

## LAMPIRAN

### Lampiran 1. Surat Keputusan Dosen Pembimbing Skripsi



**KEPUTUSAN  
DEKAN FAKULTAS PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL  
UNIVERSITAS PENDIDIKAN INDONESIA  
NOMOR: 0453/UN40.F2/HK.04/2023**

**TENTANG  
PENETAPAN DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI  
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI  
FAKULTAS PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL  
UNIVERSITAS PENDIDIKAN INDONESIA  
TAHUN 2023**

**DEKAN FAKULTAS PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL**

- Memperhatikan : 1. Usulan Program Studi Pendidikan Sosiologi No: 12/ UN40.F2.6 /PK.03.00/2023 tentang Penetapan Dosen dan Mahasiswa Bimbingan Skripsi.  
2. Surat Edaran Rektor no: 019 Tahun 2020 tentang Rambu Rambu Pelaksanaan Kegiatan Akademik dalam Masa Darurat Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19);
- Menimbang : 1. Bahwa untuk meningkatkan layanan bimbingan skripsi kepada para mahasiswa Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia dipandang perlu untuk menugaskan Dosen Pembimbing Skripsi di Departemen dan Program Studi di lingkungan Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia;  
2. Bahwa kegiatan bimbingan skripsi terhadap mahasiswa yang kuliah di Departemen/Program Studi merupakan salah satu kewajiban Dosen dalam melaksanakan Tri Dharma Perguruan Tinggi dan Para Dosen Pembimbing Skripsi berhak memperoleh angka kredit menurut peraturan yang berlaku;  
3. Bahwa sehubungan dengan butir satu dan dua di atas dipandang perlu untuk menerbitkan surat Keputusan Dekan Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia mengenai Dosen Pembimbing Skripsi di lingkungan Departemen dan Program Studi serta menetapkan nama-nama mahasiswa yang dibimbingnya.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia No. 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 No. 158, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No.5336);  
2. Undang-Undang Republik Indonesia No.14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 No.157, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No.4586);  
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 No.41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No.9946);  
4. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2014 tentang Statuta Universitas Pendidikan Indonesia (Lembaran Negara Republik

- Indonesia Tahun 2014. Tambahan Lembaran Negara Nomor 5509);
5. Peraturan Majelis Wali Amanat Nomor 03/PER/MWA UPI/2015 tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2014 tentang Statuta Universitas Pendidikan Indonesia sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Majelis Wali Amanat Nomor 04/PER/MWAUPI/2019 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Majelis Wali Amanat Nomor 03/PER/MWAUPI/2015 tentang Peraturan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2014 tentang Statuta Universitas Pendidikan Indonesia;
  6. Peraturan Majelis Wali Amanat No. 04 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Universitas Pendidikan Indonesia Tahun 2021-2025;
  7. Peraturan Majelis Wali Amanat Nomor 05 Tahun 2020 tentang Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Universitas Pendidikan Indonesia Tahun 2021;
  8. Keputusan Majelis Wali Amanat Nomor 13/UN40.MWA/KP/2020 tentang Pemberhentian Rektor Universitas Pendidikan Indonesia Pengganti Antarwaktu Masa Bakti 2015-2020 dan Pengangkatan Rektor Universitas Pendidikan Indonesia Masa Bakti 2020-2025;
  9. Peraturan Rektor Universitas Pendidikan Indonesia No.52 Tahun 2020 tentang Pedoman Penyelenggara Pendidikan Universitas Pendidikan Indonesia Tahun 2020;
  10. Peraturan Rektor Universitas Pendidikan Indonesia Nomor 54 Tahun 2020 tentang Pedoman Implementasi Rencana Kerja dan Anggaran Tahunan Universitas Pendidikan Indonesia Tahun 2021;
  11. Keputusan Rektor Nomor : 01/UN40/KP.09.04/2021 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dekan di Lingkungan UPI 2021;
  12. Rencana Strategis (RENSTRA) Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Tahun 2021 – 2025;

**MEMUTUSKAN:**

- Kestu : Menetapkan Perbaikan Dosen Pembimbing Skripsi Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia untuk mahasiswa tahun Angkatan 2019 dengan daftar nama-nama tercantum dalam lampiran surat ini;
- Kedua : **Menugaskan Kepada :**
1. Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia untuk melakukan koordinasi dengan Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi dalam kegiatan bimbingan skripsi di lingkungan Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia.
  2. Ketua Program Studi Pendidikan Sosiologi untuk mengawasi keterlaksanaan proses kegiatan bimbingan skripsi Dosen dengan para mahasiswa yang dibimbingnya.
  3. Tim Dosen Pembimbing Skripsi untuk melakukan kegiatan bimbingan skripsi terhadap mahasiswa

Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia dengan waktu bimbingan paling lama satu semester, dan jika diperlukan dapat diperpanjang, dengan catatan tidak melebihi masa studi yang ditetapkan.

Ketiga : Surat Keputusan ini berlaku mulai ditetapkan dengan catatan segala sesuatunya akan dirubah dan diperbaiki kembali apabila ternyata kemudian terdapat kekeliruan dalam penetapan ini.

Ditetapkan di :  
Bandung, 26 Januari 2023  
DEKAN  
  
AGUS MULYANA



LAMPIRAN SURAT KEPUTUSAN DEKAN  
FAKULTAS PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL  
UNIVERSITAS PENDIDIKAN INDONESIA  
Nomor : 0453/UN40.F2/HK.04/2022

DAFTAR MAHASISWA DAN DOSEN PEMBIMBING SKRIPSI  
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI

NO	NAMA	NIM	JUDUL	Dosen Pembimbing
1	Fida Fathinah Atifah	1904456	Pergeseran Kepemimpinan Muhammadiyah Dari Kiai Ke Akademisi (Analisis Faktor Pergeseran Ketua Umum Muhammadiyah Tahun 1995)	1. Prof. Dr. H. Aceng Kosasih M.Ag 2. Dr. Pandu Hyangsewu, S.Th.I., M.Ag
2	Dyah Ayu Arimbi S.K.W.P	1901349	Pengaruh Pemanfaatan Ruang Terbuka Publik Terhadap Tingkat Solidaritas Sosial Pelaku Catwalk Citayam Fashion Week di DKI Jakarta	1. Dr. Bagja Waluya, M.Pd 2. Nindita Fajria Utami, M.Pd
3	Annisa Fitri Ramadhanti	1900667	Pengaruh Modal Sosial Masyarakat Terhadap Respon Wisatawan Di Destinasi Wisata Curug Cigentis	1. Dr. Siti Nurbayani K, M.Si 2. Nindita Fajria Utami, M.Pd
4	Refhita Putri Ratu Pratiwi	1904057	Analisis Teori Kelas Sosial Dalam Wanprestasi Arisan <i>Get Online</i> Pada Masyarakat Kabupaten Majalengka	1. Dr. Yani Achdiani, M.Si 2. Dr. Syaifullah M.Si
5	Rizqieka Syalsabiela Rahayu	1903676	Pengembangan Media <i>Board Game "Agent of Change"</i> pada Materi Konflik Sosial dan Resolusi Konflik Mata Pelajaran Sosiologi	1. Dr. Yadi Ruyadi, M.Si 2. Fajar Nugraha, M.Pd
6	Ayunda Rahmani Khoerunisa	1903190	Studi Resolusi Konflik Pada Ketahanan Keluarga di Kabupaten Cianjur	1. Prof. Dr. Elly Malihah, M.Si 2. Abdul Azis, M.Pd
7	Anizawati	1906355	Perbandingan Penerapan Pembelajaran Bediferensiasi Pada Kurikulum 2013 Dan Kurikulum Merdeka Dalam Pembelajaran Sosiologi	1. Dr. Wilodati, M.Si 2. Sri Wahyuni, S.Pd., M.A

