

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam *Global Status Report on Road Safety* (WHO, 2018) mencatat bahwa jumlah kematian akibat kecelakaan lalu-lintas menempati peringkat ke-8 tertinggi bagi seluruh dunia. Setiap 24 detik terjadi satu kasus kecelakaan lalu-lintas, yang artinya terdapat hampir 3700 kasus yang merenggut nyawa manusia setiap harinya. Apabila dilihat secara global, kematian akibat kecelakaan lalu-lintas yang dialami oleh kendaraan bermotor ada sebanyak 56%, pejalan kaki dan pesepeda sebanyak 26% dan sebanyak 18% tidak teridentifikasi. WHO menyatakan, negara-negara dengan tingkat pendapatan perkapita rendah cenderung memiliki prevalensi yang lebih tinggi. Di Asia Tenggara, angka kematian akibat kecelakaan lalu-lintas yakni 20,7 per 100,000 orang, yang mana angka tersebut merupakan angka tertinggi setelah Afrika. Selain itu, 90% kecelakaan lalu-lintas terjadi di negara berkembang dimana jumlah kendaraannya hanya 54% dari jumlah kendaraan yang terdaftar di dunia. Indonesia merupakan salah satu dari sepuluh negara berkembang yang memiliki angka kecelakaan lalu-lintas terbesar yaitu sekitar 62% dari total kecelakaan di dunia (Setiarini et al, 2018).

Pada tahun 2019, angka kecelakaan lalu-lintas di Indonesia mampu ditekan hingga 60%, korban yang meninggal dunia menurun sekitar 59% yaitu dari 148 orang di tahun 2018 menjadi 61 orang di tahun 2019. Namun apabila ditinjau kebelakang, WHO melampirkan data kecelakaan lalu-lintas yang terjadi di Indonesia di tahun 2016 ada sebanyak 77%, angka ini merupakan angka tertinggi sepanjang dekade. Apabila dilihat dari pelaku penyebab kecelakaan lalu-lintas, usia produktif (15-50 tahun) masih mendominasi korban kecelakaan. Selain itu, sepeda motor masih menjadi penyebab kecelakaan paling tinggi di antara moda transportasi lain. (Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2019).

Menurut data Dirlantas Polda Jawa Tengah (2020), pada tahun 2009 sampai tahun 2019 tercatat bahwa kecelakaan lalu-lintas di jalan raya telah menyebabkan 25,672 orang meninggal dan 137,342 orang menderita luka ringan serta mengakibatkan kerugian materil sebesar Rp 254,779 (juta rupiah). Dari data tersebut, pengemudi ojek online menyumbang sekitar 30% dengan kerugian materil yang naik menjadi 93% (Direktur Lalu Lintas Polda Jawa Tengah, 2020). Pengemudi ojek online yang sebagian besar waktu kerjanya dihabiskan di jalan, membutuhkan konsentrasi ekstra. Hal ini seringkali menyebabkan kelelahan yang berakibat pada kecelakaan lalu-lintas. Oleh karena itu, sudah seharusnya pemerintah memberikan perhatian lebih untuk mengatasi permasalahan kecelakaan lalu-

lintas yang terjadi. Hal tersebut penting untuk ditangani karena tidak hanya melibatkan korban jiwa namun juga menyebabkan kerugian materil yang berdampak pada menurunnya perekonomian wilayah.

Kecelakaan lalu-lintas didefinisikan sebagai suatu kecelakaan baik yang terjadi antara satu kendaraan dengan kendaraan lainnya, kendaraan dengan pejalan kaki, kendaraan dengan hewan, atau kendaraan itu sendiri yang terjadi pada jalan umum yang mengakibatkan cedera atau kematian pada satu orang atau lebih (OECD, 2015). Penanganan angka kecelakaan lalu-lintas merupakan hal yang penting untuk dilakukan, hal ini dikarenakan, dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari seorang individu, tidak berada pada satu tempat melainkan berada pada tata guna lahan tertentu yang terklasifikasi berdasarkan sistem aktivitasnya. Setiap tata guna lahan memiliki daya tarik tertentu yang pada akhirnya akan membentuk bangkitan serta tarikan yang tertuang dalam permintaan perjalanan (*travel demand*). Hal ini kemudian mempengaruhi keputusan individu dalam memutuskan pola perjalanan yang akan dilakukan berdasarkan pola aktivitas sehari-hari (Srinivasan, 2005 dalam Manullang, 2014). Penataan ruang yang saat ini masih tidak tertata atau adanya fenomena *urban sprawl* menyebabkan terjadinya ketidakefisienan yang memunculkan permintaan perjalanan yang terpecah-pecah dalam skala yang relatif kecil. Hal tersebut menyebabkan penyediaan angkutan umum menjadi kurang efektif sehingga memicu penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor yang memiliki probabilitas tinggi dalam mengalami kecelakaan lalu-lintas.

Faktor yang menjadi penyebab kecelakaan dapat terbagi menjadi 4, yakni faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Kecelakaan akan terjadi apabila salah satu dari faktor tersebut berperan tidak dengan semestinya (Saputra, 2017). Hal ini juga didukung dari data Dirjen Perhubungan Darat Pudji Hartanto (2017) yang memaparkan bahwa 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi), 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknis laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.

Faktor manusia merupakan faktor terbesar dalam menyebabkan kecelakaan lalu-lintas diikuti oleh faktor prasarana dan lingkungan di posisi kedua. Lingkungan jalan mempengaruhi pengemudi dalam mengatur kecepatan (mempercepat, memperlambat, dan berhenti) jika menghadapi situasi tertentu (Rahardjo, 2014). Perilaku para pengguna jalan terhadap perlengkapan jalan serta kondisi prasarana dan lingkungan merupakan hal yang mempengaruhi kecelakaan lalu-lintas. Mengetahui perilaku pengemudi merupakan aspek penting dalam memahami perilaku perjalanan (Lieb dan Hakim, 2011), sehingga diharapkan angka kecelakaan lalu-lintas oleh pengemudi ojek online dapat ditekan dengan memahami faktor eksternal dan faktor internal dari penyebabnya.

Sejak September 2019, Kepolisian telah mengeluarkan model SIM baru, dimana terdapat keterangan Golongan Darah dalam SIM tersebut. Sampai saat ini, alasan di balik penambahan keterangan tersebut adalah untuk membantu mengetahui jika terjadi hal darurat dari pengemudi, belum adanya konsersn pemerintah untuk mengidentifikasi kecenderungan perilaku pengguna jalan.

Konsen terhadap faktor manusia sebagai elemen terbesar dalam menyebabkan kecelakaan lalu-lintas masih hanya pada level tindakan pertolongan pertama pada kasus kecelakaan yakni mempercepat proses identifikasi tipe darah apabila diperlukan proses transfusi darah pada cedera fatal (*fatal injury*), belum sampai pada level tindakan preventif terhadap kecelakaan yang disebabkan oleh faktor internal manusia.

Besarnya faktor manusia (kemampuan serta karakter pengemudi) yakni sekitar 61% yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas menjadi titik fokus permasalahan yang harus ditangani. Hasil penelitian terdahulu yang menjelaskan bahwa golongan darah merupakan salah satu faktor internal penanda biologis yang apabila dilihat dari sisi psikologis mempengaruhi pembentukan perilaku dan kepribadian manusia (Landsteiner, 1901; Eysenck, 1971; Nomi, 2007; Dermawan, 2006), akan digunakan untuk memahami seberapa besar pengaruhnya dalam berkendara di ruang jalan. Kemudian dengan adanya *Teori of Planned Behaviour* yang dapat menjelaskan pembentukan perilaku berdasarkan sikap, norma dan persepsi dari individu, nantinya dapat digunakan untuk memahami faktor-faktor motivasional apa yang paling mempengaruhi pembentukan perilaku seseorang (Ajzen dan Fishbein, 1988) dari sisi eksternal. Fokus dari penelitian ini ditujukan pada pemahaman akan pentingnya keselamatan dalam lalu-lintas jalan, sehingga pemangku kepentingan mampu membuat kebijakan yang sifatnya dapat meminimalkan terjadinya kecelakaan di ruang jalan berdasarkan kecenderungan perilaku berkendara yang dilihat dari faktor eksternal dan faktor internal pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang.

