

LAPORAN PENELITIAN



**IDENTIFIKASI PERILAKU BERKENDARA
PENGENDARA MOTOR USIA MUDA**

Oleh:

Ketua : DR. Agung Nusantara, SE., MSi.
NIDN: 0618066401 – SINTA ID: 6025701

Anggota : DR. Sri Nawatmi, SE., MSi
NIDN: 0627046701 – SINTA ID: 6025671

DR. Agus Budi Santosa, SPd., MSi
NIDN: 061126701 – SINTA ID: 6025726

Bekti I. Rahmawati - NIM: 19.05.52.0047

Sekar M. Larasati - NIM: 19.05.52.0181

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
PROGRAM STUDI S2 - MANAJEMEN
UNIVERSITAS STIKUBANK SEMARANG
AGUSTUS 2020**

HALAMAN PENGESAHAN

1. **Judul Penelitian** : Identifikasi Perilaku Berkendara Pengendara Motor Usia Muda
2. **Jenis Penelitian** : Applied Research
3. **a. Bidang Penelitian** : Social Science
- b. Kelompok** : Economics
4. **a. Tujuan Sosial Ekonomi** : Economics Framework
- b. Kelompok** : Microeconomics/Public Economics Issue
5. **Ketua Pelaksana**
 - a. **Nama Lengkap** : DR. Agung Nusantara, SE., MSi.
 - b. **Jenis Kelamin** : Laki-Laki
 - c. **NIY/NIDN** : Y.2.90.12.059/ 0618066401
 - d. **Disiplin Ilmu** : Ilmu Ekonomi
 - e. **Pangkat/ Golongan** : Penata/ III-C
 - f. **Jabatan Fungsional** : Lektor
 - g. **Fakultas/Prodi** : Fakultas Ekonomika dan Bisnis/S2-Manajemen
 - h. **Alamat Kampus** : Jl. Kendeng V-Bendang Ngisor –Semarang
 - i. **Telepon/Fax** : (024) 8414970/ (024) 8441738
 - j. **Alamat Rumah** : Perum Bumi Wanamukti B4/23 Kota Semarang
 - k. **Telepon/E-Mail** : 0852-9124-9199/
nusantara@edu.unisbank.ac.id
6. **Jumlah Anggota Peneliti** : 2 (dua)
 - a. **Nama Anggota I** : DR. Agus Budi Santosa, SPd., MSi.
 - b. **Nama Anggota II** : DR. Sri Nawatmi, SE., MSi.
 - c. **Mahasiswa yang Terlibat** : Bekti I. Rahmawati dan Sekar M. Larasati
7. **Lokasi Penelitian** : -
8. **Jangka Waktu Penelitian** : 4 Bulan
9. **Jumlah Biaya yang Diusulkan** : Rp. 3.000.000,- (Tiga Juta Rupiah)

Semarang, 20 Agustus 2020

Mengetahui,
Direktur Program Studi S2-Manajemen



DR. Gregorius N. Masdjojo, M.Kom., MSi.
NIY. Y.2.91.10.070




Ketua Peneliti




DR. Agung Nusantara, SE., MSi.
NIDN. 0618066401

Kepala LPPM
Universitas STIKUBANK Semarang



DR. Agus Budi Santosa, SPd., MSi.
NIY. Y.2.92.07.087



ABSTRAKSI

Statistik mengenai kecelakaan lalu lintas diIndonesia memiliki kecenderungan meningkat sejalan dengan peningkatan alat transportasi, khususnya sepeda motor. Dari berbagai alternative alat transportasi darat, kendaraan jenis sepeda motor mendominasi, baik dari sisi jumlah pemakainya maupun pertumbuhannya. Tingkat kecelakaan sepeda motor pun juga mendominasi, dan aspek kritisnya adalah penyebab utama kecelakaan adalah factor manusia kelompok usia muda.

Penelitian ini berupaya untuk menelusuri bagaimana perilaku pengendara sepeda motor usia muda. Perilaku pengendara sepeda motor merupakan pilihan rasional dari masyarakat. Pengetahuan tentang lalu lintas menjadi dasar pertimbangan penting dalam menentukan cara mengendara. Identifikasi perilaku pengendara sepeda motor ini penting untuk dilakukan karena dua hal, yaitu: memahami keputusan rasional pengendara, dan mengukur seberapa besar risiko atas pilihan cara mengendara.

Identifikasi perilaku pengendara usia muda ini menggunakan teknik *Principal Component, Cronbach's Alpha*, dan ANOVA. Responden adalah mahasiswa yang memiliki kebiasaan mengendara motor sehari minimal 2 jam dengan jarak tempuh minimal 10 kilometer per-hari dengan jumlah responden 313 mahasiswa dengan beragam jenis motor yang digunakan.

Kesimpulan yang diperoleh dari upaya identifikasi ini adalah: perilaku mengendara kelompok usia muda terbangun atas 7 dimensi, yaitu: kemampuan mengukur jarak, emosi, kemampuan fisik, pengamatan marka jalan, pengamatan lingkungan jalan, konsentrasi, dan kecepatan. perilaku mengendara responden secara umum tergolong rendah risiko, sekalipun ada kecenderungan laki-laki lebih berisiko daripada perempuan

Kata Kunci: *Rational Choice, Preference to Risk, Multivariate Analysis, ANOVA*

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Alhamdulillah kami ucapkan syukur padaMU, ya ALLAH, dengan dapat diselesaikannya laporan penelitian sederhana ini.

Penelitian ini mengangkat isu sederhana, dengan alat sederhana, dan dilaporkan dengan cara yang ringkas. Namun dibalik kesederhanaan dan keringkasan ini, penelitian ini memberikan pelajaran bahwa isu-isu sederhana yang terjadidisekitar kita tidak kalah menarikdibandingkan dengan isu-isu berskala lebih luas

Penelitian ini memanfaatkan teknik *Factor Analysis, Reliability Analysis dan ANOVA*, yang merupakan model teknik analisis *multivariate*. *Factor Analysis* merupakan analisis yang bermanfaat untuk mengidentifikasi factor pembentuk variable yang memiliki banyak faktor. Pentingnya analisis ini terletak pada kemampuannya untuk mengidentifikasi, mengelompokkan dan mengukur keutamaan factor dalammembentuk variable yang bersifat *unobserved*

Diskusi-diskusi kecil, informal maupun formal, langsung ataupun tidak langsung, memberikan nilai tambah yang didapat peneliti untuk penelitian ini. Akhirnya, kepada semua rekan sejawat, peneliti mengucapkan terimakasih.

Semarang, 20 Agustus 2020

Tim Peneliti

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
ABSTRAK	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
DAFTAR LAMPIRAN	vi
BAB I: PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Permasalahan	2
1.3 Tujuan Penelitian	3
BAB II: KERANGKA PEMIKIRAN	
2.1. Rational Choice	4
2.2. Telaah Pustaka	7
BAB III: METODE PENELITIAN	
3.1. Teknik Pengumpulan Data	10
3.1.1. Kriteria Responden	10
3.1.2. Kuesioner	10
3.2. Teknik Analisis: Principal Component Analysis	10
3.3. Analisis Reliabilitas: Cronbach's Alpha	12
BAB IV: PEMBAHASAN	
4.1. Gambaran Umum Responden	14
4.2. Struktur Utama Pembentukan Variabel Laten	16
4.3. Tingkat Risiko Pengendara dan Faktor Diskriminan	20
BAB V: KESIMPULAN	23
KEPUSTAKAAN	25
LAMPIRAN-1: Gambaran Umum Responden	26
LAMPIRAN-2: Principal Component Analysis n = 313	29
LAMPIRAN-3: Internal Consistency Cronbach's Alpha	38

DAFTAR TABEL

TABEL 3.1:	Standar Alpha Cronbach	13
TABEL 4.1:	Deskripsi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	16
TABEL 4.2:	Kecukupan Sampel	17
TABEL 4.3:	Total Variance Explained	18
TABEL 4.4:	Component Matrix tiap Dimensi dan Definisi Dimensi	19
TABEL 4.5:	Internal Consistency Cronbach's Alpha	20
TABEL 4.6:	Sebaran Risiko per-Dimensi	21
TABEL 4.7:	Diskriminasi Risiko Pengendara (ANOVA: Kruskal-Wallis Test)	21

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR-1:	Perkembangan Jumlah Penumpang Kendaraan Bermotor di Jawa Tengah (Unit)	2
GAMBAR-2:	Indifference Curve: Kurva Alternatif Preferensi	5
GAMBAR-3:	Rational Choice	7
GAMBAR-4:	Exploratory Factor Analysis	11
GAMBAR-5:	Proses Perhitungan dan Analisis	14

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1:	Gambaran Umum Responden	26
LAMPIRAN 2:	Principal Component Analysis, n = 313	29
LAMPIRAN 3:	Internal Consistency Cronbach's Alpha	38
LAMPIRAN 4:	Surat Tugas Penelitian	42

BAB I:

PENDAHULUAN

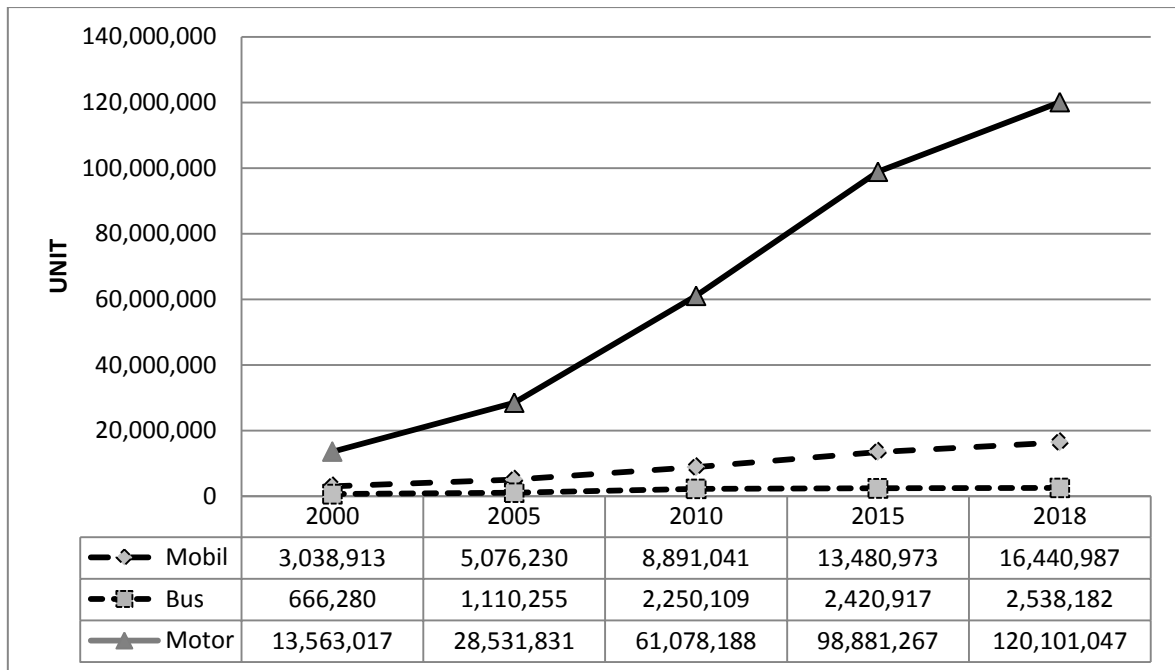
1.1. Latar Belakang

Sebagaimana layaknya negara yang sedang tumbuh perekonomiannya, Indonesia memiliki pertumbuhan transportasi yang relative tinggi. Tingginya angka pertumbuhan transportasi ini sejalan dengan semakin tingginya mobilitas sumber daya, baik manusia, barang maupun jasa dalam perekonomian.

