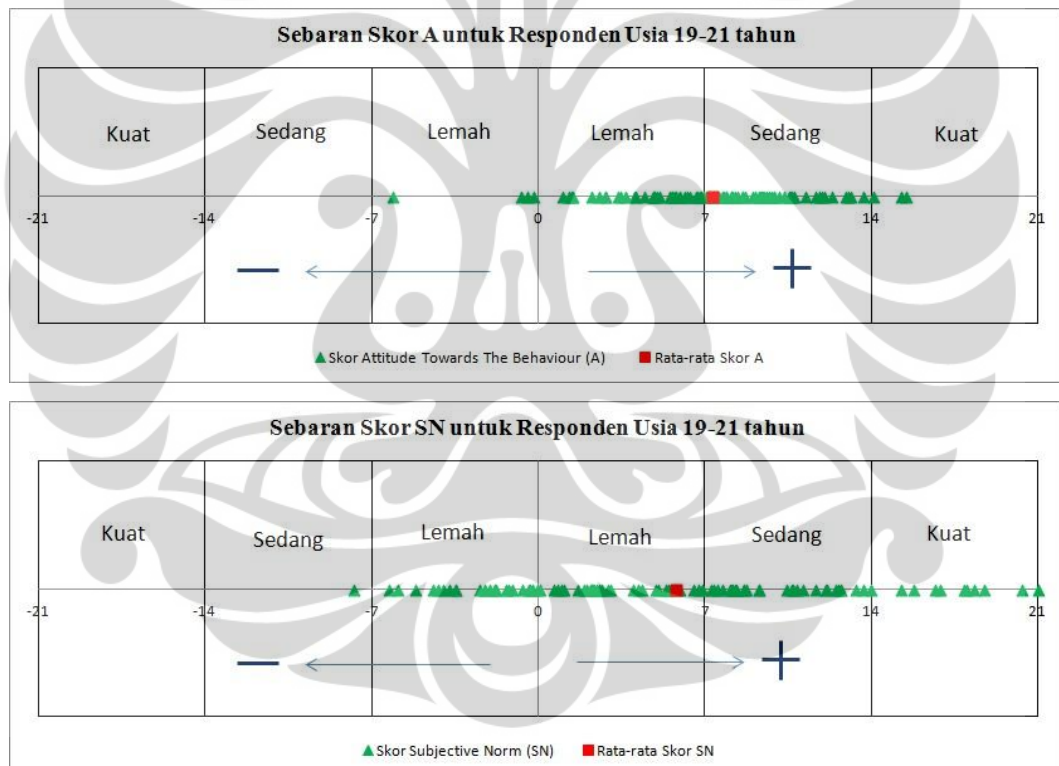
Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden dengan usia 22-25 tahun memiliki nilai BI lebih tinggi dibandingkan nilai BI untuk kelompok responden dengan usia 19-21 tahun, yakni 4,83 (dari skor total BI: 120,83). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden dengan usia 22-25 tahun memiliki perilaku yang

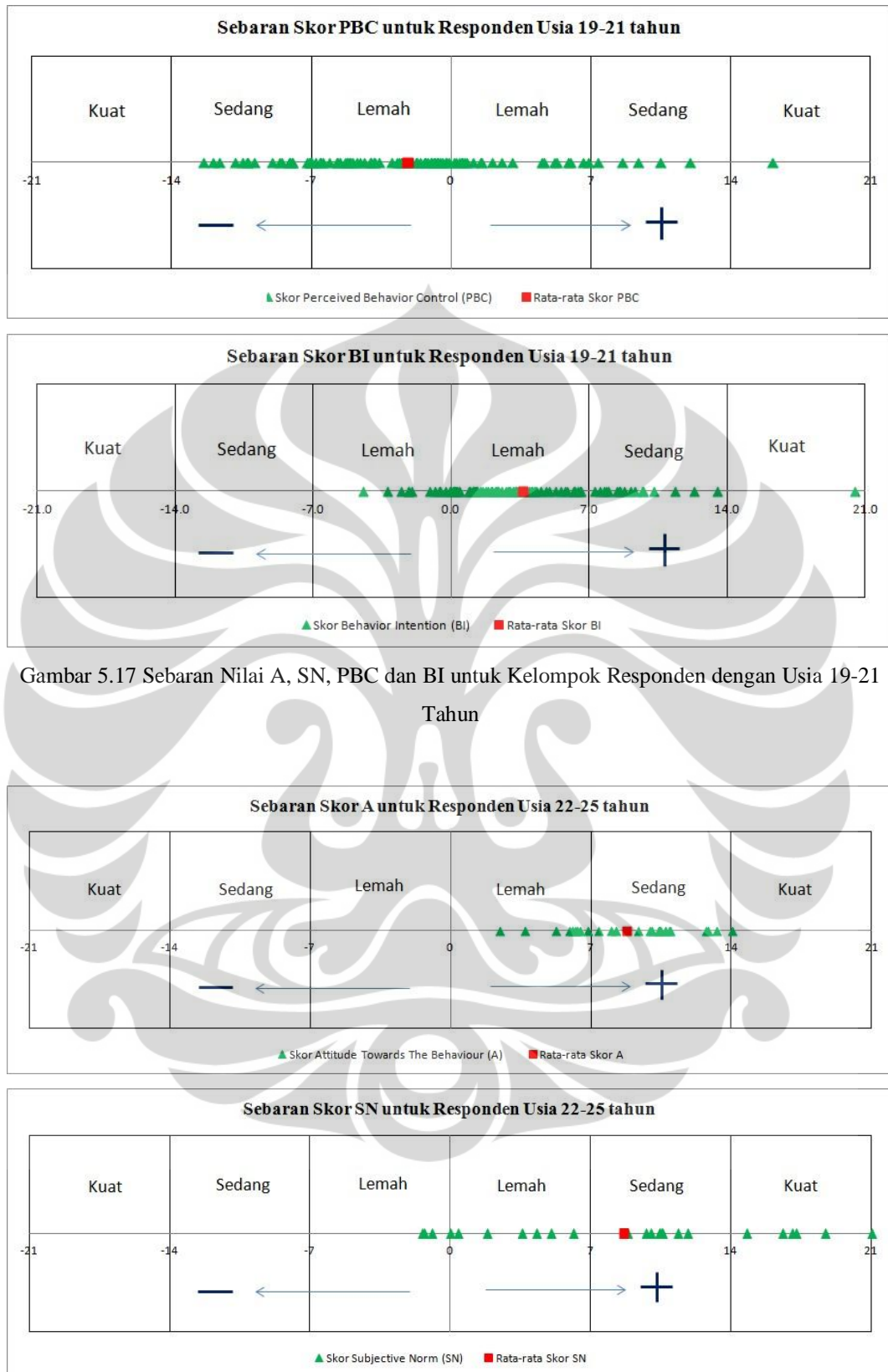
berpengaruh positif dengan level **lemah** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden dengan usia 19-21 tahun.

5.4.2.2 *Mental Map Behavioural Intention*

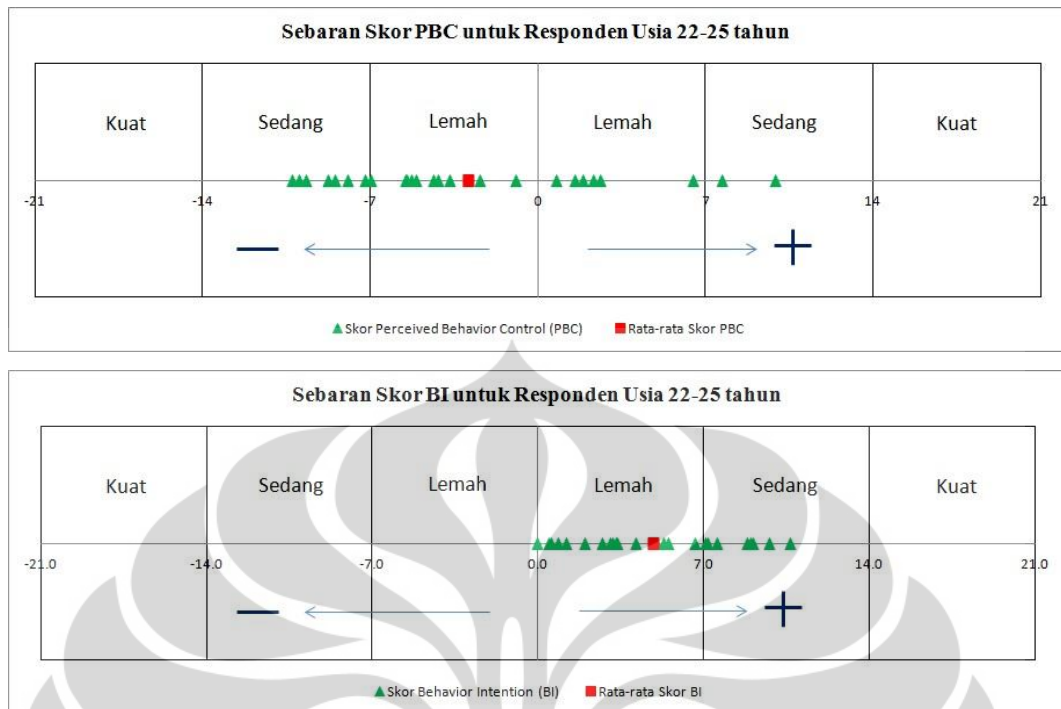
Sebaran nilai-nilai A, SN, PBC, dan BI baik untuk kelompok responden dengan usia 19-21 tahun maupun kelompok responden dengan usia 22-25 tahun secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.17 dan Gambar 5.18.

Sedangkan pada Gambar 5.19 dapat dilihat perbandingan skor *Behavioural Intention* antara kelompok responden dengan usia 19-21 tahun dengan kelompok responden dengan usia 22-25 tahun.

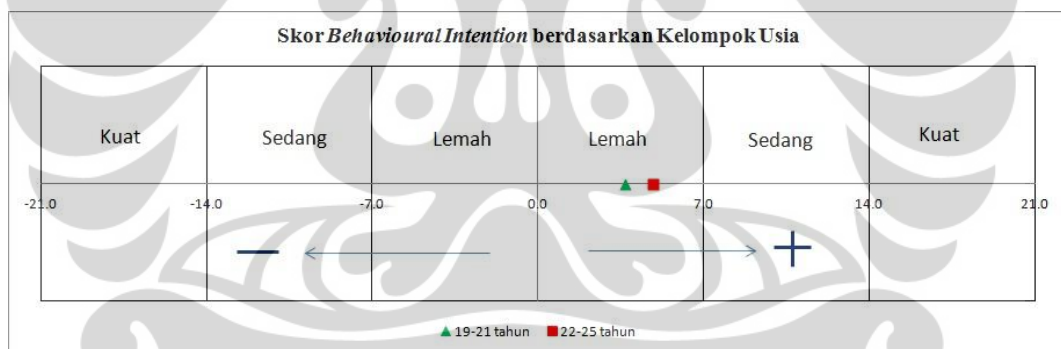




Gambar 5.17 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 19-21 Tahun



Gambar 5.18 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden dengan Usia 22-25 Tahun



Gambar 5.19 Perbandingan Skor Behavioural Intention berdasarkan Kelompok Usia Responden

5.4.2.3 Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden dengan usia 19-21 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 7.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,473$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya

korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,881$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,596$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa kuatnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 5 (lima) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan SN, A dengan BI, lalu SN dengan PBC, SN dengan BI dan PBC dengan BI.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden dengan usia 22-25 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 7.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,513$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,808$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,459$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan SN, A dengan BI, SN dengan BI, dan PBC dengan BI.

5.4.2.4 Uji MANN-WHITNEY

Uji MANN-WHITNEY ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden usia 19-22 tahun dengan 22-25 tahun. Hasil uji MANN-WHITNEY dengan bantuan program SPSS 17.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 7.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini:

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

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

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan:

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

Hasil:

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden dengan usia 19-22 tahun memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 58,71 dan kelompok responden dengan usia 22-25 tahun memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 72,32.
- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Mann-Whitney U* adalah 942 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,086.

Analisis:

- Terlihat bahwa pada kolom ***asympt. Sig. (2-tailed)/asymptotic significance untuk uji dua sisi*** adalah 0,086, atau probabilitas di atas 0,05 ($0,086 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden dengan usia 19-22 tahun benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai *behavioural Intention* untuk kelompok responden dengan usia 22-25 tahun (kedua populasi identik).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank*, diketahui bahwa kelompok responden dengan usia 22-25 tahun memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibandingkan kelompok responden dengan usia 19-21 tahun, yakni 72,32. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan kelompok responden dengan usia 22-25 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **sedang/cukup menuju kuat** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden berusia 19-21 tahun. Dengan kata lain, kelompok responden dengan usia 22-25 tahun

cukup mengandalkan sepeda motor sebagai moda transportasi untuk perjalanan kuliah.

5.4.3 Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Kepemilikan SIM C

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

Pada Tabel 5.4 berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk A, SN, PBC, dan BI yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan kepemilikan SIM C.

Tabel 5.4 Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Kepemilikan SIM C Responden

No	Kepemilikan SIM	Skor			Total Skor	Skor Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	Ada	7.51	6.45	-2.29	11.67	3.89	-	√	√	-	-
2	Tidak Ada	8.67	5.75	-2.70	11.72	3.91	-	√	√	-	-

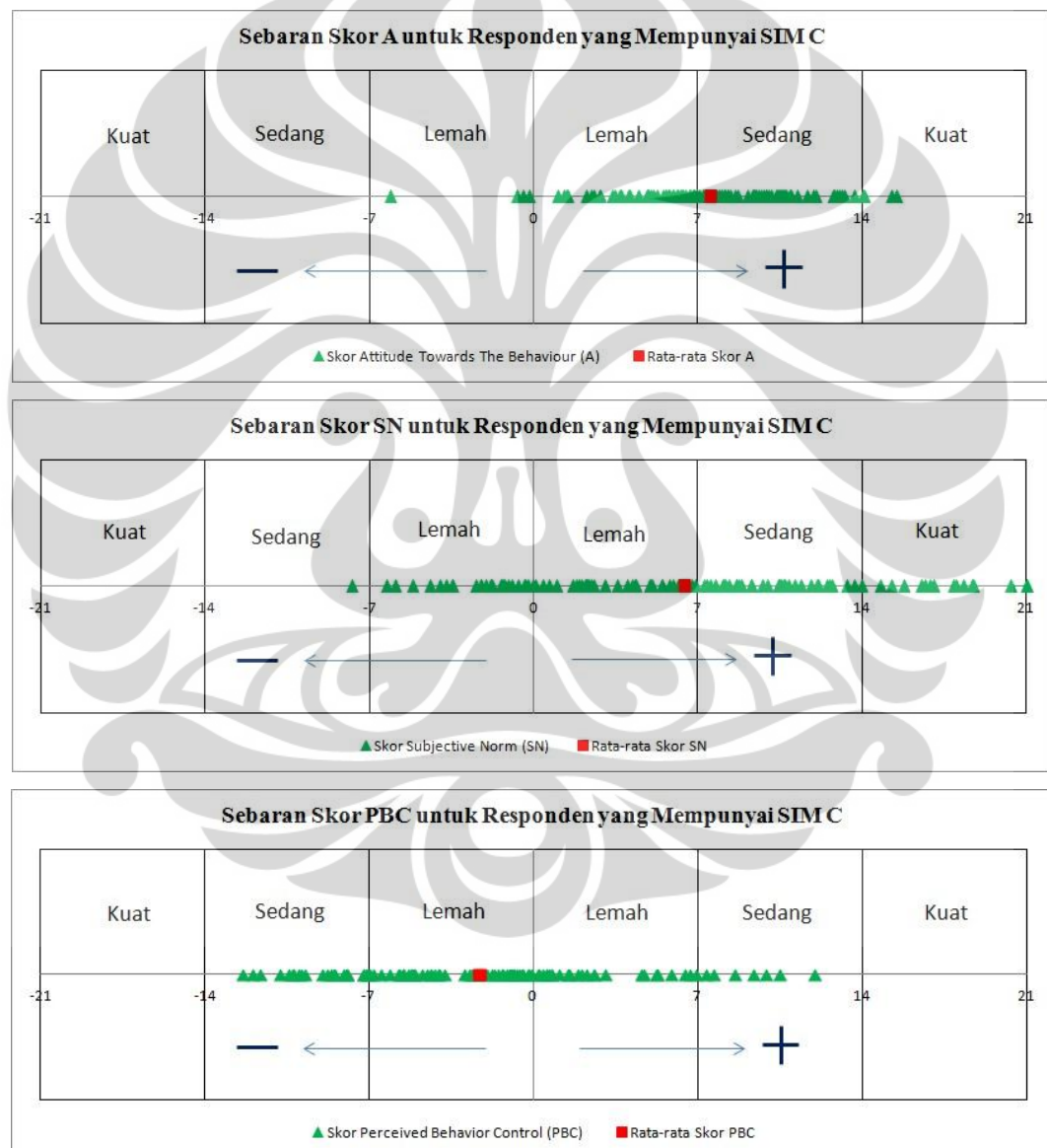
Secara rata-rata nilai SN dan A untuk kelompok responden yang memiliki SIM C lebih tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C, yakni 6,45 dan -2,29. Sedangkan nilai rata-rata PBC untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C lebih tinggi dari kelompok responden yang memiliki SIM C yakni 8,67.

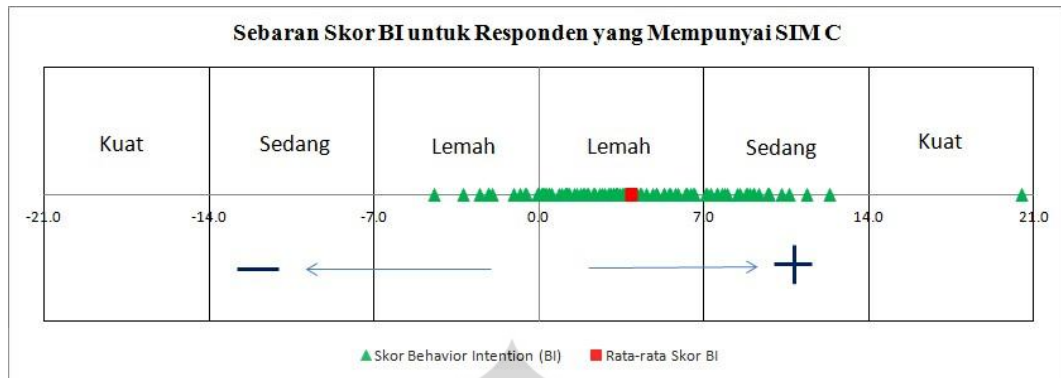
Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden yang tidak memiliki SIM C memiliki nilai BI yang lebih tinggi sedikit daripada nilai BI untuk kelompok responden yang memiliki SIM C, yakni 3,91 (dari skor total BI: 50,77). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang tidak memiliki SIM C memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **lemah** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang memiliki SIM C.

5.4.3.2 *Mental Map Behavioural Intention*

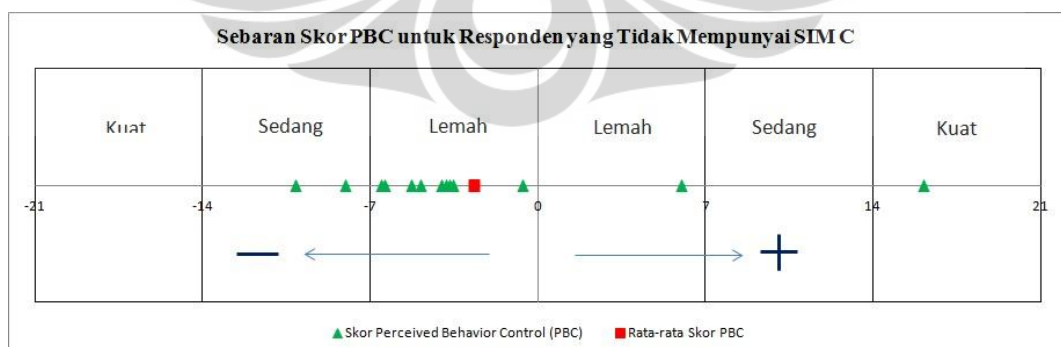
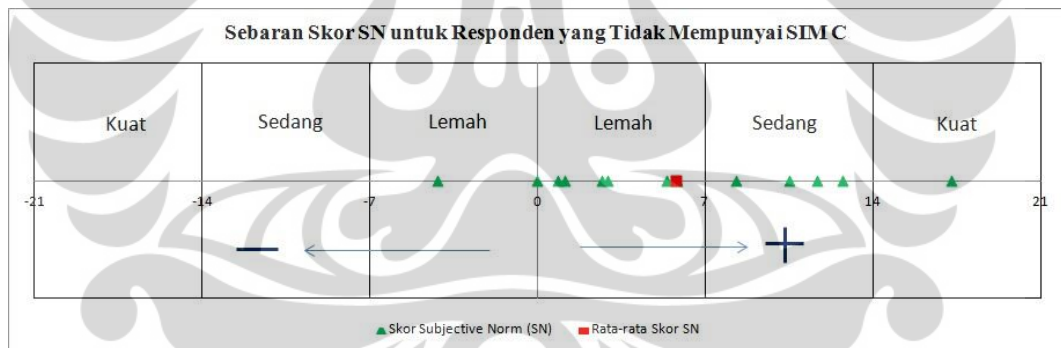
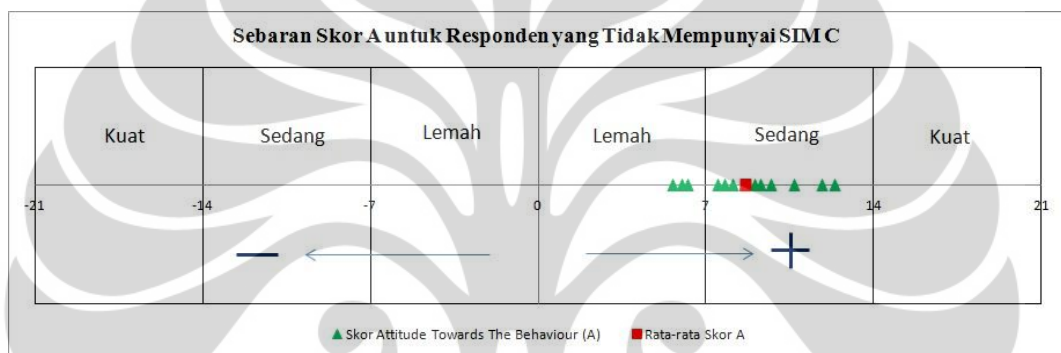
Sebaran nilai-nilai A, SN, PBC, dan BI baik untuk kelompok responden yang memiliki SIM C maupun kelompok responden yang tidak memiliki SIM C secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.20 dan Gambar 5.21.