8	Nada Khairunisa	1905666	Fenomena Love Bombing Sebagai Bentuk Kekerasan Berbasis Gender Dalam Pacaran	1. Hj. Siti Komariah, M.Si.,Ph.D 2. Rika Sartika, M.Pd
9	Ghina Shabrina	1901048	Pengaruh Perceraian Orangtua Terhadap Perilaku Oversharing Pada Remaja di Kota Bandung	1. Prof. Dr. H. Aceng Kosasih M.Ag 2. Drs. Maftuhin, M.Si
10	Nuris Watunnaba	1903496	Disfungsi Lembaga Sosial Agama Nonformal Terhadap Maraknya Fenomena Kehamilan Pra Nikah Pada Remaja (Studi Kasus Desa Cidadak, Kota Serang)	1. Dr. Walim, M.Pd 2. Dr. Pandu Hyangsewu, S.Th.I., M.Ag
11	Fasya Islamiyati	1901163	Implementasi Program Duta Salihat untuk Meningkatkan Kepekaan Sosial Siswa di SMA Putri Daarut Tauhiid Kota Bandung	1. Dr. Walim, M.Pd 2. Dr. Syaifullah M.Si
12	Shalom Duta Putra Harahap	1903932	Relasi Kuasa antara Orang tua dan Anak dalam Paham Otoritarian Baru (Studi Kasus pada Keluarga Modern di Kota Bandung)	1. Dr. Yani Achdiani, M.Si 2. Abdul Azis, M.Pd
13	Rifalni Saeful Pratiwi	1906039	Penguatan Kapasitas Pengasuhan Orang Tua sebagai Upaya Membentuk Resiliensi Sosial pada Anak (Studi Kasus pada Keluarga Penerima Santunan Non-Panti di Lembaga Kesejahteraan Sosial Anak (LKSA) Bayi Sehat Muhammadiyah Bandung)	1. Dr. Wilodati, M.Si 2. Dadi Mulyadi Nugraha, M.Pd
14	Michelle Avrellia Maghdalena	1900269	Gerakan Sosial Komunitas Lingkungan Pandawara Dalam Meningkatkan Kepedulian Masyarakat Terhadap Lingkungan	1. Dr. Bagja Waluya, M.Pd 2. Fajar Nugraha A, M.Pd
15	Listiana Salsa Nabila	1900995	Pengaruh Dukungan Teman Sebaya Terhadap Resiliensi Remaja Pada Siswa SMA Korban Bullying Di Kota Bandung	1. Prof. Dr. Elly Malihah, M.Si 2. Supriyono, M.Pd
16	Adhiani Nur Arifah	1908208	Peran Digital Native Melalui Edukasi Digital Kepada Orang Tua untuk Mengatasi Penyebaran Berita Hoaks	1. Dr. Siti Nurbayani K, M.Si 2. Dr. Rama Wijaya, M.Pd
17	M. Fauzan Anshori	1900585	Strategi Bertahan Hidup Komunitas Pengamen Jalanan (Studi Kasus Pada <i>Komunitas Musik Untuk Langit</i> Sektor Cihampelas Kota Bandung)	1. Dr. Yadi Ruyadi, M.Si 2. Dr. Asep Dahliyana, M.Pd

18	Muafah Robbani	1908522	Toxic Relationship di Kalangan Dewasa Muda Terhadap Kesiapan Menikah (Studi Kasus Mahasiswa UPI)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hj. Siti Komariah, M.Si.,Ph.D</li> <li>Drs. Maftuhin, M.Si</li> </ol>
19	Rozanah Dzatil Bayani	1904551	Pengaruh Kemacetan Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Pengendara Motor dengan Persepsi Risiko Kecelakaan sebagai Variabel Moderator (Studi Kasus di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dr. Walim, M.Pd</li> <li>Abdul Azis, M.Pd</li> </ol>
20	R.A. Aisyah Putri	1901441	Pengaruh Tindakan Flexing oleh Influencer di Instagram terhadap Perilaku Konsumtif di Kalangan Mahasiswa Universitas Pendidikan Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dr. Yadi Ruyadi, M.Si</li> <li>Fajar Nugraha A, M.Pd</li> </ol>
21	Sofia Salsabila	1908124	Peran Komunitas Kakak Asuh Bandung dalam Penyelenggaraan Pendidikan Nonformal	<ol style="list-style-type: none"> <li>Prof. Dr. Ahmad Hufad, M.Ed</li> <li>Sri Wahyuni, S.Pd., M.A</li> </ol>
22	Muhamad Ihsan Sidik	1906155	Pengaruh Fanatisme Sepak Bola terhadap Degradasi Sosial Suporter Sepak Bola Viking Persib Bandung	<ol style="list-style-type: none"> <li>Prof. Dr. Cecep Darmawan, S.Pd., S.IP., M.H., M.Si</li> <li>Dr. Bagja Waluya, M.Pd</li> </ol>
23	Novia Asri Lestari	1906118	Pengaruh Konten Tiktok @Rensia Sanvira terhadap Pengetahuan Pola Asuh Bagi Generasi Z ( Studi Analisis pada Mahasiswa Universitas Pendidikan Indonesia )	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dr. Leni Angraeni, M.Pd</li> <li>Sri Wahyuni, S.Pd., M.A</li> </ol>
24	Fairuz Akhilarul Anam	1904468	Pengaruh Kebijakan Pemerintah dalam Melarang Komunisme terhadap Dekonstruksi Komunisme di Indonesia (Studi Deskriptif pada Mahasiswa di Kota Bandung)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Prof. Dr. Cecep Darmawan, S.Pd., S.IP., M.H., M.Si</li> <li>M. Iqbal, M.Si</li> </ol>
25	Taufik Hadian Lesmana	1907618	Fenomena Prediksi Score Olahraga Sepak Bola Sebagai Ladang Judi Online Parlay Remaja Kec.Parongpong Kabupaten Bandung Barat (Studi Kasus Pada Kalangan Remaja Kec.Parongpong Kabupaten Bandung Barat)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Prof. Dr. Dasim Budimansyah, M.Si</li> <li>Dr. Asep Dahliyana, M.Pd</li> </ol>
26	Livia Alana Salsabila	1909097	Fenomena <i>Hate Speech</i> Pada Penggunaan Pseudonim Akun Pada Media Sosial Twitter	<ol style="list-style-type: none"> <li>Prof. Dr. Dasim Budimansyah, M.Si</li> <li>M. Iqbal, M.Si</li> </ol>