Menurut survey yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan (2015) tentang tipologi kecelakaan lalu lintas dilihat dari sisi pendidikan (Gaikindo.or.id). Dalam survey itu disimpulkan bahwa korban kecelakaan lalu lintas adalah mereka yang memiliki pendidikan Sekolah Lanjutan Atas (57%), Sekolah Lanjutan Pertama (17%), Sekolah Dasar (12%), dan Perguruan Tinggi (6%). Dan dalam laporan lanjutan Kementerian Perhubungan (2017), 61% penyebab kecelakaan adalah factor manusia, 9% factor kendaraan, dan 30% factor sarana dan prasarana.

Di sisi lain, Kepolisian Republik Indonesia melaporkan bahwa pada tahun 2019, penyumbang terbesar kecelakaan bermotor adalah sepeda motor (76,6%), diikuti oleh berturut-turut mobil (14,5%), truk (7,8%), dan bus (1%). Sementara itu, Kepolisian Daerah Jawa Tengah *me-release* informasi bahwa pada tahun 2019 kecelakaan lalu lintas meningkat 31%, dan secara kualitatif korban kecelakaan sepeda motor mendominasi, mengikuti perkembangan jumlah penumpang pengguna sepeda motor. Dan kecelakaan lalu lintas didominasi oleh usia produktif 20 - 40 tahun.

Gambar 1:
Perkembangan Jumlah Penumpang Kendaraan Bermotor di Jawa Tengah (Unit)



Sumber: *Badan Pusat Statistik, 2019.*

Risiko yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas ini, salah satunya kendaraan bermotor, adalah kehilangan potensi ekonomi dari korban kecelakaan, baik korban meninggal maupun cacat permanen.

1.2. Permasalahan

Penelitian ini dibangun berdasarkan fakta tentang kecenderungan meningkatnya pengguna sepeda motor, yang diduga didominasi oleh pengendara usia-muda, dan kecelakaan lalulintas didominasi oleh penduduk usia 20 - 40 tahun. Di sisi lain penyebab utama kecelakaan adalah factor manusia, yang di dalamnya aspek mencakup ketrampilan, emosional, pengetahuan, maka penelitian ini mengarahkan perhatiannya pada pengendara sepeda motor usia muda.

Perhatian terhadap masalah perilaku berkendara penting untuk diperhatikan mengingat salah satu penyebab kecelakaan yang utama adalah factor manusia. Dengan diikuti oleh risiko ekonomi yang relative tinggi, dibandingkan dengan factor kesehatan lain. Maka, beberapa pertanyaan berdasarkan permasalahan di atas, yang dikembangkan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah gambaran perilaku pengendara motor usia muda?
2. Factor apa sajakah yang menjadi diskriminan perilaku pengendara motor usia muda?
3. Seberapa berisiko perilaku pengendara motor usia muda?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai penelitian ini adalah:

1. memperoleh deskripsi tentang perilaku pengendara motor usia muda
2. mengidentifikasi faktor diskriminan perilaku pengendara motor usia muda
3. mengukur risiko pengendara motor usia muda

BAB II:

KERANGKA PEMIKIRAN

2.1. Rational Choice

Dasar pemikiran dalam teori ekonomi mengenai pelaku ekonomi adalah pelaku ekonomi (*agent*) memiliki perilaku yang bersifat rasional. Sifat rasional pelaku ekonomi tersebut tergambar dalam 3 asumsi dasar, yaitu:

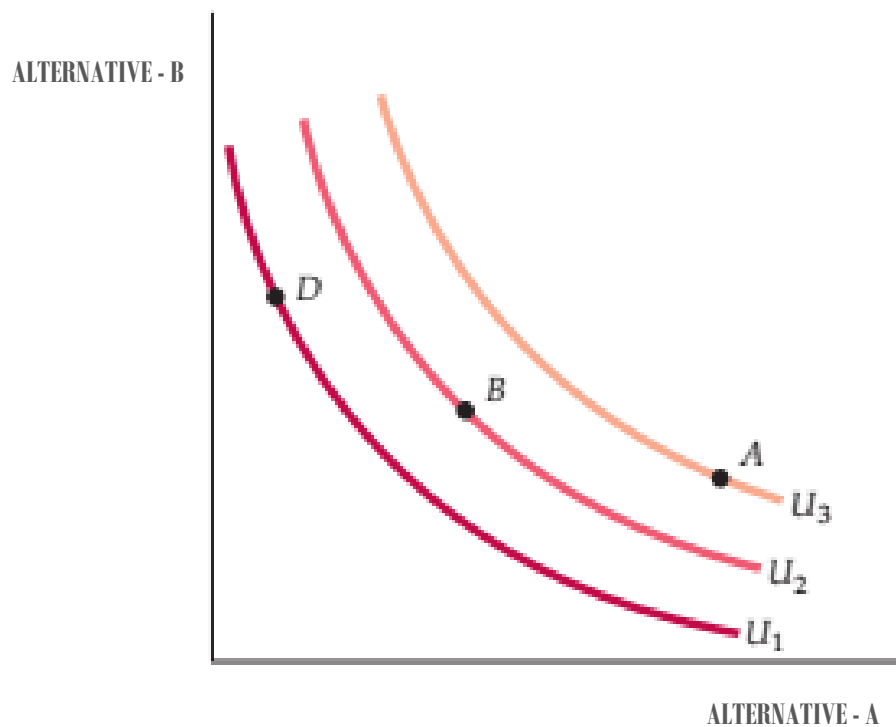
Asumsi-1: terkait dengan kelengkapan preferensi pelaku. Preferensi yang dihadapi pelaku ekonomi bersifat lengkap, artinya: apapun yang diinginkan oleh pelaku ekonomi, tersedia di-*pasar*. Preferensi yang lengkap ini ditandai dengan beberapa kondisi dasar, yaitu:

1. Preferensi bersifat lengkap (*Completeness*): pelaku ekonomi dapat membandingkan dan memberi peringkat semua alternative pilihan yang memungkinkan. Jadi, untuk dua alternatif pilihan misalnya, alternative-A dan alternative-B, pelaku ekonomi memiliki kebebasan dan kemungkinan untuk akan lebih memilih alternative-A daripada alternative-B, atau akan lebih memilih alternative-B daripada alternative-A, atau akan acuh tak acuh di antara keduanya. Makna acuh tak acuh adalah seseorang akan sama-sama puas dengan kedua alternative yang dihadapi. Preferensi ini abaikan factor *biaya*. Seorang pengendara mungkin lebih memilih atau menyukai berkendara dengan kecepatan 70 km/jam daripada yang lebih perlahan, misalnya: 40 km/jam. Tetapi pilihan pengendara jatuh pada berkendara 40 km/jam karena waktu yang dimilikinya longgar untuk sampai tempat tujuan.
2. *Transitivity*. Preferensi bersifat transitif jika pelaku lebih memilih tindakan A daripada B; dan lebih memilih B daripada C. Maka hukum transitifitas mengharuskan lebih menyukai alternative A daripada C, sebagai gambaran konsistensi pilihan.

3. *More is better than less*: jika pilihan tindakan adalah melaju dengan kencang, maka semakin kencang semakin menyenangkan, dan sebaliknya untuk kecepatan mengendara yang semakin perlahan

Asumsi ini dibuat untuk alasan pedagogis, yaitu mengarah pada penyederhanaan analisis grafis. Selanjutnya, terkait dengan preferensi yang diasumsikan lengkap, maka muncullah teori tentang *indifference curve*. Semakin tinggi preferensi seseorang maka kurva indifferen-nya akan semakin menjauh dari titik asal (*origin*). Sebagaimana dapat digambarkan berikut ini:

Gambar-1:
Indifference Curve: Kurva Alternative Preferensi

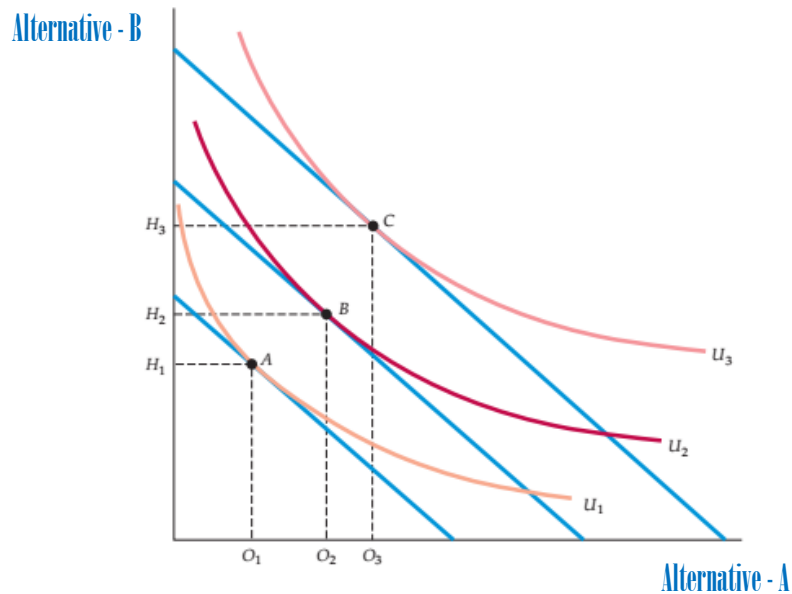


Gambar-1 mengungkapkan bahwa preferensi yang lengkap memungkinkan pelaku ekonomi memilih alternative-A dibandingkan alternative-B atau sebaliknya, atau menganggap bahwa alternative-A sama memuaskannya dengan alternative-B, yang disebut dengan indifference. Kurva U_1 , U_2 , dan U_3 merupakan *indifference curve*, dimana: $U_1 < U_2 < U_3$.

Preferensi yang lengkap tersebut merupakan preferensi yang mungkin untuk dipilih dan direalisasikan oleh pelaku ekonomi. Secara teoritis, preferensi merupakan keinginan yang harus dimaksimumkan, sedangkan kemampuan untuk merealisasikan pilihan agar memperoleh utilitas yang maksimum, pelaku harus melakukan pengorbanan. Pengorbanan tersebut merupakan *cost*, yang kemampuan menutupnya sangat tergantung pada *budget*. Dalam alternative mengendara kendaraan, cepat atau lambat, maka budget yang dipersyaratkan dapat diproksi dengan pengetahuan pelaku ekonomi terhadap peraturan tentang lalu lintas. Di satu sisi peraturan adalah mengekang tindakan, di sisi lain pengendara masih memiliki pilihan untuk taat pada aturan atau tidak. Sekali lagi, dalam konsep ini, tidak memandang baik atau buruk, bahwa taat terhadap peraturan adalah baik, namun dalam kajian ini akan mengabaikan kebaikan. Artinya, pengendara punya pilihan, dengan mempertimbangkan segala konsekuensinya, untuk menaati peraturan lalu lintas atau melanggarnya.

Dengan menggabungkan antara preferensi yang lengkap dan budget, sebagai gambaran pengetahuan tentang peraturan, maka keputusan yang rasional jika ada integrasi antara preferensi dan budget. Inilah yang disebut dengan *rational choice*.

Gambar-2:
Rational Choice



Jika Alternative-A digambarkan sebagai alternative PELAN (misalnya: mulai dari kecepatan 10-50 km/jam) dan alternative-B adalah alternative NGEBUT (kecepatan lebih dari 50 km/jam), maka kecenderungan pilihan adalah semakin tinggi pengetahuan tentang lalu lintas, termasuk di dalamnya pengetahuan tentang cara mengendarai motor, maka punya kecenderungan untuk memilih alternative NGEBUT.

Penelitian ini akan lebih memusatkan pengamatannya pada aspek perilaku mengendaranya dengan mengasumsikan pengetahuan pengendara bersifat sempurna, termasuk di dalamnya konsekuensi pelanggaran yang dilakukannya.