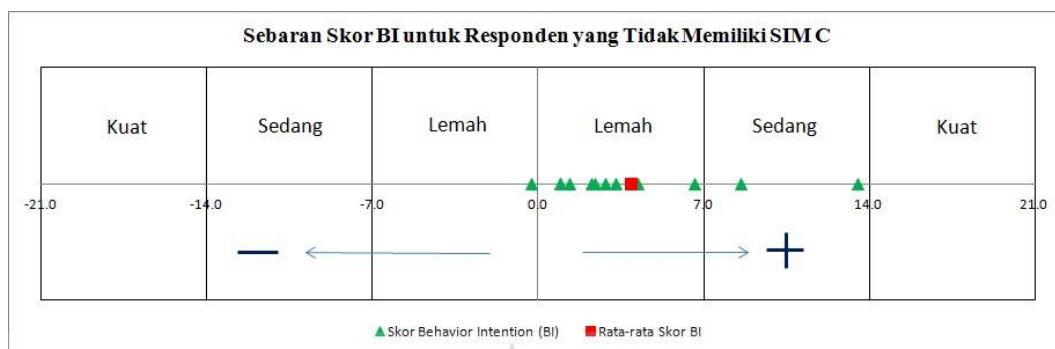
Sedangkan pada Gambar 5.22 dapat dilihat perbandingan skor *Behavioural Intention* antara kelompok responden yang memiliki SIM C dengan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C.



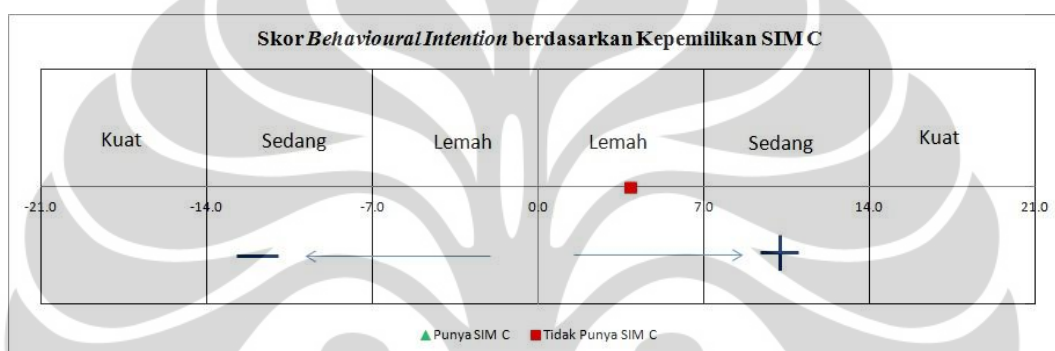


Gambar 5.20 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang Mempunyai SIM C





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



Gambar 5.22 Perbandingan Skor Behavioural Intention berdasarkan Kepemilikan SIM C

5.4.3.3 Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang memiliki SIM C secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 9.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,504$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,880$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian

semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,522$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan SN, A dengan BI, SN dengan BI dan PBC dengan BI.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 9.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,354$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,798$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,835$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 2 (dua) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu SN dengan BI dan PBC dengan BI.

5.4.3.4 Uji MANN-WHITNEY

Uji MANN-WHITNEY ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang memiliki SIM C dengan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C. Hasil uji MANN-WHITNEY dengan bantuan program SPSS 17.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 10.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini:

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

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

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan:

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

Hasil:

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki nilai

Behavioural Intention dengan *mean rank* adalah 61,70 dan *sum of rank* adalah 6725. Sedangkan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 59,85 dan *sum of rank* adalah 778.

- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Mann-Whitney U* adalah 687 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,858.

Analisis:

- Terlihat bahwa pada kolom *asympt. Sig. (2-tailed)/asymptotic significance untuk uji dua sisi* adalah 0,858, atau probabilitas di atas 0,05 ($0,858 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang memiliki SIM C benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang tidak memiliki SIM C (kedua populasi identik).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank*, diketahui bahwa kelompok responden yang memiliki SIM C bernilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibanding kelompok responden yang tidak memiliki SIM C, yakni 61,70. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan kelompok responden yang memiliki SIM C memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **sedang/cukup menuju kuat** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang tidak memiliki SIM C. Dengan kata lain, kelompok responden yang memiliki SIM C cukup mengandalkan sepeda motor sebagai moda transportasi untuk perjalanan kuliah.

5.4.4 Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

5.4.4.1 Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai A, SN dan PBC

Pada Tabel 5.5 berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk A, SN, PBC, dan BI yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan usia kepemilikan SIM C.

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

No	Usia Kepemilikan SIM C	Skor			Total Skor	Skor Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	1 minggu – 2 tahun	7.07	6.02	-1.97	11.12	3.71	-	√	√	-	-
2	2,5 tahun – 5 tahun	7.83	7.12	-2.6	12.35	4.12	-	√	√	-	-
3	5,5 tahun – 8 tahun	7.65	4.07	-1.78	9.94	3.31	-	√	√	-	-

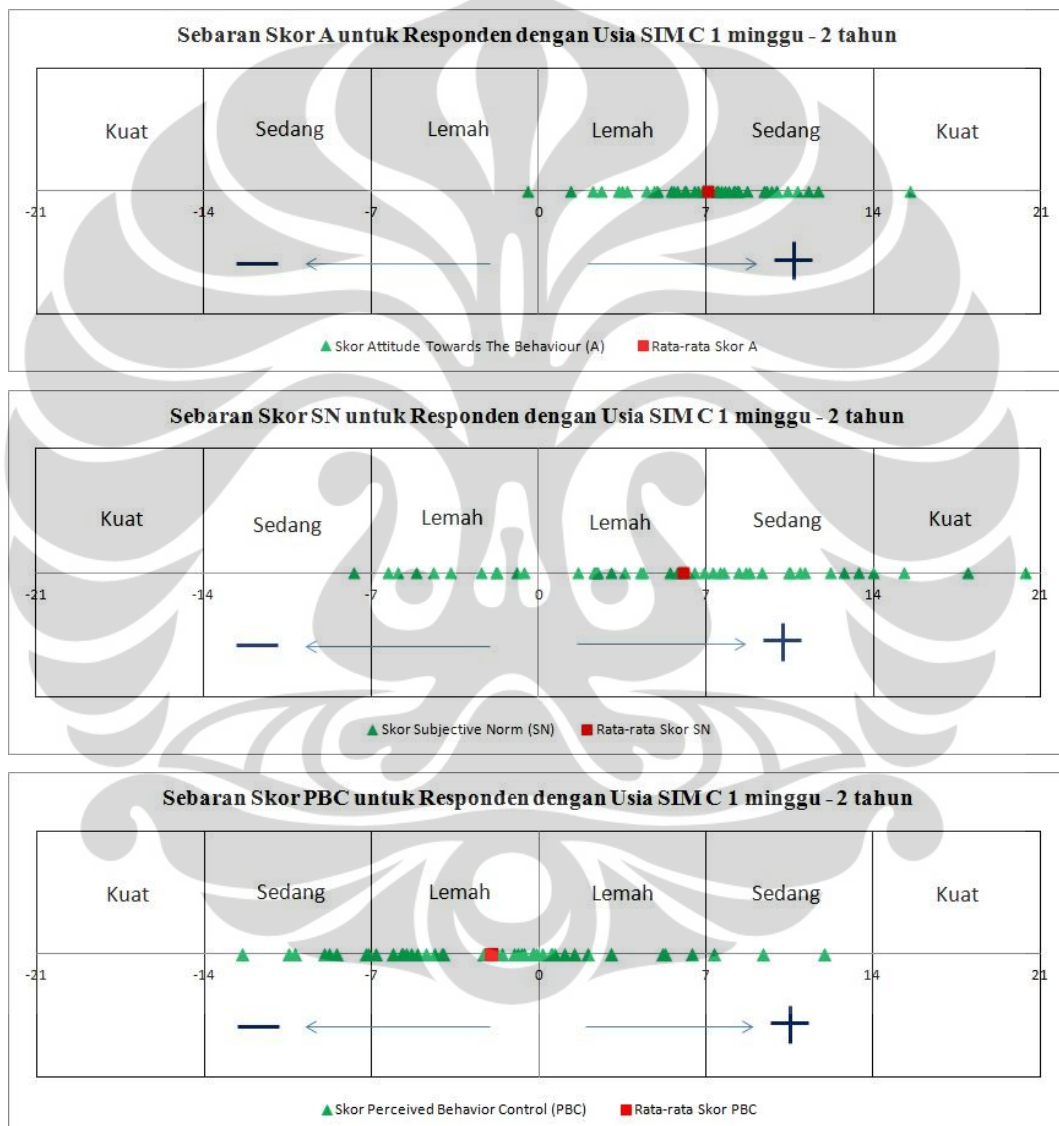
Secara keseluruhan kelompok usia kepemilikan, nilai A untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun lebih tinggi dibandingkan dengan nilai rata-rata A kedua kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun dan 5,5 tahun - 8 tahun, yakni 7,83. Lalu untuk nilai SN tertinggi yaitu pada kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun senilai 7,12. Sedangkan nilai PBC untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 5,5 tahun - 8 tahun lebih tinggi dari nilai PBC kedua kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun dan 2,5 tahun - 5 tahun, yakni -1,78.

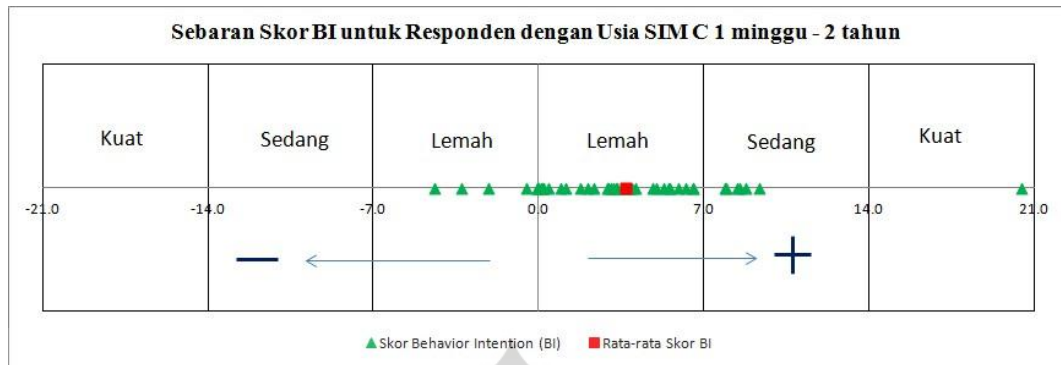
Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun memiliki nilai BI paling tinggi dibandingkan nilai BI kedua kelompok responden lainnya, yakni 4,12 (dari skor total BI: 234,58). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **lemah** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke

kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik dibandingkan dengan kedua kelompok responden lainnya.

5.4.4.2 *Mental Map Behavioural Intention*

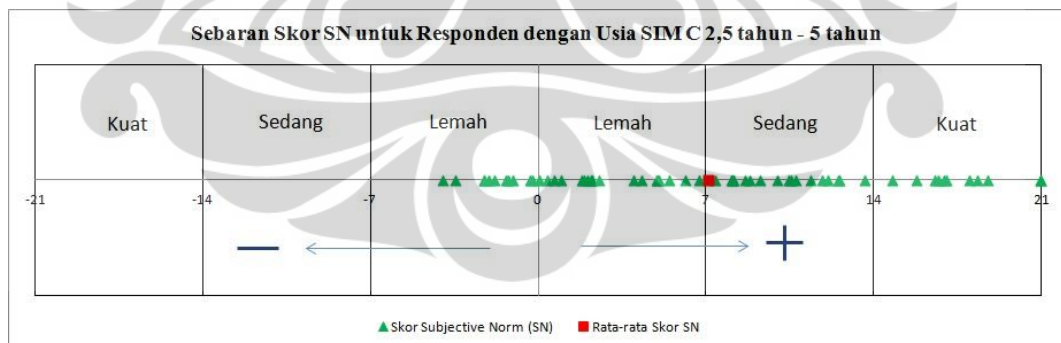
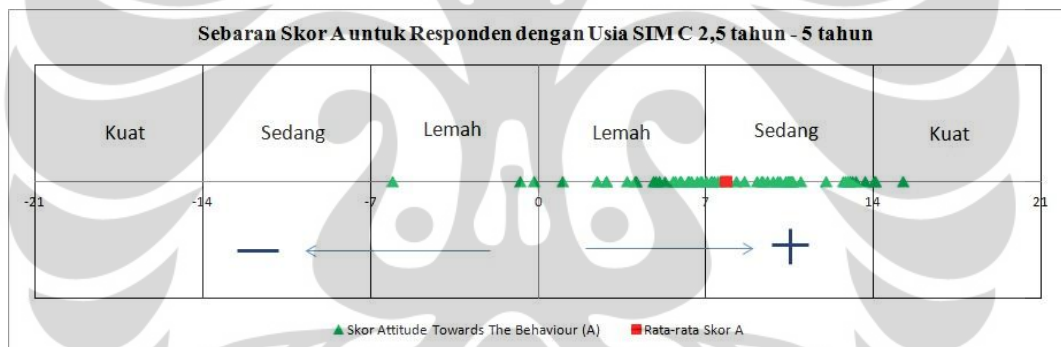
Sebaran nilai-nilai A, SN, PBC, dan BI untuk kelompok reponden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu – 2 tahun secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.23.

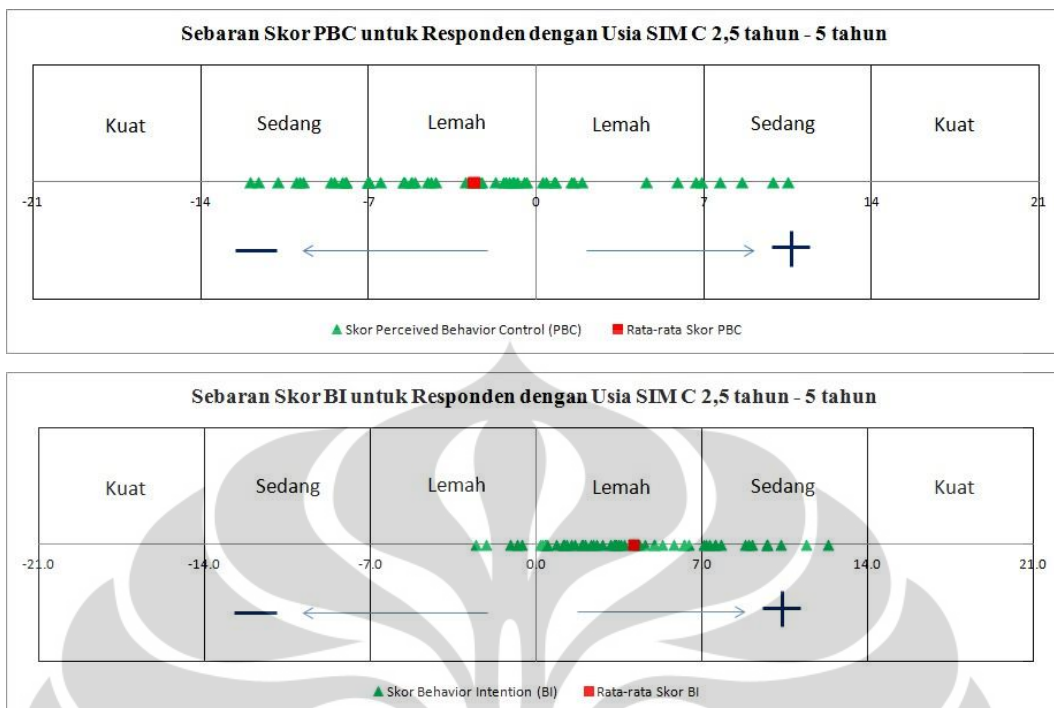




Gambar 5.23 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun

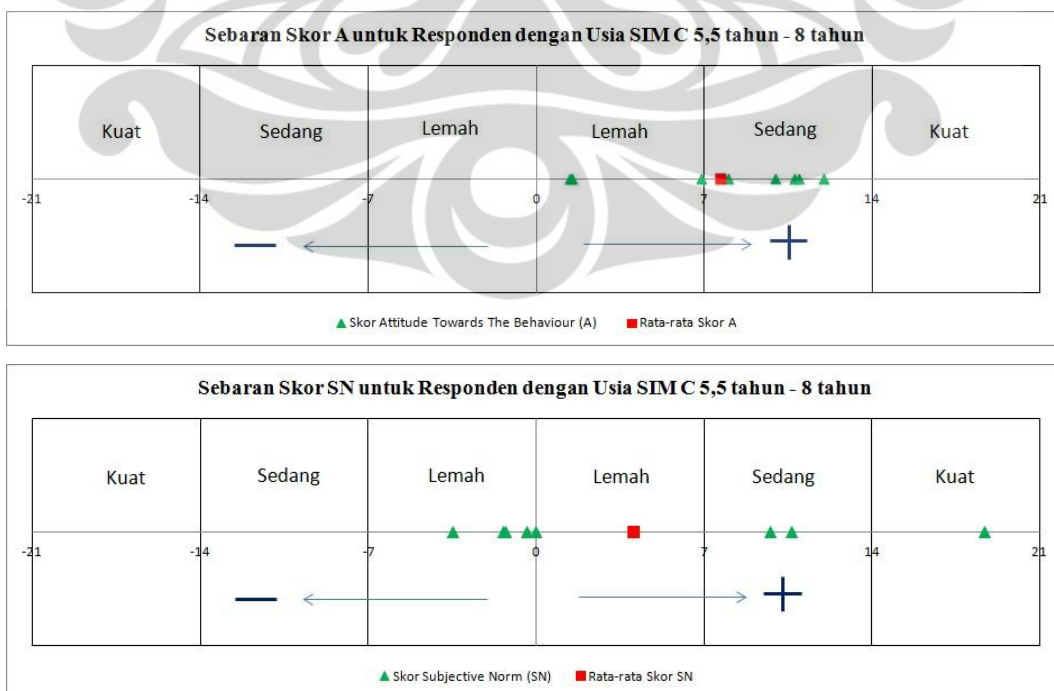
Sebaran nilai-nilai A, SN, PBC, dan BI untuk kelompok reponden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun – 5 tahun secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.24.

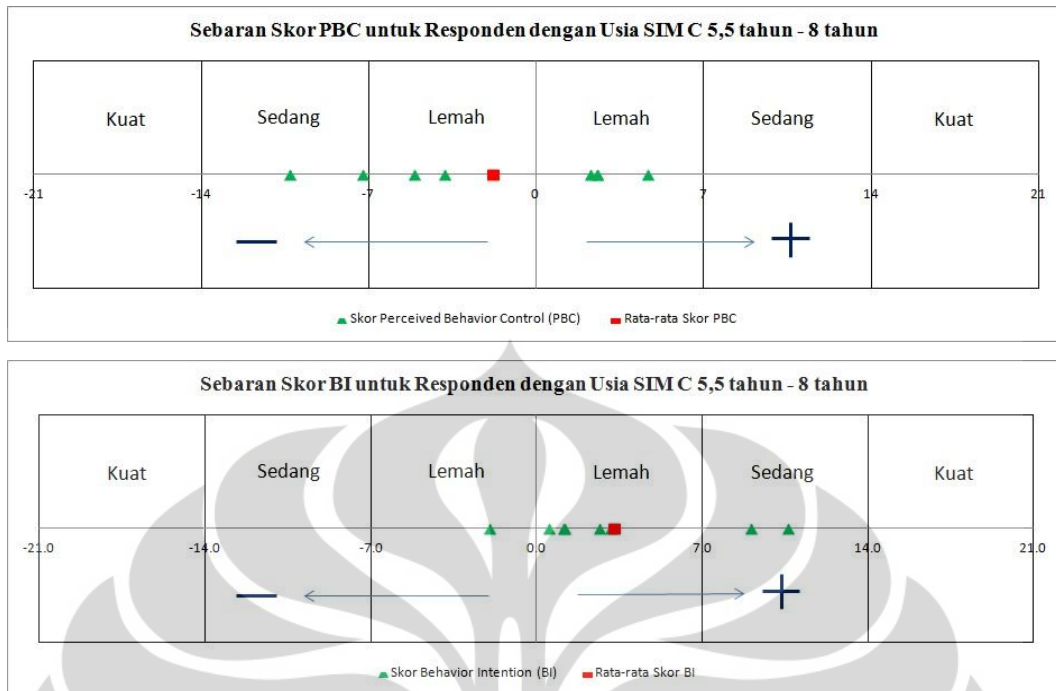




Gambar 5.24 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun

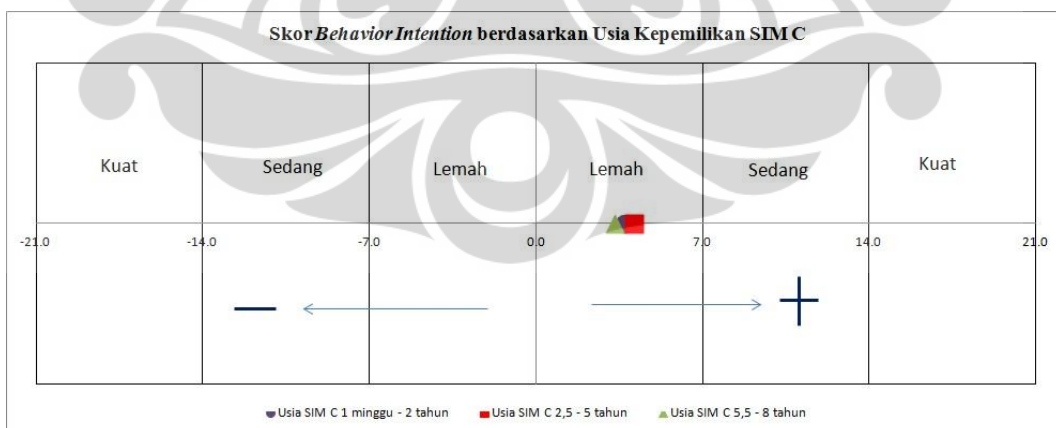
Sebaran nilai-nilai A, SN, PBC, dan BI untuk kelompok reponden yang telah memiliki SIM C selama 5,5 tahun – 8 tahun secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.25.





