

BAB I

PENDAHULUAN

Bab pendahuluan berisi tentang gambaran awal mengenai alasan penelitian ini dilakukan. Bab ini meliputi: latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, kerangka pikir, dan sistematika penulisan.

1.1 Latar Belakang

Keselamatan lalu lintas merupakan sebuah hal yang perlu selalu diperhatikan, baik oleh masyarakat dan juga pemerintah sebagai pemangku kebijakan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017, pengertian keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yaitu adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang dapat disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Pemerintah dan masyarakat harus memerhatikan keselamatan lalu lintas demi menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan banyak hal mulai dari kematian, hingga kerugian materi yang besar. Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu permasalahan utama bidang transportasi di Indonesia.

Menurut data BPS (2019), jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia terus meningkat hingga 116.411 kasus, dengan pertumbuhan per tahun sebesar 4,87 persen. Korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal berjumlah 25.671 jiwa, dan menyebabkan kerugian materi hingga 254 milyar rupiah. Kota Tangerang Selatan merupakan salah satu kota yang memiliki jumlah penduduk yang besar. Penduduk yang besar menyebabkan mobilitas di Kota Tangerang Selatan juga tinggi. Pada tahun 2019, Polres Tangerang Selatan merilis bahwa terdapat angka kecelakaan sebesar 507 kasus. Angka tersebut meningkat sebesar 74 persen dari tahun 2018 yaitu sebanyak 291 kasus. Peningkatan tersebut membuktikan bahwa tindakan preventif baik dari pemerintah maupun masyarakat belum maksimal. Seiring dengan terus meningkatnya jumlah kendaraan, bukan tidak mungkin jumlah kasus kecelakaan lalu lintas juga akan terus meningkat.

Data Korlantas Polri (2019), menyebutkan bahwa 73,49 persen dari total kecelakaan lalu lintas jalan melibatkan sepeda motor. Dalam beberapa tahun terakhir, angka kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor di Indonesia belum pernah turun. Hal ini juga disebabkan oleh tingginya penggunaan sepeda motor di jalanan. Semakin tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor, membuktikan bahwa pengguna sepeda motor berisiko tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas. Tingginya kecelakaan yang melibatkan sepeda motor merupakan data dari segi moda transportasinya. Dari segi usia, usia produktif memiliki tingkat kecelakaan lalu

lintas yang tertinggi. Berdasarkan data PT. Jasa Raharja (2021), proporsi korban kecelakaan lalu lintas usia produktif mencapai 40,4 persen dari keseluruhan korban kecelakaan lalu lintas di tahun 2021. Usia produktif yang dimaksud yaitu antara usia 26 sampai 55 tahun, kisaran tersebut merupakan usia pekerja. Data BPS Kota Tangerang Selatan (2019) menyebutkan bahwa 83 persen penduduk usia kerja, bekerja di sektor jasa-jasa. Hal tersebut juga menunjukkan bahwa banyak tenaga kerja di Kota Tangerang Selatan yang merupakan pekerja kantoran. Pekerja kantoran sendiri merupakan seseorang yang melakukan pekerjaan profesional, administratif, atau manajerial di sebuah kantor. Pekerja kantoran juga cukup rawan mengalami kecelakaan lalu lintas karena salah satunya faktor kelelahan. Orang yang bekerja dari pagi hingga sore, dapat mengalami kelelahan yang dapat menyebabkan terjadinya kelengahan dalam berlalu lintas.

Menurut data Kepolisian RI (2019), faktor manusia menjadi faktor terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia, dengan persentase sebesar 61 persen. Faktor manusia dapat berupa berbagai macam, seperti kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan karakter pengemudi kendaraan. Rendahnya kedisiplinan pengemudi dalam berlalu lintas merupakan salah satu faktor manusia yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran yang terjadi dalam berkendara menjadi salah satu usaha di dalam individu untuk menghindari ketidaknyamanan maupun untuk memenuhi keinginan cepat berada di tujuan yang ingin dituju terkait dengan kondisi kemacetan dan kesesakan jalan di perkotaan (Haryanto, 2011). Karakter manusia yang beragam juga dapat mempengaruhi perilaku perjalanan tiap orang.

Pemerintah dinilai belum melakukan tindakan preventif untuk menanggapi faktor terbesar terjadinya kecelakaan yaitu faktor manusia. Perlu adanya penelitian lebih lanjut terhadap faktor manusia tersebut. Langkah awalnya yaitu dengan meneliti kecenderungan perilaku pengguna jalan. Untuk dapat berpindah dari satu titik ke titik lainnya, pengemudi akan mendeteksi dan menseleksi informasi yang didapat dari lingkungan sekitarnya dan menerjemahkan keputusannya ke dalam bentuk tindakan terhadap kendaraan (Pamungkas, 2014). Analisis terhadap perilaku perjalanan sangat efektif untuk menganalisa kebijakan transportasi, karena dapat memahami perilaku manusia, alasan, dan juga karakteristik dibalik keputusan mereka dalam merespon sebuah kebijakan (Joewono et al., 2008).