1.2 Rumusan Masalah

Pusat Kota Semarang yang merupakan pusat dari segala aktivitas kota memiliki fungsi sebagai pusat pelayanan pemerintahan, perdagangan dan jasa. Pusat pelayanan Kota Semarang berada pada struktur kota hirarki I yang mencakup tiga wilayah BWK yaitu BWK I, BWK II, dan BWK III selain itu Kota Semarang juga melayani wilayah sekitar KEDUNGSEPUR yakni Kendal, Demak, Ungaran, Salatiga, Semarang, dan Purwodadi (RTRW Kota Semarang Tahun 2011- 2031). Permintaan dari aktivitas seseorang akan menghasilkan permintaan perjalanan orang tersebut, sehingga pergerakan yang ada di pusat Kota Semarang menjadi sangat padat.

Perkembangan teknologi yang menyebabkan munculnya inovasi transportasi *on demand* seperti ojek online yang memberikan kemudahan kepada penggunanya berdampak terhadap tingginya peningkatan jumlah pengemudi ojek online. Peningkatan jumlah pengemudi ojek online dan tingginya angka kecelakaan lalu-lintas yang disebabkan oleh pengemudi ojek online di Jawa Tengah yakni sekitar 30% (Direktur Lalu-lintas Polda Jawa Tengah, 2020) menunjukkan perlu adanya penelitian lebih lanjut terhadap faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan pengemudi ojek online pada ruang perkotaan. Perilaku pengemudi ojek online dalam menggunakan telepon genggam untuk melihat GPS, menelpon dan mengirim pesan disinyalir dapat mempengaruhi tingkat keselamatan

berkendara yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu-lintas, kemudian untuk mengidentifikasi faktor-faktor motivasional tersebut digunakan *Theory of Planned Behavior* terkait sikap, norma dan persepsi. Sehingga muncul sebuah rumusan masalah, yaitu “*bagaimana pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang?*”

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara pada pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang ojek online di Pusat Kota Semarang.

1.3.2 Sasaran

1. Mengidentifikasi karakteristik spasial, sosial-demografi dan ekonomi pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang
2. Mengidentifikasi perbedaan perilaku perjalanan ojek online berdasarkan golongan darahnya (A, B, O, AB) di Pusat Kota Semarang
3. Menganalisis pengaruh antar variabel dari faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara ojek online di Pusat Kota Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi beberapa pihak, seperti pemerintah maupun lembaga-lembaga lain yang dinilai mampu untuk mengambil tindakan preventif bagi keselamatan berkendara.

a. Manfaat bagi aplikator

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi dan masukan kepada aplikator dalam pengawasan pelaksanaan pengendalian faktor risiko kecelakaan lalu-lintas pada pengemudi ojek online. Informasi yang ada pada penelitian ini pun diharapkan dapat berguna bagi pengemudi ojek online agar merubah pola berpikir sehingga merubah budaya berkendara yang dianggap dapat membahayakan keselamatan.

b. Manfaat bagi Kepolisian dan Kemenhub (Pemerintah)

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah (Kepolisian dan Kemenhub) agar mampu membuat kebijakan yang sifatnya dapat meminimalkan terjadinya kecelakaan di ruang jalan berdasarkan kecenderungan perilaku penggunanya.

c. Manfaat bagi Pembaca

Informasi yang ada pada penelitian ini pun diharapkan dapat berguna bagi masyarakat luas dalam menggunakan jasa layanan ojek online agar berhati-hati dalam berkendara yang dianggap dapat membahayakan keselamatan.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi dalam penelitian ini menjelaskan objek penelitian dengan mempertimbangkan batasan tertentu berdasarkan kemampuan peneliti dan durasi penelitian. Ruang Lingkup Penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Aspek Spasial, Aspek Sosial-Demografi dan Ekonomi pengemudi ojek online.

Aspek spasial berkaitan dengan kondisi keruangan dari pengguna ojek online. Aspek keruangan meliputi lokasi rumah, jarak antara rumah dengan tempat kerja. Aspek sosial-demografi dan ekonomi merupakan aspek yang berkaitan dengan kondisi sosial-demografi dan ekonomi dari individu pengguna sepeda motor. Aspek ini meliputi usia, jenis kelamin, struktur rumah tangga, pekerjaan, tingkat pendapatan, serta tingkat pengeluaran.

- b. Faktor Internal

Aspek golongan darah ojek online terkait karakteristik kepribadian golongan darah (A, B, AB, O) dalam berperilaku di ruang jalan.

- c. Faktor Eksternal

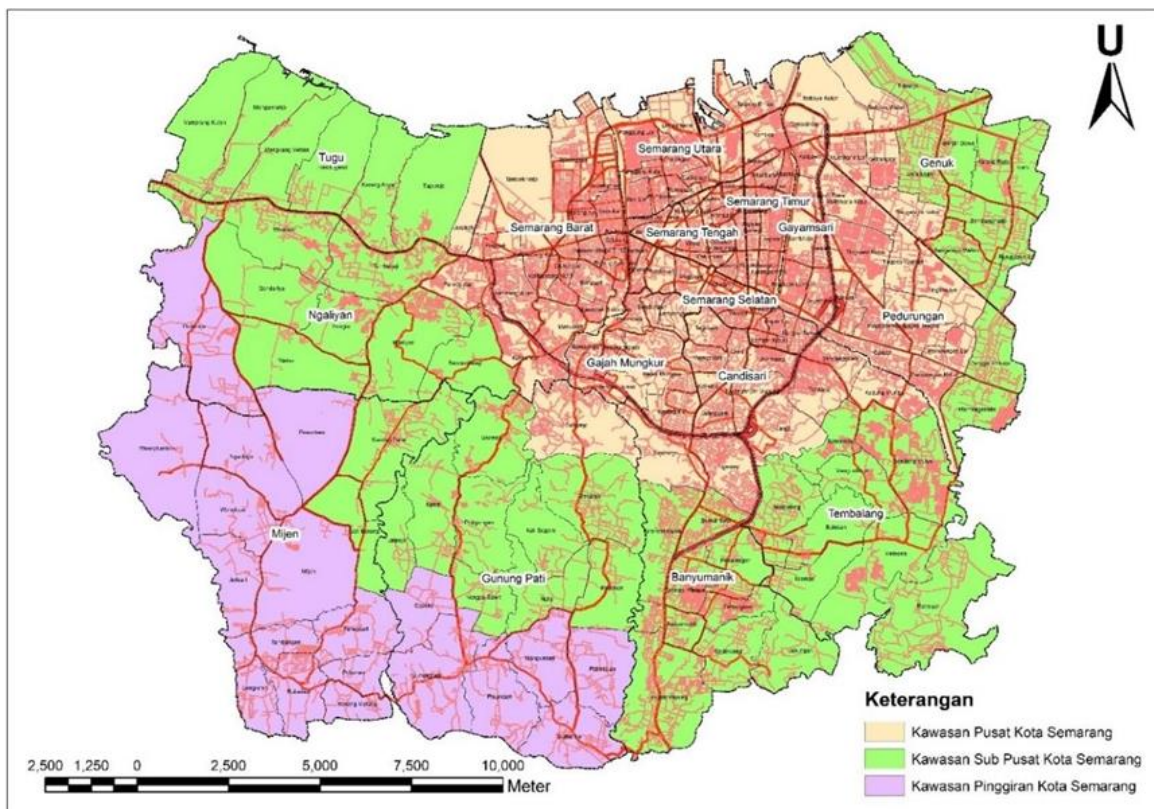
Aspek prasarana dan lingkungan terkait volume lalu-lintas, geometrik jalan, kondisi permukaan jalan, perlengkapan jalan serta kondisi lingkungan yang ditinjau berdasarkan sikap, norma dan persepsi (dari *Theory of Planned Behavior*).