Gambar 5.25 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang telah Memiliki SIM C selama 5,5 tahun - 8 tahun

Pada Gambar 5.26 berikut dapat dilihat perbandingan skor BI antara kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun dengan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 - 5 tahun dan selama 5,5 tahun – 8 tahun.



Gambar 5.26 Perbandingan Skor Behavior Intention berdasarkan Lama Kepemilikan SIM C

5.4.4.3 Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu – 2 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 10.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,445$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,906$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,596$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan SN, A dengan BI, SN dengan BI dan PBC dengan BI.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang telah

memiliki SIM C selama 2,5 tahun – 5 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 11.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,535$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,848$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,474$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa hanya terdapat 4 (empat) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan SN, A dengan BI, SN dengan PBC dan PBC dengan BI.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 5,5 tahun – 8 tahun secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 12.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,687$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,913$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,527$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa hanya terdapat 1 (satu) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu SN dengan BI.

5.4.4.4 Uji KRUSKAL-WALLIS

Uji KRUSKAL-WALLIS ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun dengan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun maupun selama 5,5 tahun - 8 tahun. Hasil uji KRUSKAL-WALLIS dengan bantuan program SPSS 17.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 12.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini:

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

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

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan:

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

Hasil:

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 53,18 dan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 57,32. Sedangkan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 5,5 tahun - 8 tahun memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 48,50.
- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Chi-Square* adalah 0,790 dengan tingkat signifikansi (*P-value*) adalah 0,674.

Analisis:

- Terlihat bahwa pada kolom *asyp. Sig. (2-tailed)/asymptotic significance untuk uji dua sisi* adalah 0,674, atau probabilitas diatas 0,05 ($0,674 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai *Behavioural Intention* untuk

kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 - 5 tahun maupun selama 5,5 - 8 tahun (ketiga populasi identik).

- Berdasarkan hasil perhitungan *rank*, diketahui bahwa kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* yang paling besar dibandingkan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun maupun selama 5,5 - 8 tahun, yakni 57,32. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **sedang/cukup menuju lemah** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang paling baik dibandingkan dengan kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 1 minggu - 2 tahun maupun selama 5,5 - 8 tahun. Dengan kata lain, kelompok responden yang telah memiliki SIM C selama 2,5 tahun - 5 tahun cukup mengandalkan sepeda motor sebagai moda transportasi untuk perjalanan kuliah.

5.4.5 Analisis Perilaku Terhadap Pilihan Moda Sepeda Motor Untuk Menuju ke Kampus berdasarkan Tempat Tinggal

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

Pada Tabel 5.6. berikut dapat dilihat nilai rata-rata untuk A, SN, PBC dan BI yang didapat dari proses penyaringan dan pemisahan data berdasarkan tempat tinggal, dalam hal ini dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu bertempat tinggal daerah Depok dan non Depok.

Tabel 5.6 Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai Rata-rata A, SN dan PBC berdasarkan Tempat Tinggal

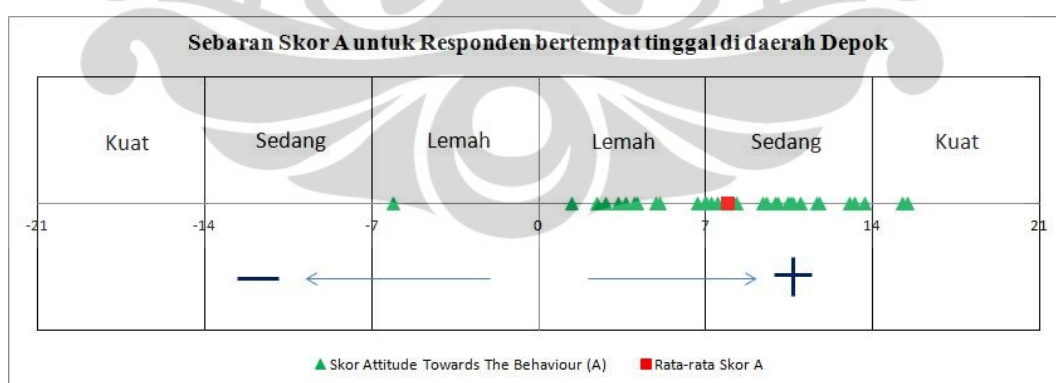
No	Tempat Tinggal	Skor			Total Skor	Skor Rata-rata	Interpretation				
		A	SN	PBC			-	+	Lemah	Sedang	Kuat
1	Depok	7.93	8.41	-1.84	14.5	4.83	-	√	√	-	-
2	Non Depok	7.53	5.62	-2.51	10.64	3.55	-	√	√	-	-

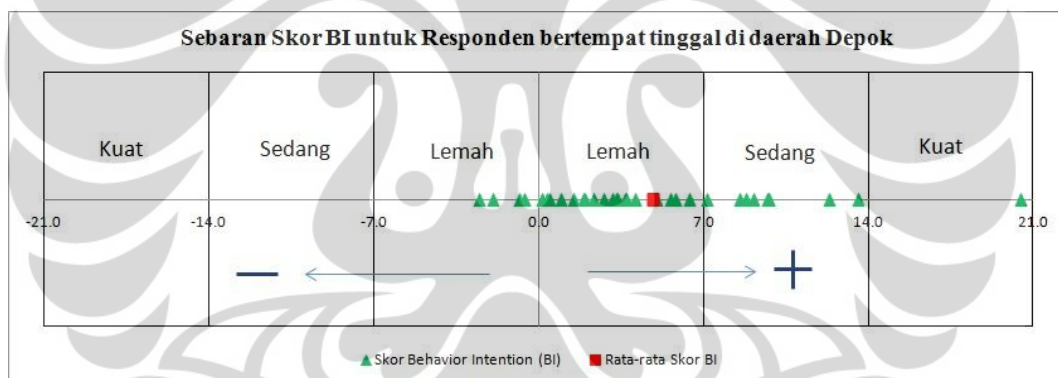
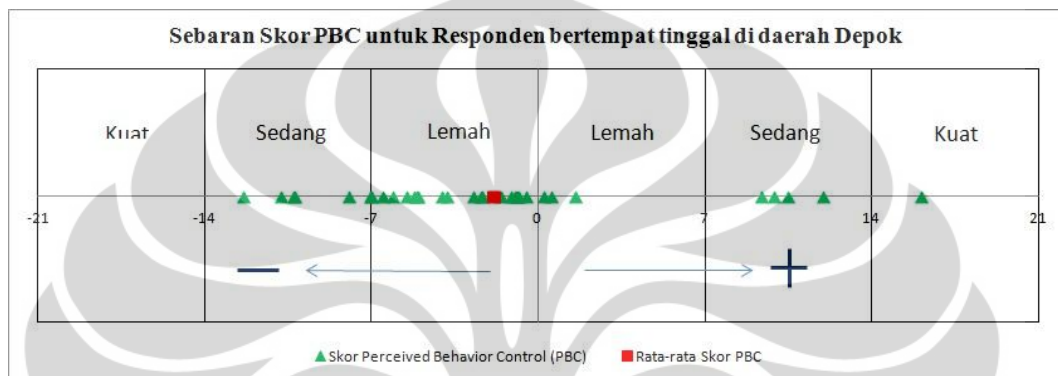
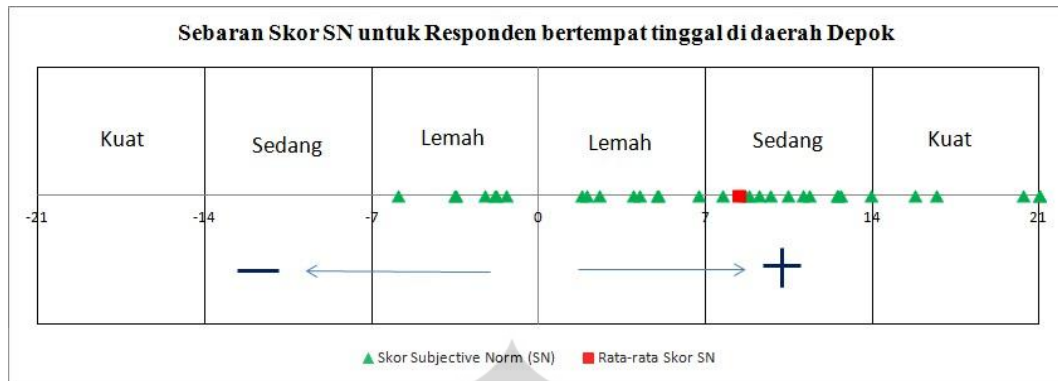
Secara keseluruhan rata-rata nilai A, SN dan PBC untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok lebih tinggi dibandingkan dengan kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Non Depok, yakni 7,93, 8,41 dan -1,84.

Dari nilai-nilai A, SN dan PBC tersebut, maka didapatkan bahwa kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok memiliki nilai BI yang lebih tinggi daripada nilai BI untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Non Depok, yakni 4,83 (dari skor total BI: 159,48). Nilai tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **lemah** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik dibandingkan dengan kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah non Depok.

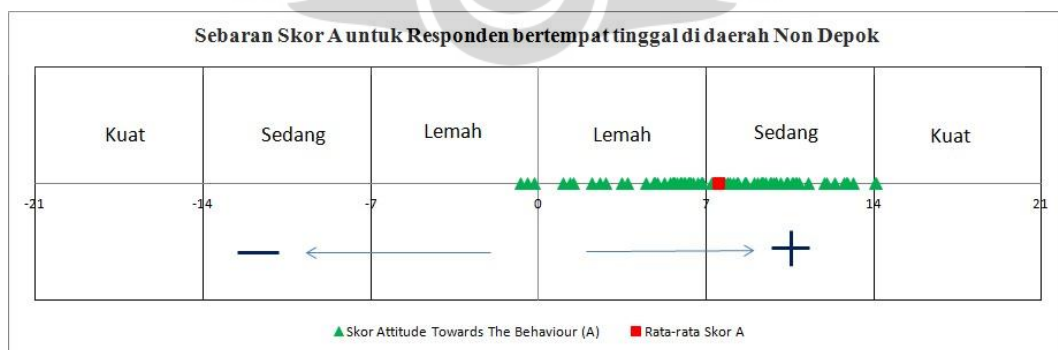
5.4.5.2 *Mental Map Behavior Intention*

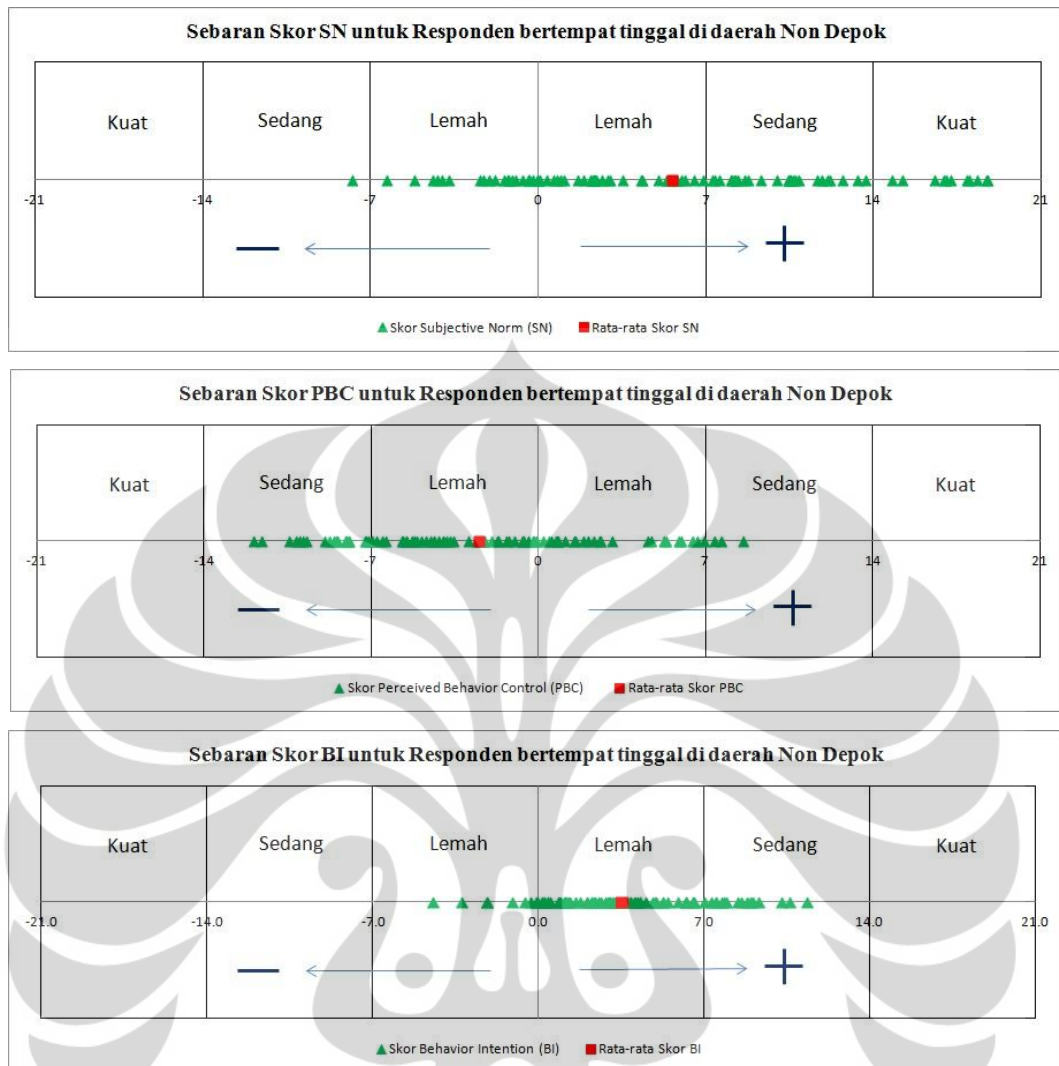
Sebaran nilai-nilai A, SN, PBC, dan BI baik untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok maupun kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah non Depok secara jelas dapat dilihat pada Gambar 5.27 dan Gambar 5.28.





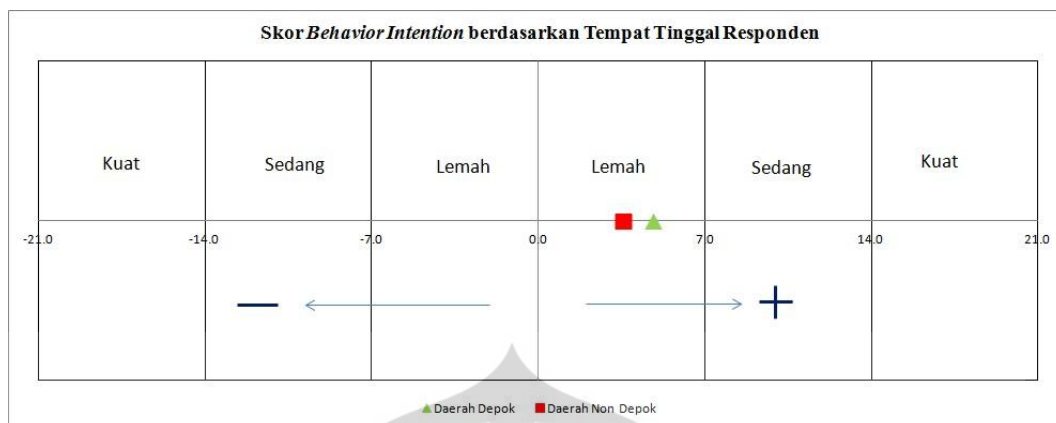
Gambar 5.27 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang bertempat tinggal di daerah Depok





Gambar 5.28 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang bertempat tinggal di daerah Non Depok

Pada Gambar 5.29 berikut dapat dilihat perbandingan skor *Behavior Intention* antara kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok dengan kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Non Depok.



Gambar 5.29 Perbandingan Skor *Behavior Intention* berdasarkan Tempat Tinggal Responden

5.4.5.3 Uji Korelasi

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 13.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,539$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,879$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,601$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat

terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.

- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 3 (tiga) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan SN, A dengan BI, SN dengan BI dan PBC dengan BI.

Hasil uji korelasi bivariat dengan bantuan program SPSS 17.0 terhadap nilai-nilai A, SN, PBC dan BI untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Non Depok secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 13.

Analisis:

- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_1 : A dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,448$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel A dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Attitude Towards The Behaviour* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_2 : SN dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,861$. Nilai tersebut menunjukkan kuatnya korelasi (+) antara variabel SN dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Subjective Norm* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Nilai koefisien korelasi antara variabel bebas X_3 : PBC dengan variabel terikat Y: BI adalah $r = 0,526$. Nilai tersebut menunjukkan bahwa lemahnya korelasi (+) antara PBC dengan BI. Dengan demikian semakin besar skor/nilai *Perceived Behavioural Control* seorang mahasiswa, maka akan semakin berpengaruh positif kuat terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampusnya.
- Berdasarkan uji signifikan, diketahui bahwa terdapat 5 (lima) pasangan data yang berkorelasi secara signifikan, yaitu A dengan

SN, A dengan PBC, A dengan BI, SN dengan BI dan PBC dengan BI.

5.4.5.4 Uji MANN-WHITNEY

Uji MANN-WHITNEY ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok dengan kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah non Depok. Hasil uji MANN-WHITNEY dengan bantuan program SPSS 17.0 secara rinci dapat dilihat pada Lampiran 14.

a. Hipotesis

Hipotesis untuk kasus ini:

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

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

b. Pengambilan Keputusan

Dasar pengambilan keputusan:

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

Hasil:

- Pada bagian pertama pada luaran (perhitungan *rank*), diketahui bahwa kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 66,70 dan *sum of rank* adalah 2201. Sedangkan kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah non Depok memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* adalah 59,57 dan *sum of rank* adalah 5302.

- Pada bagian kedua luaran (perhitungan statistik), diketahui bahwa nilai *Mann-Whitney U* adalah 1297 dengan tingkat signifikansi (*P*-value) adalah 0,323.

Analisis:

- Terlihat bahwa pada kolom *asympt. Sig. (2-tailed)/asymptotic significance untuk uji dua sisi* adalah 0,323, atau probabilitas dibawah 0,05 ($0,323 > 0,05$). Maka H_0 diterima, atau memang nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok benar-benar tidak berbeda secara signifikan dengan nilai *Behavioural Intention* untuk kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah non Depok (kedua populasi identik).
- Berdasarkan hasil perhitungan *rank*, diketahui bahwa kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok memiliki nilai *Behavioural Intention* dengan *mean rank* yang lebih besar dibandingkan kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah non Depok, yakni 66,70. Nilai *mean rank* tersebut menunjukkan bahwa kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok memiliki perilaku yang berpengaruh positif dengan level **sedang/cukup menuju kuat** terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya yang lebih baik daripada kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah non Depok. Dengan kata lain, kelompok responden yang bertempat tinggal di daerah Depok cukup mengandalkan sepeda motor sebagai moda transportasi untuk perjalanan kuliah.

Rekapitulasi hasil analisis mendalam terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya dapat dilihat pada Tabel 5.7.

Dari Tabel 5.7 tersebut diketahui bahwa dari 5 (lima) faktor yang dianalisis yakni jenis kelamin, kelompok usia, kepemilikan SIM C, lama

kepemilikan SIM C dan tempat tinggal, terdapat di semua faktor atau kelima-limanya faktor yang signifikan yang berpengaruh kepada mahasiswa terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya, yaitu:

1. Jenis Kelamin
2. Kelompok Usia
3. Kepemilikan SIM C
4. Lama Kepemilikan SIM C
5. Tempat Tinggal

Tabel 5.7 Rekapitulasi Hasil Analisis Mendalam

No	Faktor	Jumlah Responden	Persentase (%)	<i>Behavioural Intention (BI)</i>	<i>Mean Rank</i>	Jenis Populasi
1	Jenis Kelamin	122	100			Identik
	a. Laki-laki	114	93	4	62,39	
	b. Perempuan	8	7	2,38	48,75	
2	Kelompok Usia	122	100			Identik
	a. 19-21 Tahun	97	80	3,65	58,71	
	b. 22-25 Tahun	25	20	4,83	72,32	
3	Kepemilikan SIM C	122	100			Identik
	a. Ada	109	89	3,89	61,70	
	b. Tidak	13	11	3,91	59,85	
4	Lama Kepemilikan SIM C	109	100			Identik
	a. 1 minggu - 2 tahun	44	41	3,71	53,18	
	b. 2,5 - 5 tahun	57	52	4,12	57,32	
	c. 5,5 - 8 tahun	8	7	3,31	48,50	
5	Tempat Tinggal	122	100			Identik
	a. Daerah Depok	33	27	4,83	66,70	
	b. Daerah Non Depok	89	73	3,55	59,57	

Semakin besar nilai *Behavioural Intention* dan *mean rank* suatu kelompok responden, seperti tercantum pada Tabel 5.7 di atas, maka semakin baik juga pengaruh perilaku berkendara kelompok responden tersebut terhadap pilihan moda sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya.