Theory of Planned Behavior merupakan salah satu teori yang dapat melihat kecenderungan perilaku manusia, dan tentunya perilaku pengguna jalan. *Theory of Planned Behavior* menunjukkan bahwa sikap, sosial, norma, budaya, hingga kontrol perilaku akan membuat seseorang memiliki intensi untuk menunjukkan perilaku (Ajzen, 1991). Sikap, sosial, norma, budaya, hingga kontrol perilaku, dapat dipengaruhi oleh lokasi tempat tinggal, tata guna lahan, hingga kondisi lingkungannya. Oleh karena itu, *Theory of Planned Behavior* dapat menjelaskan bagaimana perilaku

pengguna jalan terbentuk. *Theory of Planned Behavior* dapat menjelaskan bagaimana terbentuknya perilaku pengguna jalan dengan mengidentifikasi kondisi lingkungannya, yang merupakan faktor eksternal dari perilaku pengguna jalan tersebut. Jarak tempuh dan waktu tempuh yang sedikit dapat berpengaruh terhadap kurangnya penggunaan helm (Ryan & Hartini, 2013). Oleh karena itu, jarak tempuh dan waktu tempuh perjalanan diasumsikan juga dapat mempengaruhi perilaku pengguna jalan terutama terkait keselamatan berkendara.

Beberapa penelitian yang membahas tentang perilaku pengguna jalan, belum ada yang meneliti kecenderungan dari faktor internalnya. Faktor internal itu sendiri bisa dibidang yaitu faktor genetiknya, seperti golongan darah. Toshitaka Nomi (2017) mengatakan bahwa pengetahuan dari golongan darah, bisa digunakan untuk menyikap berbagai aspek karakter manusia. Golongan darah juga merupakan faktor genetik yang sudah mulai dicantumkan dalam surat izin mengemudi (SIM) keluaran terbaru. Tujuan dari pencantuman golongan darah pada SIM yaitu untuk informasi apabila terjadi hal darurat terhadap pengendara. Perlu ada penelitian yang meneliti seberapa besar kecenderungan perilaku keselamatan pengguna jalan dilihat dari faktor eksternal dan faktor internalnya.

1.2 Rumusan Masalah

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kawasan perkotaan terus meningkat, seiring dengan terus meningkatnya jumlah kendaraan di jalanan. Kota Tangerang Selatan yang keseluruhan wilayahnya merupakan kawasan perkotaan, tentunya juga mengalami masalah tersebut. Menurut data Polres Tangerang Selatan (2019), terjadi peningkatan sebesar 74 persen dari jumlah kecelakaan lalu lintas dari tahun 2018 ke 2019. Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, didominasi oleh kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Masalah ini bukan tidak mungkin akan terus meningkat, terlebih kini pertambahan jumlah sepeda motor di Indonesia mencapai 24 sampai 30 persen dalam waktu satu tahun (Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, 2021).

Pamungkas (2014) dalam tulisannya menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia. Faktor manusia memiliki persentase yang lebih besar dibandingkan dengan faktor kendaraan dan faktor jalan atau lingkungan. Untuk mengatasi kecelakaan lalu lintas berdasarkan faktor manusia, dapat dilakukan dengan menganalisis perilaku pengguna jalan. Pola perilaku pengguna jalan dapat digunakan untuk proses perencanaan transportasi perkotaan dan sangat menentukan untuk proses penentuan kebijakan pada suatu wilayah (Ansusanto, 2011). Perilaku pengguna jalan perlu dianalisis faktor penyebabnya, agar dapat dilakukan intervensi untuk mengubah perilaku yang dapat membahayakan keselamatan.

Theory of Planned Behavior merupakan salah satu model teori yang menyatakan bahwa perilaku seseorang ditentukan oleh intensi atau niat untuk melakukannya (Ajzen, 1991). *Theory of*

Planned Behavior dapat digunakan untuk melihat faktor-faktor apa yang menyebabkan terbentuknya perilaku. Sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku yang dijelaskan dalam *Theory of Planned Behavior*, dapat dipengaruhi dari pihak luar. Sehingga *Theory of Planned Behavior* dapat dikatakan sebagai faktor eksternal dari terbentuknya perilaku. Jarak tempuh dan waktu tempuh juga dapat mempengaruhi perilaku berkendara, sehingga dapat diasumsikan sebagai faktor eksternal dari perilaku berkendara tersebut. Faktor internal dari terbentuknya perilaku dapat dilihat dari faktor genetiknya, yaitu golongan darah. Perlu diteliti seberapa besar persentase pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara. Hasil penelitian tersebut bertujuan untuk menilai faktor mana yang lebih berpengaruh terhadap pembentukan perilaku keselamatan berkendara dan lebih efektif untuk diintervensi nantinya. Berdasarkan uraian permasalahan di atas, maka pertanyaan penelitian ini adalah “*Bagaimana pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pekerja kantoran pengguna sepeda motor di Kota Tangerang Selatan?*”.

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pekerja kantoran pengguna sepeda motor di Kota Tangerang Selatan.

1.3.2 Sasaran

Untuk mencapai tujuan penelitian tersebut, maka sasaran-sasaran penelitian yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik sosiodemografi, ekonomi, dan spasial pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan.
2. Mengidentifikasi perbedaan perilaku perjalanan pada pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor berdasarkan golongan darahnya di Kota Tangerang Selatan.
3. Menganalisis seberapa besar pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan.