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

- Pusat Kota Semarang

Ruang lingkup wilayah penelitian ini adalah kawasan Pusat Kota Semarang. Menurut Manullang (2015), Kota Semarang dapat dibagi menjadi tiga bagian berdasarkan sifat kekotaannya, yakni Pusat Kota (PK), Sub Pusat Kota (SPK) dan Pinggiran Kota (PGK). Pembagian kawasan tersebut dilakukan berdasarkan pertimbangan terhadap rasio struktur rumah tangga, rasio kepemilikan sepeda motor, serta jumlah lintasan trayek angkutan umum. Kelurahan yang termasuk dalam daerah Pusat Kota Semarang merupakan seluruh kelurahan yang berada di wilayah BWK I, BWK II dan BWK III Kota Semarang. Menurut RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031, BWK I, BWK II dan BWK III merupakan pusat pelayanan Kota Semarang. Kecamatan tersebut terdiri atas kecamatan Semarang Utara, Semarang Timur, Semarang Tengah, Semarang Barat, Semarang Selatan, Gayamsari, Gajah Mungkur, Pedurungan dan Candisari.

Pusat kota Semarang dipilih menjadi wilayah studi dikarenakan merupakan pusat perkotaan yang memiliki mobilitas tinggi. Kultur masyarakat Kota Semarang masih cenderung untuk menggunakan kendaraan pribadi untuk bepergian, meskipun jarak yang ditempuh tidak terlalu tinggi. Kondisi aktivitas yang sangat tinggi di pusat Kota Semarang ditambah dengan banyaknya jumlah pergerakan penduduk di area pusat kota telah menyebabkan permasalahan kemacetan di pusat kota Semarang. Lalu-lintas kendaraan bermotor sangat padat dan terkonsentrasi di pusat Kota Semarang, hal tersebut dapat menyebabkan terjadinya konflik antar kendaraan yang berujung pada kecelakaan lalu-lintas.



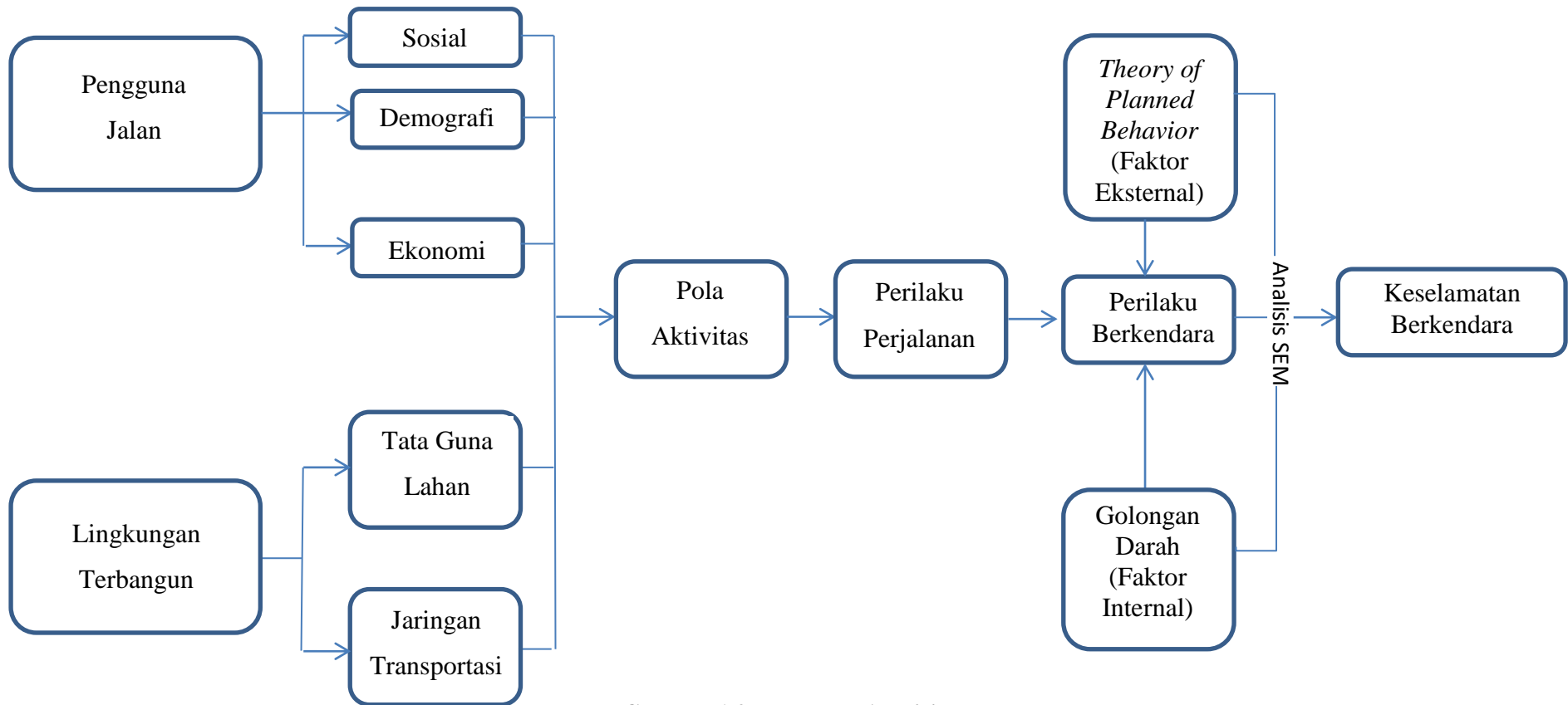
Gambar 1.1 Peta Hierarki Perkotaan Semarang

Sumber : Manullang, 2014

Pusat Kota Semarang merupakan salah satu perkotaan yang mengalami perkembangan pertumbuhan pengemudi ojek online yang cukup signifikan. Menurut data Korps Lalu-lintas Polri (2021), kecelakaan lalu-lintas pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang pertama kali terjadi pada maret 2021 yang menewaskan seorang pengemudi ojek online. Kemudian pada april 2021, terjadi kecelakaan lalu-lintas yang melibatkan seorang pengemudi ojek online dan pengemudi mobil. Terakhir pada bulan oktober 2021 terjadi kecelakaan tunggal pengemudi ojek online di jalan arteri Yos Sudarso, Semarang Utara yang berakhir tewasnya pengemudi tersebut ketika dibawa ke rumah sakit. Hal tersebut menjadi dasar penulis untuk mengambil lokasi di Pusat Kota Semarang..

1.6 Kerangka Pikir

Berikut ini merupakan kerangka berpikir peneliti untuk mengidentifikasi seberapa besar pengaruh faktor internal, yakni genetik dari golongan darah, dan faktor eksternal yang berbasis *Theory of Planned Behaviour* terhadap kecenderungan perilaku berkendara yang mempengaruhi Keselamatan Berkendara.