5.5 Hubungan antara Tindakan dengan Jarak Perjalanan Responden ke Kampus Tujuan

Pada subbab ini akan dipaparkan mengenai hubungan setiap tindakan dengan jarak perjalanan para responden ke kampus tujuan mereka. Hubungan variabel tindakan dengan jarak ini dianalisis menggunakan metode ANOVA. Berikut adalah hasil analisisnya:

Tabel 5.8 Hubungan Tindakan dengan Jarak Tujuan Responden

Tindakan	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
<i>Attitude</i>	.985	.527
<i>Subjective Norm</i>	.815	.788
<i>Perceived Behavioural Control</i>	2.164	.002*

*signifikan

Berdasarkan data yang didapat dari tabel ANOVA di atas, dapat diketahui bahwa dari ketiga variabel di atas; *Perceived Behavioural Control* (Kontrol perilaku yang dapat diterima) mempunyai hubungan yang signifikan dengan jarak perjalanan responden ke kampus tujuan. Hal ini dilihat dari nilai signifikansinya yaitu .00 ($< .05$). Sedangkan dua variabel tindakan lainnya tidak berhubungan. Dapat dikatakan pula bahwa kontrol perilaku yang dapat diterima bisa berperan sebagai *moderating variable* bagi jarak tujuan responden. Hal ini dapat dianalisis lebih lanjut bahwa, PBC merupakan persepsi individu terhadap kadar kemudahan dan kesulitan suatu tingkah laku serta kontrol yang dimiliki untuk melaksanakan tingkah laku tersebut, maka PBC adalah salah satu Tindakan yang mendorong individu responden untuk memilih sepeda motor sebagai moda untuk menuju ke kampus. Namun faktor jarak ini tidak akan muncul, jika individu responden tersebut tidak mengindikasikan bahwa sesuai dengan kriteria Tindakan PBC.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

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

1. Sikap, norma subyektif, dan kontrol perilaku yang dapat diterima berpengaruh dalam memprediksi intensi mahasiswa untuk menggunakan sepeda motor dalam perjalanan kuliah.
2. Sikap berperan dalam menjelaskan intensi mahasiswa yang menggunakan sepeda motor untuk perjalanan kuliah. *Behavioural belief* sebagai konsekuensi positif yang terkuat mempengaruhi intensi adalah: “moda yang efisien dan efektif”; “moda yang murah”; “lebih memiliki kemampuan untuk memilih jalan”; dan “moda tercepat”. Sedangkan *behavioural belief* sebagai konsekuensi negatif yang terkuat adalah “bukan satu-satunya moda yang bisa membantu menuju kampus”; “moda yang cukup repot”; “bukan moda teraman”; “kecenderungan bisa menggebut dan menyiap”; dan “lebih memiliki gengsi”.
3. Norma subyektif tidak berperan signifikan dalam menjelaskan intensi mahasiswa yang menggunakan sepeda motor untuk perjalanan kuliah.
4. Kontrol perilaku yang dapat diterima tidak berperan signifikan dalam menjelaskan intensi mahasiswa yang menggunakan sepeda motor untuk perjalanan kuliah.
5. *Behavioural Intention* (BI) responden adalah 3,893 dari skor total 474,9. Dapat diartikan bahwa para mahasiswa memilih sepeda motor sebagai moda utama, namun dengan beberapa faktor tertentu mereka tidak dapat mengandalkan moda sepeda motor sepenuhnya untuk perjalanan kuliah.

Dari hasil analisis mendalam tersebut dapat disimpulkan bahwa semua faktor atau kelima-limanya faktor yang signifikan yang berpengaruh kepada mahasiswa terhadap pilihan menggunakan sepeda motor untuk menuju ke kampus di daerah Depok dan sekitarnya, yaitu:

1. Jenis Kelamin
2. Kelompok Usia
3. Kepemilikan SIM C
4. Lama Kepemilikan SIM C
5. Tempat Tinggal

Berdasarkan hasil kajian mengenai hubungan antara faktor perilaku dan keyakinan persepsi pengendara sepeda motor dengan faktor kondisi jalan dan lingkungan, maka dapat dikatakan bahwa kondisi jalan dan lingkungan tidak berpengaruh sama sekali terhadap mahasiswa untuk memilih menggunakan sepeda motor. Hal yang cukup mempengaruhi hanya terkait jarak perjalanan dari rumah ke kampus dan kebutuhan dasar akan transportasi yang efisien dan efektif. Hasil yang didapat diharapkan menjadi pertimbangan tersendiri bagi para mahasiswa untuk dapat memilih moda yang bijaksana, baik umum ataupun pribadi untuk perjalanan mereka sehari-hari.

6.2 Saran

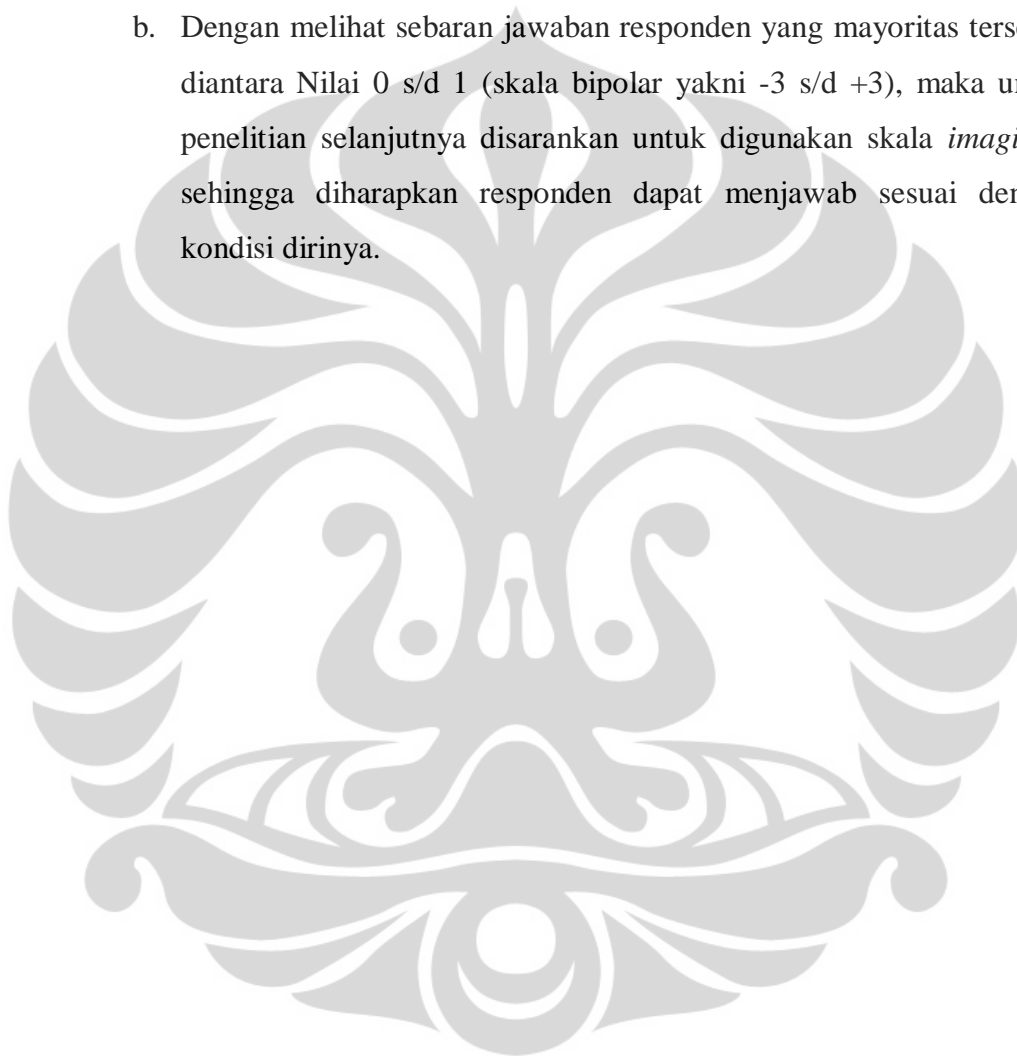
Dengan mengacu pada kesimpulan studi, maka beberapa masukan/saran yang mungkin dapat berguna dalam rangka penggunaan moda yang efisien dan efektif di daerah studi pada khususnya dan daerah lainnya pada umumnya adalah sebagai berikut:

– Segi teknis

Menambah data primer untuk klasifikasi data dalam kajian-kajian atau penelitian berikutnya. Bertujuan agar dalam pengolahan dan analisis tidak terjadi suatu ketimpangan atau ketidakimbangan yang menyebabkan perlu adanya penyesuaian data dari sumber kajian lain, yang dimaksudkan agar data mendapatkan hasil yang lebih akurat. Namun sebenarnya data-data primer ini perlu diolah secara orisinal menurut observasi yang dilakukan. Tidak diperlukan suatu batasan tertentu untuk jumlah data, yang terpenting keseimbangan jumlah data yang diperlukan.

– Segi kepentingan akademik

- a. Metode pengkajian perilaku pengendara sepeda motor dengan konsep *Theory Of Planned Behaviour* dalam penelitian ini dapat dijadikan pedoman untuk pengkajian pemilihan moda seperti sepeda motor dan kendaraan bermotor lainnya, tentunya setelah dilakukan penyesuaian dengan karakteristik daerah masing-masing.
- b. Dengan melihat sebaran jawaban responden yang mayoritas tersebar diantara Nilai 0 s/d 1 (skala bipolar yakni -3 s/d +3), maka untuk penelitian selanjutnya disarankan untuk digunakan skala *imajiner*, sehingga diharapkan responden dapat menjawab sesuai dengan kondisi dirinya.



DAFTAR REFERENSI

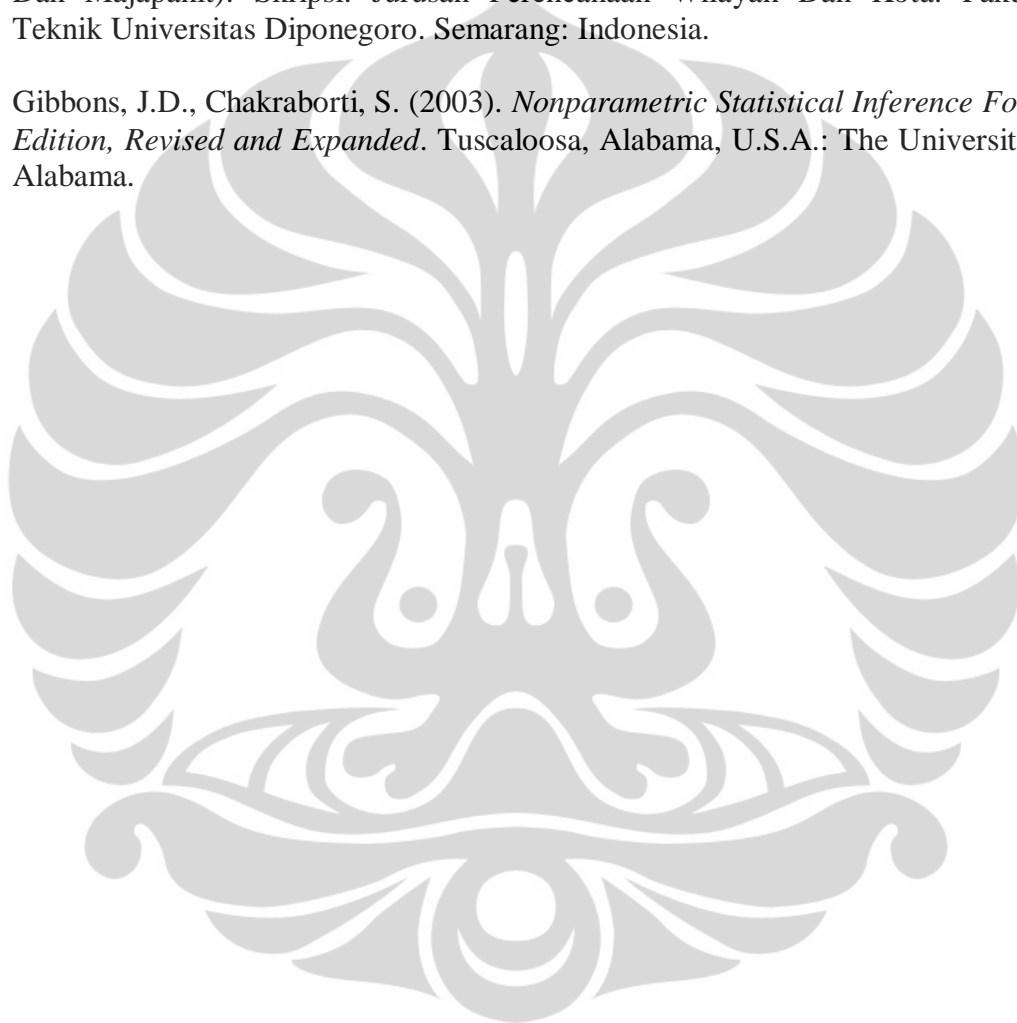
- Ajzen, I. (1971). *Attitudinal vs. Normative Messages: An Investigation of The Differential Effects of Persuasive Communications on Behavior*. *Sociometry*, 34, 263-280.
- Gollwitzer, P. M. (1999). *Implementation intentions: Strong effects of simple plans*. *American Psychologist*, 54, 493-503.
- Ajzen, I. (1985). *From intention to actions: A Theory of Planned Behavior*. In J. Kuhl, J. Beckman (Eds), *Action Control: From Cognition to Behavior* (pp. 11-39). New York: Springer
- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, Personality and Behavior*. Milton Keynes: OUP.
- Ajzen, I. (1991). *The Theory of Planned Behavior*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Lee, J., Cerreto, F. A., & Lee, J. (2010). *Theory of Planned Behavior and Teachers' Decisions Regarding Use of Educational Technology*. *Educational Technology & Society*, 13 (1), 152–164.
- Osgood, C. E., Suci, G. J., & Tannenbaum, P. H. (1957). *The measurement of meaning*. Urbana, IL: University of Illinois Press.
- Francis et al., (2004). *Constructing Questionnaires Based On The Theory Of Planned Behaviour: A Manual for Health Services Researchers*. Centre for Health Services Research: University of Newcastle. United Kingdom.
- Sampouw, M. (2009). *Kajian Perilaku Pengendara Sepeda Motor Terhadap Aspek Keselamatan Berlalu Lintas: Tesis*. Program Pasca Sarjana Bidang Ilmu Teknik: Departemen Teknik Sipil Universitas Indonesia. Depok: Indonesia.
- Wibowo, I. D. (2011). *Pengembangan Model Niat Berperilaku (Behavioral Intention Model) Dengan Memperhitungkan Pengaruh Fasilitas Pendukung Dalam Bus Transjakarta*. Program Studi Transportasi: Institut Teknologi Bandung. Bandung: Indonesia.
- Harinaldi. (2005). *Prinsip-Prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains*. Departemen Teknik Mesin Fakultas Teknik: Universitas Indonesia. Depok: Indonesia.
- Amaliah, Khusnul. (2008). *Peranan Sikap, Norma Subyektif, Dan Perceived Behavioral Control Dalam Memprediksi Intensi Mahasiswa Untuk Bersepeda Di Kampus*. Fakultas Psikologi: Universitas Indonesia. Depok: Indonesia.

Purnomo, Mego. (2005). *Analisa Permintaan Parkir Stasiun KA Di Kota Semarang (Studi Kasus Stasiun Tawang Dan Stasiun Poncol: Tesis. Program Magister Teknik Sipil: Universitas Diponegoro. Semarang: Indonesia.*

Sukarto, Haryono. (2006). *Transportasi Perkotaan Dan Lingkungan. Jurnal Teknik Sipil Universitas Pelita Harapan. Vol. 3 No. 2, Juli.*

Rahmananto, Ari. (2007). *Pemilihan Moda Angkutan Umum Penumpang (AUP) Untuk Kawasan Urban Sprawl Kota Semarang (Studi Kasus : Koridor Setiabudi Dan Majapahit): Skripsi. Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota: Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Semarang: Indonesia.*

Gibbons, J.D., Chakraborti, S. (2003). *Nonparametric Statistical Inference Fourth Edition, Revised and Expanded. Tuscaloosa, Alabama, U.S.A.: The University of Alabama.*



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

→ **Data Identitas Responden**

No.	Nama	Jenis Kelamin	Usia (tahun)	Kepemilikan SIM C	Lama Kepemilikan SIM C	Tempat Tinggal	Kampus Tujuan
1	Ikra	L	22	Ada	2 tahun	Bintaro (Jakarta Selatan)	Universitas Indonesia Depok
2	Teguh	L	20	Ada	1 tahun	Cijantung (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok
3	Fize	L	20	Ada	3 tahun	Pejaten (Jakarta Selatan)	Universitas Indonesia Depok
4	Rizky	L	21	Ada	4 tahun	Parung (Bogor)	Universitas Indonesia Depok
5	Fatkhur	L	21	Ada	4 tahun	Sunter Jaya (Jakarta Utara)	Universitas Indonesia Depok
6	Tiko D.F	L	22	Tidak Ada	0	Cilandak (Jakarta Selatan)	Universitas Indonesia Depok
7	Inesya	P	21	Tidak Ada	0	Pamulang (Tangerang Selatan)	Universitas Indonesia Depok
8	Rahma	P	22	Ada	4 tahun	Pondok Bambu (Jakarta Timur)	Universitas Gunadarma Depok
9	M. Rizky	L	19	Tidak Ada	0	Kemayoran (Jakarta Utara)	Universitas Gunadarma Depok
10	Maryati	P	19	Ada	2 tahun	Tebet (Jakarta Selatan)	Universitas Gunadarma Depok
11	Anugerah	L	19	Ada	3.5 tahun	Jagakarsa (Jakarta Selatan)	Universitas Gunadarma Depok
12	Alfadesta	L	20	Ada	4 tahun	Cijantung (Jakarta Timur)	Universitas Gunadarma Depok
13	Arya P	L	21	Ada	5 tahun	Halim PK (Jakarta Timur)	Universitas Gunadarma Depok
14	Aldy	L	20	Ada	3 tahun	PS Rebo (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok
15	Hyde	L	21	Ada	3 tahun	Jl. Nangka (Jakarta Selatan)	Universitas Indonesia Depok
16	Kharisma	L	19	Ada	2 tahun	Depok	Universitas Indonesia Depok
17	Rizky A.	L	19	Ada	17 bulan	Jatiasih (Bekasi)	Universitas Indonesia Depok
18	Rizky S.	L	20	Ada	2 tahun	Depok	Universitas Indonesia Depok
19	Wisnu A.	L	19	Ada	1 tahun	Pondok Gede (Bekasi)	Universitas Indonesia Depok
20	Muharis D.	L	20	Tidak Ada	0	Bekasi selatan	Universitas Indonesia Depok
21	Sigit F	L	20	Tidak Ada	0	Jakarta Timur	Universitas Indonesia Depok
22	Adilla A.	L	19	Ada	4 tahun	Jatibening (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok

23	Hinu P.	L	20	Ada	3 tahun	Bekasi	Universitas Indonesia Depok
24	Dewa	L	21	Ada	5 tahun	Bekasi	Universitas Indonesia Depok
25	Fikri A.	L	21	Ada	5 tahun	Tangerang Selatan	Universitas Indonesia Depok
26	Christian H.	L	19	Ada	2 tahun	Jakarta	Universitas Indonesia Depok
27	Stephany T.	P	19	Ada	1.5 tahun	Jakarta Selatan	Universitas Indonesia Depok
28	Grafit D.	L	21	Ada	1 tahun	Depok	Universitas Gunadarma Depok
29	Nano	L	21	Ada	4 tahun	Jakarta	Universitas Gunadarma Depok
30	Yurio H.	L	21	Ada	5 tahun	Bogor	Universitas Gunadarma Depok
31	Brahmantio	L	21	Ada	4 tahun	Tanjung Barat (Jakarta Selatan)	Universitas Gunadarma Depok
32	Handika	L	21	Ada	2 tahun	Jl. Raya Centex (Jakarta Timur)	Universitas Gunadarma Depok
33	Wahyu	L	21	Ada	4 tahun	Depok	Universitas Gunadarma Depok
34	Aditya	L	20	Ada	1 tahun	Cilandak (Jakarta Selatan)	Universitas Gunadarma Depok
35	Alfri V.	L	20	Ada	1 tahun	Cijantung (Jakarta Timur)	Universitas Gunadarma Depok
36	Fachrul R.	L	20	Ada	4 tahun	Ciracas (Jakarta Timur)	Universitas Gunadarma Depok
37	Bemby A.	L	20	Ada	5 tahun	Salemba (Jakarta Pusat)	Universitas Gunadarma Depok
38	Marolop	L	19	Ada	1 tahun	Bekasi	Universitas Gunadarma Depok
39	Dody	L	22	Ada	2 tahun	Bintaro	Universitas Gunadarma Depok
40	Rindo	L	19	Ada	10 bulan	Depok	Universitas Gunadarma Depok
41	Luhur	L	22	Ada	4 tahun	Kebon Jeruk	Universitas Gunadarma Depok
42	Yuri	L	20	Ada	2 tahun	Bekasi	BSI Margonda
43	Wishu	L	20	Ada	1 tahun	Lenteng Agung (Jakarta Selatan)	BSI Margonda
44	M. Andre	L	21	Tidak Ada	0	Pasar Minggu	BSI Margonda
45	Ajib	L	20	Ada	3 tahun	Kelapa Dua, Depok	BSI Margonda
46	Fachrur Rozie	L	24	Ada	3 tahun	Bekasi Timur	BSI Margonda
47	Haswan	L	25	Ada	7 tahun	Bekasi	BSI Margonda
48	Andry	L	20	Ada	5 tahun	Depok	BSI Margonda
49	M. Rizqy R.	L	19	Tidak Ada	0	Bekasi	BSI Margonda
50	Arif Rachmanto	L	21	Ada	5.5 tahun	Pal (Depok)	BSI Margonda
51	Shandy	L	20	Ada	4 tahun	Depok	BSI Margonda
52	Wisnu Tirta	L	22	Ada	3 tahun	Citayam (Depok)	BSI Margonda
53	Reza	L	21	Ada	3,5 tahun	Depok	BSI Margonda