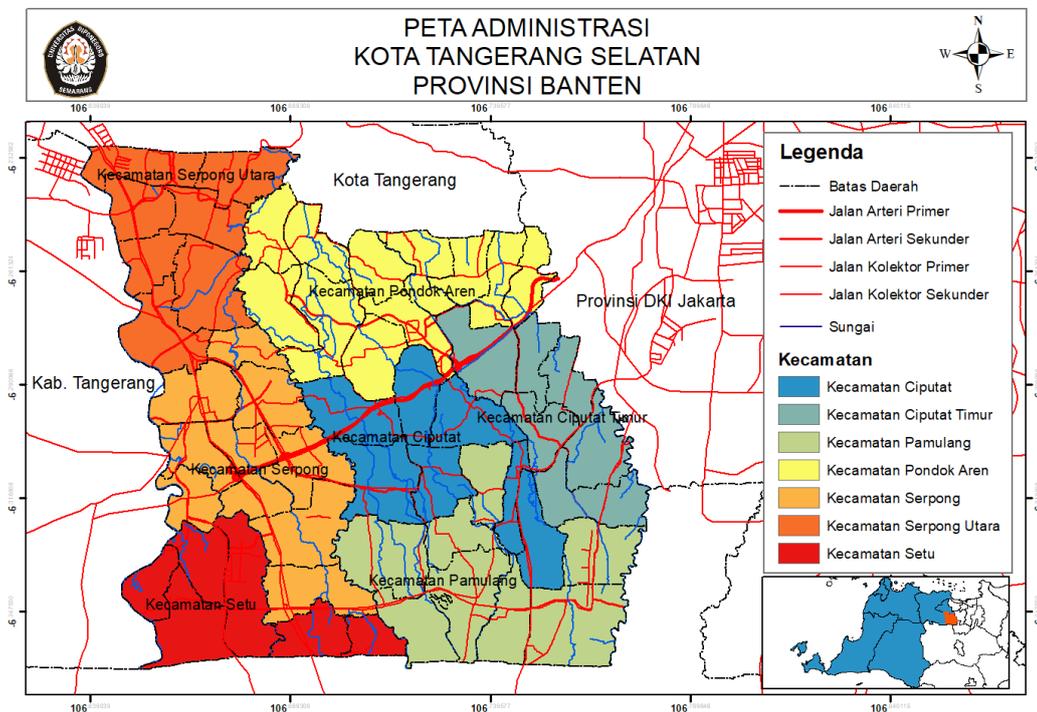
1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian ini mencakup ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Berikut ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi penelitian:

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Kota Tangerang Selatan merupakan salah satu dari 8 Kabupaten/Kota yang terletak di Provinsi Banten. Kota yang memiliki luas 147,19 km² ini terdiri dari 7 kecamatan dan 54 kelurahan. Berikut ini merupakan batas-batas administrasi Kota Tangerang Selatan:

- Sebelah Utara : Kota Tangerang dan Provinsi DKI Jakarta
- Sebelah Timur : Kota Depok dan Provinsi DKI Jakarta
- Sebelah Barat : Kabupaten Tangerang
- Sebelah Selatan : Kabupaten Bogor dan Kota Depok



Gambar 1.1 Peta Administrasi Kota Tangerang Selatan

Sumber: Geoportel Pemerintah Kota Tangerang Selatan, 2018

Pada penelitian ini akan terfokus pada mobilitas perkotaan atau *urban mobility*. Oleh karena itu, ruang lingkup wilayah pada penelitian ini terletak pada kawasan perkotaan di Kota Tangerang Selatan. Seluruh kecamatan yang berada di Kota Tangerang Selatan merupakan kawasan perkotaan, sehingga seluruh kecamatan termasuk dalam lingkup wilayah penelitian.

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi

Penelitian ini berfokus untuk mengetahui pengaruh faktor eksternal yang dilihat dari *Theory of Planned Behavior*, jarak tempuh, waktu tempuh, dan faktor internal yang dilihat dari golongan darah sebagai faktor genetik, terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pekerja pengguna

sepeda motor di Kota Tangerang Selatan. Berikut merupakan beberapa fokus pembahasan yang akan dibahas dalam penelitian ini:

1. Masyarakat Kota Tangerang Selatan yang menjadi responden terbatas pada kriteria yang diperlukan, yaitu pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor untuk pergi ke tempat pekerjaannya.
2. Mengidentifikasi aspek sosio-demografi, ekonomi, dan spasial. Aspek sosio-demografi dan ekonomi berkaitan dengan kondisi sosio-demografi dan ekonomi dari individu pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor.
3. Mengidentifikasi karakteristik perilaku perjalanan dengan indikator frekuensi perjalanan, jarak tempuh perjalanan, waktu tempuh perjalanan, dan biaya perjalanan pada masing-masing golongan darah A, B, AB, dan O.
4. Mengkaji pengaruh tiga komponen dari *Theory of Planned Behavior* yaitu sikap (*attitude towards behaviour*), norma subjektif (*subjective norm*), persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control*), serta jarak tempuh dan waktu tempuh perjalanan sebagai faktor eksternal terhadap perilaku keselamatan berkendara. Mengkaji pengaruh faktor genetik yaitu golongan darah, sebagai faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara.