Gambar 1.2 Kerangka Analisis

Sumber : Hasil Interpretasi Penulis, 2022

1.7 Metode Penelitian

Menurut Margono (1997:1), penelitian memiliki pengertian kegiatan menyelidiki, mencari dan menguji sesuatu dalam bidang tertentu untuk memperoleh prinsip-prinsip serta fakta-fakta baru yang bertujuan untuk mendapatkan pengertian dan pemahaman baru. Metode memiliki arti sebuah prosedur untuk memahami sesuatu. Metodologi merupakan suatu kajian dalam mempelajari aturan-aturan dalam sebuah metode. Sehingga, metodologi penelitian dapat diartikan sebagai sebuah cara atau alat untuk memperoleh pemahaman lebih mendalam mengenai sistematika atau langkah-langkah penelitian (Syahrudin dan Salim, 2012).

1.7.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2017), metode penelitian kuantitatif merupakan metode yang berlandaskan pada prinsip positivisme yang penggunaannya pada penelitian dengan populasi atau sampel tertentu. Pendekatan penelitian ini bersifat kuantitatif dengan menggunakan data yang dapat diolah secara statistik yang bertujuan untuk menguji hipotesis tertentu. Pada pendekatan kuantitatif, variabel yang digunakan merupakan variabel terukur yang dibangun berdasarkan teori dan observasi. Pendekatan penelitian kuantitatif digunakan untuk menentukan kausalitas variabel, menguji hubungan antar variabel, serta mencari generalisasi yang mempunyai nilai prediktif untuk meramalkan suatu gejala. Pada penelitian ini, pendekatan kuantitatif digunakan untuk menjelaskan dan mengidentifikasi pengaruh golongan darah terhadap perilaku pengemudi ojek online di pusat Kota Semarang.

Ada dua hal yang mempengaruhi *urban mobility* yaitu pengguna jalan dan lingkungan terbangun. Pengguna jalan berkaitan dengan aspek sosio-demografi dan ekonomi sedangkan lingkungan terbangun berkaitan dengan aspek tata-guna lahan, moda transportasi dan jaringan transportasi. Peningkatan *urban mobility* pada kawasan perkotaan dengan padat penduduk seringkali memicu kecelakaan lalu-lintas. 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi), 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknis laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan (Dirjen Perhubungan Darat, 2017). Faktor manusia merupakan faktor terbesar dalam menyebabkan kecelakaan di ruang jalan. Pada tahun-tahun terakhir, terjadi peningkatan kecelakaan Lalu-lintas di Pusat Kota Semarang yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi ojek online. Penelitian ini akan membahas faktor genetik (golongan darah) sebagai salah satu faktor yang mempengaruhi pengemudi ojek online dalam berperilaku di ruang jalan, serta seberapa besar persentase setting perilaku terhadap prasarana jalan dan lingkungan sebagai faktor eksternal dapat dilakukan melalui *theory of planned behaviour*. Aspek-aspek yang mempengaruhi perilaku perjalanan dan perilaku keselamatan berkendara tersebut diturunkan ke dalam variabel-variabel yang dalam penelitian ini digambarkan oleh data-data yang diperoleh dari hasil survei primer maupun sekunder.

1.7.2 Teknik Pengumpulan Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer merupakan data yang diambil secara langsung oleh peneliti kepada sumbernya tanpa ada perantara dengan cara menggali sumber asli secara langsung melalui responden. Data primer yang akan dikumpulkan yakni berupa pertanyaan terkait karakteristik spasial, sosial-demografi dan ekonomi, perilaku perjalanan, sikap, norma, persepsi terhadap prasarana lingkungan serta pertanyaan khusus terkait perilaku berkendara sesuai dengan kepribadian pada jenis golongan darah pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang. Pengambilan data secara langsung tersebut dilakukan dengan dua cara yakni secara daring atau online dan survei atau pengamatan secara langsung kepada pengemudi ojek online yang ada di Pusat Kota Semarang. Berikut merupakan rincian teknik pengumpulan data primer secara daring/online dan survei/pengamatan langsung :

Tabel I.1 Pengumpulan Data secara Daring/Online dan Survei/Pengamatan Langsung

Daring/Online	Survei/Pengamatan Langsung
Pengambilan data secara daring/online menggunakan penyebaran kuesioner berupa google form kepada pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang secara daring atau online melalui media sosial seperti whatsapp atau instagram komunitas ojek online. Hal ini guna mencegah penularan dan penyebaran virus COVID-19 dikarenakan pelaksanaan penelitian ini masih dilakukan pada masa pandemi.	Apabila memungkinkan dilakukan survei secara langsung, akan dilakukan penyebaran kuesioner secara langsung kepada pengemudi ojek online yang beroperasi di Pusat Kota Semarang. Penyebaran kuesioner tersebut dilakukan pada jam-jam sibuk seperti : a. pergi/pulang sekolah/kampus b. jam istirahat kantor c. akhir minggu pada pusat perbelanjaan

Sumber : Hasil Interpretasi Penulis, 2022

b. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan sumber data secara tidak langsung, dengan kata lain menggunakan pihak kedua dalam memperolehnya agar mampu memberikan data tambahan serta penguatan terhadap topik penelitian (Sulistyowati, 2013). Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui kajian literature dan telaah dokumen. Data dan informasi yang ada pada kajian literature digunakan untuk melihat hasil temuan studi terkait hubungan golongan darah dengan keperibadian dan dampaknya terhadap perilaku, penggunaan *theory of planned behavior* dalam memahami *setting* perilaku manusia serta

menemukan variabel-variabel yang mempengaruhi perilaku perjalan dari aspek spasial, sosio-demografis dan ekonomi untuk mendukung topik penelitian. Selain mengkaji literatur, penulis juga menggunakan teknik telaah dokumen dalam mendukung data maupun informasi yang berkaitan dengan penelitian ini guna mengidentifikasi angka kecelakaan lalu-lintas serta kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Semarang.

1.7.3 Kebutuhan Data

Kebutuhan data digunakan untuk membantu peneliti merangkum data yang dibutuhkan dalam penelitian. Kebutuhan data ditentukan berdasarkan sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini.

Tabel I.2 Kebutuhan Data

No	Sasaran	Variabel/Indikator Penelitian	Kebutuhan Data	Pengumpulan Data	Teknik Analisis	Sumber
1	Mengidentifikasi karakteristik spasial, sosial-demografi dan ekonomi pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang.	<p>Spasial :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarak rumah-tempat kerja • Jarak rumah-pusat kota <p>Ekonomi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan bulanan • Pengeluaran transportasi untuk pekerjaan ojol • Kepemilikan kendaraan pribadi roda dua <p>Sosio-Demografis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jenis kelamin • Umur • Tk.Pendidikan • Status pernikahan • Jumlah anak 	<p>Spasial :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarak rumah-tempat kerja • Jarak rumah-pusat kota <p>Ekonomi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan bulanan • Pengeluaran transportasi untuk pekerjaan ojol • Kepemilikan kendaraan pribadi roda dua <p>Sosio-Demografis :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jenis kelamin • Umur • Tk.Pendidikan • Status pernikahan • Jumlah anak 	Kuesioner Telaah Dokumen	Statistik Deskriptif	Pengemudi Ojek Online di Pusat Kota Semarang
2	Mengidentifikasi perbedaan perilaku perjalanan ojek online berdasarkan golongan darahnya (A, B, O, AB) di Pusat Kota Semarang.	<p>Golongan darah :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A • B • O • AB <p>Perilaku Perjalanan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarak perjalanan • Waktu tempuh • Jenis aktivitas perjalanan • Frekuensi perjalanan 	<p>Golongan darah :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A • B • O • AB <p>Perilaku Perjalanan :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jarak perjalanan • Durasi bekerja • Jenis aktivitas perjalanan • Frekuensi perjalanan 	Kuesioner	Statistik Deskriptif	Pengemudi Ojek Online di Pusat Kota Semarang