54	Andi	L	21	Ada	4 tahun	Depok	BSI Margonda
55	Aditya	L	22	Ada	5 tahun	Sawangan (Depok)	BSI Margonda
56	Ahti Bahru	P	22	Ada	4 bulan	Kelapa Dua Wetan (Jakarta Selatan)	BSI Margonda
57	Taufik	L	22	Ada	4 tahun	Permata Hijau (Jakarta Barat)	Universitas Pancasila
58	Fadjar	L	22	Ada	3 tahun	Condet (Jakarta Timur)	Universitas Pancasila
59	Yogo	L	21	Ada	4 tahun	Depok	Universitas Pancasila
60	Luthfi	L	23	Ada	4 tahun	Bintaro (Jakarta Selatan)	Universitas Pancasila
61	Rifa Ikhsan	L	21	Ada	2 tahun	Bekasi Timur	Universitas Pancasila
62	Reza	L	22	Ada	4 tahun	Depok	Universitas Pancasila
63	Rahmat Hermanto	L	21	Ada	4 tahun	Condet (Jakarta Timur)	Universitas Pancasila
64	Wahyu W.	L	22	Ada	5 tahun	Jakarta	Universitas Pancasila
65	Angga M.	L	22	Ada	5 tahun	Ciganjur (Jakarta Selatan)	Universitas Pancasila
66	Adrian Satria	L	21	Ada	7 tahun	Bukit Cengkeh (Jakarta Selatan)	Universitas Pancasila
67	Paulus Johan L.	L	22	Ada	5 tahun	Depok	Universitas Pancasila
68	Viraz	L	19	Ada	2 tahun	Cirendeui (Tangerang Selatan)	Universitas Pancasila
69	Yuventive Deri P.	L	20	Ada	3 tahun	Depok	Universitas Pancasila
70	Allan	L	19	Ada	2 tahun	Jl. H. Shibi (Jakarta Selatan)	Universitas Pancasila
71	Putu	P	20	Ada	1 tahun	Depok	Universitas Pancasila
72	Kusairi	L	19	Ada	4,5 tahun	Depok	Universitas Pancasila
73	Rizky	L	19	Tidak Ada	0	Jl. Bangka (Jakarta Selatan)	Universitas Pancasila
74	Roni Setiawan	L	22	Ada	5 tahun	Ciputat (Tangerang)	Universitas Pancasila
75	Riza Havid	L	21	Ada	7 tahun	Jakarta	Universitas Pancasila
76	Septian Firstiando	L	19	Ada	2 tahun	Depok	Universitas Pancasila
77	Purwoko H. N.	L	19	Ada	2 tahun	Depok	Universitas Pancasila
78	Ahmad Maulana	L	20	Ada	3 tahun	Jl. Duren Tiga (Jakarta Selatan)	Universitas Pancasila
79	Rezha Ernesto	L	21	Tidak Ada	0	Pasar Minggu	IISIP Jakarta
80	Fariz	L	19	Ada	2 tahun	Halim (Jakarta Timur)	IISIP Jakarta
81	Levy Abubakar	L	19	Ada	1 tahun	Cawang (Jakarta Timur)	IISIP Jakarta
82	Mayendra Leaz	L	19	Ada	2 tahun	Tangerang	IISIP Jakarta
83	Andi Fadila	L	19	Ada	3 tahun	Jakarta	IISIP Jakarta

84	M. Fakhrul Hadi	L	20	Ada	2,5 tahun	Depok	IISIP Jakarta
85	Sahid Muttaqin	L	19	Ada	3 tahun	Jakarta	IISIP Jakarta
86	Bara Iman P.	L	19	Ada	1 tahun	Jakarta	IISIP Jakarta
87	Ahmad Yanuar	L	19	Tidak Ada	0	Kp. Areman (Depok)	IISIP Jakarta
88	Efron F.S.	L	20	Ada	2 tahun	Bekasi Selatan	IISIP Jakarta
89	Hendri Agustian	L	23	Ada	2 tahun	Pamulang (Tangerang Selatan)	IISIP Jakarta
90	Dermaga	L	19	Ada	3 tahun	Depok	IISIP Jakarta
91	M. Zam Zami	L	20	Ada	3 tahun	Cisalak (Depok)	IISIP Jakarta
92	Dimas	L	20	Ada	2 tahun	Cibubur (Jakarta Timur)	IISIP Jakarta
93	Wibowo Dwi S.	L	25	Ada	8 tahun	Pancoran (Jakarta Selatan)	IISIP Jakarta
94	Lucky Rachman	L	20	Ada	2 tahun	Cileungsi (Bogor)	IISIP Jakarta
95	Erwin	L	24	Ada	6 tahun	Depok	IISIP Jakarta
96	Robby Kusuma	L	20	Ada	2 tahun	Depok	IISIP Jakarta
97	Agung S. B.	L	25	Ada	5 tahun	Cileungsi (Bogor)	IISIP Jakarta
98	Yudy Mulyadi	L	19	Ada	1 tahun	Pancoran (Jakarta Selatan)	IISIP Jakarta
99	Robby Maulana	L	20	Ada	3 tahun	Sawangan (Depok)	IISIP Jakarta
100	Herlin	P	21	Ada	3 tahun	Joglo (Jakarta Barat)	Universitas Indonesia Depok
101	Mohammad Mahdi F.	L	21	Ada	2 bulan	Cipayung (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok
102	Aldy G.	L	20	Ada	4 tahun	Pasar Rebo	Universitas Indonesia Depok
103	Aldi	L	19	Ada	2 tahun	Pancoran Mas	Universitas Indonesia Depok
104	Andreadi	L	20	Ada	2 tahun	Kalideres	Universitas Indonesia Depok
105	Nurhadi M.	L	19	Tidak Ada	0	Ciganjur (Jakarta Selatan)	Universitas Indonesia Depok
106	Nikmal	L	21	Tidak Ada	0	Pondok Gede (Bekasi)	Universitas Indonesia Depok
107	Kartika P.	P	21	Ada	3 tahun	Pamulang Barat	Universitas Indonesia Depok
108	Andhika T. P.	L	19	Ada	3,5 tahun	Cimanggis	Universitas Indonesia Depok
109	Rangga D.	L	19	Ada	1 tahun	Cibubur (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok
110	Faiz Abdurrohman	L	19	Ada	2 tahun	Depok	Universitas Indonesia Depok
111	Rida Madya T	L	22	Ada	4 tahun	Depok Timur	Universitas Indonesia Depok
112	Muhamad Ardimas	L	20	Ada	4 tahun	Kramat Jati (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok
113	Asrovi Nur Ihsan	L	21	Ada	4 tahun	Jakarta Timur	Universitas Indonesia Depok

114	Rusdi	L	19	Ada	4 bulan	Pamulang (Tangerang Selatan)	Universitas Indonesia Depok
115	M. Bagus Prasetyo	L	19	Ada	1,5 tahun	Ciputat (Tangerang)	Universitas Indonesia Depok
116	Dwi Rian Setianto	L	19	Ada	2 tahun	Citeureup (Bogor)	Universitas Indonesia Depok
117	Bayu A. H.	L	19	Tidak Ada	0	Cibinong (Bogor)	Universitas Indonesia Depok
118	Andrie A.	L	20	Ada	2 tahun	Cibubur (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok
119	Ahmad Syihan	L	19	Ada	3 tahun	Beji Timur (Depok)	Universitas Indonesia Depok
120	Rio Novalrio	L	19	Ada	3 tahun	Pondok Kelapa	Universitas Indonesia Depok
121	M. Fauzi Pohan	L	24	Ada	6 tahun	Jatiasih (Bekasi)	Universitas Indonesia Depok
122	Irfan Hudori	L	23	Ada	7 tahun	Condet (Jakarta Timur)	Universitas Indonesia Depok

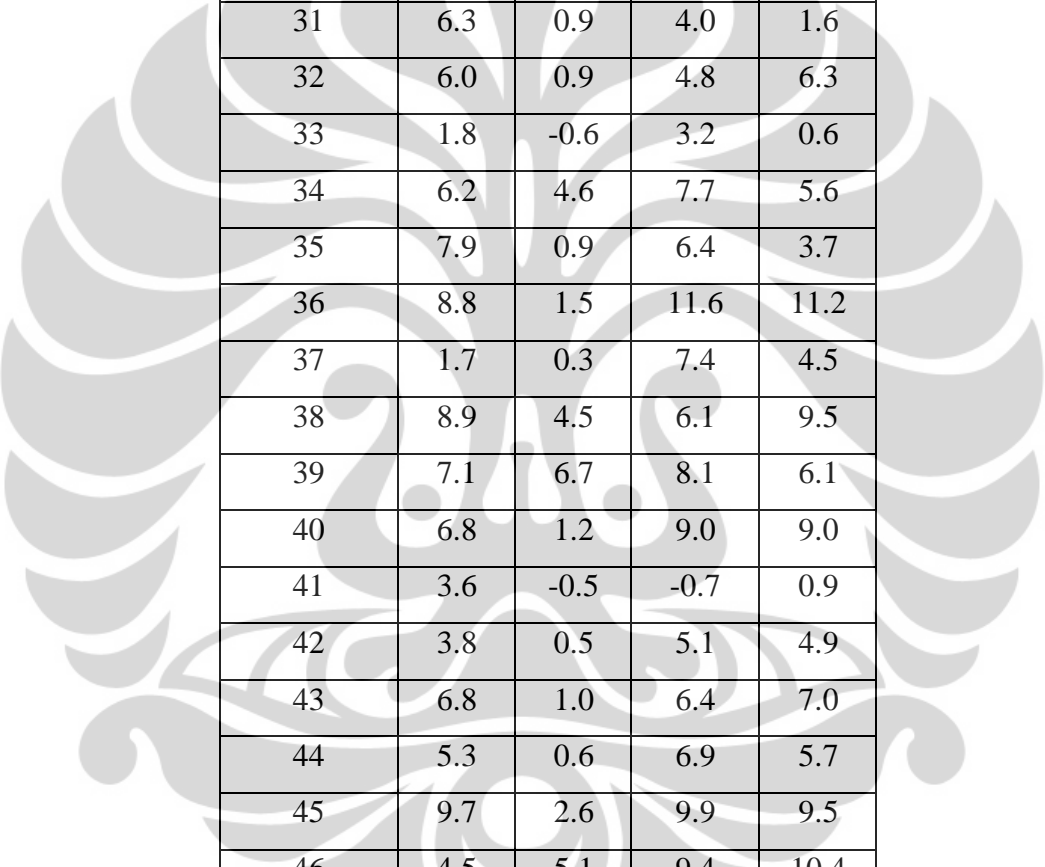


→ **Data Skor/Nilai *Attitude Toward the Behaviour* (A), *Subjective Norm* (SN), *Perceived Behavioural Control* (PBC) dan *Behavioural Intention* (BI) berdasarkan Survei Kuesioner**

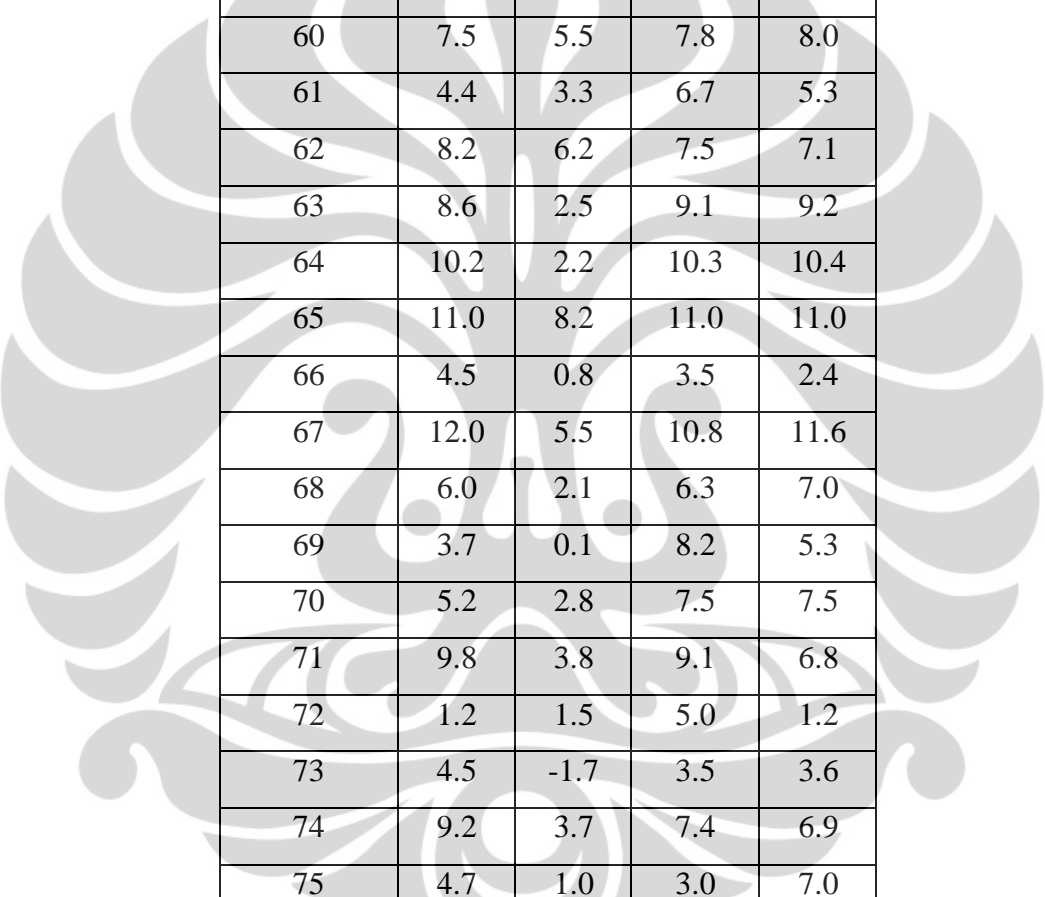


Lampiran 2. Hasil Pengukuran Nilai *Attitude Toward the Behaviour* (A), *Subjective Norm* (SN), dan *Perceived Behaviour Control* (PBC) untuk Total Responden (*Direct Measurement*)

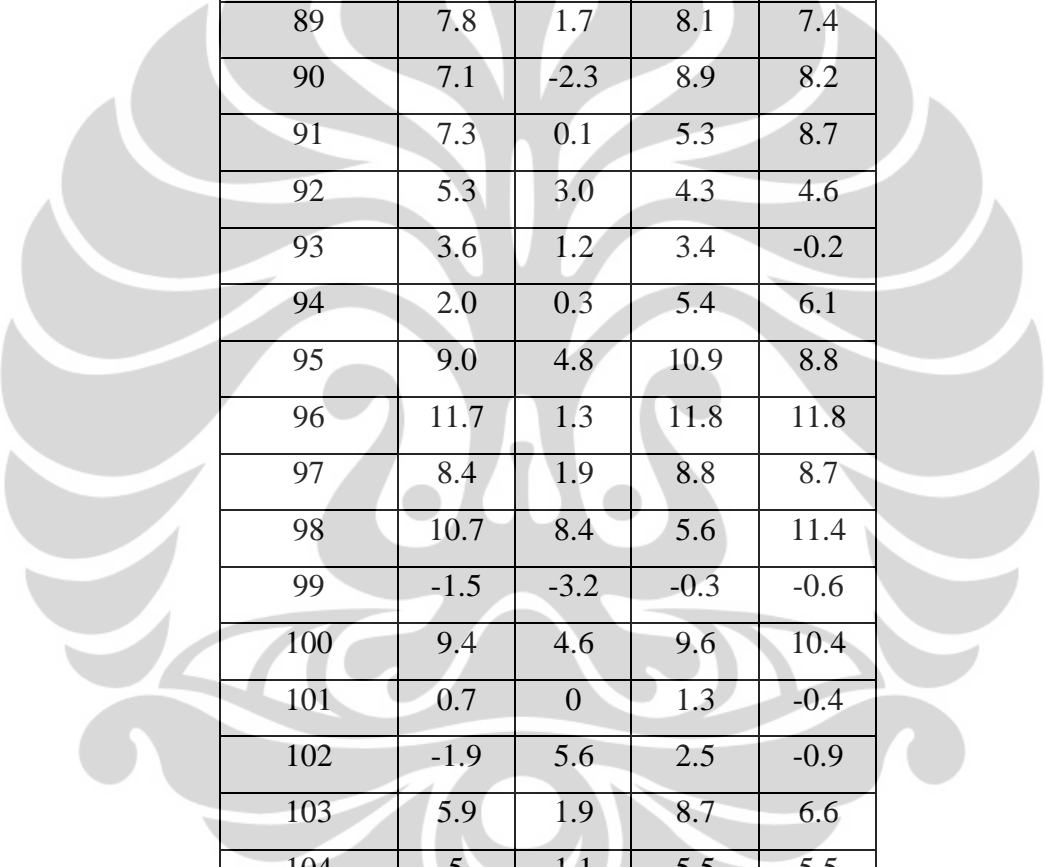
NO.	SCORE			BI
	A	SN	PBC	
1	6.0	0.6	8.4	7.8
2	9.8	2.7	11.7	9.4
3	1.7	-3.4	3.6	4.4
4	8.6	1.7	8.1	8.6
5	5.1	1.6	4.8	5.1
6	2.3	-0.2	7.9	4.0
7	-0.9	0.2	1.7	4.7
8	7.9	1.4	6.1	7.9
9	6.0	4.5	11.3	9.4
10	5.6	3.5	4.7	6.0
11	10.6	5.7	10.7	11.0
12	4.5	1.6	6.5	4.9
13	5.3	1.3	6.4	7.2
14	-6.1	-0.8	0.3	-5.8
15	11.5	2.2	5.4	9.8
16	10.6	7.6	9.5	10.0
17	1.6	-3.3	-0.3	-2.0
18	10.3	6.8	10.2	10.5
19	1.9	0.3	3.6	2.4
20	8.1	2.3	8.4	4.1
21	9.8	2.8	10.4	8.2
22	1.5	1.9	2.9	4.3
23	6.2	0.9	3.3	6.2



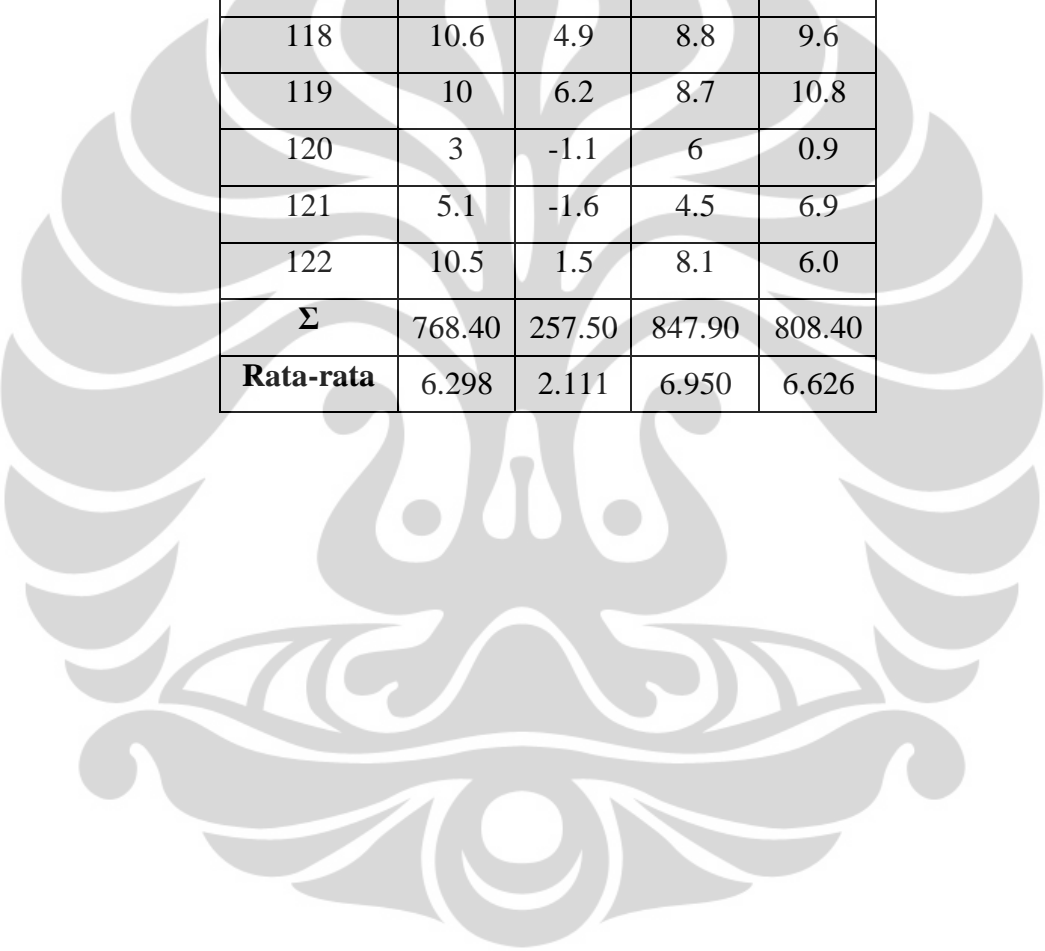
24	6.8	0.6	7.0	6.8
25	9.9	5.0	10.3	10.4
26	7.1	5.7	8.2	7.3
27	4.3	0.3	8.0	6.9
28	-0.7	-0.4	2.3	-1.2
29	12.0	4.1	12.0	12.0
30	6.4	4.4	7.1	7.3
31	6.3	0.9	4.0	1.6
32	6.0	0.9	4.8	6.3
33	1.8	-0.6	3.2	0.6
34	6.2	4.6	7.7	5.6
35	7.9	0.9	6.4	3.7
36	8.8	1.5	11.6	11.2
37	1.7	0.3	7.4	4.5
38	8.9	4.5	6.1	9.5
39	7.1	6.7	8.1	6.1
40	6.8	1.2	9.0	9.0
41	3.6	-0.5	-0.7	0.9
42	3.8	0.5	5.1	4.9
43	6.8	1.0	6.4	7.0
44	5.3	0.6	6.9	5.7
45	9.7	2.6	9.9	9.5
46	4.5	5.1	9.4	10.4
47	12.0	7.9	11.9	12.0
48	11.1	6.0	9.0	12.0
49	4.4	3.0	2.8	2.7
50	6.1	-0.2	8.3	5.5
51	6.2	4.0	6.5	6.9
52	1.6	1.7	0.2	-1.4