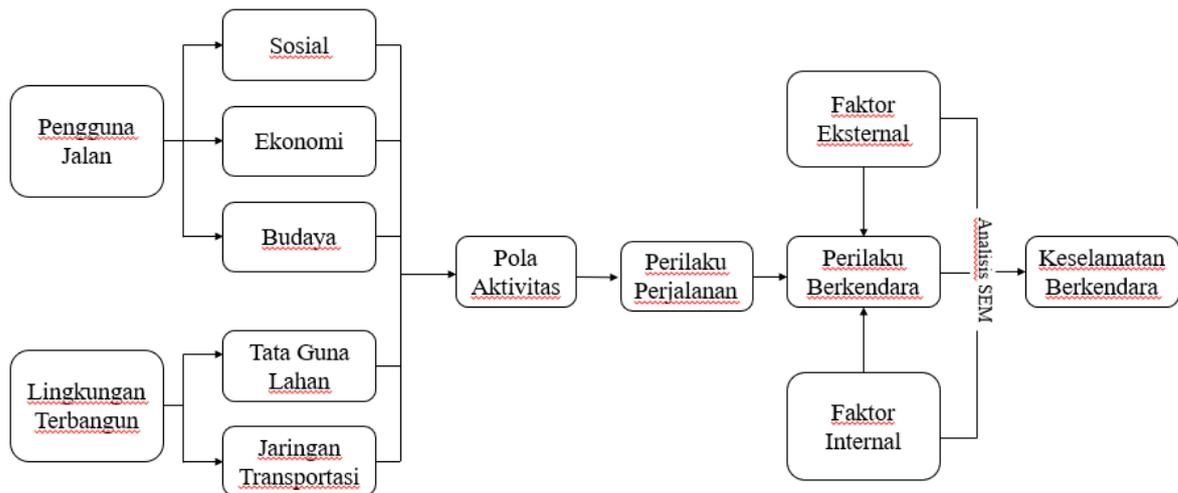
1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan, penulis, pemerintah, dan masyarakat. Berikut ini merupakan penjabaran manfaat penelitian lebih dalam:

- Bagi pemerintah, diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan masukan dalam pembuatan kebijakan yang bertujuan untuk mengatasi terjadinya kecelakaan lalu lintas berdasarkan perilaku pengguna jalannya.
- Bagi masyarakat, diharapkan penelitian ini dapat menambah wawasan masyarakat terkait perilaku berkendara yang dapat membahayakan keselamatan.

1.6 Kerangka Pikir

Berikut ini merupakan kerangka berpikir peneliti mengenai pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pekerja yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan.



Gambar 1.2 Kerangka Pikir
 Sumber: Hasil Interpretasi Penulis, 2022

1.7 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif atau pendekatan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2013), metode penelitian kuantitatif umumnya menggunakan data numerik dan menekankan pada hasil yang objektif. Tujuan dari metode ini adalah untuk meneliti populasi atau sampel dengan pengumpulan data yang menggunakan instrumen atau alat ukur, dan kemudian dianalisis dengan statistik. Pada penelitian ini, metode penelitian kuantitatif digunakan untuk mengidentifikasi pengaruh faktor eksternal yang dilihat dari *Theory of Planned Behavior*, jarak tempuh, waktu tempuh, dan faktor internal yang dilihat dari golongan darah sebagai faktor genetik, terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pekerja pengguna sepeda motor di Kota Tangerang Selatan.

1.8 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini menggunakan dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Berikut ini metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini :

1.8.1 Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer merupakan teknik mengambil data yang didapat dari sumbernya secara langsung tanpa perantara. Dalam penelitian ini pengumpulan data primer dilakukan dengan menggunakan penyebaran kuisisioner kepada objek sasaran penelitian, yaitu pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan. Penyebaran kuisisioner ini dilakukan secara daring, dengan melakukan penyebaran kuisisioner menggunakan *google form*. *Google form* disebar melalui seluruh media sosial seperti grup whatsapp, grup line, Instagram, dan facebook. Data primer yang diambil dari responden melalui kuisisioner yaitu terkait karakteristik sosio-demografi, ekonomi,

spasial, perilaku perjalanan, perilaku keselamatan berkendara, sikap, norma, persepsi terhadap prasarana lalu lintas, dan pertanyaan terkait golongan darah.

1.8.2 Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan teknik mengambil data secara tidak langsung, dimana melalui perantara yang sebelumnya telah melakukan pengumpulan data primer. Teknik pengumpulan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah kajian literatur dan telaah dokumen. Kajian literatur dan telaah dokumen merupakan salah satu metode pengumpulan data dan informasi yang dilakukan dengan membaca dan memahami dokumen serta literatur yang dapat membantu keberjalanan penelitian. Dokumen atau literatur yang akan digunakan bersifat kredibel dan dapat dipertanggung jawabkan isinya. Data yang diambil guna mengisi kajian literatur yaitu terkait transportasi perkotaan, keselamatan berkendara, perilaku perjalanan, *Theory of planned behavior*, golongan darah, dan SEM (*Structural equation modelling*).

1.9 Kebutuhan Data

Kebutuhan data dibutuhkan untuk mempermudah proses pengumpulan data yang mendukung proses analisis agar sesuai dengan sasaran dan variabel yang ditentukan. Berikut ini merupakan kebutuhan data yang digunakan dalam penelitian ini:

Tabel 1.1 Kebutuhan Data

No	Sasaran	Variabel/Indikator Penelitian	Pengumpulan Data	Teknik Analisis	Sumber
1	Mengidentifikasi karakteristik sosio-demografi, ekonomi, dan spasial pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan	Sosio-demografi : <ul style="list-style-type: none"> • Usia • Jenis kelamin • Status Pendidikan terakhir • Status pernikahan • Jumlah anak • kepemilikan kendaraan roda dua pribadi Ekonomi : <ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan bulanan • Pengeluaran rumah tangga sebulan Spasial : <ul style="list-style-type: none"> • Jarak rumah – pusat kota • Jarak rumah – tempat kerja 	Kuisisioner	Statistik deskriptif	Pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor dan berdomisili di Kota Tangerang Selatan
2	Mengidentifikasi kecenderungan perilaku	Perilaku perjalanan: <ul style="list-style-type: none"> • Frekuensi perjalanan • Jarak perjalanan 	Kuisisioner	Statistik deskriptif	Pekerja kantoran yang menggunakan