2.2. Telaah Pustaka

Pengamatan terhadap perilaku berkendara ini didasarkan atas teori Domino, yang dikembangkan oleh *Herbert William Heinrich*. Teori tersebut menyatakan bahwa Kecelakaan kerja pada umumnya timbul karena bergabungnya beberapa faktor, yaitu: faktor peralatan, lingkungan dan manusianya.

Teori tentang terjadinya kecelakaan banyak dikemukakan, antara lain:

1. *Pure Chance Theory*. teori yang menyatakan bahwa kecelakaan terjadi atas “Kehendak Tuhan” sehingga tidak ada yang mengetahui pola yang ada dalam rangkaian peristiwa. Karenanya, kecelakaan itu dianggap terjadi secara kebetulan,
2. *Accident Prone Theory*. Pada pekerja tertentu lebih sering tertimpa kecelakaan karena sifat-sifat pribadinya yang cenderung mengalami kecelakaan,
3. *Three Main Factor Theory*, yaitu penyebab kecelakaan adalah peralatan, lingkungan, dan faktor manusia pekerja itu sendiri,
4. *Two Factor Theory*, yaitu. Penyebab utama kecelakaan adalah kondisi berbahaya (*Unsafe Condition*) dan tindakan atau perbuatan yang berbahaya (*Unsafe Act*),
5. *Human Factor Theory*. Memberi tekanan bahwa semua kecelakaan kerja, pada akhirnya, langsung ataupun tidak langsung karena kesalahan manusia.

H.W. Heinrich kemudian mengembangkan teori tentang kecelakaan kerja, sebagai rangkaian yang saling terkait.

Mekanisme terjadinya kecelakaan dinamakan dengan “Domino Sequence” yaitu berupa :

1. *Ancestry and Social Environment*. Yakni pada orang yang keras kepala atau mempunyai sifat tidak baik lainnya yang diperoleh karena faktor keturunan, pengaruh lingkungan dan pendidikan, mengakibatkan seseorang bekerja kurang hati-hati, dan banyak berbuat kesalahan,
2. *Fault of Person*. Merupakan rangkaian dari faktor keturunan dan lingkungan tersebut diatas, yang menjurus pada tindakan yang salah dalam melakukan pekerjaan,
3. *Unsafe Act and or Mechanical or Physical Hazards* yang menerangkan bahwa tindakan berbahaya disertai bahaya mekanik dan fisik lain, memudahkan terjadinya rangkaian berikutnya,

4. *Accident*. Merupakan peristiwa kecelakaan yang menimpa pekerja dan umumnya disertai oleh berbagai kerugian,
5. *Injury*. Bahwa Kecelakaan mengakibatkan cedera atau luka ringan atau berat, kecacatan, dan bahkan kematian.

Berdasarkan pendekatan epidemiologi, terbentuknya kecelakaan disebabkan oleh 3 faktor, yaitu :

1. **Host**, yaitu tenaga kerja yang melakukan pekerjaan. Dalam hal ini yang dimaksudkan dengan host yaitu tenaga kerja yang mempunyai resiko terpapar oleh berbagai potensi bahaya yang ada,
2. **Agent**, yaitu pekerjaan yang meliputi jenis pekerjaan, beban kerja, dan jam kerja yang potensi penyebab terjadinya kecelakaan kerja,
3. **Environment**, yaitu lingkungan yang terdapat di tempat kerja yang meliputi lingkungan fisik, kimia dan biologi yang dapat memaparkan bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja terjadi (AM. Sugeng Budiono, 2003:237).

Konsep dasar pertama yang digunakan dalam penelitian ini adalah konsep Domino dari *Herbert William Heinrich*. Konsep dasar kedua yang akan digunakan adalah *preference towards risk*, yang mengacu pada upaya untuk menjelaskan seberapa tinggi preferensi risiko yang diambil oleh pengendara motor usia muda. Melalui penelusuran kuesioner responden, maka akan bisa diketahui seberapa berisiko tindakan mengemudi para pengendara usia muda.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Teknik Pengumpulan Data.

3.1.1. Kriteria Responden

Obyek pengamatan adalah pengendara motor dengan menggunakan kriteria responden sebagai berikut:

1. Usia 17-25 tahun
2. Pengalaman mengendarai motor minimal 1 tahun
3. Mengendarai motor sehari minimal 2 jam atau 10 km dalam 3 bulan terakhir saat kuesioner dibagikan

3.1.2. Kuesioner

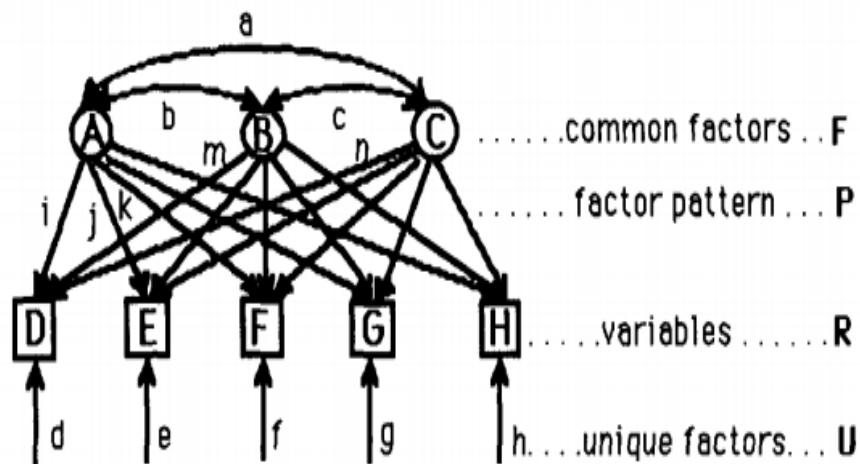
Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang bersifat *self assessment driver behavior* untuk mengukur tingkat risiko pengendara. Kuesioner tersebut dikembangkan dari beberapa riset terkait hingga sesuai dengan obyek pengamatan penelitian ini. Proses penyesuaian tersebut, khususnya dilakukan terhadap jenis kendaraan yang diamati. Berbagai referensi banyak menggunakan obyek pengendara mobil, namun dalam penelitian ini diubah menjadi pengendara motor yang tentunya tidak sedikit aspek yang harus disesuaikan

3.2. Teknik Analisis: Principal Component Analysis

Pada Exploratory Factor Analysis (EFA) pembicaraan tidak diawali dengan model tertentu berdasarkan teori tertentu, namun hanya diawali dengan spesifikasi yang lebih umum yang

dibangun berdasarkan pengamatan biasa (educated guessing). Secara grafis struktur EFA dapat dilihat pada di bawah ini:

Gambar 4.1:
Exploratory Factor Analysis



Variabel latent dalam model factor analysis seringkali disebut dengan “Faktor”. Gambar di atas menunjukkan “A, B, C” merupakan common factor. Korelasi diantara ketiga factor itu digambarkan oleh garis “a, b, dan c”, dimana bentuk secara keseluruhannya membentuk “*Factor Correlation Matrix*”, yang disimbolkan dengan “*Common Factors (F)*”. Sedangkan “R” merupakan “*inter-correlation Matrix*” yang mengukur korelasi antar observasi “D, E, F, G, dan H”. garis panah “i, j, ...m, n” merupakan jalur dari latent variable ke variable yang diobservasi.

Pendekatan EFA, dimana peneliti memiliki tujuan untuk menentukan berapa banyak factor yang secara statistic sebaiknya terlibat dalam pembentukan sebuah variable, maka salah satu teknik analisisnya adalah Principal Component Analysis (PCA). Teknik PCA ini merupakan teknik untuk membentuk kombinasi linier dari variable yang mampu menghasilkan variansi maksimum. Secara matematis dirumuskan:

$$y_1 = \alpha_{11}x_1 + \alpha_{12}x_2 + \alpha_{13}x_3 + \dots + \alpha_{1m}x_m$$

$$y_2 = \alpha_{21}x_1 + \alpha_{22}x_2 + \alpha_{23}x_3 + \dots + \alpha_{2m}x_m$$

..... sampai dengan

$$y_3 = \alpha_{31}x_1 + \alpha_{32}x_2 + \alpha_{33}x_3 + \dots + \alpha_{3m}x_m$$

dimana: $y_i = \text{Principal Component ke-}i$; $x = \text{factor}$

Jika : $a' = [\alpha_{11}, \alpha_{12}, \alpha_{13}, \dots, \alpha_{1m}]$ merupakan matriks koefisien dan $a'_1 \cdot a_1 = 1$ maka variansi *Principal Component* (y_1) akan menghasilkan statistic Eigenvalue maksimum dari sample covariance matrix yang diuji. Dengan kata lain, koefisien-koefisien yang dihasilkan dalam *Principal Component* merupakan elemen *Eigenvalue* yang terkaait dengan nilai maksimum eigenvalue. Proses tersebut dilakukan berulang untuk y_2, y_3 , dan seterusnya, dengan catatan y_1 - y_m tidak menunjukkan kombinasi linier yang berkorelasi (*uncorrelated linear combination*).

Kombinasi antara $a'_1 \cdot a_1 = 1$; $a'_2 \cdot a_2 = 1$; $a'_3 \cdot a_3 = 1$, dan seterusnya yang bersifat *uncorrelated* diharapkan akan menghasilkan variansi yang dapat dijelaskan dalam jumlah yang besar, yang disebut dengan *Factor Loading* yang menggamarkan ukuran atau nilai terbesar dari factor yang membentuk komponen tersebut. Maka nilai dari komponen yang terbentuk atas factor-factor tadi dengan *factor loading*-nya masing-masing, adalah:

$$y_i = \sum_{i=1}^m \alpha_i x_i$$

3.3. Analisis Reliabilitas: Cronbach's Alpha

Uji Alpha Cronbach digunakan untuk menguji dan mengukur reliabilitas pertanyaan yang bersifat jamak (*multiple-question*) dari hasil survey, yang dalam kasus ini menggunakan skala Likert sebagai skala item atau pertanyaan. Pertanyaan-pertanyaan tersebut digunakan untuk membentuk variable laten, yang merupakan variable *unobserved*. Alpha Cronbach ini akan memberikan informasi tentang akurasi, dalam bentuk *internal-consistency*, pengukuran terhadap variabel yang dicermati. Rumusan Alpha Cronbach adalah sebagai berikut:

$$\alpha = \frac{N \cdot \bar{c}}{\bar{v} + (N - 1) \cdot \bar{c}}$$

Keterangan:

- N = the number of items.
- \bar{c} = average covariance between item-pairs.
- \bar{v} = average variance.