27	Dwi Alfina Damayanti	1903923	Pengaruh Penggunaan Teknologi Pembelajaran Terhadap Peningkatan Kompetensi Peserta Didik Di Revou	1. Prof. Dr. Ahmad Hufad, M.Ed 2. Sri Wahyuni, S.Pd., M.A
28	Alma Nur Okta Delfina	1903356	Persepsi Anak Perempuan Fatherless Terhadap Pernikahan dan Membangun Keluarga Harmonis (Studi Fenomenologi Anak Perempuan Fatherless Akibat Perceraian di Kota Bandung)	1. Hj. Siti Komariah, M.Si.,Ph.D 2. Dr. Pandu Hyangsewu, S.Th.I, M.Ag
29	Arini Wijayanti	1906109	Analisis Strategi Gerakan Ayo Kita Peduli dalam Pengentasan Kemiskinan Kota (Studi Kasus Pengentasan Kemiskinan Oleh Yayasan Pemuda Peduli di Kota Bandung)	1. M. Iqbal, M.Si 2. Mirna Nur Alia A, M.Si
30	Felina Silvia Azhari	1900933	Dampak Perilaku Phubbing Terhadap Interaksi Sosial Dalam Keluarga (Studi Kasus Keluarga di Rw 02 Desa Tegalluar Kab.Bandung)	1. Dr. Wilodati, M.Si 2. Supriyono, M.Pd
31	Adinda Rajabani Widjaja	1900101	Peran Dan Fungsi Organisasi Kompepar Dalam Keberhasilan Revitalisasi Ekowisata Situ Gede Kota Bogor	1. Dr. Leni Angraeni, M.Pd 2. Supriyono, M.Pd
32	Femy Rahma Putri	1900382	Peran Helicopter Parenting Terhadap Self Efficacy Mahasiswa Universitas Pendidikan Indonesia	1. Prof. Dr. Ahmad Hufad, M.Ed 2. Rika Sartika, M.Pd
33	Lisda Amelia	1908909	Analisis Fenomena Parasosial Dalam Platform Live Streaming Tiktok Pada Peningkatan Pelecehan Martabat Perempuan	1. Prof. Dr. Elly Malihah, M.Si 2. Fajar Nugraha A, M.Pd
34	Yulianti Ratna Dewi	1902049	Pandhama Dipta Sebagai Wujud Kepedulian Pemuda Terhadap Pendidikan Di Desa (Studi Kasus Gerakan Mengajar Desa di Kabupaten Subang)	1. Dr. Siti Nurbayani K, M.Si 2. Nindita Fajria Utami, M.Pd
35	Alifiyah Puteri As-Syifa	1909268	Fenomena Masculine Default terhadap Kesiapan Anggota Korps HMI-Wati (KOHATI) Cabang Bandung sebagai Calon Pemimpin	1. Dr. Yani Achdiani, M.Si 2. Sri Wahyuni, S.Pd., M.A
36	Merrier Haifa Aghnia	1904633	Implementasi Program Perilaku Hidup Bersih dan Sehat (PHBS) di Kelurahan Mesjid Priyayi Kecamatan Kasemen Kota Serang	1. Prof. Dr. H. Aceng Kosasih M.Ag 2. Dr. Pandu Hyangsewu, S.Thi., M.Ag

37	Alyda Nurani Agustina	1904267	Pengaruh Konten Isu Resesi Pada Aplikasi TikTok Terhadap Gaya Hidup Generasi Milenial di Kota Bandung	1. Dr. Syaifullah M.Si 2. Fajar Nugraha A, M.Pd
38	Cindy Amelia	1900283	Fenomena Penggunaan Pinjaman <i>Online</i> Dalam Perspektif Modal Sosial (Studi Deskriptif Masyarakat Kota Bandung)	1. Dr. Yani Achdiani, M.Si 2. Nindita Fajria Utami, M.Pd
39	Shafiya Azzahra	1901481	Analisis Dampak Fenomena " <i>Fatherless</i> " Terhadap Kenakalan Remaja Di Sman 3 Palembang	1. Prof. Dr. Elly Malihah, M.Si 2. Drs. Maftuhin, M.Si
40	Nadia Hermawati	1905040	Resiliensi Ayah Single Parent sebagai Role Model Anak	1. Dr. Wilodati, M.Si 2. Dr. Asep Dahliana, M.Pd
41	Ghanjar Suganda Putra	1902982	Fenomena FoMO ( <i>Fear of Missing Out</i> ) dalam Festival Musik Terhadap Eksistensi Diri Mahasiswa	1. Dr. Syaifullah M.Si 2. Dr. Asep Dahliana, M.Pd
42	Rahma Nur Isnaini Haryadi	1904498	Fenomena Pelecehan Seksual Terhadap Laki-Laki Pengguna Moda Transportasi Krl Jabodetabek	1. Dr. Siti Nurbayani K, M.Si 2. Mirna Nur Alia A, M.Si
43	Haikal Ismail	1904525	Aktualisasi Diri Perempuan Pengguna <i>Vape</i> (Studi Kasus Mahasiswi Di Kota Bandung)	1. Dr. Walim, M.Pd 2. Mirna Nur Alia A, M.Si
44	Wahyu Fitrianita Ramadhani	1900993	Proses Sosialisasi Gender dalam Keluarga Terhadap Ketidakadilan Gender (Studi Kasus Pada Mahasiswa di Kota Bandung)	1. Hj. Siti Komariah, M.Si.,Ph.D 2. Abdul Azis, M.Pd
45	Kinanti Latifatul Akhfa	1902786	Studi Kasus Gaya Berpacaran <i>Living Together</i> Pada Mahasiswa Kost Di Kota Bandung	1. Prof. Dr. Ahmad Hufad, M.Ed 2. Dr. Pandu Hyangsewu, S.Thi., M.Ag
46	Mutiara Nabila Nst	1900167	Pengaruh Perilaku <i>Active Defending</i> dan Perilaku <i>Outsider</i> Terhadap Terjadinya Bullying di SMA Kota Medan	1. Dr. Wilodati, M.Si 2. Mirna Nur Alia A, M.Si
47	Upa Siti Hapipah	1909096	Pengaruh Penggunaan Fitur <i>Shopeepaylater</i> Terhadap Perilaku Konsumtif Mahasiswa Universitas Pendidikan Indonesia di Kota Bandung	1. Dr. Cik Suabuana, M.Pd 2. Rika Sartika, M.Pd
48	Anggita Laras Syanlindri	1902879	Partisipasi Masyarakat Dalam Program Zero Waste Cimahi Barengras Sebagai Upaya Penanganan Perubahan Iklim (Studi Deskriptif di Kelurahan Cipageran Kota Cimahi)	1. Bagja Waluya, M.Pd 2. Supriyono, M.Pd



49	Deanti Aulia Nasri	1909839	Analisis Dampak Sosial Pembangunan Kolam Retensi Andir Terhadap Perubahan Kondisi Sosial-ekonomi Masyarakat Baleendah Kab. Bandung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dr. Cik Suabuana, M.Pd</li> <li>2. Mirna Nur Alia A, S.Sos., M.Si</li> </ol>
50	Resha Delliani	1903801	Peran Komunitas Srikandi Bio Farma Dalam Mewujudkan Kesetaraan Gender di Lingkungan Kerja (Studi Kasus di PT Bio Farma (Persero) Kota Bandung)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hj. Siti Komariah, M.Si.,Ph.D</li> <li>2. Nindita Fajria Utami, M.Pd</li> </ol>
51	Alifa Nur Arssy	1901293	Kultur Sosial Terhadap Kedaulatan Diri Perempuan Dalam Fenomena Marital Rape Pada Masyarakat Kota Bandung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dr. Siti Nurbayani K, M.Si</li> <li>2. Ratna Fitria, S.Pd., M.Si</li> </ol>
52	Denisa Octaviani Nur Rachmawati	1907646	Peran Ganda Istri Akibat Industrialisasi Pabrik di Desa Cinangsi Kecamatan Cibogo Kabupaten Subang (Studi Kasus pada Buruh Perempuan PT. Taekwang Industrial Indonesia)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dr. Yadi Ruyadi, M.Si</li> <li>2. Vini Agustiani Hadian, M.Pd</li> </ol>