3	<p>Memahami hubungan antar variabel dari faktor intenal dan faktor eksternal terhadap perilaku keselamatan berkendara ojek online di Pusat Kota Semarang</p>	<p>Perilaku Keselamatan Berkendara : Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden baik sebelum, saat maupun setelah berkendara. Terkait :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pemeriksaan kendaraan • kelengkapan atribut kendaraan • menyalakan lampu sein dengan benar • menaati rambu lalu-lintas • pelanggaran nilai batas maksimum kendaraan <p>Golongan darah :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A • B • O • AB <p>Faktor prasarana lingkungan yang mempengaruhi keselamatan berkendara :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Volume Lalu-lintas</i> 2. <i>Geometrik Jalan</i> 3. <i>Kondisi Permukaan Jalan</i> 4. <i>Marka Jalan</i> 5. <i>Kondisi Lingkungan</i> <p>Theory of Planned Behaviour : <i>Sikap</i> <i>Norma</i> <i>Persepsi</i></p>	<p>Perilaku Keselamatan Berkendara : Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden baik sebelum, saat maupun setelah berkendara. Terkait :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pemeriksaan kendaraan • kelengkapan atribut kendaraan • menyalakan lampu sein dengan benar • menaati rambu lalu-lintas • pelanggaran nilai batas maksimum kendaraan <p>Golongan darah :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A: Ekstraversi • B: Kooperatif • O: Kesadaran • AB: Neurotisme <p>Faktor prasarana lingkungan yang mempengaruhi keselamatan berkendara :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Volume Lalu-lintas</i> 2. <i>Geometrik Jalan</i> 3. <i>Kondisi Permukaan Jalan</i> 4. <i>Marka Jalan</i> 5. <i>Kondisi Lingkungan</i> <p>Theory of Planned Behaviour : <i>Sikap</i> <i>Norma</i> <i>Persepsi</i></p>	<p>Kuesioner Telaah Dokumen</p>	<p>SEM (<i>Structural Equation Model</i>)</p>	<p>Pengemudi Ojek Online di Pusat Kota Semarang</p>
---	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------------------	-----------------------------------------------------

Sumber : Hasil Interpretasi Penulis, 2022

1.7.4 Teknik Sampling

Teknik penarikan sampel atau teknik sampling adalah suatu cara untuk mengambil sampel yang representatif dari populasi. Ada dua teknik pengambilan sampel yang umum dilakukan (1) Probability sampling dan (2) non probability sampling (Riduan dan Engkos, 2011 :40-41). Non probability sampling adalah teknik sampling untuk tidak memberikan peluang yang sama pada setiap anggota populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah metode purposive sampling. Menurut Sugiyono (2016:85) bahwa *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Teknik ini dipilih karena tidak semua sampel memiliki kriteria yang sesuai dengan penelitian, penarikan sampel dibatasi pada pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang.

Singgih (2012:77) berpendapat bahwa hasil penelitian membutuhkan kredibilitas yang tinggi sehingga jumlah sampel dalam SEM haruslah besar. Namun karena keterbatasan waktu dan sumber daya maka dalam penelitian ini mengambil penentuan jumlah sampel berdasarkan Solimun (2003) yakni analisis SEM membutuhkan sampel paling sedikit 5 kali - 10 kali jumlah indikator yang digunakan guna mencapai kekuatan pengamatan statistik yang umum dipakai yaitu 80% dalam mendeteksi nilai R^2 minimal 0.25 untuk probabilitas kesalahan 5%. SEM-PLS tidak memerlukan asumsi normalitas, sehingga jumlah sampel yang digunakan adalah 5 dikali jumlah indikator. Penggunaan pengali minimal dikarenakan objek penelitian ojek online merupakan jenis responden yang cukup sulit diambil datanya. Hal tersebut berkaitan dengan informasi aplikator yang tidak bisa disebarluaskan secara umum oleh mitra, akibatnya beberapa mitra enggan untuk menjadi responden penelitian. Oleh karena itu, penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini adalah :

$$n = 5 \times i$$

n : jumlah sampel

i : indikator

Indikator yang digunakan dalam penelitian adalah 32 indikator, indikator tersebut dapat dilihat secara lebih rinci pada lampiran 2. Berikut merupakan perhitungan jumlah sampel yang digunakan :

$$n = 5 \times 32$$

$$n = 160$$

Berdasarkan perhitungan tersebut, jumlah sampel yang akan digunakan yaitu 160 + 10% (data cadangan) = 160 + 16 = -> 176. Dibutuhkan sebanyak 176 sampel dengan rincian 44 sampel pada tiap-tiap golongan darah A, B, AB, O pengemudi ojek online di Pusat Kota Semarang. Namun apabila dalam proses pencarian data, jumlah responden tidak memenuhi syarat 44 sampel pada tiap-tiap golongan darah maka akan menggunakan aturan sampel

minimal pada SEM-PLS yaitu sebanyak 30 sampel pada golongan darah A/B/AB/O yang tidak memenuhi target.

1.7.5 Teknik Analisis

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

a Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif ini digunakan dalam menggambarkan dan mendeskripsikan data aspek spasial, sosial-demografi dan ekonomi serta melihat perbedaan perilaku perjalanan berdasarkan golongan darah pengemudi ojek online yang telah diperoleh dalam bentuk tabel, grafik dan diagram (Sugiyono, 2013).

b. Analisis *Structural Equation Model* (SEM)

Analisis SEM digunakan untuk melihat hubungan antar variabel dari faktor internal dan faktor eksternal terhadap perilaku keselamatan berkendara. Teknik analisis SEM merupakan teknik analisis multivariate yang memungkinkan peneliti untuk menguji hubungan antar variabel yang kompleks untuk memperoleh gambaran menyeluruh mengenai keseluruhan model. (Bagozzi dan Fornell, 1982 dalam Ghazali dan Fuad, 2005). SEM dapat menguji beberapa variabel secara bersama-sama (Bollen, 1989) :

- Model struktural: model ini tidak dapat diukur secara langsung, sehingga untuk melihat hubungan antar variabel diperlukan beberapa indikator
- Model measurement: hubungan (nilai loading) antara indikator dengan konstruk (variabel laten)

Perkembangan SEM dimulai dari tahun 1972 oleh Keesling. SEM dimulai berbasis kovarian disebut dengan *structural equation modeling-covariance based* (SEM-CB). SEMCB sangat dipengaruhi oleh asumsi parametrik yang harus dipenuhi (distribusi normal, observasi independen, jumlah sampel). Persyaratan tersebut berpengaruh terhadap hasil dan fit model. Perkembangan dan penggunaan SEM-CB yang pesat hingga dianggap terlalu banyak persyaratan yang harus dipenuhi, maka tahun 1985 SEM-PLS (*structural equation modeling-partial least square*) muncul sebagai jawaban yang powerful dan berbasis variansi (Ghozali, 2006; Gudono, 2016).