Rule of thumb yang digunakan untuk interpretasi nilai alpha Cronbach adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1:
Standar Alpha Cronbach

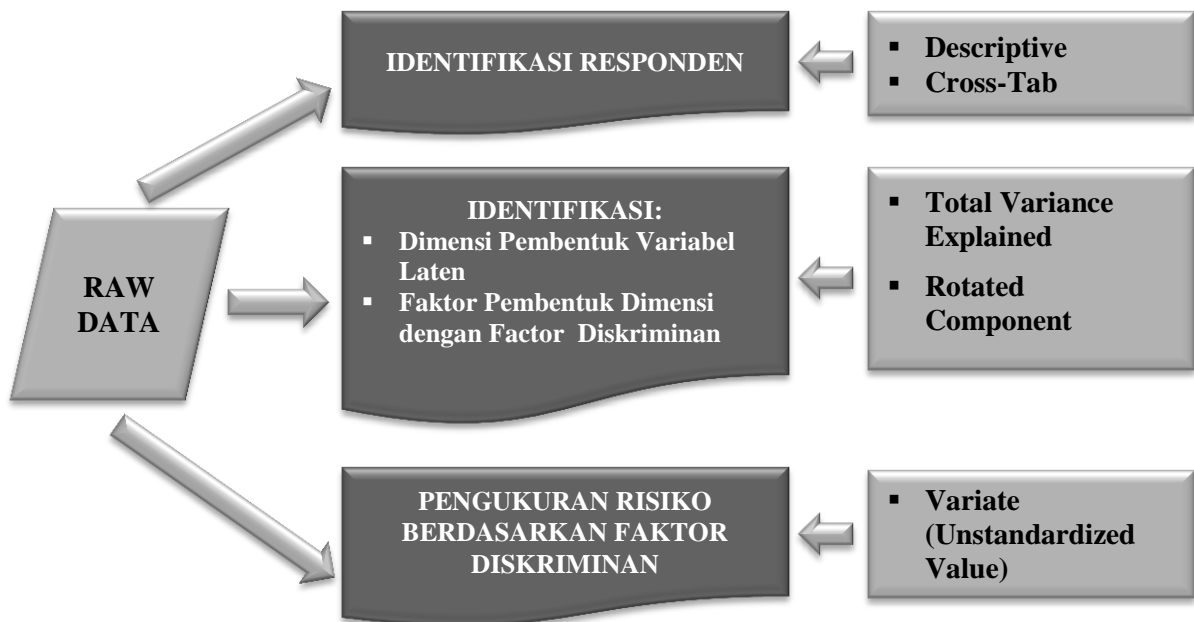
Cronbach's alpha	Internal consistency
$\alpha \geq 0.9$	Excellent
$0.9 > \alpha \geq 0.8$	Good
$0.8 > \alpha \geq 0.7$	Acceptable
$0.7 > \alpha \geq 0.6$	Questionable
$0.6 > \alpha \geq 0.5$	Poor
$0.5 > \alpha$	Unacceptable

Penggunaan *rule of thumb* di atas didasarkan atas beberapa pertimbangan. Tingkat alpha yang tinggi memiliki arti tingginya korelasi antar item. Namun, alpha juga memiliki sensitivitas terhadap jumlah item. Semakin tinggi jumlah item yang diuji (dalam kasus penelitian ini terdapat 40 item) maka terdapat kecenderungan nilai alpha semakin tinggi. Terlalu tingginya nilai alpha juga dapat menjadi indikasi adanya pertanyaan atau item yang *redundant*. Sedangkan jika nilai alpha rendah, maka jumlah item pertanyaan kurang memadai.

BAB IV PEMBAHASAN

Pada Bab Pembahasan ini akan diuraikan secara integral analisis hasil perhitungan dan interpretasi hasil perhitungan. Proses pembahasan adalah sebagai berikut:

**Gambar 2:
Proses Perhitungan dan Analisis**



4.1. Gambaran Umum Responden

Jumlah responden yang diamati secara keseluruhan adalah 315 responden yang berstatus mahasiswa di Universitas STIKUBANK Semarang paling tidak sampai dengan bulan Juni 2019. Penyebaran kuesioner dilakukan oleh mahasiswa dalam kurun waktu Mei-Juni 2019 dengan total kuesioner yang tersebar sejumlah 375 kuesioner, untuk

menjaring informasi tentang cara ber-sepeda motor responden dalam kurun waktu 3 bulan terakhir dari observasi (Maret – Juni 2020). Sejumlah kuesioner, setelah melalui proses *clearance*, terdapat beberapa responden yang pengisiannya tidak lengkap atau ada kejanggalan, maka untuk data seperti itu tidak disertakan dalam analisis. Sehingga jumlah kuesioner yang dianalisis sejumlah 313 kuesioner.

Secara ringkas gambaran umum responden adalah sebagai berikut. Dari sisi jenis kelamin jumlah responden perempuan lebih mendominasi responden, yaitu 62.6% atau 196 responden, sedangkan responden laki-laki sebanyak 37.4% atau 117 responden. Fenomena dominasi responden perempuan menjadi keniscayaan karena jumlah mahasiswa perempuan memang mayoritas di FEB Unisbank. Usia responden yang 18 tahun (34%) dan 19 tahun (30,7%) yang mengindikasikan bahwa responden yang terlibat 64,7% merupakan mahasiswa semester-2 selebihnya mahasiswa semester di atasnya.

Penggunaan sepeda motor dari responden memiliki label sepeda motor yang paling sering digunakan dalam tiga bulan terakhir, dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu: pengguna motor sport (14.1% atau 44 pengguna) yang terdiri dari perempuan 4 responden dan laki-laki 40 responden; pengguna motor cub (19.2% atau 60 pengguna) yang terdiri dari 33 perempuan dan 27 laki-laki; motor matic (66.8% atau 209 pengguna) terdiri dari 159 perempuan dan 50 laki-laki. Dilihat dari sisi komposisi pengguna, maka ada kecenderungan observasi lebih menggambarkan perilaku pengendara motor matic. Oleh sebab itu, dalam analisis pengguna motor sport dan cub akan digabungkan.

Rata-rata per-hari responden mengendarai motor dalam 3 bulan terakhir kebanyakan kurang dari 5 jam per-hari dengan rincian perempuan 93% dan laki-laki 91%. Sedangkan jarak tempuh rata-rata per hari dalam 3 bulan terakhir yang kurang dari 30 km per-hari adalah: perempuan 88% dan laki-laki 75%. Secara umum waktu mengendarai motor dalam satu hari kebanyakan mahasiswa maksimum 5 jam per-hari, dengan rincian

perempuan 93,7% dan laki-laki 86,5%. Dari gambaran ringkas tersebut dapat diduga gambaran tentang perilaku pengendara motor adalah pengguna motor untuk kebutuhan sehari-hari ke kampus, sehingga tidak menggambarkan kebutuhan selain itu.

Tabel 4.1:
Deskripsi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

INDIKATOR	PEREMPUAN	LAKI-LAKI
<i>Penggunaan Jenis Motor yang dikendarai Responden</i>		
Sport	4	40
Cub	33	27
Matic	159	50
<i>Rata-rata mengendarai per-hari (kilometer)</i>		
s/d 10 km	105	34
10-30 km	65	51
Lebih dari 30 km	23	28
<i>Rata-rata jam mengendarai per-hari (jam)</i>		
s/d 2 jam	139	61
2- 5 jam	42	42
5 – 10 jam	11	15
Lebih dari 10 jam	1	1
<i>Kecelakaan motor</i>		
Pernah	50	31
Tidak Pernah	116	86

Sumber: Data Primer (Lampiran)

4.2. Struktur Utama Pembentuk Variabel Laten

Mengidentifikasi perilaku pengendara motor tidak didasarkan atas sebuah teori yang baku, sehingga pendekatan yang dilakukan dalam mengidentifikasi perilaku tersebut adalah pendekatan eksploratori. Berdasarkan serangkaian dokumentasi tentang studi yang serupa maka diperoleh sekitar 40 pertanyaan eksploratif, yang diduga menjadi pengidentifikasi utama dari variable perilaku mengendarai motor.

Berdasarkan pengalaman empiris dan *common sense*, jika sebuah variable memiliki banyak indikator, maka kuat dugaan variable tersebut akan dibangun oleh dimensi-dimensi sebelum menyentuh indikator secara langsung. Oleh sebab itu, studi ini menggunakan pendekatan *Principal Component* yang mengarah pada tipe eksploratori, yang mengacu pada pencarian maksimum variansi pada jumlah indikator sekecil mungkin.

4.2.1. Exploratory Factor Analysis

Kecukupan sampling merupakan langkah awal sebelum memasuki fase perhitungan EFA dalam kasus ini metode *Principal Component Analysis*. Kecukupan sampling diukur berdasarkan dua sudut pandang. Pertama, kecukupan sampling secara keseluruhan yang melibatkan 40 faktor dengan menggunakan ukuran Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) dan uji statistic Chi-square. Kedua, kecukupan sampling secara individual atau kecukupan sampling untuk setiap factor dengan menggunakan *anti-image correlation*.

Tabel 4.2 menyajikan hasil pengukuran kecukupan sampling. Secara umum, F1-F40 menunjukkan kecukupan sampling yang memadai (*meritorious*). Maka diharapkan, secara individual, melalui *Anti-image correlation* nilai kecukupan sampel mendekati nilai KMO. Terlihat factor yang nilai anti-image correlation jauh dari KMO adalah F2, maka factor F2 diduga akan bermasalah, dikian juga dengan F8 yang terjauh kedua dari KMO.

Tabel 4.2:
Kecukupan Sampel

KMO = 0.823 ; Approx. $\chi^2 = 4560.221$; Sig. = 0.000							
FAKTOR	ANTI-IMAGE	FAKTOR	ANTI-IMAGE	FAKTOR	ANTI-IMAGE	FAKTOR	ANTI-IMAGE
F1	0.786	F11	0.875	F21	0.876	F31	0.821
F2	0.529	F12	0.837	F22	0.777	F32	0.723
F3	0.838	F13	0.911	F23	0.843	F33	0.860
F4	0.836	F14	0.892	F24	0.872	F34	0.860
F5	0.846	F15	0.789	F25	0.889	F35	0.748
F6	0.823	F16	0.846	F26	0.754	F36	0.735
F7	0.887	F17	0.759	F27	0.751	F37	0.808
F8	0.706	F18	0.852	F28	0.786	F38	0.805
F9	0.860	F19	0.827	F29	0.828	F39	0.748
F10	0.847	F20	0.836	F30	0.757	F40	0.821

Tahap berikutnya adalah mencermati Total Variance Explained. Dengan menggunakan dasar nilai Eigenvalue ≥ 1.00 , maka ke-40 faktor yang dievaluasi akan membentuk 12 dimensi. Kesimpulan tersebut didasarkan atas nilai eigenvalue yang terbentuk di atas 1.00 ada 12 komponen.

Namun demikian, peneliti akan memberikan batasan tambahan tentang pembentukan komponen yang akan dianalisis. Komponen yang terbentuk, yang menjadi obyek analisis harus memenuhi persyaratan, yaitu: jumlah factor dalam satu komponen minimal 3 dan loading factor ≥ 0.400 .

**Table 4.3:
Total Variance Explained**

COMPONENT	EIGENVALUE	% VARIANCE
1	8.605	21.513
2	2.772	6.929
3	2.258	5.644
4	1.900	4.751
5	1.812	4.531
6	1.647	4.118
7	1.466	3.665
8	1.292	3.231
9	1.146	2.866
10	1.100	2.749
11	1.039	2.599
12	1.001	2.503

Berdasarkan kriteria tambahan tersebut maka untuk mengetahui keanggotaan factor masing-masing komponen atau dimensi dapat dilihat dari Rotated Componen Matrix (Tabel 4.4). Di table tersebut terungkap masing-masing komponen (C1-C7) beserta factor pembentuknya dan bobot validitasnya yang memenuhi kriteria factor dalam satu komponen minimal 3 faktor dan memiliki loading factor minimal 0.400.