Ditetapkan di :  
Bandung, 26 Januari 2023  
DEKAN  
  
AGUS MULYANA

## Lampiran 2. Surat Izin Penelitian Unit Penegak Hukum (GAKKUM) Satlantas Polrestabes Kota Bandung



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN, RISET DAN TEKNOLOGI  
UNIVERSITAS PENDIDIKAN INDONESIA  
FAKULTAS PENDIDIKAN ILMU PENGETAHUAN SOSIAL  
Jalan. Dr. Setiabudi Nomor 229 Bandung 40154  
Telepon. (022) 2013163 Pesawat 25001-25003, 25005, 25008, 25094 Fax. (022) 2004985  
Laman : www.fpps.upi.edu - email: fpps@upi.edu

Nomor : 0146/UN40 F2 D1/PT.01 04/2023  
Lampiran : -  
Perihal : Permohonan Izin Mengadakan Penelitian

11 Januari 2023

Kepada  
Yth. Divisi Satlantas Polrestabes Bandung  
di  
Tempat

Dengan Hormat,

Bersama Surat ini kami sampaikan mahasiswa Program Sarjana (S-1) dari Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Universitas Pendidikan Indonesia menerangkan bahwa

Nama : Rozanah Dzatil Bayani  
NIM : 1904551  
Jurusan/Program : Pendidikan Sosiologi  
Jenjang : S1

Mahasiswa tersebut di atas bermaksud melakukan penelitian ke Lembaga/Instansi yang Bapak/Ibu pimpin. Perlu kami informasikan bahwa kegiatan tersebut diperlukan untuk memenuhi kewajiban bagi mahasiswa calon Sarjana Pendidikan/Non Pendidikan yang menyusun skripsi dengan judul skripsi :

**Pengaruh Kemacetan Terhadap *Aggressive Driving* dengan Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas**

Berikut beberapa data yang dibutuhkan :

1. Data titik-titik kemacetan di Kota Bandung dari tahun 2018-2022.
2. Data *black spot* rawan kecelakaan Kota Bandung dari tahun 2018-2022.
3. Data rentang usia korban kecelakaan di *black spot* Kota Bandung dari tahun 2018-2022.

Untuk itu kami mohon dengan hormat Bapak/Ibu dapat memberikan izin kepada mahasiswa tersebut. Atas perhatian dan kerjasamanya kami mengucapkan terima kasih.

a.n. Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik



Prof. Dr. H. Mamat Ruhimat, M.Pd  
NIP. 19610511986011002

### Lampiran 3. Buku Bimbingan Skripsi

#### 5. Lembar Bimbingan Penulisan Skripsi

No	Hari / Tanggal / Tahun	Topik yang dibahas	Saran-saran Pembimbing		Paraf Pembimbing		
			1	2	1	2	
1.	Selasa / 31/1/23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ubah Rumusan Masalah + Tujuan</li> <li>• Lantumkan struktur Skripsi</li> <li>• Kepenulisan</li> <li>• BAB 2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rumusan Masalah disesuaikan dan tujuan</li> <li>• Sesuaikan dgn Pedoman terbaru</li> <li>• Gunakan poin 1.1, dst</li> <li>• Penelitian terdahulu dibuat per poin tidak perlu tabel.</li> <li>• Jelaskan ketangka berpikir</li> </ul>	-			
2.	Jumat / 3/2/23	Pengerahan 2 Draft ke Pembimbing	-	(proses revisi)			
3.	Senin / 6/2/23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BAB 1</li> <li>• BAB 2</li> <li>• BAB 3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acc Rumusan Masalah + Tujuan</li> <li>• poin 1.1 tidak perlu semua, jika hanya gunakan a,b,c...</li> <li>• Lengkapi Instrumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lanjutkan Draft 1-3</li> <li>• Lengkapi kisi" Instrumen</li> </ul>			
4.	Jumat / 14/7/23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BAB 1</li> <li>• Instrumen (Lembar Validitas Alat Ukur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definisi judul secara singkat</li> <li>• Acc Lembar Validitas alat ukur dgn catatan perlu ksm kesakabata menjadi lebih merral • tidak menengiling jawaban agar setiap ksm-kinnan jawaban dapat terisi dgn baik</li> <li>• Bold sesuai lampiran</li> </ul>	(proses revisi)			
5.	Senin, 7/23	• Instrumen Analisis (Lembar Validitas Alat Ukur)	-	Acc Draft 1-3, Instrumen penelitian, dan bold sesuai lampiran			
6.	Senin, 14/8/23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BAB 4 - 5</li> <li>• Antologi</li> </ul>	• Implikasi tambah bagian untuk Bibliografi (pelaksanaan kebihin)	(proses revisi)			

26 Buku|Bimbingan|Akademik|dan|Skripsi

No	Hari / Tanggal / Tahun	Topik yang dibahas	Saran-saran Pembimbing		Paraf Pembimbing		
			1	2	1	2	
7.	Selasa, 15/8/23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Artikel Jurnal</li> <li>• final check</li> </ul>	• Acc Sidang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jurnal upload final 2 (sosialek-akademi ITB)</li> <li>• Ubah judul kwanti dengan menghapus "Studi Kasus"</li> <li>• BAB IV lengkapi "gambaran umum lokasi penelitian"</li> <li>• BAB V lengkapi simpulan umum</li> <li>• Ekapitola masyua tabel.</li> <li>• Acc sidang dgn catatan revisi diselesaikan</li> </ul>			

Buku|Bimbingan|Akademik|dan|Skripsi 27

## Lampiran 4. Lembar Validitas Alat Ukur

### LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR SKALA KEMACETAN

#### 1. Definisi operasional

Kemacetan merupakan situasi penurunan laju lalu lintas yang mengakumulasikan para pengendara pada waktu dan rute yang sama secara tidak efisien. Kemacetan dapat memengaruhi aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Pada aspek sosial, para pengguna jalan mengalami kelelahan secara fisik maupun mental akibat arus lalu lintas yang tidak kondusif. Pada aspek ekonomi, para pengguna jalan mengalami peningkatan dalam pengeluaran biaya bahan bakar maupun *service* kendaraan. Sedangkan pada aspek lingkungan, kemacetan dapat meningkatkan polusi udara akibat asap kendaraan. Dimensi yang memengaruhi kemacetan dari *Cambridge Systematics Inc and Texas Transportation Institute* (2005) di antaranya:

- a. Kapasitas jalan (*physical bottlenecks*) yang ditentukan oleh faktor jalan, persimpangan jalan, dan tata letak jalan.
- b. Kecelakaan lalu lintas (*traffic incident*) pada suatu ruas jalan sehingga terjadi pengalihan jalur dan padatnya jumlah kendaraan di lokasi kecelakaan.
- c. Area pekerjaan (*work zone*) dengan adanya aktivitas konstruksi sehingga mengakibatkan penurunan lebar jalan, pengalihan jalur, dan penutupan jalan.
- d. Cuaca (*bad weather*) ketika terjadi hujan deras banyak pengendara yang mengurangi laju kendaraan agar terhindar dari risiko kecelakaan.
- e. Alat ukur lalu lintas (*traffic control devices*) yang bersifat kaku dapat menyebabkan kemacetan karena tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.
- f. Acara khusus (*special event*) yang diselenggarakan pada suatu tempat akan meningkatkan arus lalu lintas dengan banyaknya jumlah pengunjung.
- g. Fluktuasi arus normal (*fluctuations in normal traffic*) dengan arus kendaraan yang meningkat pada waktu tertentu.

2. **Skala yang digunakan** : Teori Faktor Pengaruh Kemacetan dari *Cambridge Systematics Inc and Texas Transportation Institute* (2005).