53	8.1	-2.2	5.9	6.8
54	9.4	-1.9	6.0	5.8
55	7.7	2.5	9.4	8.6
56	4.8	0.0	5.0	5.0
57	6.3	1.2	6.3	6.9
58	9.0	6.7	6.2	9.5
59	1.9	2.1	5.6	5.3
60	7.5	5.5	7.8	8.0
61	4.4	3.3	6.7	5.3
62	8.2	6.2	7.5	7.1
63	8.6	2.5	9.1	9.2
64	10.2	2.2	10.3	10.4
65	11.0	8.2	11.0	11.0
66	4.5	0.8	3.5	2.4
67	12.0	5.5	10.8	11.6
68	6.0	2.1	6.3	7.0
69	3.7	0.1	8.2	5.3
70	5.2	2.8	7.5	7.5
71	9.8	3.8	9.1	6.8
72	1.2	1.5	5.0	1.2
73	4.5	-1.7	3.5	3.6
74	9.2	3.7	7.4	6.9
75	4.7	1.0	3.0	7.0
76	7.8	-1.5	5.9	3.8
77	2.5	0.9	7.4	7.3
78	8.6	5.9	10.8	6.0
79	7.8	5.3	7.4	10.6
80	11.3	-1.8	11.6	11.2
81	4.0	3.2	3.9	2.8



82	10.5	-2.3	9.7	10.2
83	5.8	1.8	6.6	7.8
84	9.2	2.0	5.7	10.6
85	7.6	5.7	12.0	7.9
86	8.7	1.7	6.7	5.6
87	10.1	4.5	9.8	10.6
88	2.9	3.4	4.1	2.5
89	7.8	1.7	8.1	7.4
90	7.1	-2.3	8.9	8.2
91	7.3	0.1	5.3	8.7
92	5.3	3.0	4.3	4.6
93	3.6	1.2	3.4	-0.2
94	2.0	0.3	5.4	6.1
95	9.0	4.8	10.9	8.8
96	11.7	1.3	11.8	11.8
97	8.4	1.9	8.8	8.7
98	10.7	8.4	5.6	11.4
99	-1.5	-3.2	-0.3	-0.6
100	9.4	4.6	9.6	10.4
101	0.7	0	1.3	-0.4
102	-1.9	5.6	2.5	-0.9
103	5.9	1.9	8.7	6.6
104	5	1.1	5.5	5.5
105	6.6	1.3	6.7	9.7
106	5.5	0.7	8.8	2.9
107	10.7	6.7	11.9	11.2
108	5.6	-0.5	8.5	2.5
109	5.4	3.4	9.5	6.9
110	4.4	-1.4	7.8	5.3



111	5	4.5	9	6.8
112	8.8	2.7	9.7	10.0
113	6.5	-5.5	9.5	0.5
114	3.2	0.2	3.2	8.4
115	3.4	1.7	9.7	8.6
116	4.3	2.5	5.4	5.6
117	4.3	2	5.1	3.9
118	10.6	4.9	8.8	9.6
119	10	6.2	8.7	10.8
120	3	-1.1	6	0.9
121	5.1	-1.6	4.5	6.9
122	10.5	1.5	8.1	6.0
Σ	768.40	257.50	847.90	808.40
Rata-rata	6.298	2.111	6.950	6.626

Lampiran 3. Hasil Pengukuran Nilai *Attitude Toward the Behaviour* (A), *Subjective Norm* (SN), dan *Perceived Behaviour Control* (PBC) untuk Total Responden (*Indirect Measurement*)

→ *Attitude Toward the Behaviour* (A)

Setiap 1 responden di masing-masing pertanyaan pada *Outcome Evaluation* dikalikan dengan *Behaviour Belief* ($\Sigma b_i \cdot e_i$), maka:

$\Sigma b_i \cdot e_i$	Rata-rata	$\Sigma b_i \cdot e_i$	Rata-rata	$\Sigma b_i \cdot e_i$	Rata-rata	$\Sigma b_i \cdot e_i$	Rata-rata
93.45	10.38333	68.52	7.613333	65.17	7.241111	40.32	4.48
84.74	9.415556	25.49	2.832222	115.52	12.83556	89.47	9.941111
-6.62	-0.73556	87.52	9.724444	126.44	14.04889	139.42	15.49111
50.77	5.641111	50.76	5.64	13.29	1.476667	114.74	12.74889
9.44	1.048889	116.33	12.92556	119.38	13.26444	89.27	9.918889
56.26	6.251111	56.4	6.266667	71.38	7.931111	-54.83	-6.09222
53.76	5.973333	67.19	7.465556	67.65	7.516667	108.34	12.03778
56.75	6.305556	58.37	6.485556	67.04	7.448889	49.68	5.52
83.59	9.287778	84.58	9.397778	30.02	3.335556	53.34	5.926667
31.28	3.475556	47.53	5.281111	36.44	4.048889	105.19	11.68778
57.48	6.386667	43.95	4.883333	50.49	5.61	52.18	5.797778
61.12	6.791111	55.28	6.142222	53.65	5.961111	111.23	12.35889
88.51	9.834444	69.91	7.767778	107.51	11.94556	81.14	9.015556
-1.43	-0.15889	95.93	10.65889	72.99	8.11	95.41	10.60111
93.28	10.36444	93.88	10.43111	60.03	6.67	137.16	15.24
74.55	8.283333	98.15	10.90556	71.1	7.9	23.22	2.58
20.16	2.24	94.95	10.55	73.15	8.127778	73.73	8.192222
62.81	6.978889	67.31	7.478889	61.58	6.842222	98.75	10.97222
11.81	1.312222	12.55	1.394444	75.23	8.358889	77.57	8.618889
77.55	8.616667	36.99	4.11	97.08	10.78667	66.51	7.39
87.26	9.695556	22.27	2.474444	82.31	9.145556	43.34	4.815556
61.55	6.838889	65.24	7.248889	123.14	13.68222	101.39	11.26556
25.5	2.833333	86.17	9.574444	118.25	13.13889	78.23	8.692222
91.1	10.12222	90.19	10.02111	85.52	9.502222	96.01	10.66778
59.87	6.652222	54.84	6.093333	106.29	11.81	89.46	9.94
70.09	7.787778	33.52	3.724444	-4.21	-0.46778	117.33	13.03667
67.05	7.45	84.3	9.366667	66.59	7.398889	51.48	5.72
33.05	3.672222	45.75	5.083333	63.45	7.05	71.99	7.998889
126.93	14.10333	74.48	8.275556	44.24	4.915556	96.52	10.72444
84.14	9.348889	66.51	7.39	44.76	4.973333		$\Sigma = 931.4$
43.39	4.821111	94.26	10.47333	61.58	6.842222	$\Sigma = 8382.96$	$931.4/122 = 7.635$

Nilai *Attitude Toward the Behaviour* (A) (*Indirect Measurement*) = 7,635

→ **Subjective Norm (SN)**

Setiap 1 responden di masing-masing pertanyaan pada *Normative Beliefs* dikalikan dengan *Motivation to Comply* ($\Sigma n_i \cdot m_i$), maka:

$\Sigma n_i \cdot m_i$	Rata-rata	$\Sigma n_i \cdot m_i$	Rata-rata	$\Sigma n_i \cdot m_i$	Rata-rata	$\Sigma n_i \cdot m_i$	Rata-rata
31.31	10.43667	20.72	6.906667	-1.04	-0.34667	7.34	2.446667
17.3	5.766667	12	4	15.04	5.013333	29.25	9.75
-0.69	-0.23	7.14	2.38	51.19	17.06333	61.02	20.34
2.86	0.953333	4.95	1.65	-1.16	-0.38667	35.54	11.84667
16.4	5.466667	-3.23	-1.07667	63	21	53.73	17.91
51.72	17.24	5.74	1.913333	19.55	6.516667	14.89	4.963333
2.44	0.813333	25.05	8.35	-3.98	-1.32667	54.94	18.31333
18.45	6.15	10.64	3.546667	26.33	8.776667	6.81	2.27
8.74	2.913333	41.92	13.97333	23.17	7.723333	2.01	0.67
-15.43	-5.14333	1.12	0.373333	27.78	9.26	33.37	11.12333
50.77	16.92333	-23.26	-7.75333	3.28	1.093333	16.47	5.49
-3.68	-1.22667	36.49	12.16333	44.3	14.76667	31.4	10.46667
24.54	8.18	17.43	5.81	31.9	10.63333	8.02	2.673333
6.8	2.266667	47.38	15.79333	-5.29	-1.76333	24.37	8.123333
40.96	13.65333	29.92	9.973333	12.66	4.22	20.2	6.733333
25.96	8.653333	56.1	18.7	54.06	18.02	9.08	3.026667
-1.92	-0.64	63	21	34.95	11.65	-17.7	-5.9
127.3	42.43333	16.07	5.356667	-18.88	-6.29333	34.12	11.37333
45.71	15.23667	-10.46	-3.48667	21.85	7.283333	36.3	12.1
-12.56	-4.18667	15.09	5.03	-7.3	-2.43333	24.2	8.066667
24.79	8.263333	5.46	1.82	-6.16	-2.05333	13.07	4.356667
56.24	18.74667	37.52	12.50667	37.8	12.6	40.02	13.34
-6.8	-2.26667	-10.4	-3.46667	-5.45	-1.81667	6.96	2.32
6.6	2.2	31.36	10.45333	32.65	10.88333	-0.13	-0.04333
25.88	8.626667	-2.79	-0.93	38.09	12.69667	22.69	7.563333
17.93	5.976667	12.92	4.306667	-11.18	-3.72667	50.05	16.68333
38.18	12.72667	49.66	16.55333	31.54	10.51333	0.17	0.056667
-5.47	-1.82333	6.15	2.05	7.62	2.54	-3.88	-1.29333
32.2	10.73333	31.67	10.55667	-6.72	-2.24	0	0
22.12	7.373333	27.9	9.3	-13.24	-4.41333	$\Sigma = 2332.99$	$\Sigma = 777.6633$
-11.97	-3.99	26.57	8.856667	-4.19	-1.39667		$777.66/122=6.374$

Nilai Subjective Norm (Indirect Measurement) = 6,374

→ **Perceived Behaviour Control (PBC)**

Setiap 1 responden di masing-masing pertanyaan pada *Control Belief* dikalikan dengan *Power of Control Factor* ($\Sigma c_i \cdot p_i$), maka:

$\Sigma c_i \cdot p_i$	Rata-rata	$\Sigma c_i \cdot p_i$	Rata-rata	$\Sigma c_i \cdot p_i$	Rata-rata	$\Sigma c_i \cdot p_i$	Rata-rata
-67.8	-8.475	-45.89	-5.73625	6.4	0.8	-56.86	-7.1075
-71.7	-8.9625	-9.1	-1.1375	-63.54	-7.9425	-82.12	-10.265
11.83	1.47875	-18.53	-2.31625	-33.54	-4.1925	-81.69	-10.2113
-78.86	-9.8575	-15.68	-1.96	20.51	2.56375	-77.65	-9.70625
-23.55	-2.94375	-67.55	-8.44375	-56.02	-7.0025	1.51	0.18875
-29.5	-3.6875	-10.72	-1.34	41.79	5.22375	-51.92	-6.49
-32.12	-4.015	-31.97	-3.99625	-41.47	-5.18375	-92.95	-11.6188
-19.4	-2.425	51.57	6.44625	12.16	1.52	-34.86	-4.3575
-28.6	-3.575	-99.1	-12.3875	-32.32	-4.04	-3.35	-0.41875
-37.83	-4.72875	-34.95	-4.36875	-7.76	-0.97	-48.81	-6.10125
-36.3	-4.5375	-83.46	-10.4325	-30.84	-3.855	-1.5	-0.1875
-13.43	-1.67875	42.56	5.32	15.07	1.88375	-81.19	-10.1488
-68.7	-8.5875	-51.2	-6.4	37.49	4.68625	-39.43	-4.92875
-10.18	-1.2725	84.14	10.5175	-40.41	-5.05125	-64.66	-8.0825
55.37	6.92125	6.18	0.7725	-6.82	-0.8525	-86.25	-10.7813
75.25	9.40625	18.37	2.29625	-20.84	-2.605	-57.73	-7.21625
-8.11	-1.01375	-19.05	-2.38125	47.82	5.9775	4.6	0.575
95.71	11.96375	-5.34	-0.6675	-0.64	-0.08	-7.37	-0.92125
58.8	7.35	-30.38	-3.7975	24.57	3.07125	-56	-7
-42.42	-5.3025	-6.4	-0.8	8.88	1.11	-20.02	-2.5025
-64.44	-8.055	12.4	1.55	-18.24	-2.28	-1.96	-0.245
68.63	8.57875	-18.88	-2.36	-56.4	-7.05	5.61	0.70125
-55.74	-6.9675	-63.5	-7.9375	-63.67	-7.95875	4.39	0.54875
-41.56	-5.195	-44.08	-5.51	-5.53	-0.69125	-52.36	-6.545
53.2	6.65	-42.48	-5.31	128.73	16.09125	-54.33	-6.79125
16.63	2.07875	-44.16	-5.52	-44.35	-5.54375	-3.99	-0.49875
-45.4	-5.675	-80.1	-10.0125	-70.24	-8.78	36.67	4.58375
-12.18	-1.5225	-21.65	-2.70625	2.2	0.275	-40.68	-5.085
-95.5	-11.9375	61.28	7.66	-40.61	-5.07625	-58	-7.25
47.08	5.885	-13.92	-1.74	-4.95	-0.61875		$\Sigma = -284.338$
3.45	0.43125	79.12	9.89	20.61	2.57625	$\Sigma = -2274.7$	$-284.3/122 = -2.33$

Nilai Perceived Behaviour Control (Indirect Measurement) = -2,331

→ Hasil Pengukuran dan Interpretasi Nilai *Attitude Toward the Behaviour (A)*, *Subjective Norm (SN)*, *Perceived Behaviour Control (PBC)*, dan *Behaviour Intention (BI) Indirect Measurement*

NO.	SCORE			TOTAL SKOR (A, SN, PBC)	SKOR RATA- RATA (BI)	INTERPRETATION				
	A _i	SN _i	PBC _i			-	+	LEMAH	SEDANG	KUAT
1	10.38	10.437	-8.475	12.345	4.115	-	√	√	-	-
2	9.416	5.77	-8.963	6.219722222	2.073240741	-	√	√	-	-
3	-0.736	-0.23	1.479	0.513194444	0.171064815	-	√	√	-	-
4	5.641	0.953	-9.858	-3.263055556	-1.087685185	√	-	√	-	-
5	1.049	5.467	-2.944	3.571805556	1.190601852	-	√	√	-	-
6	6.251	17.24	-3.688	19.80361111	6.601203704	-	√	√	-	-
7	5.973	0.813	-4.015	2.771666667	0.923888889	-	√	√	-	-
8	6.306	6.15	-2.425	10.03055556	3.343518519	-	√	√	-	-
9	9.288	2.913	-3.575	8.626111111	2.87537037	-	√	√	-	-
10	3.476	-5.143	-4.729	-6.396527778	-2.132175926	√	-	√	-	-
11	6.387	16.923	-4.538	18.7725	6.2575	-	√	√	-	-
12	6.791	-1.227	-1.679	3.885694444	1.295231481	-	√	√	-	-
13	9.834	8.18	-8.588	9.426944444	3.142314815	-	√	√	-	-
14	-0.159	2.267	-1.273	0.835277778	0.278425926	-	√	√	-	-
15	10.364	13.653	6.921	30.93902778	10.31300926	-	√	-	√	-
16	8.283	8.653	9.406	26.34291667	8.780972222	-	√	-	√	-
17	2.24	-0.64	-1.014	0.58625	0.195416667	-	√	√	-	-
18	6.979	42.433	11.964	61.37597222	20.45865741	-	√	-	-	√
19	1.312	15.237	7.35	23.89888889	7.966296296	-	√	-	√	-
20	8.617	-4.187	-5.303	-0.8725	-0.290833333	√	-	√	-	-
21	9.696	8.263	-8.055	9.903888889	3.301296296	-	√	√	-	-
22	6.839	18.747	8.579	34.16430556	11.38810185	-	√	-	√	-
23	2.833	-2.267	-6.968	-6.400833333	-2.133611111	√	-	√	-	-
24	10.122	2.2	-5.195	7.127222222	2.375740741	-	√	√	-	-
25	6.652	8.627	6.65	21.92888889	7.30962963	-	√	-	√	-
26	7.788	5.977	2.079	15.84319444	5.281064815	-	√	√	-	-
27	7.45	12.727	-5.675	14.50166667	4.833888889	-	√	√	-	-
28	3.672	-1.823	-1.523	0.326388889	0.108796296	-	√	√	-	-
29	14.103	10.733	-11.94	12.89916667	4.299722222	-	√	√	-	-
30	9.349	7.373	5.885	22.60722222	7.535740741	-	√	-	√	-
31	4.821	-3.99	0.431	1.262361111	0.420787037	-	√	√	-	-
32	7.613	6.907	-5.736	8.78375	2.927916667	-	√	√	-	-
33	2.832	4	-1.138	5.694722222	1.898240741	-	√	√	-	-
34	9.724	2.38	-2.316	9.788194444	3.262731481	-	√	√	-	-
35	5.64	1.65	-1.96	5.33	1.776666667	-	√	√	-	-
36	12.926	-1.077	-8.444	3.405138889	1.135046296	-	√	√	-	-
37	6.267	1.913	-1.34	6.84	2.28	-	√	√	-	-
38	7.466	8.35	-3.996	11.81930556	3.939768519	-	√	√	-	-
39	6.486	3.547	6.446	16.47847222	5.492824074	-	√	√	-	-
40	9.398	13.973	-12.39	10.98361111	3.661203704	-	√	√	-	-
41	5.281	0.373	-4.369	1.285694444	0.428564815	-	√	√	-	-
42	4.883	-7.753	-10.43	-13.3025	-4.434166667	√	-	√	-	-
43	6.142	12.163	5.32	23.62555556	7.875185185	-	√	-	√	-
44	7.7678	5.81	-6.4	7.177777778	2.392592593	-	√	√	-	-
45	10.659	15.793	10.518	36.96972222	12.32324074	-	√	-	√	-
46	10.431	9.973	0.773	21.17694444	7.058981481	-	√	-	√	-
47	10.906	18.7	2.296	31.90180556	10.63393519	-	√	-	√	-