Definisi perlu dilakukan untuk tiap dimensi yang terbentuk. Berdasarkan factor yang tergabung di dalamnya, dibuatlah definisi sebagai berikut:

- a) C1 adalah dimensi Kemampuan Mengukur Jarak (KMJ), yaitu kemampuan pengendara dalam mengukur jarak untuk mengambil keputusan tentang kecepatan kendaraan,
- b) C2 adalah dimensi Emosi (E), yaitu tingkat pengendalian emosi pengendara terhadap tekanan pengendara lain

- c) C3 adalah dimensi Kemampuan Fisik (KF), yaitu tingkat kemampuan fisik pengendara selama berkendara
- d) C4 adalah dimensi Pengamatan Marka Jalan (PMJ), yaitu kemampuan pengendara dalam melihat marka jalan yang dilewati atau akan dilewati
- e) C5 adalah Pengamatan Lingkungan Jalan (PLJ), yaitu kemampuan pengendara dalam melihat kondisi jalan yang sedang atau akan dilewatinya,
- f) C6 adalah dimensi Konsentrasi (Ko), yaitu kemampuan konsentrasi pengendara selama berkendara
- g) C7 adalah Kecepatan (Kc), yaitu tingkat kecepatan yang sering dipilih pengendara selama berkendara

Tabel 4.4:
Component Matrix Tiap Dimensi dan Definisi Dimensi

COMPONENT	FACTOR	LOADING	COMPONENT	FACTOR	LOADING
C1 Kemampuan Mengukur Jarak	F15	.799	C2 Emosi	F38	.785
	F16	.723		F39	.764
	F17	.667		F37	.747
	F18	.530		F40	.534
	F21	.520			
C3 Kemampuan Fisik	F27	.807	C4 Pengamatan Marka Jalan	F4	.753
	F28	.726		F3	.684
	F26	.674		F11	.454
	F1	.545	C6 Konsentrasi	F32	.738
	F12	.403		F30	.703
C5 Pengamatan Lingkungan Jalan	F23	.702	F31	.698	
	F22	.661	C7 Kecepatan	F6	.728
	F20	.569		F5	.624
	F19	.526		F7	.449
	F14	.492			

Setelah teridentifikasinya factor-faktor utama yang membangun masing-masing komponen atau dimensi, maka langkah selanjutnya adalah memastikan bahwa akurasi pengukuran dalam konteks internal consistency terjamin. Untuk itu perlu dilakukan pengukuran internal consistency dengan menggunakan Cronbach's Alpha.

4.2.2. Internal Consistency

Secara umum, F1-F40, konsistensi factor relative tinggi, Cronbach's Alpha 0.898. Namun yang akan dicermati dalam penelitian ini adalah Cronbach's Alpha untuk tiap dimensi yang terbentuk. Dengan menggunakan standard Cronbach's Alpha ≥ 0.60 maka secara umum ke-7 dimensi memiliki internal consistency yang memadai.

Tabel 4.5:
Internal Consistency Cronbach's Alpha

COMPONENT CRONBACH'S ALPHA	FACTOR	CRONBACH'S ALPHA IF ITEM DELETED	COMPONENT CRONBACH'S ALPHA	FACTOR	CRONBACH'S ALPHA IF ITEM DELETED
C1 0.755	F15	.675	C2 0.759	F38	.691
	F16	.697		F39	.661
	F17	.721		F37	.688
	F18	.728		F40	.763
	F21	.727			
C3 0.736	F27	.711	C4 0.663	F4	.495
	F28	.740		F3	.529
	F26	.684		F11	.664
	F1	.644	C6 0.683	F32	.526
	F12	.668		F30	.482
C5 0.716	F23	.664	F31	.747	
	F22	.692	F6	.632	
	F20	.651	F5	.624	
	F19	.656	C7 0.713	F7	.615
	F14	.678			

4.3. Tingkat Risiko Pengendara Motor dan Faktor Diskriminannya

Setelah terbentuknya ke-7 dimensi sebagai pengukur variable laten perilaku pengendara sepeda motor, maka dapat diukur tingkat risiko pengendara motor. Pengukuran tingkat risiko didasarkan atas nilai variate dari dimensi yang terbentuk. Risiko rendah apabila pengendara menjawab pertanyaan dengan jawaban TIDAK PERNAH (skor 1) dan risiko tertinggi ketika responden menjawab SELALU (skor 5).

Dengan menggunakan dasar pengukuran rentang nilai dibagi menjadi lima kelas risiko, kategori risiko dapat dilihat di table 4.6. Berangkat dari kesimpulan umum tersebut langkah berikutnya adalah mendiskriminasi perilaku berkendara. Tabel 4.7 menunjukkan

bahwa pada beberapa dimensi perilaku terdapat perbedaan antara factor diskriminan perempuan dengan laki-laki, dan factor diskriminan jenis motor Matic dan Non-Matic.

Tabel 4.6:
Sebaran Risiko per-Dimensi

	Dimensi Variabel RisikoPengendara Sepeda Motor						
	Kemampuan Mengukur Jarak	Emosi	Kemampuan Fisik	Pengamatan Marka	Pengamatan Lingkungan Jalan	Konsentrasi	Kecepatan
Rentang Nilai	5 - 25	4 - 20	5 - 25	3 - 15	5 - 25	3 - 15	3 - 15
Rata-Rata	8.52	6.60	7.79	4.01	4.69	4.02	3.03
Teringgi	15.15	14.15	15.37	9.46	9.74	9.30	8.28
Terendah	3.24	2.83	3.16	1.89	2.95	2.14	1.80
Kategori Risiko	Rendah	Rendah	Rendah Sekali	Rendah Sekali	Rendah Sekali	Rendah Sekali	Rendah Sekali

Tabel 4.7:
Diskriminasi Risiko Pengendara (ANOVA: Kruskal-Wallis Test)

Komponen (Rentang Skor)	Jenis Kelamin			Jenis Motor		
	Perempuan (n=196)	Laki-Laki (n=117)	Statistik	Matic (n=209)	Non-Matic (n=104)	Signifikansi
C1= Kemampuan mengukur jarak (5 – 25)	9.506 Rendah	8.592 Rendah	0.001*	9.119 Rendah	9.540 Rendah	0.190
C2= Emosi (4 – 20)	7.319 Rendah	6.705 Rendah	0.134	7.345 Rendah	6.711 Rendah	0.124
C3= Kemampuan fisik (5 – 25)	8.325 Rendah Sekali	8.905 Rendah Sekali	0.053*	8.418 Rendah Sekali	8.980 Rendah	0.033*
C4= Pengamatan terhadap Marka (3 - 15)	4.818 Rendah Sekali	5.050 Rendah Sekali	0.799	4.622 Rendah Sekali	5.383 Rendah Sekali	0.003*
C5= Pengamatan Lingkungan Jalan (5 - 25)	4.918 Rendah Sekali	6.192 Rendah Sekali	0.000*	5.282 Rendah Sekali	5.796 Rendah Sekali	0.038*
C6= Konsentrasi (3- 15)	4.152 Rendah Sekali	4.824 Rendah Sekali	0.001*	4.310 Rendah Sekali	4.615 Rendah Sekali	0.092*
C7=Kecepatan (3 - 15)	3.837 Rendah Sekali	4.378 Rendah Sekali	0.000*	3.674 Rendah Sekali	4.636 Rendah Sekali	0.000*

Catatan: *) signifikan pada taraf 5%

Untuk dimensi Kemampuan Fisik, Pengamatan terhadap Lingkungan, Konsentrasi, dan Kecepatan nilai risiko pengendara laki-laki lebih tinggi dari pada perempuan sekalipun masih masuk dalam kategori risiko yang sama. Untuk faktor diskriminan jenis motor, pengendara motor Non-Matic lebih tinggi risikonya dibandingkan dengan jenis matic, khususnya untuk dimensi Kemampuan Fisik, Pengamatan terhadap Marka, Pengamatan terhadap Lingkungan Jalan, Konsentrasi dan kecepatan. Dan jika dua uji beda tersebut dijadikan satu, laki-laki cenderung memiliki risiko yang lebih tinggi daripada perempuan, demikian juga jenis Non-Matic lebih tinggi risikonya daripada Matic, jenis Non-Matic didominasi oleh laki-laki

BAB V

KESIMPULAN

Berdasarkan kajian validitas dan reliabilitas serta upaya untuk mengukur dan mendiskriminasi dimensi yang terbentuk, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Perilaku pengendara motor usia muda, khususnya untuk mahasiswa Universitas STIKUBANK Semarang, dapat diidentifikasi menjadi beberapa dimensi, yaitu:
 - a) Dimensi Kemampuan Mengukur Jarak (KMJ), yaitu kemampuan pengendara dalam mengukur jarak untuk mengambil keputusan tentang kecepatan kendaraan,
 - b) Dimensi Emosi (E), yaitu tingkat pengendalian emosi pengendara terhadap tekanan pengendara lain
 - c) Dimensi Kemampuan Fisik (KF), yaitu tingkat kemampuan fisik pengendara selama berkendara
 - d) Dimensi Pengamatan Marka Jalan (PMJ), yaitu kemampuan pengendara dalam melihat marka jalan yang dilewati atau akan dilewati
 - e) Dimensi Pengamatan Lingkungan Jalan (PLJ), yaitu kemampuan pengendara dalam melihat kondisi jalan yang sedang atau akan dilewatinya,
 - f) Dimensi Konsentrasi (Ko), yaitu kemampuan konsentrasi pengendara selama berkendara
 - g) Dimensi Kecepatan (Kc), yaitu tingkat kecepatan yang sering dipilih pengendara selama berkendara

2. Berdasarkan factor pembeda, baik itu fator jenis kelamin (Perempuan vs Laki-laki) dan jenis kendaraan bermotor (Matic vs Non-Matic), dapat disimpulkan bahwa beberapa dimensi menunjukkan perbedaan dilihat dari kedua factor diskriminan tersebut, namun masih dalam kategori risiko mengendara yang rendah sampai rendah sekali.

KEPUSTAKAAN

-, 2018. Semarang Makin Macet, Berapa Jumlah Kendaraan Beredar? www.antaranews.com, 16 Maret
- Al Reesi, H., et.al., 2018. Measuring Risky Driving Behavior among Young Drivers: Development of a Scale for the Oman Setting. Research Gate. www.researchgate.net
- Cohen, S.B., 2001. Domino Theory, *ScienceDirect*, Elsevier.
- Kong, J., K. Zhang, and X. Chen, 2013. *Personality and Attribute as Prediction of Risky Driving Behavior: Evidence from Beijing Driver*. LNCS 8025: 38-44. Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg
- Marsden, E., 2017. Heinrich's Domino Model of Accident Causation. *Risk Engineering*, August 2017.
- Pindyck, R.S., and D.L. Rubinfeld, 2018. *Microeconomics*. Pearson Education Limited.
- Scott-Parker, B., B. Watson, and M. King, 2010. The Risky Behavior of Young Drivers: Developing a Measurement Tool. *Proceeding of the 20th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference*, Niagara Falls, Ontario, June 6-9.
- Shope, J.T., 2006. Influences on Youthful Driving Behavior and Their Potential for Guiding Interventions to Reduce Crashes. *Injury Prevention*, 12 Supplement I: i9 - i14.