Tabel I.3 Perbandingan SEM-PLS dengan SEM-CB

Kriteria	SEM-PLS	SEM-CB
Tujuan penelitian	Pengembangan teori dan pembangunan teori (orientasi prediski)	Menguji teori dan konfirmasi teori (orientasi parameter)
Pendekatan	Berdasarkan Variansi	Berdasarkan Kovariansi

Metode estimasi	Kuadrat terkecil	Maksimum likelihood
Model Struktural	Kompleksitas besar (100 konstruk, 1000 indikator)	Kompleksitas kecil dan menengah (maksimum 100 indikator)
Persyaratan dan asumsi normalitas data	Tanpa syarat data terdistribusi normal dan <i>goodness of fit</i> terlebih dahulu sebelum estimasi (Non Parametrik)	Data harus terdistribusi normal dan memenuhi <i>goodness of fit</i> sebelum estimasi (parametric)
Pengujian signifikansi	Melalui bootstrap atau jackknife	Model dapat diuji langsung
Hubungan antar variabel laten dan indikator	Bentuk reflektif dan formatif	Bentuk reflektif
Ukuran sampel	Minimal 30 atau 10 kali jumlah indikator terbesar pada satu konstruk atau 10 kali jumlah jalur terbesar	Minimal 200-800
Software	PLS Graph, SmartPLS, XLSTAT-PLS dan sebagainya.	AMOS, LISREL, Mplus dan sebagainya.

Sumber : Sholihin (2013); Hair et al (2014); Ghozali (2015); Santoso (2018)

a) Variabel yang digunakan dalam Analisis SEM

Dalam membangun model konseptual dengan menggunakan analisis SEM, diperlukan pemahaman terhadap variabel yang dapat digunakan dalam model, yaitu:

- Variabel laten, yaitu variabel yang tidak dapat diukur secara langsung, variabel ini membutuhkan beberapa indikator
- Variabel manifes atau indikator, yaitu variabel yang dapat diukur, variabel ini merupakan variabel yang dapat menjelaskan variabel laten
- Variabel eksogen, yaitu variabel yang tidak dipengaruhi oleh variabel lainnya dalam model. Setiap variabel eksogen merupakan variabel independen.
- Variabel endogen, yaitu variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain dalam model. Variabel endogen dapat bertindak sebagai variabel dependen dan variabel independen.

Berikut merupakan variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini :

Variabel Laten dan Variabel Indikator yang digunakan dalam analisis SEM dijabarkan pada tabel IV. berikut :

Tabel I.4 Variabel Laten dan Variabel Indikator

Dimensi	Konstruk Laten	Kode	Indikator	Kode	Keterangan
Internal Golongan Darah (A,B,AB,O)	Ekstraversi	O	menyalip pengemudi lambat dari sisi kiri	O1	Variabel Eksogen
			berbincang/mengobrol dengan penumpang untuk mengurangi rasa bosan/kantuk saat mengemudi.	O2	
			membuntuti kendaraan lain dengan jarak yang sangat dekat	O3	
	Kooperatif	R	menepi ketika melaju dengan lambat	R1	
			mengurangi kecepatan saat kendaraan lain mencoba menyalip	R2	
			mencoba mendahului kendaraan di depan dengan selalu memastikan ruang di lajur kanan dan melihat pergerakan kendaraan lain.	R3	
	Kesadaran	H	berhenti berkendara untuk mengisi angin	H1	
			menggunakan helm <i>standart</i> saat berkendara	H2	
			memastikan situasi jalan ketika hendak berbelok masuk ke gang.	H3	
	Neurotisme	E	membunyikan klakson untuk menunjukkan kekesalan	E1	
			mengejar pengemudi lain untuk menunjukkan kekesalan	E2	
			gugup apabila dibuntuti oleh kendaraan lain dengan jarak yang sangat dekat	E3	

Eksternal (Prasarana Lingkungan)	Sikap	S	saat ada orderan masuk, terkadang tidak fokus dan menggunakan handphone pada jalan sepi/ramai	S1	Variabel Eksogen
			timbul kebosanan dan rasa kantuk saat melewati jalan yang lurus/ monoton dengan panjang yang cukup lama	S2	
			membalas pesan dan telepon dari pelanggan ketika melewati jalan rusak	S3	
			melanggar rambu lalu-lintas saat mengantarkan barang/orang/makanan	S4	
			saat cuaca sedang hujan lebat dan tidak membawa jas hujan, tak masalah untuk mengantarkan penumpang selama penumpang tidak merasa keberatan	S5	
	Norma	N	istri/keluarga mengingatkan utk tdk menggunakan handphone pada jalan sepi/ramai	N1	
			istri/keluarga mengingatkan untuk berhenti berkendara ketika timbul kebosanan dan rasa kantuk saat melewati jalan yang lurus atau monoton dengan panjang yang cukup lama	N2	
			keluarga/teman/pengemudi lain mengingatkan untuk tidak membalas pesan dan telepon dari pelanggan ketika melewati jalan berlubang	N3	
			tidak melanggar rambu lalu-lintas meskipun diminta pelanggan	N4	
			keluarga/teman/kerabat mengingatkan untuk membawa jas hujan dan tidak berkendara ketika hujan	N5	
	Persepsi	P	menggunakan handphone sambil berkendara tidak diperbolehkan ketika jalan sedang sepi maupun sepi/ramai	P1	
			berhenti berkendara dan istirahat sejenak ketika timbul kebosanan dan rasa kantuk saat melewati jalan yang lurus/ monoton dengan panjang yang cukup lama	P2	
			lebih baik tidak membalas pesan dan telepon masuk dari pelanggan ketika melewati jalan rusak	P3	

			marka dan rambu lalu lintas berguna dalam mengantisipasi kecelakaan lalu-lintas	P4	
			kondisi lingkungan yang kurang mendukung seperti hujan, kabut atau (gelap tanpa penerangan) berpotensi sebagai penyebab kecelakaan lalu-lintas	P5	
	Perilaku Keselamatan Berkendara	B	memanaskan mesin serta memeriksa bahan bakar sebelum berkendara	B1	Variabel Endogen
			membawa attribute kendaraan dengan lengkap saat berkendara	B2	
			menyalakan lampu sein dengan benar saat membelok	B3	
			menaati marka dan rambu lalu-lintas saat berkendara	B4	
			memperhatikan batas kecepatan dan tidak berkendara dengan kecepatan tinggi	B5	

Sumber : Hasil Interpretasi Penulis, 2022

Analisis ini menguji pengaruh antara faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara. Variabel eksogenus pada penelitian ini ada dua yaitu (1) variabel sikap, norma dan persepsi adalah variabel eksogenus murni karena berfungsi hanya pemberi pengaruh, (2) variabel internal berupa ekstraversi, kooperatif, kesadaran dan neurotisme yang juga merupakan variabel eksogenus murni. Sementara untuk variabel endogenus pada penelitian ini adalah variabel perilaku keselamatan berkendara yang berfungsi sebagai penerima pengaruh. (Hair et al, 2014; Santosa, 2018)

b) Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel

Definisi Operasional dan Skala pengukuran yang digunakan dalam analisis SEM dijabarkan pada tabel berikut :

Tabel I.5 Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel

No	Variabel		Definisi Operasional	Instrumen	Skala
1	Faktor Internal	Golongan Darah (A,B,AB,O)	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden ketika berkendara sesuai dengan keperibadian Ekstraversi, Kooperatif, conscientiousness dan Neurotisme berdasarkan golongan darah.	Kuesioner, berupa pertanyaan dengan alternatif jawaban : 1. Selalu = 5 2. Sering = 4 3. Kadang-kadang = 3 4. Hampir tidak pernah = 2 5. Tidak pernah = 1	Ordinal
2	Faktor Eksternal	Sikap	Respon berupa ungkapan, keyakinan dan kecenderungan responden untuk melakukan suatu tindakan yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara terkait volume jalan, kondisi geometrik jalan, kondisi permukaan jalan, marka jalan dan kondisi lingkungan.	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban : 1. Sangat setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1	Ordinal
		Norma	Dukungan atau pengaruh teman sebaya, pasangan dan lingkungan terhadap perilaku keselamatan berkendara terkait volume jalan, kondisi geometrik jalan, kondisi permukaan jalan, marka jalan dan kondisi lingkungan.	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban : 1. Sangat setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1	Ordinal