[-] Disusun sendiri

[√] Adaptasi

[-] Modifikasi

3. **Jumlah Pernyataan** : 10 butir

4. **Jenis dan format respon** : Skala Likert, dengan 4 format respons.

1. TP (Tidak Pernah)

2. J (Jarang)

3. K (Kadang-kadang)

4. S (Sering)

5. **Jenis penilaian** : Penilaian butir pernyataan, dengan 3 alternatif jawaban.

1. R (Relevan)

2. KR (Kurang Relevan)

3. TR (Tidak Relevan)

**Petunjuk:**

Pada bagian ini, Bapak selaku Validator Alat Ukur dapat memberikan penilaian untuk setiap pernyataan di dalam skala. Skala yang disusun **bertujuan untuk mengetahui perilaku para pengendara motor saat menghadapi kemacetan**. Oleh karena itu, Bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan.

Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan, yaitu: **relevan (R)**, **kurang relevan (KR)**, dan **tidak relevan (TR)**. Untuk jawaban yang dipilih, Bapak dapat memberikan **tanda centang (√)** pada kolom yang telah disediakan.

**Contoh cara menjawab**

Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban		
	R	KR	TR
Saya mengalami kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan	(√)	( )	( )

Apabila Bapak menilai **pernyataan tersebut relevan dengan indikator**, Bapak dapat **mencentang R (√)** begitu pula seterusnya untuk pernyataan lainnya.

**SKALA KEMACETAN**

Dimensi	Indikator	No	Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban			Ket
				R	KR	TR	
Kapasitas Jalan ( <i>Physical Bottlenecks</i> )	Kemacetan terjadi karena jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan	1	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan (F)	√			
	Kemacetan terjadi karena tata letak jalan yang kurang memadai	2	Saya mengalami kemacetan karena tata letak jalan yang kurang memadai (F)	√			
Kecelakaan Lalu Lintas ( <i>Traffic Incident</i> )	Kecelakaan lalu lintas menyebabkan kemacetan karena penutupan jalan/pengalihan jalur	3	Saya mengalami kemacetan karena penutupan/pengalihan jalur dari lokasi kecelakaan lalu lintas (F)	√			
	Kecelakaan lalu lintas menghambat arus jalan karena banyak pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kejadian tersebut	4	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kecelakaan lalu lintas (F)	√			
Area Pekerjaan ( <i>Work Zone</i> )	Aktivitas konstruksi pada jalan menyebabkan penurunan lebar jalan sehingga terjadi kemacetan	5	Saya mengalami kemacetan karena aktivitas konstruksi yang mengurangi lebar jalan (F)	√			
Cuaca ( <i>Bad Weather</i> )	Saat cuaca sedang hujan sering terjadi kemacetan	6	Saya mengalami kemacetan karena cuaca sedang hujan (F)	√			

Alat Ukur Lalu Lintas ( <i>Traffic Control Devices</i> )	Lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi	7	Saya mengalami kemacetan karena lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi (F)	✓			
Acara Khusus ( <i>Special Event</i> )	Penyelenggaraan acara khusus tidak dibarengi dengan area parkir yang memadai sehingga memakan ruas jalan	8	Saya mengalami kemacetan karena adanya sebuah acara khusus yang tidak dibarengi dengan area parkir sehingga memakan ruas jalan (F)	✓			
	Penyelenggaraan acara khusus diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas	9	Saya mengalami kemacetan karena adanya sebuah acara khusus diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas (F)	✓			
Fluktuasi Arus Normal ( <i>Fluctuations in Normal Traffic</i> )	Kemacetan terjadi saat arus kendaraan meningkat pada jam masuk dan keluar kerja	10	Saya mengalami kemacetan karena arus kendaraan yang meningkat pada jam masuk dan keluar kerja (F)	✓			

**Catatan:**

Sebaiknya kosakata pernyataan menjadi lebih netral dan tidak mengginggikan jawaban agar setiap kemungkinan jawaban dapat terisi dengan baik.

Bandung, 14 Juli 2023

Validator,

Dr. Warlim, M.Pd.

## LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR SKALA PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING*

### 1. Definisi operasional

Perilaku anomi pengemudi merupakan perilaku menyimpang yang terjadi akibat terjadinya ketegangan pada sebuah struktur sosial. Dalam hal ini, perilaku anomi yang terjadi adalah *aggressive driving* sebagai akibat dari kemacetan lalu lintas. Faktor perilaku anomi dipengaruhi:

- a. Pola hubungan sosial yang terganggu.

Perilaku anomi muncul dengan didasarkan pada terganggunya pola hubungan sosial karena pengaruh proses perubahan dari masyarakat maupun penentu kebijakan dalam hal ini pemerintah.

- b. Penerimaan masyarakat terhadap kebijakan pembangunan.

Pembangunan yang direncanakan oleh pemerintah dalam bentuk proyek perbaikan infrastruktur perlu disertai dengan penerimaan masyarakat yang akan berdampak secara langsung dalam keberlangsungan kebijakan tersebut.

- c. Pelaksanaan pembangunan harus sejalan dengan kesejahteraan masyarakat.

Dalam setiap perencanaan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan perlu disertakan para ahli yang dapat mengelola perubahan sosial agar sesuai dengan tujuan pembangunan.

*Aggressive Driving* merupakan perilaku berkendara yang dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, atau upaya beresiko lainnya secara sengaja dalam rangka menghemat waktu berkendara. Dimensi *aggressive driving* menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) yaitu:

- a. Perilaku konflik (*conflict behavior*) merupakan perilaku yang melibatkan interaksi sosial secara langsung dengan pengemudi lain yang ditandai dengan aksi dan reaksi konflik. Perilaku tersebut disebut konflik jika memenuhi indikator seperti:
  1. Mengerem secara sengaja (*intentionally tap my brakes*).
  2. Memberikan isyarat kasar (*rude gesture*).
  3. Membunyikan klakson (*honking*).
  4. Menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*).
  5. Menyalip dengan seenaknya (*merge into traffic*).
- b. Mengebut (*speeding*) memiliki risiko kecelakaan yang tinggi karena tidak memperhitungkan risiko, pembuatan keputusan secara impulsif, dan kecerobohan dari pengemudi. Perilaku tersebut memiliki indikator seperti:
  1. Membuntuti kendaraan lain dengan jarak dekat (*follow a car at less*).

2. Mengebut melewati batas aman kecepatan berkendara (*drive faster than speed limit*).
  3. Mempercepat kendaraan saat lampu lalu lintas berubah warna dari kuning menjadi merah. (*Accelerate into an intersection when the traffic light is changing from yellow to red*).
2. **Skala yang digunakan** : *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) dikaitkan
- dengan Teori Faktor Pengaruh Perilaku Anomi dari Sidang *Swiss Institute of Development* (SID)
  - [-] Disusun sendiri
  - [-] Adaptasi
  - [√] Modifikasi
3. **Jumlah Pernyataan** : 27 butir
4. **Jenis dan format respon** : Skala Likert, dengan 4 format respons.
1. TP (Tidak Pernah)
  2. J (Jarang)
  3. K (Kadang-kadang)
  4. S (Sering)
5. **Jenis penilaian** : Penilaian butir pernyataan, dengan 3 alternatif jawaban.
1. R (Relevan)
  2. KR (Kurang Relevan)
  3. TR (Tidak Relevan)

**Petunjuk:**

Pada bagian ini, Bapak selaku Validator Alat Ukur dapat memberikan penilaian untuk setiap pernyataan di dalam skala. Skala yang disusun **bertujuan untuk mengetahui perilaku *aggressive driving* para pengendara motor**. Oleh karena itu, Bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan.

Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan, yaitu: **relevan (R), kurang relevan (KR), dan tidak relevan (TR)**. Untuk jawaban yang dipilih, Bapak dapat memberikan **tanda centang (√)** pada kolom yang telah disediakan.

**Contoh cara menjawab**

Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban		
	R	KR	TR
Saya mengerem dengan sengaja ketika kendaraan di belakang mengikuti terlalu dekat	(√)	( )	( )



Apabila Bapak menilai **pernyataan tersebut relevan dengan indikator**, Bapak dapat **mencentang R (√)** begitu pula seterusnya untuk pernyataan lainnya.

**SKALA PERILAKU**  
**AGGRESSIVE DRIVING**

Dimensi	Pernyataan Asli	No	Pernyataan Modifikasi	Alternatif Jawaban			Ket
				R	K R	T R	
Perilaku Konflik ( <i>Conflict Behavior</i> ) dan Pola Hubungan Sosial yang Terganggu	<b>Mengerem dengan sengaja ketika kendaraan di belakang terlalu dekat</b> <i>(Intentionally tap my brakes when another car follows too closely)</i>	1	Saya mengerem dengan sengaja ketika kendaraan di belakang mengikuti terlalu dekat (F)	√			
	<b>Melakukan gerakan kasar ketika pengendara lain melakukan hal yang tidak disukai</b> <i>(Make rude gestures at another drivers when they do something I don't like)</i>	2	Saya melakukan gerakan peringatan kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (F)	√			
		3	Saya memukul suatu objek ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (F)		√		memukul
	<b>Membunyikan klakson ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak tepat</b> <i>(Honk when another driver does something inappropriate)</i>	4	Saya membunyikan klakson ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak tepat (UF)	√			
		5	Saya mengumpat ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak tepat (F)		√		mengumpat
		6	Saya mengejar pengendara lain yang melakukan sesuatu tidak tepat (F)	√			
	<b>Menyalip ke barisan lalu lintas walaupun pengendara lain mencoba menutup celah antar kendaraan</b> <i>(Merge into traffic even when another driver tries to close the gap)</i>	7	Saya menyalip ke barisan lalu lintas walaupun pengendara lain mencoba menutup celah antar kendaraan (F)	√			
		8	Saya menyalip lewat bahu jalan dan trotoar saat macet (F)	√			
	<b>Mempercepat laju kendaraan saat pengendara lain mencoba untuk menyalip</b> <i>(Speed up when another car tries to overtake me)</i>	9	Saya menambah laju kendaraan saat pengendara lain mencoba untuk menyalip (F)	√			
		10	Saya berbelok tanpa memberikan isyarat kepada pengendara lain (F)	√			
	<b>Menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan atau pindah</b> <i>(Follow another car in front of me closely to prevent another car from merging in front of me)</i>	11	Saya mendekatkan jarak berkendara dengan pengendara lain secara berjajar sambil berbincang (F)	√			
		12	Saya berkendara sambil berbincang dengan penumpang pada posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas (F)	√			
Mengebut ( <i>Speeding</i> ), Tingkat Penerimaan & Kesejahteraan	<b>Mengikuti kendaraan di depan yang lebih lambat dengan jarak sangat dekat untuk menguasai lajur berkendara</b> <i>(Follow a slower car at less than a car length)</i>	13	Saya mengikuti kendaraan di depan dengan jarak dekat untuk menguasai lajur berkendara (UF)	√			

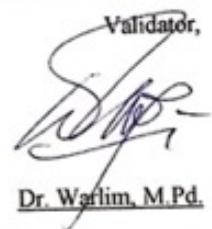
Mengebut (Speeding), Tingkat Penerimaan & Kesejahteraan Pengendara terhadap Pembangunan Infrastruktur Transportasi	sangat dekat untuk menguasai lajur berkendara (Follow a slower car at less than a car length)		jarak sangat dekat untuk menguasai lajur berkendara (UF)				
	Menyalip kendaraan di depan dengan jarak yang sangat dekat (Pass in front of a car at less than a car length)	14	Saya melaju dengan kecepatan tinggi untuk menyalip kendaraan yang akan berbelok (F)	✓			
	Berkendara dengan 20km/jam di atas batas aman kecepatan (Drive 20 miles per hour faster than the posted speed limit)	15	Saya berkendara di atas batas kecepatan (di atas 80 km/jam) (F)	✓			
		16	Saya berkendara dengan kecepatan rendah di posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas (UF)	✓			
	Mempercepat laju kendaraan dan membunyikan klakson berkali-kali saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah (Accelerate into an intersection when the traffic light is changing from yellow to red)	17	Saya mempercepat laju kendaraan dan membunyikan klakson berkali-kali saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah (F)	✓			
		18	Saya mempercepat laju kendaraan dan membunyikan klakson berkali-kali saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi hijau (F)	✓			
		19	Saya mengerem secara tiba-tiba saat lampu lalu lintas berubah dari hijau menjadi kuning dan tidak peduli terhadap kendaraan lain di belakang (UF)	✓			
		20	Saya menerobos saat lampu lalu lintas berwarna merah (F)		✓		
		21	Saya berkendara dengan posisi sebelah kiri pada persimpangan lampu lalu lintas agar dapat menyalip kendaraan lain saat lampu berwarna hijau (F)	✓			

**Catatan:**

Perbaiki kosakata pernyataan menjadi lebih netral dan tidak menggingg jawab  
agar setiap kemungkinan jawaban dapat terisi dengan baik.

Bandung, 14 Juli 2023

Validator,



Dr. Wafim, M.Pd.

## LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR SKALA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS

### 1. Definisi operasional

Persepsi risiko kecelakaan lalu lintas merupakan kemampuan seorang pengendara dalam memahami lingkungan berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya potensi kecelakaan lalu lintas. Semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan lalu lintas seseorang, maka akan semakin rendah peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Roeik dan Slovic (2003), faktor pengaruh persepsi risiko kecelakaan lalu lintas, di antaranya:

#### a. Ketakutan

Kematian memiliki perhatian yang tinggi pada seseorang, sehingga apabila seseorang mempersepsikan kematian yang menakutkan sebagai akibat dari kecelakaan, maka dia akan menganggap persepsi risiko kecelakaan adalah tinggi. Selain itu, ketakutan juga mencakup persepsi bias terhadap kecelakaan dan kepercayaan terhadap keamanan berkendara.

#### b. Kontrol

Seorang pengendara mempersepsikan risiko kecelakaan rendah karena merasa memiliki kontrol atas kendaraan yang dikemudikan. Sementara penumpang memiliki persepsi risiko kecelakaan tinggi karena tidak dapat mengontrol kendaraan yang sedang dinaikinya. Selain itu, ketika seorang pengendara melewati suatu persimpangan yang belum pernah dilewati, maka dia akan lebih berhati-hati karena mempersepsikan risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan jalan yang sudah pernah dilewati.

#### c. Asal risiko (lingkungan atau manusia)

Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor alam dipersepsikan memiliki risiko yang lebih rendah dibandingkan perbuatan manusia. Kecelakaan yang diakibatkan oleh pohon tumbang karena hujan lebat dipersepsikan memiliki risiko yang lebih rendah dibandingkan kecerobohan pengendara lain yang berkendara secara ugal-ugalan.