**LAMPIRAN-1:
GAMBARAN UMUM RESPONDEN**

USIA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	16.00	1	.3	.3	.3
	17.00	11	3.5	3.5	3.8
	18.00	109	34.8	34.8	38.7
	19.00	96	30.7	30.7	69.3
	20.00	31	9.9	9.9	79.2
	21.00	21	6.7	6.7	85.9
	22.00	18	5.8	5.8	91.7
	23.00	16	5.1	5.1	96.8
	24.00	3	1.0	1.0	97.8
	25.00	7	2.2	2.2	100.0
	Total	313	100.0	100.0	

JENIS KELAMIN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	PEREMPUAN	196	62.6	62.6	62.6
	LAKI-LAKI	117	37.4	37.4	100.0
	Total	313	100.0	100.0	

JENIS MOTOR

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SPORT	41	14.1	14.1	14.1
	CUB	60	19.2	19.2	33.2
	MATIC	209	66.8	66.8	100.0
	Total	313	100.0	100.0	

MENGALAMI KECELAKAAN

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	TIDAK PERNAH	232	74.1	74.1	74.1
	PERNAH	81	25.9	25.9	100.0
	Total	313	100.0	100.0	

FREKUENSI KECELAKAAN YANG DIALAMI

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1.00	17	5.4	58.6	58.6
	2.00	8	2.6	27.6	86.2
	3.00	3	1.0	10.3	96.6
	5.00	1	.3	3.4	100.0
	Total	29	9.3	100.0	
Missing	System	284	90.7		
Total		313	100.0		

RATA-RATA JARAK TEMPUH PER-HARI (Kilometer per-hari)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	.50	1	.3	.3	.3
	1.00	11	3.5	3.6	3.9
	2.00	11	3.5	3.6	7.5
	2.40	1	.3	.3	7.8
	3.00	13	4.2	4.2	12.1
	4.00	9	2.9	2.9	15.0
	4.50	1	.3	.3	15.4
	5.00	24	7.7	7.8	23.2
	6.00	11	3.5	3.6	26.8
	7.00	12	3.8	3.9	30.7
	8.00	11	3.5	3.6	34.3
	9.00	2	.6	.7	35.0
	10.00	32	10.2	10.5	45.4
	11.00	4	1.3	1.3	46.7
	12.00	6	1.9	2.0	48.7
	13.00	2	.6	.7	49.3
	14.00	2	.6	.7	50.0
	15.00	17	5.4	5.6	55.6
	18.00	6	1.9	2.0	57.5
	19.00	2	.6	.7	58.2
	20.00	30	9.6	9.8	68.0
	21.00	1	.3	.3	68.3
	24.00	6	1.9	2.0	70.3
	25.00	16	5.1	5.2	75.5
	27.00	1	.3	.3	75.8
	28.00	1	.3	.3	76.1
	30.00	22	7.0	7.2	83.3
	32.00	1	.3	.3	83.7
	35.00	2	.6	.7	84.3
	36.44	1	.3	.3	84.6
	40.00	18	5.8	5.9	90.5
	45.00	3	1.0	1.0	91.5
	50.00	6	1.9	2.0	93.5
	53.00	1	.3	.3	93.8
	57.00	1	.3	.3	94.1
	60.00	7	2.2	2.3	96.4
	70.00	1	.3	.3	96.7
	80.00	3	1.0	1.0	97.7
	90.00	1	.3	.3	98.0
	100.00	5	1.6	1.6	99.7
	500.00	1	.3	.3	100.0
	Total	306	97.8	100.0	
Missing	System	7	2.2		
Total		313	100.0		

RATA-RATA WAKTU MENGENDARAI MOTOR (Jam per-Hari)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	25	3	1.0	1.0	1.0
	50	17	5.4	5.6	6.5
	75	8	2.6	2.6	9.2
	1.00	79	25.2	25.8	35.0
	1.50	8	2.6	2.6	37.6
	2.00	85	27.2	27.8	65.4
	3.00	46	14.7	15.0	80.4
	4.00	27	8.6	8.8	89.2
	5.00	11	3.5	3.6	92.8
	6.00	10	3.2	3.3	96.1
	7.00	3	1.0	1.0	97.1
	8.00	4	1.3	1.3	98.4
	10.00	3	1.0	1.0	99.3
	13.00	1	.3	.3	99.7
	15.00	1	.3	.3	100.0
Total	306	97.8	100.0		
Missing	System	7	2.2		
Total		313	100.0		

**LAMPIRAN 2:
PRINCIPAL COMPONENT ANALYSIS; n = 313**

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.823
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	4560.221
	df	730
	Sig.	.000

Anti-image Correlation (I)

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10
F1	.786 ^a	-.017	.191	-.021	-.103	-.034	-.056	.137	-.092	-.126
F2	-.017	.529 ^a	.056	-.074	.011	.092	-.114	.076	.120	.151
F3	.191	.056	.838 ^a	-.398	-.219	-.095	-.064	.038	-.019	.113
F4	-.021	-.074	-.398	.836 ^a	.024	-.002	.027	-.015	-.156	-.191
F5	-.103	.011	-.219	.024	.846 ^a	-.211	-.179	-.065	.028	-.005
F6	-.034	.092	-.095	-.002	-.211	.823 ^a	-.284	-.165	-.070	.089
F7	-.056	-.114	-.064	.027	-.179	-.284	.887 ^a	.119	-.171	-.221
F8	.137	.076	.038	-.015	-.065	-.165	.119	.706 ^a	-.314	.123
F9	-.092	.120	-.019	-.156	.028	-.070	-.171	-.314	.860 ^a	-.216
F10	-.126	.151	.113	-.191	-.005	.089	-.221	.123	-.216	.847 ^a
F11	-.018	-.095	-.166	.026	.029	-.051	.065	-.005	-.050	-.243
F12	.004	.032	.041	-.147	-.171	-.026	.060	.138	.005	-.041
F13	-.046	.009	-.108	-.093	.072	.015	-.056	-.166	.053	-.127
F14	-.036	.069	.009	-.046	-.163	-.009	-.113	.011	-.033	.060
F15	-.047	-.048	-.061	.008	.021	.062	-.134	-.054	.127	-.081
F16	.058	-.041	.116	-.070	-.086	-.036	.097	-.010	.097	-.030
F17	-.021	.046	-.063	.031	.160	-.209	.094	.036	-.042	.005
F18	-.064	.087	-.092	.022	.129	.120	-.165	-.012	-.029	-.042
F19	-.073	.155	.083	-.122	-.099	.000	-.030	-.036	.133	.113
F20	-.083	.008	-.032	.004	.040	.016	-.025	-.195	.113	-.019
F21	.031	-.143	.132	.018	-.109	-.097	.058	.104	-.087	-.004
F22	.015	-.116	-.010	.082	.019	.122	.039	-.031	-.049	-.158
F23	.100	-.007	-.011	.098	-.200	.062	-.032	.059	-.011	-.093
F24	-.017	-.163	-.129	.074	.028	.018	-.090	-.111	-.089	-.052
F25	.035	.075	-.081	-.010	-.045	.079	-.090	-.085	.023	.141
F26	-.322	-.041	-.085	.047	.185	.045	-.105	-.170	-.087	.011
F27	.048	-.001	.000	.012	.059	-.053	-.046	.037	-.142	.021
F28	-.068	.012	.019	-.077	-.197	-.073	.144	.032	.132	-.095
F29	.090	.058	.082	-.049	-.041	-.044	-.020	-.033	-.068	-.017
F30	.014	-.054	-.083	.034	-.014	.039	-.043	.036	-.129	.025
F31	-.099	.065	.077	-.056	.024	.030	-.129	-.070	.059	.120
F32	-.063	-.022	-.031	.036	.033	-.025	.088	-.038	-.134	.096
F33	.098	-.012	.072	-.050	-.013	.045	.009	-.013	-.046	.039
F34	-.115	-.143	-.036	.068	.169	.030	-.011	.088	-.033	-.077
F35	.205	.057	.057	-.072	.025	.008	-.094	.152	-.042	.094
F36	-.024	.007	-.087	.147	-.054	-.093	.057	-.099	.041	-.077
F37	-.079	-.111	-.048	.057	.028	-.111	.040	-.100	.026	-.043
F38	-.035	.020	-.051	-.109	-.060	.151	-.027	.034	-.142	.055
F39	-.088	-.001	-.042	.050	-.063	.111	.047	-.038	.140	-.097
F40	.092	-.067	-.053	.055	.048	-.099	-.028	-.033	-.057	.006

Anti-image Correlation (2)

	F11	F12	F13	F14	F15	F16	F17	F18	F19	F20
F1	-.018	.004	-.046	-.036	-.047	.058	-.021	-.064	-.073	-.083
F2	-.095	.032	.009	.069	-.048	-.041	.046	.087	.155	.008
F3	-.166	.041	-.108	.009	-.061	.116	-.063	-.092	.083	-.032
F4	.026	-.147	-.093	-.046	.008	-.070	.081	.022	-.122	.004
F5	.029	-.171	.072	-.163	.021	-.086	.160	.129	-.099	.040
F6	-.051	-.026	.015	-.009	.062	-.036	-.209	.120	.000	.016
F7	.065	.060	-.056	-.113	-.134	.097	.094	-.165	-.030	-.025
F8	-.005	.138	-.166	.011	-.054	-.010	.086	-.012	-.036	-.195
F9	-.050	.005	.053	-.083	.127	.097	-.042	-.029	.133	.113
F10	-.243	-.041	-.127	.060	-.081	-.030	.005	-.042	.113	-.019
F11	.873 ^a	-.162	-.019	-.070	.055	-.146	-.115	.146	-.139	.032
F12	-.162	.837 ^a	-.076	-.007	-.039	-.015	.042	-.165	.061	-.008
F13	-.019	-.076	.911 ^a	-.047	.055	-.098	-.161	.007	.047	-.038
F14	-.070	-.007	-.047	.892 ^a	-.115	-.058	-.051	.063	-.011	-.272
F15	.055	-.039	.055	-.115	.789 ^a	-.346	-.321	.008	.062	.021
F16	-.146	-.015	-.098	-.058	-.346	.846 ^a	.015	-.252	-.094	.012
F17	-.115	.042	-.161	-.051	-.321	.015	.739 ^a	-.180	.072	.074
F18	.146	-.165	.007	.063	.008	-.252	-.180	.832 ^a	-.137	-.050
F19	-.139	.061	.047	-.011	.062	-.094	.072	-.137	.827 ^a	-.063
F20	.032	-.008	-.038	-.272	.021	.012	.074	-.050	-.063	.836 ^a
F21	-.086	.068	-.076	.080	-.246	-.023	-.041	-.088	-.049	-.107
F22	.097	-.053	-.011	-.152	.098	.123	-.120	-.063	-.229	-.158
F23	-.115	.085	-.129	-.152	.093	-.061	.068	-.102	.013	-.023
F24	.051	.081	.059	.045	.047	.047	-.058	-.035	-.095	-.044
F25	-.094	-.060	-.033	.078	-.073	-.063	.017	.010	.002	.082
F26	.047	-.102	-.001	.022	.085	-.026	.026	-.059	-.070	-.039
F27	.036	-.180	.047	.024	-.057	-.003	.017	.078	-.065	.146
F28	-.093	.083	-.073	-.006	.000	-.024	.074	.092	.076	-.093
F29	.006	.050	.075	.041	.051	-.061	-.040	.056	.027	-.144
F30	-.057	.230	.013	-.139	.021	-.067	-.044	-.126	.011	.059
F31	-.116	-.082	-.051	.062	.084	.080	-.066	.010	-.036	-.020
F32	.151	-.124	-.029	-.024	-.182	.071	.069	-.055	-.057	.072
F33	.069	-.058	.061	-.055	.063	-.031	-.285	.011	.085	-.071
F34	-.019	-.095	.019	-.070	.007	-.143	.075	-.027	-.069	.003
F35	-.200	.079	.005	-.010	.051	-.046	.013	.040	.083	.054
F36	.021	-.087	-.047	.029	-.114	.097	.058	.101	-.189	-.110
F37	.014	.042	.090	-.022	.006	.056	.028	-.057	.008	.005
F38	.065	.000	-.006	.122	-.012	-.135	-.077	-.043	-.143	-.080
F39	-.115	-.016	-.010	-.107	.080	.097	.017	-.064	.031	.079
F40	.089	-.198	-.020	.040	-.093	-.039	.094	-.010	.026	-.003

Anti-image Correlation (3)