No	Sasaran	Variabel/Indikator Penelitian	Pengumpulan Data	Teknik Analisis	Sumber
	perjalanan pada pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor berdasarkan golongan darahnya di Kota Tangerang Selatan	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu tempuh • Biaya perjalanan Golongan darah: <ul style="list-style-type: none"> • A • B • AB • O 			sepeda motor dan berdomisili di Kota Tangerang Selatan
3	Menganalisis seberapa besar pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan	Perilaku keselamatan berkendara: <ul style="list-style-type: none"> • Pemeriksaan kendaraan • Kelengkapan atribut kendaraan • Menyalakan lampu sein dengan benar • menaati rambu lalu-lintas • pelanggaran batas maksimum kendaraan Golongan darah: <ul style="list-style-type: none"> • Ekstraversi • Keramahan • Neurotisme • Kesadaran <i>Theory of planned behavior:</i> Sikap, norma, dan persepsi berdasarkan: <ul style="list-style-type: none"> • Volume lalu-lintas • Geometrik jalan • Kondisi permukaan jalan • Marka jalan • Kondisi lingkungan Aspek spasial <ul style="list-style-type: none"> • Jarak tempuh perjalanan • Waktu tempuh perjalanan 	Kuisisioner	SEM	Pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor dan berdomisili di Kota Tangerang Selatan

Sumber: Hasil Interpretasi Penulis, 2022

1.10 Teknik Penarikan Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang mempunyai karakteristik dan akan diteliti oleh peneliti (Sugiyono, 2011). Pada penelitian ini sampel diambil dengan menggunakan metode *non*

probability sampling, yang berarti tidak memberikan kesempatan yang sama bagi seluruh anggota populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik pendekatan yang digunakan yaitu teknik pendekatan *purposive sampling*. *Purposive sampling* sendiri merupakan teknik pengambilan sampel sumber data melalui pertimbangan tertentu. Penarikan sampel dalam penelitian ini dibatasi pada pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor dan berdomisili di Kota Tangerang Selatan.

Dalam analisis *structural equation modelling-partial least square* (SEM-PLS), sampel minimal yang dibutuhkan adalah sebanyak 30 sampel (Sholihin, 2013; Hair et al, 2014; Ghazali, 2015; Santoso, 2018). Solimun (2008) juga mengatakan bahwa sampel minimal yang dibutuhkan dalam analisis SEM adalah 5 kali jumlah variabel manifes atau indikator yang digunakan. Berdasarkan pernyataan-pernyataan tersebut ditentukan rumus penentuan sampel sebagai berikut:

$$n = 5 \times i$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel yang dicari

i : Jumlah variabel manifes atau indikator

Jumlah variabel manifes atau indikator dalam penelitian ini adalah 38 indikator. Maka jumlah sampel yang diambil adalah sebanyak:

$$n = 5 \times i$$

$$n = 5 \times 38$$

$$n = 190 + 2 \text{ (untuk dapat dibagi menjadi 4)}$$

Jumlah sampel yang didapat dari perhitungan rumus adalah 192 sampel. Sebagai data cadangan akan diambil sebanyak 8 sampel. Jadi, sampel yang diambil adalah sebanyak 200 sampel, dengan rincian 50 sampel dari tiap jenis golongan darah (A,B,AB,O) pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor dan berdomisili di Kota Tangerang Selatan. Alternatif juga dibutuhkan apabila dalam proses pencarian data, terdapat golongan darah (A,B,AB,O) yang tidak memenuhi syarat 50 sampel. Apabila terdapat golongan darah (A,B,AB,O) yang tidak memenuhi syarat, maka kembali pada aturan sampel minimal pada analisis SEM-PLS yaitu sebanyak 30 sampel.

1.11 Teknik Analisis

Teknik analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif dan *structural equation modelling* (SEM).

1.11.1 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif merupakan analisis statistik yang mempelajari cara penyajian data dan pengumpulan data sehingga mudah dipahami (Nasution, 2017). Dalam penelitian ini, analisis statistik deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan data-data dari

aspek sosio-demografi, ekonomi, dan spasial pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan. Analisis ini juga digunakan untuk menggambarkan perbedaan atau kecenderungan perilaku perjalanan pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan berdasarkan golongan darahnya. Data-data tersebut akan disajikan dalam bentuk tabel, grafik, dan diagram.

1.11.2 Analisis *Structural Equation Modelling* (SEM-PLS)

Dalam penelitian ini, analisis SEM digunakan untuk menganalisis seberapa besar pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan. Faktor eksternal yang dimaksud yaitu berdasarkan *theory of planned behavior*, jarak tempuh, waktu tempuh, dan faktor internalnya adalah golongan darah sebagai faktor genetik.

a. Variabel yang digunakan

Dalam penelitian ini terdapat tiga jenis variabel, yaitu variabel laten induk, variabel laten, dan variabel manifes atau indikator. Variabel laten induk akan dijabarkan menjadi beberapa variabel laten. Sedangkan variabel laten dijabarkan lagi menjadi beberapa variabel manifes atau indikator. Berikut ini merupakan variabel-variabel yang digunakan dalam analisis:

Tabel 1.2 Variabel Analisis

Variabel Laten Induk	Variabel Laten	Kode	Indikator	Kode	Keterangan
Golongan darah (Faktor Internal)	Ekstraversi	E	Tidak menyalip pengemudi yang lambat dari sisi kiri	E1	Variabel Eksogen
			Tidak mengabaikan batas kecepatan mengemudi	E2	
			Tidak membuntuti kendaraan lain dengan jarak yang sangat dekat	E3	
	Kooperatif	A	Menepi pada saat melaju dengan lambat	A1	Variabel Eksogen
			Mengurangi kecepatan pada saat ada kendaraan yang ingin mendahului	A2	

Variabel Laten Induk	Variabel Laten	Kode	Indikator	Kode	Keterangan
			Mengurangi kecepatan pada saat melewati <i>pedestrian crossing</i>	A3	
	Neurotisme	Ne	Dapat menjaga emosi pada kondisi macet	Ne1	Variabel Eksogen
			Tidak mengejar pengendara yang membuat kesal	Ne2	
			Tidak menegur pengendara yang salah secara berlebihan	Ne3	
	Kesadaran	C	Mengisi angin terlebih dahulu apabila kendaraan kekurangan angin	C1	Variabel Eksogen
			Menggunakan helm SNI	C2	
			Tidak memaksa untuk berkendara pada saat kondisi tidak fit	C3	
Faktor Eksternal	Sikap	S	Selalu fokus berkendara pada saat jalanan ramai maupun sepi	S1	Variabel Eksogen
			Berhati-hati pada saat melewati tanjakan/turunan	S2	
			Menghindari jalan berlubang atau melewatinya dengan pelan-pelan	S3	
			Marka dan rambu lalu-lintas menjadi pedoman keselamatan saat berkendara	S4	
			Berteduh sesaat, memakai jas hujan, atau tidak berkecepatan tinggi saat hujan	S5	

Variabel Laten Induk	Variabel Laten	Kode	Indikator	Kode	Keterangan
	Norma	No	Selalu fokus berkendara pada saat jalanan ramai maupun sepi karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain	No1	Variabel Eksogen
			Berhati-hati pada saat melewati tanjakan/turunan karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain	No2	
			Menghindari jalan berlubang atau melewatinya dengan pelan-pelan karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain	No3	
			Memerhatikan marka dan rambu lalu-lintas saat berkendara karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain	No4	
			Berteduh sesaat, memakai jas hujan, atau tidak berkecepatan tinggi saat hujan karena diingatkan oleh keluarga atau mengikuti orang lain	No5	
	Persepsi	P	Meskipun kondisi jalan sepi bukan mempermudah untuk mengemudi	P1	Variabel Eksogen
			Meskipun pada saat turunan bukan mempermudah untuk mengemudi	P2	
			Lebih baik pelan-pelan atau menghindari daripada melewati jalan berlubang	P3	

Variabel Laten Induk	Variabel Laten	Kode	Indikator	Kode	Keterangan
			Marka dan rambu lalu-lintas yang ada sudah baik dan mudah dipahami	P4	
			Lebih baik berteduh sesaat daripada meningkatkan kecepatan agar lebih cepat sampai pada saat hujan	P5	
	Jarak Tempuh	J	Jarak tempuh berpengaruh terhadap pemakaian atribut berkendara	J1	Variabel Eksogen
			Jarak tempuh berpengaruh terhadap pemeriksaan kendaraan	J2	
			Jarak tempuh berpengaruh terhadap kelelahan saat berkendara	J3	
	Waktu Tempuh	W	Waktu tempuh berpengaruh terhadap pemakaian atribut kendaraan	W1	Variabel Eksogen
			Waktu tempuh berpengaruh terhadap pemeriksaan kendaraan	W2	
			Waktu tempuh berpengaruh terhadap kelelahan saat berkendara	W3	
	Perilaku Keselamatan Berkendara	B	Memastikan mesin dan memeriksa kondisi kendaraan	B1	Variabel Endogen
Memakai atribut berkendara dengan lengkap			B2		
Menyalakan lampu sein dengan benar saat ingin belok			B3		

Variabel Laten Induk	Variabel Laten	Kode	Indikator	Kode	Keterangan
			Menaati rambu lalu-lintas	B4	
			Memerhatikan batas kecepatan dan tidak berkecepatan tinggi	B5	

Sumber: Hasil Interpretasi Penulis, 2022

b. Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel

Berikut ini merupakan definisi operasional dan skala pengukuran variabel yang digunakan dalam analisis SEM:

Tabel 1.3 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel

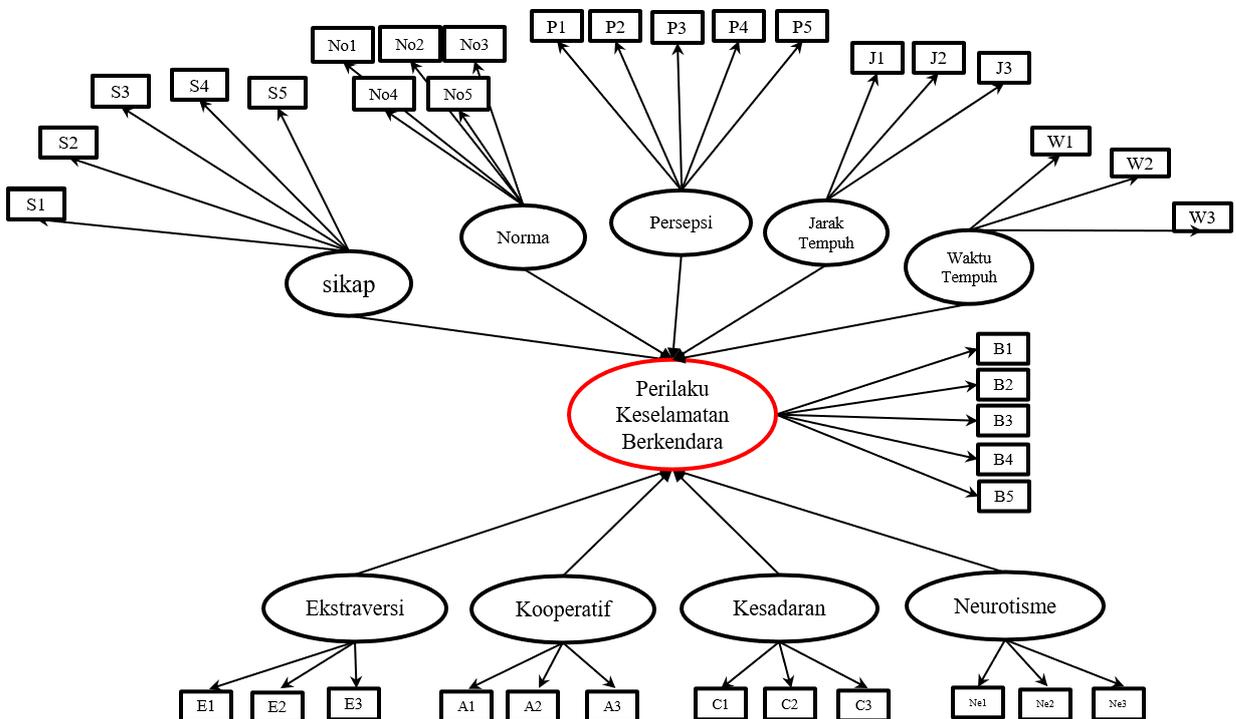
No	Variabel		Definisi Operasional	Instrumen	Skala
1	Faktor Internal	Golongan Darah	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden pada saat berkendara berdasarkan dengan kepribadian ekstrasversi, kooperatif, neurotisme, dan kesadaran.	Kuisisioner, berupa pertanyaan dengan alternatif jawaban: 1. Selalu = 1 2. Sering = 2 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 4 5. Tidak pernah = 5	Ordinal
2	Faktor Eksternal	Sikap	Sikap merupakan evaluasi yang disukai atau tidak disukai responden atas perilaku saat berkendara terkait volume jalan, kondisi geometrik jalan, kondisi permukaan jalan, marka jalan, dan kondisi lingkungan.		
		Norma	Persepsi responden dari orang-orang yang mereka anggap penting, tentang bagaimana dia seharusnya atau tidak seharusnya berperilaku saat berkendara terkait volume jalan, kondisi geometrik jalan, kondisi permukaan jalan, marka jalan, dan kondisi lingkungan.		
		Persepsi	Persepsi responden tentang kemudahan atau kesulitan dalam menunjukkan sebuah perilaku saat berkendara terkait volume jalan, kondisi geometrik jalan, kondisi		

No	Variabel	Definisi Operasional	Instrumen	Skala
		permukaan jalan, marka jalan, dan kondisi lingkungan.		
	Jarak Tempuh	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden pada saat berkendara, dipengaruhi oleh jarak tempuh perjalanannya		
	Waktu Tempuh	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden pada saat berkendara, dipengaruhi oleh waktu tempuh perjalanannya		
3	Perilaku Keselamatan Berkendara	- Segala tingkah laku yang dilakukan responden terkait keselamatan berkendara.		

Sumber: Hasil Interpretasi Penulis, 2022

c. Model Konseptual

Berikut ini merupakan model konseptual atau model struktural SEM dalam penelitian ini:



Gambar 1.3 Model Konseptual SEM Pengaruh Faktor Eksternal dan Internal Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pekerja Kantoran Pengguna Sepeda Motor Di Kota Tangerang Selatan