		Persepsi	Pandangan dari penilaian seseorang dalam menafsirkan keselamatan berkendara terkait volume jalan, kondisi geometrik jalan, kondisi permukaan jalan, marka jalan dan kondisi lingkungan.	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban : 1. Sangat setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1	Ordinal
3	Perilaku Keselamatan Berkendara	-	Segala tingkah laku yang dilakukan oleh responden baik sebelum, saat maupun setelah berkendara.	Kuesioner, berupa pernyataan dengan alternatif jawaban : 1. Sangat setuju = 5 2. Setuju = 4 3. Ragu-ragu = 3 4. Tidak setuju = 2 5. Sangat tidak setuju = 1	Ordinal

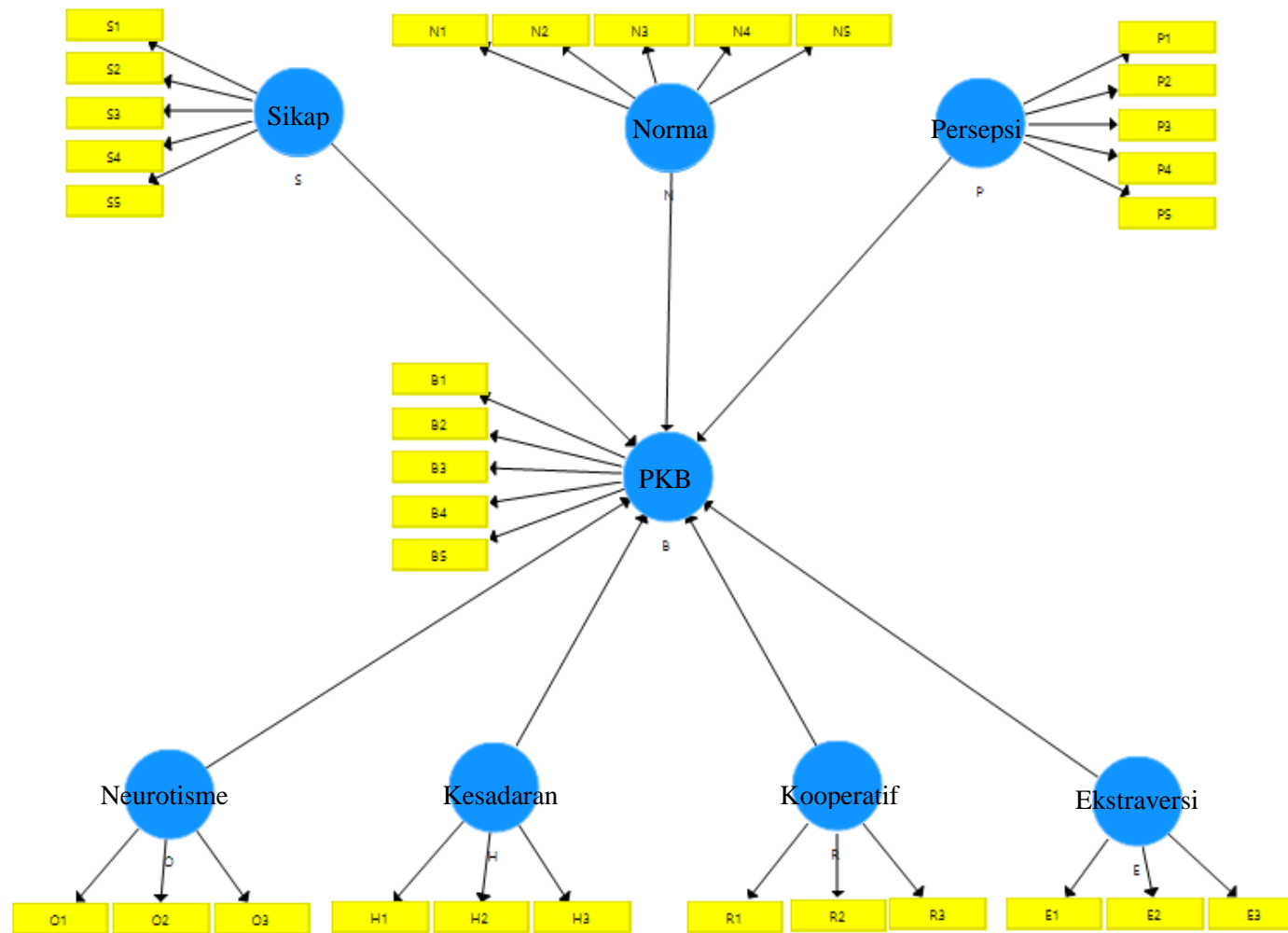
Sumber : Hasil Interpretasi Penulis, 2022

c) Tahapan pemodelan dan Analisis Persamaan Model SEM-PLS

Jenis SEM yang digunakan dalam analisis pengaruh faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara adalah SEM- PLS. Tahapan pemodelan dan analisis persamaan model SEM-PLS melalui 6 tahapan yaitu (1) pendefinisian model SEM yang berdasarkan teori yang sudah disiapkan untuk digunakan dalam pengukuran variable; (2) menentukan metode analisis algoritma dengan memilih salah satu metode yang disediakan analisis algoritma SEM-PLS; (3) menentukan metode resampling; (4) menggambar diagram jalur dengan komponen indikator serta konstruk variabel laten dan hubungan kausal; (5) Evaluasi Model yaitu outer model; (6) interpretasi, kesimpulan, dan rekomendasi (Sholihin, 2013; Hair dkk, 2014; Ghozali, 2015; Santosa, 2018).

- Tahap 1 Pendefinisian Model SEM berdasarkan Teori : Item yang dijadikan variabel pengukuran.
- Tahap 2 Menentukan Metode Analisis Algorithm : Bobot Struktural
- Tahap 3 Menentukan Metode Resampling : Pengujian dengan metode Bootstrapping
- Tahap 4 Menggambar Diagram Jalur : Indikator dan Konstruk Variabel Laten dan Hubungan Kausal
- Tahap 5 Evaluasi Model : Outer Model (validitas, reliabilitas, bobot, VIF, signifikansi) dan inner model (R-Square, signifikansi p-value dan t-statistik)
- Tahap 6 Interpretasi, Kesimpulan dan Rekomendasi.

Konseptualisasi model dalam penelitian ini dilakukan dengan membangun secara langsung hubungan antara variabel indikator endogen dan variabel indikator eksogen. Konstruk laten dari perilaku keselamatan berkendara, faktor eksternal dan faktor internal mempunyai indikator model reflektif. Model konseptual penelitian dapat dilihat pada Gambar 3. Diagram tersebut memiliki pengertian apakah indikator dari variabel-variabel pada faktor eksternal dan faktor internal memengaruhi variabel perilaku keselamatan berkendara. Model konseptual tersebut akan digunakan pada tahap pengujian yang dilakukan secara terpisah untuk tiap-tiap golongan darah A, B, AB dan O.