	F21	F22	F23	F24	F25	F26	F27	F28	F29	F30
F1	.031	.015	.100	-.017	.035	-.322	.048	-.068	.090	.014
F2	-.143	-.116	-.007	-.163	.075	-.041	-.001	.012	.058	-.054
F3	.132	-.010	-.011	-.129	-.081	-.035	.000	.019	.082	-.083
F4	.018	.082	.098	.074	-.010	.047	.012	-.077	-.049	.034
F5	-.109	.019	-.200	.028	-.045	.185	.059	-.197	-.041	-.014
F6	-.097	.122	.062	.018	.079	.045	-.053	-.073	-.044	.039
F7	.058	.039	-.032	-.090	-.090	-.105	-.046	.144	-.020	-.043
F8	.104	-.031	.059	-.111	-.035	-.170	.037	.082	-.033	.036
F9	-.087	-.049	-.011	-.089	.023	-.037	-.142	.132	-.068	-.129
F10	-.004	-.158	-.093	-.052	.141	.011	.021	-.095	-.017	.025
F11	-.086	.097	-.115	.051	-.094	.047	.036	-.093	.006	-.057
F12	.068	-.053	.085	.081	-.060	-.102	-.180	.033	.050	.230
F13	-.076	-.011	-.129	.059	-.033	-.001	.047	-.073	.075	.013
F14	.080	-.152	-.152	.045	.078	.022	.024	-.006	.041	-.139
F15	-.246	.098	.093	.047	-.073	.035	-.057	.000	.051	.021
F16	-.023	.123	-.061	.047	-.063	-.026	-.003	-.024	-.061	-.067
F17	-.041	-.120	.068	-.058	.017	.026	.017	.074	-.040	-.044
F18	-.088	-.063	-.102	-.035	.010	-.059	.078	.092	.056	-.126
F19	-.049	-.229	.013	-.095	.002	-.070	-.065	.076	.027	.011
F20	-.107	-.158	-.023	-.044	.032	-.039	.146	-.093	-.144	.059
F21	.876 ^a	-.036	.009	-.129	-.162	-.118	-.105	.078	-.078	.099
F22	-.036	.777 ^a	-.156	-.133	-.191	.081	-.001	-.036	-.040	.202
F23	.009	-.156	.843 ^a	-.090	-.027	-.069	.015	.067	-.058	.080
F24	-.129	-.133	-.090	.872 ^a	-.158	.020	-.056	-.025	.039	-.008
F25	-.162	-.191	-.027	-.158	.889 ^a	-.035	.015	-.050	-.065	-.167
F26	-.118	.081	-.069	.020	-.035	.754 ^a	-.250	-.156	-.016	.029
F27	-.105	-.001	.015	-.056	.015	-.250	.754 ^a	-.516	.133	-.064
F28	.078	-.036	.067	-.025	-.050	-.156	-.516	.786 ^a	-.163	-.004
F29	-.078	-.040	-.058	.039	-.065	-.016	.133	-.163	.828 ^a	-.133
F30	.099	.202	.080	-.008	-.167	.029	-.064	-.004	-.133	.757 ^a
F31	-.043	-.194	.051	.039	-.005	.074	.021	-.030	.021	-.436
F32	.071	-.030	-.213	-.002	.153	.018	-.020	-.106	-.081	-.162
F33	-.066	.131	-.007	-.028	-.052	.042	-.043	.019	-.066	-.032
F34	.055	-.039	-.020	.004	-.064	.135	-.133	-.041	-.106	.027
F35	-.033	-.165	-.005	.070	-.056	-.038	.102	-.038	.053	.025
F36	.118	.066	.013	-.063	-.037	-.033	-.093	.209	-.017	-.030
F37	-.122	-.045	.017	.072	.035	.205	-.119	-.020	.111	-.061
F38	.031	.120	-.059	-.014	-.038	.023	.090	-.103	-.020	.203
F39	-.049	.015	.156	-.036	3.4E-6	.095	-.048	-.019	-.098	-.044
F40	-.091	-.023	-.063	.073	.138	-.035	.210	-.096	-.031	-.080
a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)										

Anti-image Correlation (4)

	F31	F32	F33	F34	F35	F36	F37	F38	F39	F40
F1	-.099	-.063	.098	-.115	.205	-.021	-.079	-.035	-.088	.092
F2	.065	-.022	-.012	-.143	.057	.007	-.111	.020	-.001	-.067
F3	.077	-.031	.072	-.036	.057	-.037	-.048	-.051	-.042	-.053
F4	-.056	.086	-.050	.068	-.072	.147	.057	-.109	.050	.055
F5	.024	.033	-.013	.169	.025	-.054	.028	-.060	-.063	.048
F6	.030	-.025	.045	.030	.008	-.093	-.111	.151	.111	-.099
F7	-.129	.088	.009	-.011	-.094	.057	.040	-.027	.047	-.028
F8	-.070	-.038	-.013	.088	.152	-.099	-.100	.034	-.038	-.033
F9	.059	-.134	-.046	-.033	-.042	.041	.026	-.142	.140	-.057
F10	.120	.096	.039	-.077	.094	-.077	-.043	.055	-.097	.006
F11	-.116	.151	.069	-.019	-.200	.021	.014	.065	-.115	.089
F12	-.082	-.124	-.058	-.095	.079	-.037	.042	.000	-.016	-.198
F13	-.051	-.029	.061	.019	.005	-.047	.090	-.006	-.010	-.020
F14	.062	-.024	-.055	-.070	-.010	.029	-.022	.122	-.107	.040
F15	.084	-.182	.063	.007	.051	-.114	.006	-.012	.080	-.093
F16	.080	.071	-.031	-.143	-.046	.097	.056	-.135	.097	-.039
F17	-.066	.069	-.285	.075	.013	.058	.028	-.077	.017	.094
F18	.010	-.055	.011	-.027	.040	.101	-.057	-.043	-.064	-.010
F19	-.036	-.057	.085	-.069	.033	-.189	.008	-.143	.031	.026
F20	-.020	.072	-.071	.003	.054	-.110	.005	-.080	.079	-.003
F21	-.043	.071	-.066	.055	-.033	.118	-.122	.031	-.049	-.091
F22	-.194	-.030	.131	-.039	-.165	.066	-.045	.120	.015	-.023
F23	.051	-.213	-.007	-.020	-.005	.013	.017	-.059	.156	-.063
F24	.039	-.002	-.028	.004	.070	-.063	.072	-.014	-.036	.073
F25	-.005	.153	-.052	-.064	-.056	-.037	.035	-.038	3.4E-6	.138
F26	.074	.018	.042	.135	-.038	-.033	.205	.023	.095	-.055
F27	.021	-.020	-.043	-.153	.102	-.093	-.119	.090	-.048	.210
F28	-.080	-.106	.019	-.041	-.088	.209	-.020	-.103	-.019	-.096
F29	.021	-.031	-.066	-.106	.053	-.017	.111	-.020	-.098	-.031
F30	-.136	-.162	-.032	.027	.025	-.030	-.061	.203	-.044	-.080
F31	.821 ^a	-.172	-.115	-.036	.002	-.005	-.061	-.025	.163	-.179
F32	-.172	.723 ^a	-.022	.099	-.028	-.041	.070	-.128	.035	.036
F33	-.115	-.022	.860 ^a	-.308	-.094	-.049	-.023	-.020	-.045	-.090
F34	-.036	.099	-.308	.860 ^a	-.036	.012	-.066	.031	-.022	-.019
F35	.002	-.028	-.094	-.036	.748 ^a	-.487	-.140	-.092	.138	-.068
F36	-.005	-.041	-.049	.012	-.487	.735 ^a	-.040	.033	-.142	-.030
F37	-.061	.070	-.023	-.066	-.140	-.040	.808 ^a	-.511	-.125	.033
F38	-.025	-.128	-.020	.031	-.092	.033	-.511	.805 ^a	-.236	-.050
F39	.163	.035	-.045	-.022	.138	-.142	-.125	-.236	.748 ^a	-.364
F40	-.179	.036	-.090	-.019	-.068	-.030	.033	-.050	-.364	.821 ^a

a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

Communalities

	Initial	Extraction
F1	1.000	.623
F2	1.000	.619
F3	1.000	.679
F4	1.000	.674
F5	1.000	.718
F6	1.000	.685
F7	1.000	.662
F8	1.000	.649
F9	1.000	.684
F10	1.000	.688
F11	1.000	.568
F12	1.000	.530
F13	1.000	.424
F14	1.000	.573
F15	1.000	.721
F16	1.000	.708
F17	1.000	.633
F18	1.000	.666
F19	1.000	.583
F20	1.000	.615
F21	1.000	.606
F22	1.000	.656
F23	1.000	.613
F24	1.000	.644
F25	1.000	.638
F26	1.000	.656
F27	1.000	.754
F28	1.000	.743
F29	1.000	.647
F30	1.000	.690
F31	1.000	.654
F32	1.000	.718
F33	1.000	.591
F34	1.000	.608
F35	1.000	.716
F36	1.000	.737
F37	1.000	.698
F38	1.000	.760
F39	1.000	.661
F40	1.000	.545

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	8.605	21.513	21.513	8.605	21.513	21.513	2.842	7.106	7.106
2	2.772	6.929	28.442	2.772	6.929	28.442	2.724	6.811	13.917
3	2.258	5.644	34.086	2.258	5.644	34.086	2.695	6.739	20.655
4	1.900	4.751	38.837	1.900	4.751	38.837	2.651	6.627	27.283
5	1.812	4.531	43.367	1.812	4.531	43.367	2.329	5.821	33.104
6	1.647	4.118	47.485	1.647	4.118	47.485	2.167	5.418	38.522
7	1.466	3.665	51.151	1.466	3.665	51.151	2.139	5.346	43.868
8	1.292	3.231	54.381	1.292	3.231	54.381	1.930	4.825	48.694
9	1.146	2.866	57.247	1.146	2.866	57.247	1.785	4.463	53.157
10	1.100	2.749	59.996	1.100	2.749	59.996	1.719	4.298	57.455
11	1.039	2.599	62.595	1.039	2.599	62.595	1.555	3.888	61.342
12	1.001	2.503	65.098	1.001	2.503	65.098	1.502	3.756	65.098
13	.949	2.373	67.471						
14	.881	2.203	69.674						
15	.850	2.124	71.799						
16	.797	1.992	73.791						
17	.767	1.916	75.708						
18	.727	1.817	77.525						
19	.671	1.677	79.201						
20	.635	1.587	80.788						
21	.606	1.515	82.303						
22	.588	1.470	83.773						
23	.564	1.410	85.183						
24	.528	1.320	86.502						
25	.511	1.278	87.781						
26	.479	1.198	88.979						
27	.449	1.121	90.100						
28	.430	1.075	91.176						
29	.406	1.014	92.190						
30	.388	.971	93.160						
31	.364	.910	94.070						
32	.337	.842	94.912						
33	.316	.790	95.702						
34	.304	.760	96.462						
35	.285	.713	97.176						
36	.270	.675	97.850						
37	.234	.586	98.436						
38	.216	.539	98.975						
39	.210	.526	99.500						
40	.200	.500	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Component Matrix^a