#### d. Pilihan

Seseorang yang berkendara sambil menggunakan telepon seluler akan mempersepsikan dirinya memiliki risiko kecelakaan minim karena merasa dapat mengontrol situasi yang akan terjadi. Selain itu, seorang pengendara yang sedang terburu-buru memiliki pilihan untuk melawan arah lalu lintas agar dapat mengefisiensikan waktu.

#### e. Kewaspadaan

Seorang pengendara akan lebih berhati-hati ketika melewati jalan yang dipersepsikan rawan akan kecelakaan dan ketika membawa penumpang anak-anak.

2. Skala yang digunakan : Teori Faktor Pengaruh Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas dari Roeik dan Slovic (2003).  
[-] Disusun sendiri  
[√] Adaptasi  
[-] Modifikasi

3. **Jumlah Pernyataan** : 20 butir
4. **Jenis dan format respon** : Skala Likert, dengan 4 format respons.
1. TP (Tidak Pernah)
  2. J (Jarang)
  3. K (Kadang-kadang)
  4. S (Sering)
5. **Jenis penilaian** : Penilaian butir pernyataan, dengan 3 alternatif jawaban.
1. R (Relevan)
  2. KR (Kurang Relevan)
  3. TR (Tidak Relevan)

**Petunjuk:**

Pada bagian ini, Bapak selaku Validator Alat Ukur dapat memberikan penilaian untuk setiap pernyataan di dalam skala. Skala yang disusun **bertujuan untuk mengetahui persepsi risiko kecelakaan lalu lintas para pengendara motor**. Oleh karena itu, Bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan.

Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan, yaitu: **relevan (R), kurang relevan (KR), dan tidak relevan (TR)**. Untuk jawaban yang dipilih, Bapak dapat memberikan **tanda centang (√)** pada kolom yang telah disediakan.

**Contoh cara menjawab**

Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban		
	R	KR	TR
Saya memiliki trauma akan kecelakaan lalu lintas	(√)	( )	( )

Apabila Bapak menilai **pernyataan tersebut relevan dengan indikator**, Bapak dapat **mencentang R (√)** begitu pula seterusnya untuk pernyataan lainnya.

**SKALA PERSEPSI RISIKO  
KECELAKAAN LALU LINTAS**

Dimensi	Indikator	No	Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban			Ket
				R	KR	TR	
Ketakutan	Ketakutan akan akibat yang ditimbulkan	1	Saya memiliki trauma akan kecelakaan lalu lintas (F)	√			
		2	Kematian merupakan hal yang paling saya takutkan saat berkendara (F)		√		kematian
	3	Bias akan kecelakaan yang akan terjadi		√			saya berpikir

			termasuk diri saya sendiri (F)				
	Kepercayaan terhadap kemampuan terhindar dari kecelakaan	4	Saya memeriksa kondisi kendaraan sebelum berkendara (F)	√			
		5	Saya selalu menggunakan alat berkendara secara lengkap (helm, jaket, dll) (F)	√			
		6	Saya memiliki kemampuan berkendara yang lebih baik dibandingkan pengendara lain (F)	√			
Kontrol	Kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi	7	Saya dapat menghindari kecelakaan lalu lintas karena mahir berkendara (F)	√			dapat = berusahaan
		8	Saya merasa terganggu dengan penumpang yang memperlihatkan gestur/ucapan tidak percaya pada pengendara (UF)	√			diperings
	Situasi pernah atau belum pernah dialami	9	Saya merasa lebih berhati-hati saat berkendara melalui jalur yang belum pernah saya lalui (F)		√		
		10	Saya merasa bebas saat melalui jalur yang pernah saya lalui (F)	√			
Asal Risiko	Sumber risiko	11	Saya merasa kecepatan tinggi tidak membahayakan (UF)	√			
		12	Saya akan terus berkendara walaupun dalam keadaan mengantuk (F)	√			
		13	Saya lebih takut kepada pengemudi ugal-ugalan dibandingkan risiko faktor cuaca/alam saat berkendara (F)		√		ugal-ugalan = tidak terkontrol

		14	Saya menambah kecepatan saat hujan turun agar cepat sampai tujuan (F) -	✓			
Pilihan	Sumber pengambil risiko	15	Saya merasa aman berkendara sambil bermain-telepon seluler (F)		✓		berkonsentrasi
		16	Saya merasa khawatir kepada pengendara lain yang menggunakan telepon seluler sambil berkendara (UF)		✓		tidak mengemudi
	Peluang Keuntungan	17	Saya mengemudi dengan melawan arus atau pada jalur yang berlawanan saat terburu-buru (F)		✓		diutamakan
Kewaspadaan	Waspada terhadap kemungkinan mengalami risiko	18	Saya berkendara dalam keadaan mabuk (di bawah pengaruh obat/minuman keras) (UF)		✓		
		19	Saya lebih berhati-hati saat melalui <i>black-spot</i> rawan kecelakaan (F)		✓		
	Melibatkan anak-anak	20	Saya merasa lebih-berhati-hati saat berkendara dengan membawa anak kecil (F)	✓			

**Catatan:**

Perbaiki kosakata pernyataan menjadi lebih netral dan tidak menggiring jawaban agar setiap kemungkinan jawaban dapat terisi dengan baik.

Bandung, 14 Juli 2023

Validator,

Dr. Warlim, M.Pd.

## LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR SKALA KEMACETAN

### 1. Definisi operasional

Kemacetan merupakan situasi penurunan laju lalu lintas yang mengakumulasi para pengendara pada waktu dan rute yang sama secara tidak efisien. Kemacetan dapat memengaruhi aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Pada aspek sosial, para pengguna jalan mengalami kelelahan secara fisik maupun mental akibat arus lalu lintas yang tidak kondusif. Pada aspek ekonomi, para pengguna jalan mengalami peningkatan dalam pengeluaran biaya bahan bakar maupun *service* kendaraan. Sedangkan pada aspek lingkungan, kemacetan dapat meningkatkan polusi udara akibat asap kendaraan. Dimensi yang memengaruhi kemacetan dari *Cambridge Systematics Inc and Texas Transportation Institute* (2005) di antaranya:

- a. Kapasitas jalan (*physical bottlenecks*) yang ditentukan oleh faktor jalan, persimpangan jalan, dan tata letak jalan.
- b. Kecelakaan lalu lintas (*traffic incident*) pada suatu ruas jalan sehingga terjadi pengalihan jalur dan padatnya jumlah kendaraan di lokasi kecelakaan.
- c. Area pekerjaan (*work zone*) dengan adanya aktivitas konstruksi sehingga mengakibatkan penurunan lebar jalan, pengalihan jalur, dan penutupan jalan.
- d. Cuaca (*bad weather*) ketika terjadi hujan deras banyak pengendara yang mengurangi laju kendaraan agar terhindar dari risiko kecelakaan.
- e. Alat ukur lalu lintas (*traffic control devices*) yang bersifat kaku dapat menyebabkan kemacetan karena tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.
- f. Acara khusus (*special event*) yang diselenggarakan pada suatu tempat akan meningkatkan arus lalu lintas dengan banyaknya jumlah pengunjung.
- g. Fluktuasi arus normal (*fluctuations in normal traffic*) dengan arus kendaraan yang meningkat pada waktu tertentu.

2. **Skala yang digunakan** : Teori Faktor Pengaruh Kemacetan dari *Cambridge Systematics Inc and Texas Transportation Institute* (2005).

[ - ] Disusun sendiri

[ ✓ ] Adaptasi

[ - ] Modifikasi

3. **Jumlah Pernyataan** : 10 butir

4. **Jenis dan format respon** : Skala Likert, dengan 4 format respons.