Gambar 1.3 Model Konseptual Perilaku Keselamatan Berkendara Ojol di Pusat Kota Semarang
Sumber : Hasil Interpretasi Penulis, 2022

d) Uji Validitas dan Reliabilitas

Pengolahan data dan analisis dilakukan dengan bantuan software SmartPLS V.3.2.8. Data responden sesudah dikompilasi dan dikategorikan dapat dilakukan estimasi. Proses estimasi akan memunculkan informasi kesahihan dan kehandalan data. SmartPLS adalah salah satu software SEM-PLS memberikan informasi validitas konvergen (*loading faktor, average variance extracted/AVE*), validitas diskriminan (*loading faktor, akar kuadrat AVE, korelasi antar kostruk laten*) dan reliabilitas (*composite reliability*) dalam proses estimasi atau proses algorithm.

e) Evaluasi Model

Model SEM memiliki dua model (1) *outer model* atau model pengukuran dan (2) *inner model* atau model struktural. Pada evaluasi model, evaluasi model struktural dilakukan setelah evaluasi model pengukuran. Indikator pada model pengukuran terdapat indikator model reflektif dan formatif. Evaluasi kedua indikator tersebut dilakukan secara bersamaan namun memiliki parameter atau kriteria yang berbeda. Adapun aturan evaluasi melalui pengecekan nilai validasi, reliabilitas, dan nilai signifikansinya. Berikut merupakan aturan evaluasi untuk model pengukuran indikator reflektif :

Tabel I.6 Evaluasi Model Pengukuran (Outer Model) Reflektif

Evaluasi	Parameter	Aturan dan Batasan
Validitas Konvergen	Outer Loading	>0,6
Validasi Diskriminan	Akar AVE dan Koralsasi variabel laten	Akar AVE > korelasi variabel laten
Reliabilitas	Composite Reliability	>0.7
Multikolinearitas	VIF	<5

Sumber : Jogiyanto & Abdillah, 2014 :6i;Ghozali & Latan, 2015

Kemudian untuk evaluasi model structural (inner model) ialah sebagai berikut :

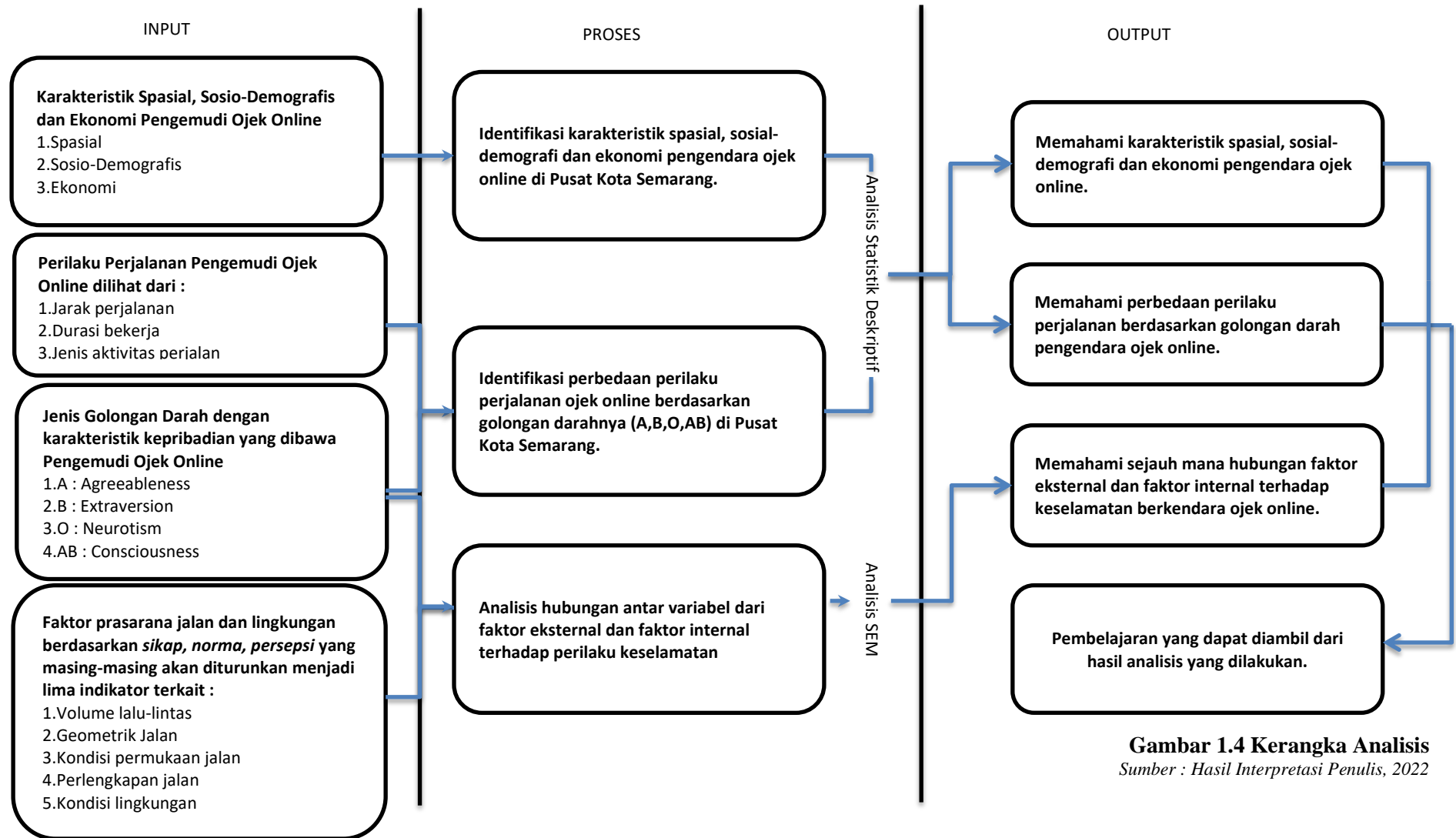
Tabel I.7 Evaluasi Model Struktural (Inner Model)

Kriteria	Aturan dan Batasan
R-Square	0.75 = model kuat, 0.5 = model sedang, 0.25 = model lemah
Significance (One Tailed)	t-Value >1,96 dan p-Value < 0,05 (signifikan level 5%)

Sumber : Jogiyanto & Abdillah, 2014 :6i;Ghozali & Latan, 2015

1.7.6 Kerangka Analisis

Kerangka analisis penelitian ditampilkan pada Gambar 4.



Gambar 1.4 Kerangka Analisis
 Sumber : Hasil Interpretasi Penulis, 2022

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab, sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat penelitian, ruang lingkup, kerangka pikir, metodologi penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN LITERATUR

Bab ini membahas mengenai kajian literatur untuk mendukung penelitian yaitu terkait Kepribadian dalam Golongan Darah dan Hubungannya dengan Perilaku, Perilaku Perjalanan (yang terdiri dari Perilaku Perjalanan Ojek Online, Keselamatan Berkendara serta Perilaku Perjalanan berdasarkan Theory of Planned Behaviour), Aspek Spasial (yang terdiri dari Bentuk dan Struktur Kota, Pusat Kota), Sosial-Demografi dan Ekonomi terkait Perilaku Perjalanan. Keseluruhan kajian literatur tersebut kemudian dirangkum dalam sintesis literatur.

BAB III GAMBARAN UMUM

Bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum dari Kawasan Pusat Kota Semarang sebagai wilayah penelitian. Keseluruhan gambaran umum wilayah penelitian ditinjau dari kondisi fisik dan non fisik yang ada di wilayah penelitian.

BAB IV PENGARUH GOLONGAN DARAH TERHADAP PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA OJEK ONLINE

Bab ini menjelaskan tentang hasil analisis statistic deskriptif terkait karakteristik spasial, sosial ekonomi dan demografi serta perbedaan perilaku perjalanan. Selain itu terkait hasil analisis *structural equation modeling* terkait hubungan antara faktor eksternal dan faktor internal terhadap perilaku keselamatan berkendara serta temuan hasil studi.

BAB V PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan hasil studi dan rekomendasi.