	Component											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
F7	.652	-.292	.016	.042	-.053	-.116	-.056	.057	.110	-.066	.080	.323
F11	.598	.087	-.120	-.104	-.063	-.188	-.289	-.213	-.009	-.069	-.039	-.061
F9	.591	-.376	.063	.057	-.175	.034	.050	.135	.035	-.346	-.008	.114
F14	.563	-.158	.178	.024	.070	-.146	.061	-.306	.114	.171	-.033	.179
F21	.557	.151	-.177	.187	.223	-.012	-.121	.261	.197	.167	-.033	.004
F25	.554	-.008	.097	.097	.127	.037	-.411	.141	-.004	-.010	-.001	-.325
F5	.553	-.204	.069	-.359	-.150	-.159	-.012	-.063	.173	.358	.155	.059
F10	.551	-.156	-.318	-.091	.109	-.202	.067	-.214	.071	-.324	-.033	.174
F3	.544	-.137	.089	-.226	-.251	-.318	-.092	.115	.018	-.114	.285	-.157
F38	.511	.429	-.027	-.321	.060	.033	.321	.234	-.040	-.037	.177	-.120
F31	.508	.037	.297	.270	-.216	.361	.055	-.131	-.123	-.100	.109	.000
F16	.507	.265	-.248	.261	.085	-.288	.042	-.059	-.091	.309	.000	-.227
F13	.507	-.180	-.033	.074	.035	-.285	.073	-.101	-.120	-.105	-.047	-.051
F28	.498	-.088	-.406	-.160	-.212	.365	-.072	-.168	.086	.182	.026	-.212
F4	.497	-.131	-.204	-.197	-.219	-.288	.051	-.068	.008	-.254	.197	-.297
F18	.491	.059	-.054	.330	.286	-.120	.347	.136	-.203	-.139	.108	-.052
F12	.488	.070	-.331	-.151	-.055	-.044	.088	-.208	-.286	.007	-.112	.065
F34	.470	.400	-.178	.099	.098	.206	-.167	-.261	.027	-.161	-.100	.012
F40	.462	.345	.144	-.065	-.179	.057	.309	-.061	.124	.010	-.145	.129
F15	.452	.245	-.227	.367	-.002	-.295	.020	.197	-.092	.356	-.016	.092
F6	.448	-.269	.081	-.071	-.415	-.169	-.132	.209	.105	.220	-.125	.251
F23	.438	-.230	.217	-.031	.337	-.089	.001	-.299	-.022	.132	.285	.102
F19	.437	-.100	.112	-.205	.377	.129	.070	.098	-.278	.165	-.006	-.223
F30	.422	-.020	.295	.409	-.403	.239	-.009	-.068	.057	-.054	.149	-.066
F20	.420	-.143	.275	-.083	.373	.003	.203	-.117	.187	.140	-.290	-.058
F24	.414	-.233	.105	.058	.352	.148	-.228	.335	.221	-.145	.153	.000
F37	.452	.506	.019	-.311	.002	.142	.130	.269	.028	-.061	.152	.060
F26	.329	-.501	-.349	.052	.036	.273	-.022	.140	-.119	.028	-.243	-.045
F39	.338	.471	-.056	-.345	-.049	.068	.323	.084	.249	-.091	-.124	-.006
F33	.450	.452	.126	.269	-.140	.115	-.090	-.076	.042	-.141	-.165	.014
F27	.427	-.155	-.518	-.063	-.172	.403	-.243	.077	-.105	.074	-.009	-.043
F1	.362	-.278	-.420	.001	.116	.254	.292	.044	-.011	-.041	-.134	.233
F8	.286	-.374	.408	-.034	-.068	.021	.138	.376	.075	-.008	-.240	-.178
F36	.333	.188	.393	-.330	-.028	.056	-.253	.130	-.299	.071	-.269	.198
F17	.332	.223	-.007	.544	-.027	-.266	-.038	.184	-.090	-.113	-.080	.087
F22	.422	-.127	.239	-.045	.559	.166	-.099	-.168	-.031	-.132	.065	.034
F32	.296	-.142	.227	.174	-.177	.349	.320	-.047	-.309	.225	.336	.111
F35	.394	.375	.318	-.235	-.027	.011	-.397	-.077	-.288	-.033	-.054	.112
F2	.048	.314	-.207	.094	.210	.198	-.221	.058	.401	.090	.327	.234
F29	.369	.005	.284	-.184	-.122	.108	.104	-.263	.377	.089	-.194	-.314

Extraction Method: Principal Component Analysis.
a. 12 components extracted.

Rotated Component Matrix^a

	Component											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
F15	.799	.109	.096	.016	.019	.048	.035	.223	-.027	-.006	-.034	-.077
F16	.723	.129	.161	.178	.236	-.013	.029	.002	-.121	-.110	.157	-.053
F17	.667	-.006	-.134	-.124	.050	.191	.131	-.018	.157	.263	.058	.009
F18	.530	.226	.010	.291	.122	.237	-.131	-.210	.151	.248	-.101	.153
F21	.520	.215	.210	.140	-.008	-.068	.074	.146	.361	.059	.148	-.155
F33	.182	.785	.072	.141	.235	.082	.088	-.034	.067	-.053	-.083	.022
F39	.017	.764	.041	-.033	.049	-.092	.064	.032	-.048	.107	.207	-.041
F37	.103	.747	.051	.022	.100	.102	.244	.037	.133	-.021	-.086	-.133
F40	.150	.534	-.017	.051	-.015	.218	.146	.171	-.137	.188	.235	.025
F27	.071	.023	.307	-.089	.143	.114	.116	.032	.120	.036	-.051	-.131
F28	.001	.161	.726	.064	.261	.134	.011	.118	-.044	-.074	.235	-.151
F26	.066	-.155	.674	.088	-.017	.026	-.093	.033	.213	.200	-.025	.253
F1	.081	.161	.545	.174	-.113	.053	-.227	.072	.030	.423	-.094	.056
F12	.231	.200	.403	.162	.232	.011	.206	.018	-.297	.242	-.049	.045
F23	.060	-.066	-.033	.702	.195	.169	.044	.146	.047	.081	-.003	-.112
F22	-.031	.024	.052	.661	.017	.077	.215	-.159	.315	.173	.058	-.055
F20	.069	.173	.026	.569	-.099	-.081	.017	.126	.141	.116	.366	.237
F19	.115	.204	.258	.526	.072	.029	.163	-.067	.139	-.167	-.086	.277
F11	.174	.017	.027	.492	.130	.144	.099	.351	-.063	.239	.259	-.017
F4	.032	.165	.169	.035	.753	.026	-.047	.062	.012	.157	.052	.092
F3	.077	.159	-.006	.077	.634	.124	.114	.321	.132	.032	-.033	.089
F11	.228	.063	.209	.152	.454	-.044	.373	.118	-.004	.175	.195	-.125
F13	.293	-.014	.083	.257	.356	.060	.051	.033	.009	.233	.065	.195
F32	.040	.089	.141	.253	-.065	.738	-.073	.127	-.107	-.097	-.153	.100
F30	.129	-.026	.025	-.079	.133	.703	.081	.119	.143	.046	.329	-.018
F31	.030	.103	.116	.118	.064	.698	.217	-.015	.092	.113	.223	.024
F35	.053	.179	-.058	.129	.124	.102	.792	.049	.010	-.031	-.005	-.063
F36	-.004	.232	.008	.145	-.076	.045	.734	.243	.079	-.004	-.050	.218
F33	.323	.244	-.006	-.104	.003	.234	.373	-.090	.054	.172	.370	-.126
F34	.233	.225	.253	.091	.063	.037	.353	-.241	-.008	.222	.234	-.322
F6	.130	-.009	.143	-.030	.144	.113	.153	.723	.104	.137	.054	.142
F5	.012	.133	.173	.350	.349	.034	.056	.624	-.020	-.075	.036	-.026
F7	.177	.030	.146	.244	.237	.203	.073	.449	.240	.430	-.009	-.044
F24	.053	.032	.114	.277	.076	.055	.025	.076	.717	.113	-.018	-.090
F25	.276	-.028	.206	.171	.298	.072	.338	-.013	.472	-.120	.208	.014
F10	.133	.112	.245	.245	.358	-.117	.019	.058	-.013	.620	.058	-.057
F9	.017	.054	.194	.067	.299	.321	.032	.234	.332	.435	.047	.207
F29	.063	.079	.009	.156	.036	.222	-.033	.033	.053	-.032	.733	.073
F2	.033	.161	.034	.013	-.146	-.031	-.055	.023	.231	-.043	-.010	-.710
F3	-.043	.074	-.010	.035	.017	.133	-.025	.232	.423	.007	.173	.572

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 12 iterations.

Component Transformation Matrix

Component	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	.388	.331	.334	.364	.363	.270	.265	.252	.213	.264	.203	.029
2	.302	.562	-.266	-.247	-.131	-.049	.359	-.304	-.212	-.132	.105	-.362
3	-.242	-.008	-.638	.255	-.134	.359	.312	.148	.198	-.172	.213	.299
4	.592	-.441	-.127	-.158	-.237	.420	-.227	-.211	.133	.131	.203	-.094
5	.130	.005	-.071	.679	-.269	-.393	-.055	-.399	.311	.035	-.141	-.105
6	-.406	.151	.524	-.009	-.446	.440	.057	-.241	.192	-.125	.105	-.142
7	.031	.501	-.109	.147	-.141	.203	-.608	-.074	-.334	.169	-.015	.372
8	.206	.275	-.009	-.373	-.155	-.082	-.086	.191	.640	-.155	-.403	.270
9	-.175	.158	-.146	-.077	-.022	-.235	-.401	.302	.319	.033	.575	-.414
10	.288	-.065	.180	.248	-.310	-.048	-.081	.490	-.263	-.632	.038	-.053
11	-.088	.039	-.184	.162	.412	.400	-.279	-.018	.092	-.268	-.439	-.498
12	-.041	.008	-.124	.041	-.441	.080	.154	.432	-.141	.549	-.378	-.324

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

**LAMPIRAN 3:
INTERNAL CONSISTENCY CRONBACH'S ALPHA**

Cronbach's Alpha F1-F40

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	306	97.8
	Excluded ^a	7	2.2
	Total	313	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.898	40

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F1	82.9869	299.088	.327	.897
F2	82.3627	310.206	.053	.901
F3	83.7908	296.861	.478	.895
F4	83.0980	293.558	.435	.895
F5	83.6242	296.930	.482	.895
F6	84.0229	301.878	.382	.896
F7	83.8856	293.433	.586	.893
F8	84.4216	309.333	.232	.898
F9	84.0190	295.503	.327	.894
F10	83.1438	294.032	.492	.894
F11	83.3954	293.335	.542	.894
F12	82.6046	294.535	.454	.895
F13	83.9020	300.174	.446	.895
F14	83.9216	298.886	.495	.895
F15	82.9673	296.989	.417	.895
F16	82.2386	293.835	.463	.895
F17	83.0588	301.360	.338	.897
F18	82.9967	295.780	.446	.895
F19	83.8137	302.021	.335	.896
F20	84.1340	303.354	.363	.896
F21	83.4346	296.653	.522	.894
F22	83.9444	302.820	.363	.896
F23	83.9673	303.678	.372	.896
F24	83.8497	302.213	.353	.896
F25	83.7941	298.420	.496	.895
F26	83.2614	300.141	.280	.898
F27	83.0033	297.295	.393	.896
F28	83.2222	294.567	.472	.895
F29	83.3660	299.800	.321	.897
F30	83.7810	299.870	.379	.896
F31	83.5915	295.724	.467	.895
F32	83.6601	301.923	.263	.898
F33	82.5719	297.210	.424	.895
F34	82.1667	295.523	.449	.895
F35	83.4575	301.333	.350	.896
F36	83.8497	301.046	.337	.897
F37	83.5163	295.352	.431	.895
F38	83.3824	291.804	.483	.894
F39	82.7908	298.946	.322	.897
F40	83.1275	293.161	.437	.895

Cronbach's Alpha C1

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.755	5

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F15	10.4058	8.229	.615	.675
F16	9.6837	8.121	.559	.697
F17	10.4920	9.321	.491	.721
F18	10.4313	8.829	.477	.728
F21	10.8722	9.682	.475	.727

Cronbach's Alpha C2

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.759	4

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F37	7.3067	7.829	.578	.691
F38	7.2077	7.319	.628	.661
F39	6.6134	7.719	.582	.688
F40	6.9457	8.128	.447	.763

Cronbach's Alpha C3

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.736	5

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F1	10.0192	10.570	.445	.711
F12	9.6294	11.189	.364	.740
F26	10.2812	9.876	.515	.684
F27	10.0288	9.810	.624	.644
F28	10.2396	10.151	.560	.668

Cronbach's Alpha C4

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.663	3

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F3	4.5705	3.307	.543	.495
F4	3.9006	2.559	.510	.529
F11	4.1955	3.508	.397	.664

Cronbach's Alpha C5

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.716	5

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F14	6.3419	4.456	.488	.664
F19	6.2332	4.654	.421	.692
F20	6.5463	4.640	.513	.654
F22	6.3610	4.501	.505	.656
F23	6.3398	4.899	.432	.678

Cronbach's Alpha C6

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.633	3

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F30	3.8626	3.093	.551	.526
F31	3.6773	2.815	.576	.482
F32	3.7444	3.152	.380	.747

Cronbach's Alpha C7

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.713	3

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
F5	3.1629	2.201	.526	.632
F6	3.5591	2.491	.533	.621
F7	3.4249	2.136	.540	.615