Sumber: Hasil Interpretasi Penulis, 2022

d. Uji Validitas dan Reliabilitas

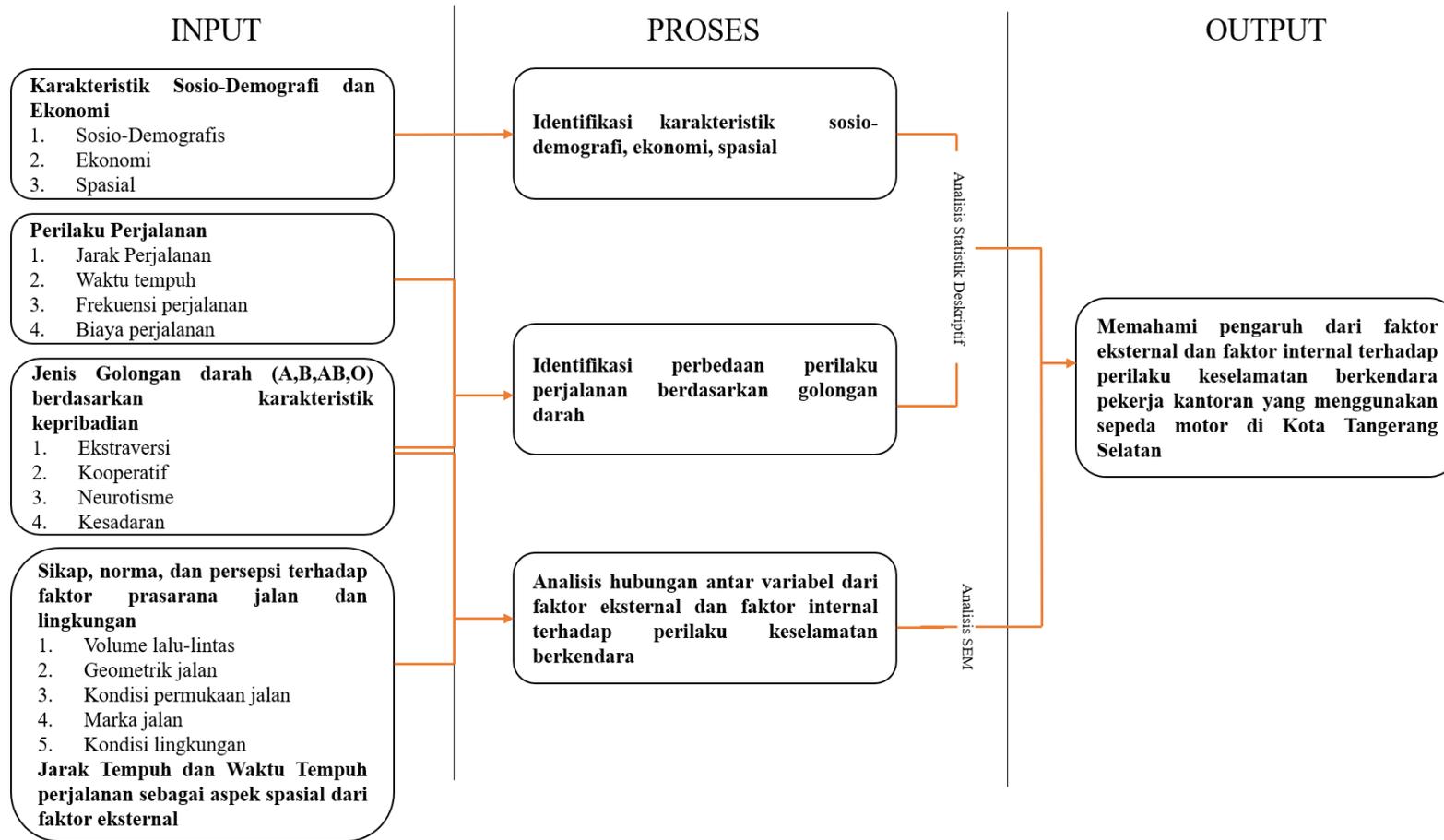
Pengolahan data dilakukan menggunakan software SmartPLS V.3.2.8. Data responden setelah dikompilasi dan dikategorikan akan dilakukan estimasi. Setelah dilakukan estimasi, akan muncul informasi tentang kesahihan dan kehandalan data. *Software* SmartPLS akan memberikan informasi validitas konvergen, validitas diskriminan, dan reliabilitas dalam proses estimasi atau proses algoritma.

e. Evaluasi Model

Dalam analisis menggunakan SEM-PLS terdapat dua tahapan evaluasi model pengukuran, yaitu *outer model* dan *inner model*. Tujuannya adalah untuk menilai validitas dan reliabilitas suatu model. Pada tahapan pertama yaitu *outer model*, akan dilakukan pengujian validitas konstruk yang terdiri dari validitas konvergen dan validitas diskriminan. Pada tahap kedua yaitu *inner model*, terdapat beberapa komponen item yang akan menjadi kriteria pada penilaian *inner model* yaitu nilai *R-Square* dan Signifikansi. Nilai *R-Square* berguna untuk mengukur tingkat variasi perubahan pada variabel independen terhadap variabel dependen (Hamid & Anwar, 2019).

1.12 Kerangka Analisis

Berikut ini merupakan kerangka analisis dalam penelitian ini:



Gambar 1.4 Kerangka Analisis Penelitian

Sumber: Hasil Interpretasi Penulis, 2022

1.13 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan penelitian tugas akhir ini terdiri dari lima bab, adapun gambaran pembahasan masing-masing bab tersebut adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup penelitian yang meliputi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup substansi, manfaat penelitian, kerangka pikir, metodologi penelitian, kerangka analisis, dan sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN LITERATUR

Bab ini berisi tentang tinjauan pustaka terkait transportasi perkotaan, keselamatan berkendara, perilaku perjalanan, *Theory of planned behavior*, golongan darah, SEM (*Structural equation modelling*), dan sintesis literatur.

BAB III GAMBARAN UMUM KOTA TANGERANG SELATAN

Bab ini menguraikan tentang gambaran umum lokasi penelitian yang meliputi karakteristik Kota Tangerang Selatan mulai dari kependudukan, penggunaan lahan, dan jumlah kendaraan pribadi.

BAB IV PENGARUH FAKTOR EKSTERNAL DAN FAKTOR INTERNAL TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA PADA PEKERJA KANTORAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KOTA TANGERANG SELATAN

Bab ini membahas mengenai tentang analisis mengenai karakteristik sosio-demografi, ekonomi, spasial, perbedaan perilaku perjalanan berdasarkan golongan darah, dan pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pekerja kantoran yang menggunakan sepeda motor di Kota Tangerang Selatan.

BAB V PENUTUP

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dan rekomendasi terkait hasil penelitian