48	10.55	21	-2.381	29.16875	9.722916667	-	√	-	√	-
49	7.479	5.357	-0.668	12.16805556	4.056018519	-	√	√	-	-
50	1.394	-3.487	-3.798	-5.889722222	-1.963240741	√	-	√	-	-
51	4.11	5.03	-0.8	8.34	2.78	-	√	√	-	-
52	2.474	1.82	1.55	5.844444444	1.948148148	-	√	√	-	-
53	7.249	12.507	-2.36	17.39555556	5.798518519	-	√	√	-	-
54	9.574	-3.467	-7.938	-1.829722222	-0.609907407	√	-	√	-	-
55	10.021	10.453	-5.51	14.96444444	4.988148148	-	√	√	-	-
56	6.093	-0.93	-5.31	-0.146666667	-0.048888889	√	-	√	-	-
57	3.724	4.3067	-5.52	2.511111111	0.837037037	-	√	√	-	-
58	9.367	16.553	-10.01	15.9075	5.3025	-	√	√	-	-
59	5.083	2.05	-2.706	4.427083333	1.475694444	-	√	√	-	-
60	8.2756	10.557	7.66	26.49222222	8.830740741	-	√	-	√	-
61	7.39	9.3	-1.74	14.95	4.983333333	-	√	√	-	-
62	10.473	8.857	9.89	29.22	9.74	-	√	-	√	-
63	7.241	-0.347	0.8	7.694444444	2.564814815	-	√	√	-	-
64	12.836	5.013	-7.943	9.906388889	3.30212963	-	√	√	-	-
65	14.049	17.063	-4.193	26.91972222	8.973240741	-	√	-	√	-
66	1.477	-0.387	2.564	3.65375	1.217916667	-	√	√	-	-
67	13.264	21	-7.003	27.26194444	9.087314815	-	√	-	√	-
68	7.931	6.517	5.224	19.67152778	6.557175926	-	√	√	-	-
69	7.517	-1.327	-5.184	1.00625	0.335416667	-	√	√	-	-
70	7.449	8.777	1.52	17.74555556	5.915185185	-	√	√	-	-
71	3.336	7.723	-4.04	7.018888889	2.33962963	-	√	√	-	-
72	4.049	9.26	-0.97	12.33888889	4.112962963	-	√	√	-	-
73	5.61	1.093	-3.855	2.848333333	0.949444444	-	√	√	-	-
74	5.961	14.767	1.884	22.61152778	7.537175926	-	√	-	√	-
75	11.946	10.633	4.686	27.26513889	9.08837963	-	√	-	√	-
76	8.11	-1.763	-5.051	1.295416667	0.431805556	-	√	√	-	-
77	6.67	4.22	-0.853	10.0375	3.345833333	-	√	√	-	-
78	7.9	18.02	-2.605	23.315	7.771666667	-	√	-	√	-
79	8.128	11.65	5.978	25.75527778	8.585092593	-	√	-	√	-
80	6.842	-6.293	-0.08	0.468888889	0.156296296	-	√	√	-	-
81	8.359	7.283	3.071	18.71347222	6.237824074	-	√	√	-	-
82	10.787	-2.433	1.11	9.463333333	3.154444444	-	√	√	-	-
83	9.146	-2.053	-2.28	4.812222222	1.604074074	-	√	√	-	-
84	13.682	12.6	-7.05	19.23222222	6.410740741	-	√	√	-	-
85	13.139	-1.817	-7.959	3.363472222	1.121157407	-	√	√	-	-
86	9.502	10.883	-0.691	19.69430556	6.564768519	-	√	√	-	-
87	11.81	12.697	16.091	40.59791667	13.53263889	-	√	-	√	-
88	-0.468	-3.727	-5.544	-9.738194444	-3.246064815	√	-	√	-	-
89	7.399	10.513	-8.78	9.132222222	3.044074074	-	√	√	-	-
90	7.05	2.54	0.275	9.865	3.288333333	-	√	√	-	-
91	4.916	-2.24	-5.076	-2.400694444	-0.800231481	√	-	√	-	-
92	4.973	-4.413	-0.619	-0.05875	-0.019583333	√	-	√	-	-
93	6.842	-1.397	2.576	8.021805556	2.673935185	-	√	√	-	-
94	4.48	2.447	-7.108	-0.180833333	-0.060277778	√	-	√	-	-
95	9.941	9.75	-10.27	9.426111111	3.142037037	-	√	√	-	-
96	15.491	20.34	-10.21	25.61986111	8.539953704	-	√	-	√	-
97	12.749	11.847	-9.706	14.88930556	4.963101852	-	√	√	-	-
98	9.919	17.91	0.189	28.01763889	9.339212963	-	√	-	√	-
99	-6.092	4.963	-6.49	-7.618888889	-2.53962963	√	-	√	-	-
100	12.038	18.313	-11.62	18.73236111	6.24412037	-	√	√	-	-
101	5.52	2.27	-4.358	3.4325	1.144166667	-	√	√	-	-
102	5.927	0.67	-0.419	6.177916667	2.059305556	-	√	√	-	-
103	11.688	11.123	-6.101	16.70986111	5.569953704	-	√	√	-	-
104	5.798	5.49	-0.188	11.10027778	3.700092593	-	√	√	-	-

105	12.359	10.467	-10.15	12.67680556	4.225601852	-	√	√	-	-
106	9.016	2.673	-4.929	6.760138889	2.25337963	-	√	√	-	-
107	10.601	8.123	-8.083	10.64194444	3.547314815	-	√	√	-	-
108	15.24	6.733	-10.78	11.19208333	3.730694444	-	√	√	-	-
109	2.58	3.027	-7.216	-1.609583333	-0.536527778	√	-	√	-	-
110	8.192	-5.9	0.575	2.867222222	0.955740741	-	√	√	-	-
111	10.972	11.373	-0.921	21.42430556	7.141435185	-	√	-	√	-
112	8.619	12.1	-7	13.71888889	4.572962963	-	√	√	-	-
113	7.39	8.067	-2.503	12.95416667	4.318055556	-	√	√	-	-
114	4.816	4.357	-0.245	8.927222222	2.975740741	-	√	√	-	-
115	11.266	13.34	0.701	25.30680556	8.435601852	-	√	-	√	-
116	8.692	2.32	0.549	11.56097222	3.853657407	-	√	√	-	-
117	10.668	-0.043	-6.545	4.079444444	1.359814815	-	√	√	-	-
118	9.94	7.563	-6.791	10.71208333	3.570694444	-	√	√	-	-
119	13.037	16.683	-0.499	29.22125	9.740416667	-	√	-	√	-
120	5.72	0.057	4.584	10.36041667	3.453472222	-	√	√	-	-
121	7.999	-1.293	-5.085	1.620555556	0.540185185	-	√	√	-	-
122	10.724	0	-7.25	3.474444444	1.158148148	-	√	√	-	-
Σ	931.4	777.7	-284.3		474.9					
Rata-rata	7.635	6.374	-2.331		3.893	-	√	√	-	-



Lampiran 4. Hasil Uji Korelasi variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Total Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.380**	-.159	.489**
	Sig. (2-tailed)		.000	.081	.000
	N	122	122	122	122
SN	Pearson Correlation	.380**	1	.187*	.872**
	Sig. (2-tailed)	.000		.039	.000
	N	122	122	122	122
PBC	Pearson Correlation	-.159	.187*	1	.558**
	Sig. (2-tailed)	.081	.039		.000
	N	122	122	122	122
BI	Pearson Correlation	.489**	.872**	.558**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	122	122	122	122

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

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

Lampiran 5. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Jenis Kelamin Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC, dan BI untuk Kelompok Responden Laki-laki dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.363**	-.152	.477**
	Sig. (2-tailed)		.000	.105	.000
	N	114	114	114	114
SN	Pearson Correlation	.363**	1	.215*	.873**
	Sig. (2-tailed)	.000		.022	.000
	N	114	114	114	114
PBC	Pearson Correlation	-.152	.215*	1	.576**
	Sig. (2-tailed)	.105	.022		.000
	N	114	114	114	114
BI	Pearson Correlation	.477**	.873**	.576**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	114	114	114	114

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

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

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC, dan BI untuk Kelompok Responden Perempuan dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.714*	-.840**	.747*
	Sig. (2-tailed)		.047	.009	.033
	N	8	8	8	8
SN	Pearson Correlation	.714*	1	-.631	.979**
	Sig. (2-tailed)	.047		.093	.000
	N	8	8	8	8
PBC	Pearson Correlation	-.840**	-.631	1	-.553
	Sig. (2-tailed)	.009	.093		.155
	N	8	8	8	8
BI	Pearson Correlation	.747*	.979**	-.553	1
	Sig. (2-tailed)	.033	.000	.155	
	N	8	8	8	8

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

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

Lampiran 6. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Jenis Kelamin terhadap Nilai *Behavioural Intention*

Hasil Uji MANN-WHITNEY untuk Pengaruh Jenis Kelamin Responden terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 17.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	122	3.892803	3.8299890	-4.4342	20.4587
Jenis Kelamin	122	1.07	.249	1	2

Mann-Whitney Test

Ranks

Jenis Kelamin	N	Mean Rank	Sum of Ranks
BI Laki-laki	114	62.39	7113.00
Perempuan	8	48.75	390.00
Total	122		

Test Statistics^a

	BI
Mann-Whitney U	354.000
Wilcoxon W	390.000
Z	-1.055
Asymp. Sig. (2-tailed)	.291

a. Grouping Variable: Jenis Kelamin

Lampiran 7. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Usia Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden Usia 19-21 Tahun dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.341**	-.131	.473**
	Sig. (2-tailed)		.001	.202	.000
	N	97	97	97	97
SN	Pearson Correlation	.341**	1	.262**	.881**
	Sig. (2-tailed)	.001		.010	.000
	N	97	97	97	97
PBC	Pearson Correlation	-.131	.262**	1	.596**
	Sig. (2-tailed)	.202	.010		.000
	N	97	97	97	97
BI	Pearson Correlation	.473**	.881**	.596**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	97	97	97	97

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

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok
 Responden Usia 22-25 Tahun dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.499*	-.255	.513**
	Sig. (2-tailed)		.011	.219	.009
	N	25	25	25	25
SN	Pearson Correlation	.499*	1	-.082	.808**
	Sig. (2-tailed)	.011		.697	.000
	N	25	25	25	25
PBC	Pearson Correlation	-.255	-.082	1	.459*
	Sig. (2-tailed)	.219	.697		.021
	N	25	25	25	25
BI	Pearson Correlation	.513**	.808**	.459*	1
	Sig. (2-tailed)	.009	.000	.021	
	N	25	25	25	25

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

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

Lampiran 8. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Usia terhadap Nilai *Behavioural Intention*

Hasil Uji MANN-WHITNEY untuk Pengaruh Kelompok Usia Responden terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 17.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	122	3.892803	3.8299890	-4.4342	20.4587
Kelompok Usia	122	1.20	.405	1	2

Mann-Whitney Test

Ranks

Kelompok Usia		N	Mean Rank	Sum of Ranks
BI	19-21 tahun	97	58.71	5695.00
	22-25 tahun	25	72.32	1808.00
Total		122		

Test Statistics^a

	BI
Mann-Whitney U	942.000
Wilcoxon W	5695.000
Z	-1.716
Asymp. Sig. (2-tailed)	.086

a. Grouping Variable: Kelompok Usia

Lampiran 9. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Kepemilikan SIM C Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang memiliki SIM C dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.397**	-.184	.504**
	Sig. (2-tailed)		.000	.056	.000
	N	109	109	109	109
SN	Pearson Correlation	.397**	1	.167	.880**
	Sig. (2-tailed)	.000		.082	.000
	N	109	109	109	109
PBC	Pearson Correlation	-.184	.167	1	.522**
	Sig. (2-tailed)	.056	.082		.000
	N	109	109	109	109
BI	Pearson Correlation	.504**	.880**	.522**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	109	109	109	109

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

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Responden yang tidak memiliki SIM C dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.162	.131	.354
	Sig. (2-tailed)		.598	.669	.235
	N	13	13	13	13
SN	Pearson Correlation	.162	1	.383	.798**
	Sig. (2-tailed)	.598		.197	.001
	N	13	13	13	13
PBC	Pearson Correlation	.131	.383	1	.835**
	Sig. (2-tailed)	.669	.197		.000
	N	13	13	13	13
BI	Pearson Correlation	.354	.798**	.835**	1
	Sig. (2-tailed)	.235	.001	.000	
	N	13	13	13	13

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

Lampiran 10. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioural Intention*

Hasil Uji MANN-WHITNEY untuk Pengaruh Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 17.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	122	3.892803	3.8299890	-4.4342	20.4587
Kepemilikan SIM C	122	1.11	.310	1	2

Mann-Whitney Test

Ranks

Kepemilikan SIM C		N	Mean Rank	Sum of Ranks
BI	Ada	109	61.70	6725.00
	Tidak ada	13	59.85	778.00
	Total	122		

Test Statistics^a

	BI
Mann-Whitney U	687.000
Wilcoxon W	778.000
Z	-.178
Asymp. Sig. (2-tailed)	.858

a. Grouping Variable: Kepemilikan SIM C

Lampiran 11. Hasil Uji Korelasi Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Lama Kepemilikan SIM C Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok Lama Kepemilikan SIM C 1 minggu – 2 tahun dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.363*	-.117	.445**
	Sig. (2-tailed)		.015	.451	.002
	N	44	44	44	44
SN	Pearson Correlation	.363*	1	.272	.906**
	Sig. (2-tailed)	.015		.075	.000
	N	44	44	44	44
PBC	Pearson Correlation	-.117	.272	1	.596**
	Sig. (2-tailed)	.451	.075		.000
	N	44	44	44	44
BI	Pearson Correlation	.445**	.906**	.596**	1
	Sig. (2-tailed)	.002	.000	.000	
	N	44	44	44	44

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

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

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok
Lama Kepemilikan SIM C 2,5 tahun – 5 tahun dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.405**	-.229	.535**
	Sig. (2-tailed)		.002	.087	.000
	N	57	57	57	57
SN	Pearson Correlation	.405**	1	.081	.848**
	Sig. (2-tailed)	.002		.550	.000
	N	57	57	57	57
PBC	Pearson Correlation	-.229	.081	1	.474**
	Sig. (2-tailed)	.087	.550		.000
	N	57	57	57	57
BI	Pearson Correlation	.535**	.848**	.474**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	57	57	57	57

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

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Kelompok
Lama Kepemilikan SIM C 5,5 tahun – 8 tahun dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.663	-.087	.687
	Sig. (2-tailed)		.073	.837	.060
	N	8	8	8	8
SN	Pearson Correlation	.663	1	.215	.913**
	Sig. (2-tailed)	.073		.609	.002
	N	8	8	8	8
PBC	Pearson Correlation	-.087	.215	1	.527
	Sig. (2-tailed)	.837	.609		.180
	N	8	8	8	8
BI	Pearson Correlation	.687	.913**	.527	1
	Sig. (2-tailed)	.060	.002	.180	
	N	8	8	8	8

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

Lampiran 12. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Lama Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioural Intention*

Hasil Uji KRUSKAL-WALLIS untuk Pengaruh Usia Kepemilikan SIM C terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 17.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	109	3.891343	3.8547585	-4.4342	20.4587
Lama Kepemilikan SIM C	109	1.67	.609	1	3

Kruskal-Wallis Test

Ranks

	Lama Kepemilikan SIM C	N	Mean Rank
BI	1 minggu - 2 tahun	44	53.18
	2,5 tahun - 5 tahun	57	57.32
	5,5 tahun - 8 tahun	8	48.50
	Total	109	

Test Statistics^{a,b}

	BI
Chi-Square	.790
df	2
Asymp. Sig.	.674

a. Kruskal Wallis Test

b. Grouping Variable: Lama Kepemilikan SIM C

Lampiran 13. Hasil Uji Korelasi Bivariat variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Tempat Tinggal Responden

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Responden yang bertempat tinggal di daerah Depok dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.405*	-.053	.539**
	Sig. (2-tailed)		.019	.771	.001
	N	33	33	33	33
SN	Pearson Correlation	.405*	1	.253	.879**
	Sig. (2-tailed)	.019		.156	.000
	N	33	33	33	33
PBC	Pearson Correlation	-.053	.253	1	.601**
	Sig. (2-tailed)	.771	.156		.000
	N	33	33	33	33
BI	Pearson Correlation	.539**	.879**	.601**	1
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.000	
	N	33	33	33	33

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

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

Hasil Uji Korelasi Bivariat Variabel-variabel A, SN, PBC dan BI untuk Responden yang bertempat tinggal di daerah Non Depok dengan SPSS 17.0

Correlations

		A	SN	PBC	BI
A	Pearson Correlation	1	.357**	-.236*	.448**
	Sig. (2-tailed)		.001	.026	.000
	N	89	89	89	89
SN	Pearson Correlation	.357**	1	.131	.861**
	Sig. (2-tailed)	.001		.222	.000
	N	89	89	89	89
PBC	Pearson Correlation	-.236*	.131	1	.526**
	Sig. (2-tailed)	.026	.222		.000
	N	89	89	89	89
BI	Pearson Correlation	.448**	.861**	.526**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	
	N	89	89	89	89

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

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

Lampiran 14. Hasil Uji Independensi untuk Pengaruh Tempat Tinggal Responden terhadap Nilai *Behavioural Intention*

Hasil Uji MANN-WHITNEY untuk Pengaruh Tempat Tinggal Responden terhadap Nilai *Behavioural Intention* dengan SPSS 17.0

Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
BI	122	3.892803	3.8299890	-4.4342	20.4587
Tempat Tinggal	122	1.73	.446	1	2

Mann-Whitney Test

Ranks

Tempat Tinggal	N	Mean Rank	Sum of Ranks
BI Depok	33	66.70	2201.00
BI Non Depok	89	59.57	5302.00
Total	122		

Test Statistics^a

	BI
Mann-Whitney U	1297.000
Wilcoxon W	5302.000
Z	-.988
Asymp. Sig. (2-tailed)	.323

a. Grouping Variable: Tempat Tinggal

Lampiran 15. Tabel-Tabel Statistik

Mann – Whitney

Table D Total Number of Runs Distribution

Each table entry labeled *P* is the tail probability from each extreme to the value of *R*, the total number of runs in a sequence of $n = n_1 + n_2$ symbols of two types for $n_1 \leq n_2$.

<i>Left-tail probabilities</i>															
n_1	n_2	<i>R</i>	<i>P</i>	n_1	n_2	<i>R</i>	<i>P</i>	n_1	n_2	<i>R</i>	<i>P</i>	n_1	n_2	<i>R</i>	<i>P</i>
2	2	2	.333	2	18	2	.011	3	14	2	.003	4	10	2	.002
2	3	2	.200			3	.105			3	.025			3	.014
		3	.500			4	.284			4	.101			4	.068
2	4	2	.133	3	3	2	.100			5	.350			5	.203
		3	.400			3	.300	3	15	2	.002			6	.419
2	5	2	.095	3	4	2	.057			3	.022	4	11	2	.001
		3	.333			3	.200			4	.091			3	.011
2	6	2	.071	3	5	2	.036			5	.331			4	.055
		3	.286			3	.143	3	16	2	.002			5	.176
2	7	2	.056			4	.429			3	.020			6	.374
		3	.250	3	6	2	.024			4	.082	4	12	2	.001
2	8	2	.044			3	.107			5	.314			3	.009
		3	.222			4	.345	3	17	2	.002			4	.045
2	9	2	.036	3	7	2	.017			3	.018			5	.154
		3	.200			3	.083			4	.074			6	.335
		4	.491			4	.283			5	.298	4	13	2	.001
2	10	2	.030	3	8	2	.012	4	4	2	.029			3	.007
		3	.182			3	.067			3	.114			4	.037
		4	.455			4	.236			4	.371			5	.136
2	11	2	.026	3	9	2	.009	4	5	2	.016			6	.302
		3	.167			3	.055			3	.071	4	14	2	.001
		4	.423			4	.200			4	.262			3	.006
2	12	2	.022			5	.491			5	.500			4	.031
		3	.154	3	10	2	.007	4	6	2	.010			5	.121
		4	.396			3	.045			3	.048			6	.274
2	13	2	.019			4	.171			4	.190	4	15	2	.001
		3	.143			5	.455			5	.405			3	.005
		4	.371	3	11	2	.005	4	7	2	.006			4	.027
2	14	2	.017			3	.038			3	.033			5	.108
		3	.133			4	.148			4	.142			6	.249
		4	.350			5	.423			5	.333	4	16	2	.000
2	15	2	.015	3	12	2	.004	4	8	2	.004			3	.004
		3	.125			3	.033			3	.024			4	.023
		4	.331			4	.130			4	.109			5	.097
2	16	2	.013			5	.396			5	.279			6	.227
		3	.118	3	13	2	.004	4	9	2	.003	5	5	2	.008
		4	.314			3	.029			3	.018			3	.040
2	17	2	.012			4	.114			4	.085			4	.167
		3	.111			5	.371			5	.236			5	.357
		4	.298							6	.471				

(Continued)

Table D (Continued)

<i>Left-tail probabilities</i>															
n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P
5	6	2	.004	5	14	2	.000	6	11	2	.000	7	9	2	.000
		3	.024			3	.002			3	.001			3	.001
		4	.110			4	.011			4	.009			4	.010
5	7	5	.262	5	15	5	.044	6	12	5	.036	7	10	5	.035
		2	.003			6	.125			6	.108			6	.108
		3	.015			7	.299			7	.242			7	.231
		4	.076			8	.496			8	.436			8	.427
5	8	5	.197	6	6	2	.002	6	13	2	.000	7	11	2	.000
		6	.424			3	.013			3	.001			3	.001
		2	.002			4	.067			4	.005			4	.004
		3	.010			5	.175			5	.022			5	.018
		4	.054			6	.392			6	.070			6	.060
5	9	5	.152	6	7	2	.001	6	14	2	.000	7	12	2	.000
		6	.347			3	.008			3	.338			3	.296
		2	.001			4	.043			4	.001			4	.004
		3	.007			5	.121			5	.004			5	.017
		4	.039			6	.296			6	.017			6	.003
		5	.119			7	.500			7	.017			7	.003
5	10	6	.287	6	8	2	.001	7	7	2	.001	7	13	2	.000
		2	.001			3	.005			3	.151			3	.046
		3	.005			4	.028			4	.299			4	.117
		4	.029			5	.086			5	.001			5	.247
		5	.095			6	.226			6	.004			6	.428
		6	.239			7	.413			7	.025			7	.000
		7	.455			8	.700			8	.078			8	.000
5	11	2	.000	6	9	2	.000	7	8	2	.000	8	8	2	.000
		3	.004			3	.003			3	.209			3	.002
		4	.022			4	.019			4	.383			4	.010
		5	.077			5	.063			5	.000			5	.035
		6	.201			6	.175			6	.002			6	.095
		7	.407			7	.343			7	.015			7	.208
		2	.000			8	.600			8	.051			8	.378
		3	.003			9	.800			9	.149			9	.000
5	12	4	.017	6	10	3	.002	7	10	3	.296	8	9	3	.001
		5	.063			4	.013			4	.047			4	.009
		6	.170			5	.047			5	.047			5	.032
		7	.365			6	.137			6	.137			6	.100
		2	.000			7	.287			7	.287			7	.214
		3	.002			8	.497			8	.497			8	.405
		4	.013												
		5	.053												
6	.145														
7	.330														

(Continued)

Table D (Continued)

<i>Left-tail probabilities</i>															
n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P
8	9	2	.000	9	9	2	.000	10	10	2	.000	11	11	2	.000
		3	.001			3	.000			3	.000			3	.000
		4	.005			4	.003			4	.001			4	.000
		5	.020			5	.012			5	.004			5	.002
		6	.069			6	.044			6	.019			6	.007
		7	.157			7	.109			7	.051			7	.023
		8	.319			8	.238			8	.128			8	.063
		9	.500			9	.399			9	.242			9	.135
		8	10			2	.000			9	10			2	.000
3	.000			3	.000	3	.000	3	.000						
4	.003			4	.002	4	.001	4	.000						
5	.013			5	.008	5	.003	5	.000						
6	.048			6	.029	6	.012	6	.001						
7	.117			7	.077	7	.035	7	.005						
8	.251			8	.179	8	.092	8	.015						
9	.419			9	.319	9	.185	9	.044						
8	11			2	.000	9	11	2	.000			10	12	2	.000
		3	.000	3	.000			3	.000	3	.000				
		4	.002	4	.001			4	.000	4	.000				
		5	.009	5	.005			5	.002	5	.000				
		6	.034	6	.020			6	.008	6	.001				
		7	.088	7	.055			7	.024	7	.003				
		8	.199	8	.135			8	.067	8	.009				
		9	.352	9	.255			9	.142	9	.030				
		8	12	2	.000			9	12	2	.000			10	12
3	.000			3	.000	3	.000			3	.000				
4	.001			4	.001	4	.001			4	.001				
5	.006			5	.003	5	.003			5	.003				
6	.025			6	.014	6	.014			6	.014				
7	.067			7	.040	7	.040			7	.040				
8	.159			8	.103	8	.103			8	.103				
9	.297			9	.205	9	.205			9	.205				
10	.480			10	.362	10	.362			10	.362				

(Continued)

Table D (continued)

				<i>Right-tail probabilities</i>											
n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P
2	2	4	.333	4	8	9	.071	5	11	11	.058	6	12	12	.075
2	3	5	.100			8	.212			10	.154			11	.217
		4	.500			7	.467			9	.374			10	.395
2	4	5	.200	4	9	9	.098	5	12	11	.075	6	13	13	.034
2	5	5	.286			8	.255			10	.181			12	.092
2	6	5	.357	4	10	9	.126	5	12	9	.421			11	.257
2	7	5	.417			8	.294	5	13	11	.092			10	.439
2	8	5	.467	4	11	9	.154			10	.208	6	14	13	.044
3	3	6	.100			8	.330			9	.465			12	.111
		5	.300	4	12	9	.181	5	14	11	.111			11	.295
3	4	7	.029			8	.363			10	.234			10	.480
		6	.200	4	13	9	.208	5	15	11	.129	7	7	14	.001
		5	.457			8	.393			10	.258			13	.004
3	5	7	.071	4	14	9	.234	6	6	12	.002			12	.025
		6	.286			8	.421			11	.013			11	.078
3	6	7	.119	4	15	9	.258			10	.067			10	.209
		6	.357			8	.446			9	.175			9	.383
3	7	7	.167	4	16	9	.282			8	.392	7	8	15	.000
		6	.417			8	.470	6	7	13	.001			14	.002
3	8	7	.212	5	5	10	.008			12	.008			13	.012
		6	.467			9	.040			11	.034			12	.051
3	9	7	.255			8	.167			10	.121			11	.133
3	10	7	.294			7	.357			9	.267			10	.296
3	11	7	.330	5	6	11	.002			8	.500			9	.486
3	12	7	.363			10	.024	6	8	13	.002	7	9	15	.001
3	13	7	.393			9	.089			12	.016			14	.006
3	14	7	.421			8	.262			11	.063			13	.025
3	15	7	.446			7	.478			10	.179			12	.084
3	16	7	.470	5	7	11	.008			9	.354			11	.194
3	17	7	.491			10	.045	6	9	13	.006			10	.378
4	4	8	.029			9	.146			12	.028	7	10	15	.002
		7	.114			8	.348			11	.098			14	.010
		6	.371	5	8	11	.016			10	.238			13	.043
4	5	9	.008			10	.071			9	.434			12	.121
		8	.071			9	.207	6	10	13	.010			11	.257
		7	.214			8	.424			12	.042			10	.451
		6	.500	5	9	11	.028			11	.136	7	11	15	.004
4	6	9	.024			10	.098			10	.294			14	.017
		8	.119			9	.266	6	11	13	.017			13	.064
		7	.310			8	.490			12	.058			12	.160
4	7	9	.045	5	10	11				11	.176			11	.318
		8	.167			10	.126			10	.346	7	12	15	.007
		7	.394			9	.322	6	12	13	.025			14	.025

(Continued)

Table D (continued)

				<i>Right-tail probabilities</i>							
n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P	n_1	n_2	R	P
7	12	13	.089	9	9	18	.00	10	13	13	.320
		12	.199			17	.000			12	.500
		11	.376			16	.003			10	12
7	13	15	.010			15	.012			20	.000
		14	.034			14	.044			19	.001
		13	.116			13	.109			18	.006
		12	.238			12	.238			17	.020
		11	.430			11	.399			16	.056
8	8	16	.000	9	10	19	.000			15	.125
		15	.001			18	.000	14	.245		
		14	.009			17	.001	13	.395		
		13	.032			16	.008	11	11	22	.000
		12	.100			15	.026	21	.000		
		11	.214			14	.077	20	.000		
		10	.405			13	.166	19	.002		
		17	.000			12	.319	18	.007		
		16	.001			11	.490	17	.023		
		15	.004			9	11	19	.000	16	.063
8	9	14	.020			18	.001			15	.135
		13	.061			17	.003			14	.260
		12	.157			16	.015			13	.410
		11	.298			15	.045	11	12	23	.000
		10	.500			14	.115			22	.000
		17	.000			13	.227			21	.000
		16	.002			12	.395			20	.001
		15	.010	10	10	20	.000			19	.004
		14	.036			19	.000			18	.015
		13	.097			18	.000			17	.041
8	10	12	.218			17	.001			16	.099
		11	.379			16	.004			15	.191
		17	.001			17	.019			14	.335
		16	.004			16	.051			13	.493
		15	.018			15	.128	12	12	24	.000
		14	.057			14	.242			23	.000
		13	.138			13	.414			22	.000
		12	.278	10	11	21	.000			21	.001
		11	.453			20	.000			20	.003
		8	12	17	.001			19	.000		
16	.007					18	.003			18	.030
15	.029					17	.010			17	.070
14	.080					16	.035			16	.150
13	.183					15	.085			15	.263
12	.337					14	.185			14	.421

Source: Adapted from F. S. Swed and C. Eisenhart (1943), Tables for testing the randomness of grouping in a sequence of alternatives, *Annals of Mathematical Statistics*, 14, 66–87, with permission.

Table A Normal Distribution

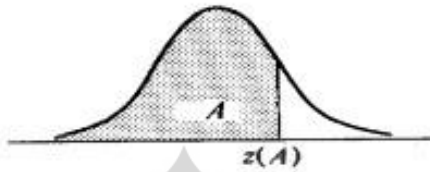
Each table entry is the tail probability P , right tail from the value of z to plus infinity, and also left tail from minus infinity to $-z$, for all $P \leq .50$. Read down the first column to the first decimal value of z , and over to the correct column for the second decimal value; the number at the intersection is P .

z	.00	.01	.02	.03	.04	.05	.06	.07	.08	.09
0.0	.5000	.4960	.4920	.4880	.4840	.4801	.4761	.4721	.4681	.4641
0.1	.4602	.4562	.4522	.4483	.4443	.4404	.4364	.4325	.4286	.4247
0.2	.4207	.4168	.4129	.4090	.4052	.4013	.3974	.3936	.3897	.3859
0.3	.3821	.3783	.3745	.3707	.3669	.3632	.3594	.3557	.3520	.3483
0.4	.3446	.3409	.3372	.3336	.3300	.3264	.3228	.3192	.3156	.3121
0.5	.3085	.3050	.3015	.2981	.2946	.2912	.2877	.2843	.2810	.2776
0.6	.2743	.2709	.2676	.2643	.2611	.2578	.2546	.2514	.2483	.2451
0.7	.2420	.2389	.2358	.2327	.2296	.2266	.2236	.2206	.2177	.2148
0.8	.2119	.2090	.2061	.2033	.2005	.1977	.1949	.1922	.1894	.1867
0.9	.1841	.1814	.1788	.1762	.1736	.1711	.1685	.1660	.1635	.1611
1.0	.1587	.1562	.1539	.1515	.1492	.1469	.1446	.1423	.1401	.1379
1.1	.1357	.1335	.1314	.1292	.1271	.1251	.1230	.1210	.1190	.1170
1.2	.1151	.1131	.1112	.1093	.1075	.1056	.1038	.1020	.1003	.0985
1.3	.0968	.0951	.0934	.0918	.0901	.0885	.0869	.0853	.0838	.0823
1.4	.0808	.0793	.0778	.0764	.0749	.0735	.0721	.0708	.0694	.0681
1.5	.0668	.0655	.0643	.0630	.0618	.0606	.0594	.0582	.0571	.0559
1.6	.0548	.0537	.0526	.0516	.0505	.0495	.0485	.0475	.0465	.0455
1.7	.0446	.0436	.0427	.0418	.0409	.0401	.0392	.0384	.0375	.0367
1.8	.0359	.0351	.0344	.0336	.0329	.0322	.0314	.0307	.0301	.0294
1.9	.0287	.0281	.0274	.0268	.0262	.0256	.0250	.0244	.0239	.0233
2.0	.0228	.0222	.0217	.0212	.0207	.0202	.0197	.0192	.0188	.0183
2.1	.0179	.0174	.0170	.0166	.0162	.0158	.0154	.0150	.0146	.0143
2.2	.0139	.0136	.0132	.0129	.0125	.0122	.0119	.0116	.0113	.0110
2.3	.0107	.0104	.0102	.0099	.0096	.0094	.0091	.0089	.0087	.0084
2.4	.0082	.0080	.0078	.0075	.0073	.0071	.0069	.0068	.0066	.0064
2.5	.0062	.0060	.0059	.0057	.0055	.0054	.0052	.0051	.0049	.0048
2.6	.0047	.0045	.0044	.0043	.0041	.0040	.0039	.0038	.0037	.0036
2.7	.0035	.0034	.0033	.0032	.0031	.0030	.0029	.0028	.0027	.0026
2.8	.0026	.0025	.0024	.0023	.0023	.0022	.0021	.0021	.0020	.0019
2.9	.0019	.0018	.0018	.0017	.0016	.0016	.0015	.0015	.0014	.0014
3.0	.0013	.0013	.0013	.0012	.0012	.0011	.0011	.0011	.0010	.0010
3.1	.0010	.0009	.0009	.0009	.0008	.0008	.0008	.0008	.0007	.0007
3.2	.0007	.0007	.0006	.0006	.0006	.0006	.0006	.0005	.0005	.0005
3.3	.0005	.0005	.0005	.0004	.0004	.0004	.0004	.0004	.0004	.0003
3.4	.0003	.0003	.0003	.0003	.0003	.0003	.0003	.0003	.0003	.0002
3.5	.0002	.0002	.0002	.0002	.0002	.0002	.0002	.0002	.0002	.0002

Source: Adapted from Table 1 of Pearson, E. S., and H. O. Hartley, eds. (1954), *Biometrika Tables for Statisticians*, vol. 1, Cambridge University Press, Cambridge, England, with permission of the Biometrika Trustees.

Table A (continued)

Entry is area A under the standard normal curve from $-\infty$ to $z(A)$



z	.00	.01	.02	.03	.04	.05	.06	.07	.08	.09
.0	.5000	.5040	.5080	.5120	.5160	.5199	.5239	.5279	.5319	.5359
.1	.5398	.5438	.5478	.5517	.5557	.5596	.5636	.5675	.5714	.5753
.2	.5793	.5832	.5871	.5910	.5948	.5987	.6026	.6064	.6103	.6141
.3	.6179	.6217	.6255	.6293	.6331	.6368	.6406	.6443	.6480	.6517
.4	.6554	.6591	.6628	.6664	.6700	.6736	.6772	.6808	.6844	.6879
.5	.6915	.6950	.6985	.7019	.7054	.7088	.7123	.7157	.7190	.7224
.6	.7257	.7291	.7324	.7357	.7389	.7422	.7454	.7486	.7517	.7549
.7	.7580	.7611	.7642	.7673	.7704	.7734	.7764	.7794	.7823	.7852
.8	.7881	.7910	.7939	.7967	.7995	.8023	.8051	.8078	.8106	.8133
.9	.8159	.8186	.8212	.8238	.8264	.8289	.8315	.8340	.8365	.8389
1.0	.8413	.8438	.8461	.8485	.8508	.8531	.8554	.8577	.8599	.8621
1.1	.8643	.8665	.8686	.8708	.8729	.8749	.8770	.8790	.8810	.8830
1.2	.8849	.8869	.8888	.8907	.8925	.8944	.8962	.8980	.8997	.9015
1.3	.9032	.9049	.9066	.9082	.9099	.9115	.9131	.9147	.9162	.9177
1.4	.9192	.9207	.9222	.9236	.9251	.9265	.9279	.9292	.9306	.9319
1.5	.9332	.9345	.9357	.9370	.9382	.9394	.9406	.9418	.9429	.9441
1.6	.9452	.9463	.9474	.9484	.9495	.9505	.9515	.9525	.9535	.9545
1.7	.9554	.9564	.9573	.9582	.9591	.9599	.9608	.9616	.9625	.9633
1.8	.9641	.9649	.9656	.9664	.9671	.9678	.9686	.9693	.9699	.9706
1.9	.9713	.9719	.9726	.9732	.9738	.9744	.9750	.9756	.9761	.9767
2.0	.9772	.9778	.9783	.9788	.9793	.9798	.9803	.9808	.9812	.9817
2.1	.9821	.9826	.9830	.9834	.9838	.9842	.9846	.9850	.9854	.9857
2.2	.9861	.9864	.9868	.9871	.9875	.9878	.9881	.9884	.9887	.9890
2.3	.9893	.9896	.9898	.9901	.9904	.9906	.9909	.9911	.9913	.9916
2.4	.9918	.9920	.9922	.9925	.9927	.9929	.9931	.9932	.9934	.9936
2.5	.9938	.9940	.9941	.9943	.9945	.9946	.9948	.9949	.9951	.9952
2.6	.9953	.9955	.9956	.9957	.9959	.9960	.9961	.9962	.9963	.9964
2.7	.9965	.9966	.9967	.9968	.9969	.9970	.9971	.9972	.9973	.9974
2.8	.9974	.9975	.9976	.9977	.9977	.9978	.9979	.9979	.9980	.9981
2.9	.9981	.9982	.9982	.9983	.9984	.9984	.9985	.9985	.9986	.9986
3.0	.9987	.9987	.9987	.9988	.9988	.9989	.9989	.9989	.9990	.9990
3.1	.9990	.9991	.9991	.9991	.9992	.9992	.9992	.9992	.9993	.9993
3.2	.9993	.9993	.9994	.9994	.9994	.9994	.9994	.9995	.9995	.9995
3.3	.9995	.9995	.9995	.9996	.9996	.9996	.9996	.9996	.9996	.9997
3.4	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9997	.9998

Kruskal – Wallis

Table B Chi-Square Distribution

Each table entry is the value of a chi-square random variable with ν degrees of freedom such that its right-tail probability is the value given on the top row.

ν	Right-tail probability								
	0.95	0.90	0.50	0.25	0.10	0.05	0.01	0.005	0.001
1	0.004	0.016	0.45	1.32	2.71	3.84	6.63	7.88	10.83
2	0.10	0.21	1.39	2.77	4.61	5.99	9.21	10.60	13.82
3	0.35	0.58	2.37	4.11	6.25	7.81	11.34	12.84	16.27
4	0.71	1.06	3.36	5.39	7.78	9.49	13.28	14.86	18.47
5	1.15	1.61	4.35	6.63	9.24	11.07	15.09	16.75	20.52
6	1.64	2.20	5.35	7.84	10.64	12.59	16.81	18.55	22.46
7	2.17	2.83	6.35	9.04	12.02	14.07	18.48	20.28	24.32
8	2.73	3.49	7.34	10.22	12.36	15.51	20.09	21.96	26.12
9	3.33	4.17	8.34	11.39	14.68	16.92	21.67	23.59	27.88
10	3.94	4.87	9.34	12.55	15.99	18.31	23.21	25.19	29.59
11	4.57	5.58	10.34	13.70	17.28	19.68	24.72	26.76	31.26
12	5.23	6.30	11.34	14.85	18.55	21.03	26.22	28.30	32.91
13	5.89	7.04	12.34	15.98	19.81	22.36	27.69	29.82	34.53
14	6.57	7.79	13.34	17.12	21.06	23.68	29.14	31.32	36.12
15	7.26	8.55	14.34	18.25	22.31	25.00	30.58	32.80	37.70
16	7.96	9.31	15.34	19.37	23.54	26.30	32.00	34.27	39.25
17	8.67	10.09	16.34	20.49	24.77	27.59	33.41	35.72	40.79
18	9.39	10.86	17.34	21.60	25.99	28.87	34.81	37.16	42.31
19	10.12	11.65	18.34	22.72	27.20	30.14	36.19	38.58	43.82
20	10.85	12.44	19.34	23.83	28.41	31.41	37.57	40.00	45.32
21	11.59	13.24	20.34	24.93	29.62	32.67	38.93	41.40	46.80
22	12.34	14.04	21.34	26.04	30.81	33.92	40.29	42.80	48.27
23	13.09	14.85	22.34	27.14	32.01	35.17	41.64	44.18	49.73
24	13.85	15.66	23.34	28.24	33.20	36.42	42.98	45.56	51.18
25	14.61	16.47	24.34	29.34	34.38	37.65	44.31	46.93	52.62
26	15.38	17.29	25.34	30.43	35.56	38.89	45.64	48.29	54.05
27	16.15	18.11	26.34	31.53	36.74	40.11	46.96	49.64	55.48
28	16.93	18.94	27.34	32.62	37.92	41.34	48.28	50.99	56.89
29	17.71	19.77	28.34	33.71	39.09	42.56	49.59	52.34	58.30
30	18.49	20.60	29.34	34.80	40.26	43.77	50.89	53.67	59.70

For $\nu > 30$, a right-tail or left-tail probability for Q a chi-square variable can be found from Table A with Z where $Z = \sqrt{2Q} - \sqrt{2\nu - 1}$.

Source: Adapted from Table 8 of Pearson, E. S. and H. O. Hartley, eds. (1954), *Biometrika Tables for Statisticians*, vol. 1, Cambridge University Press, Cambridge, England, with permission of the Biometrika Trustees.

Table K Kruskal-Wallis Test Statistic

Each table entry is the smallest value of the Kruskal-Wallis H such that its right-tail probability is less than or equal to the value given on the top row for $k = 3$, each sample size less than or equal to 5.

n_1, n_2, n_3	Right-tail probability for H				
	0.100	0.050	0.020	0.010	0.001
2, 2, 2	4.571	—	—	—	—
3, 2, 1	4.286	—	—	—	—
3, 2, 2	4.500	4.714	—	—	—
3, 3, 1	4.571	5.143	—	—	—
3, 3, 2	4.556	5.361	6.250	—	—
3, 3, 3	4.622	5.600	6.489	7.200	—
4, 2, 1	4.500	—	—	—	—
4, 2, 2	4.458	5.333	6.000	—	—
4, 3, 1	4.056	5.208	—	—	—
4, 3, 2	4.511	5.444	6.144	6.444	—
4, 3, 3	4.709	5.791	6.564	6.745	—
4, 4, 1	4.167	4.967	6.667	6.667	—
4, 4, 2	4.555	5.455	6.600	7.036	—
4, 4, 3	4.545	5.598	6.712	7.144	8.909
4, 4, 4	4.654	5.692	6.962	7.654	9.269
5, 2, 1	4.200	5.000	—	—	—
5, 2, 2	4.373	5.160	6.000	6.533	—
5, 3, 1	4.018	4.960	6.044	—	—
5, 3, 2	4.651	5.251	6.124	6.909	—
5, 3, 3	4.533	5.648	6.533	7.079	8.727
5, 4, 1	3.987	4.985	6.431	6.955	—
5, 4, 2	4.541	5.273	6.505	7.205	8.591
5, 4, 3	4.549	5.656	6.676	7.445	8.795
5, 4, 4	4.668	5.657	6.953	7.760	9.168
5, 5, 1	4.109	5.127	6.145	7.309	—
5, 5, 2	4.623	5.338	6.446	7.338	8.938
5, 5, 3	4.545	5.705	6.866	7.578	9.284
5, 5, 4	4.523	5.666	7.000	7.823	9.606
5, 5, 5	4.560	5.780	7.220	8.000	9.920

For $k > 3$, right-tail probabilities on H are found from Table B with $k-1$ degrees of freedom.

Source: Adapted from R. L. Iman, D. Quade, and D. A. Alexander (1975), Exact probability levels for the Kruskal-Wallis test, pp. 329–384, in Institute of Mathematical Statistics ed., *Selected Tables in Mathematical Statistics*, vol. III, American Mathematical Society, Providence, Rhode Island, with permission.