1. TP (Tidak Pernah)

2. J (Jarang)

3. K (Kadang-kadang)

4. S (Sering)

5. **Jenis penilaian** : Penilaian butir pernyataan, dengan 3 alternatif jawaban.

1. R (Relevan)

2. KR (Kurang Relevan)

3. TR (Tidak Relevan)

**Petunjuk:**

Pada bagian ini, Bapak selaku Validator Alat Ukur dapat memberikan penilaian untuk setiap pernyataan di dalam skala. Skala yang disusun **bertujuan untuk mengetahui perilaku para pengendara motor saat menghadapi kemacetan**. Oleh karena itu, Bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan.

Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan, yaitu: **relevan (R)**, **kurang relevan (KR)**, dan **tidak relevan (TR)**. Untuk jawaban yang dipilih, Bapak dapat memberikan **tanda centang (√)** pada kolom yang telah disediakan.

**Contoh cara menjawab**

Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban		
	R	KR	TR
Saya mengalami kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan	(√)	( )	( )

Apabila Bapak menilai **pernyataan tersebut relevan dengan indikator**, Bapak dapat **mencentang R (√)** begitu pula seterusnya untuk pernyataan lainnya.

**SKALA KEMACETAN**

Dimensi	Indikator	No	Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban			Ket
				R	KR	TR	
Kapasitas Jalan ( <i>Physical Bottlenecks</i> )	Kemacetan terjadi karena jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan	1	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan (F)	√			
	Kemacetan terjadi karena tata letak jalan yang kurang memadai	2	Saya mengalami kemacetan karena tata letak jalan yang kurang memadai (F)	√			
Kecelakaan Lalu Lintas ( <i>Traffic Incident</i> )	Kecelakaan lalu lintas menyebabkan kemacetan karena penutupan jalan/pengalihan jalur	3	Saya mengalami kemacetan karena penutupan/pengalihan jalur dari lokasi kecelakaan lalu lintas (F)	√			
	Kecelakaan lalu lintas menghambat arus jalan karena banyak pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kejadian tersebut	4	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kecelakaan lalu lintas (F)	√			
Area Pekerjaan ( <i>Work Zone</i> )	Aktivitas konstruksi pada jalan menyebabkan penurunan lebar jalan sehingga terjadi	5	Saya mengalami kemacetan karena aktivitas konstruksi yang mengurangi lebar jalan (F)	√			



	kemacetan						
Cuaca ( <i>Bad Weather</i> )	Saat cuaca sedang hujan sering terjadi kemacetan	6	Saya mengalami kemacetan karena cuaca sedang hujan (F)	√			
Alat Ukur Lalu Lintas ( <i>Traffic Control Devices</i> )	Lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi	7	Saya mengalami kemacetan karena lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi (F)	√			
Acara Khusus ( <i>Special Event</i> )	Penyelenggaraan acara khusus tidak dibarengi dengan area parkir yang memadai sehingga memakan ruas jalan	8	Saya mengalami kemacetan karena adanya sebuah acara khusus yang tidak dibarengi dengan area parkir sehingga memakan ruas jalan (F)	√			
	Penyelenggaraan acara khusus diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas	9	Saya mengalami kemacetan karena adanya sebuah acara khusus diselenggarakan pada waktu sibuk jalan (F)	√			
Fluktuasi Arus Normal ( <i>Fluctuations in Normal Traffic</i> )	Kemacetan terjadi saat arus kendaraan meningkat pada jam masuk dan keluar kerja	10	Saya mengalami kemacetan karena arus kendaraan yang meningkat pada jam masuk dan keluar kerja (F)	√			

**Catatan:**

.....  
.....  
.....

Bandung, 14 Juli 2023  
Validator,

Abdul Azis, M.Pd.

**LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR**  
**SKALA PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING***

**1. Definisi operasional**

Perilaku anomi pengemudi merupakan perilaku menyimpang yang terjadi akibat terjadinya ketegangan pada sebuah struktur sosial. Dalam hal ini, perilaku anomi yang terjadi adalah *aggressive driving* sebagai akibat dari kemacetan lalu lintas. Faktor perilaku anomi dipengaruhi:

- a. Pola hubungan sosial yang terganggu.

Perilaku anomi muncul dengan didasarkan pada terganggunya pola hubungan sosial karena pengaruh proses perubahan dari masyarakat maupun penentu kebijakan dalam hal ini pemerintah.

- b. Penerimaan masyarakat terhadap kebijakan pembangunan.

Pembangunan yang direncanakan oleh pemerintah dalam bentuk proyek perbaikan infrastruktur perlu disertai dengan penerimaan masyarakat yang akan berdampak secara langsung dalam keberlangsungan kebijakan tersebut.

- c. Pelaksanaan pembangunan harus sejalan dengan kesejahteraan masyarakat.

Dalam setiap perencanaan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan perlu disertakan para ahli yang dapat mengelola perubahan sosial agar sesuai dengan tujuan pembangunan.

*Aggressive Driving* merupakan perilaku berkendara yang dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, atau upaya beresiko lainnya secara sengaja dalam rangka menghemat waktu berkendara. Dimensi *aggressive driving* menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) yaitu:

- c. Perilaku konflik (*conflict behavior*) merupakan perilaku yang melibatkan interaksi sosial secara langsung dengan pengemudi lain yang ditandai dengan aksi dan reaksi konflik. Perilaku tersebut disebut konflik jika memenuhi indikator seperti:

1. Mengerem secara sengaja (*intentionally tap my brakes*).
2. Memberikan isyarat kasar (*rude gesture*).
3. Membunyikan klakson (*honking*).
4. Menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*).
5. Menyalip dengan seenaknya (*merge into traffic*).

- d. Mengebut (*speeding*) memiliki risiko kecelakaan yang tinggi karena tidak memperhitungkan risiko, pembuatan keputusan secara impulsif, dan kecerobohan dari pengemudi. Perilaku tersebut memiliki indikator seperti:

4. Membuntuti kendaraan lain dengan jarak dekat (*follow a car at less*).
5. Mengebut melewati batas aman kecepatan berkendara (*drive faster than*

*speed limit*).

- Mempercepat kendaraan saat lampu lalu lintas berubah warna dari kuning menjadi merah. (*Accelerate into an intersection when the traffic light is changing from yellow to red*).

2. **Skala yang digunakan** : *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) dikaitkan

dengan Teori Faktor Pengaruh Perilaku Anomi dari Sidang *Swiss Institute of Development* (SID)

[-] Disusun sendiri

[-] Adaptasi

[√] Modifikasi

3. **Jumlah Pernyataan** : 27 butir

4. **Jenis dan format respon** : Skala Likert, dengan 4 format respons.

- TP (Tidak Pernah)
- J (Jarang)
- K (Kadang-kadang)
- S (Sering)

5. **Jenis penilaian** : Penilaian butir pernyataan, dengan 3 alternatif jawaban.

- R (Relevan)
- KR (Kurang Relevan)
- TR (Tidak Relevan)

#### **Petunjuk:**

Pada bagian ini, Bapak selaku Validator Alat Ukur dapat memberikan penilaian untuk setiap pernyataan di dalam skala. Skala yang disusun **bertujuan untuk mengetahui perilaku *aggressive driving* para pengendara motor**. Oleh karena itu, Bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan.

Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan, yaitu: **relevan (R)**, **kurang relevan (KR)**, dan **tidak relevan (TR)**. Untuk jawaban yang dipilih, Bapak dapat memberikan **tanda centang (√)** pada kolom yang telah disediakan.

#### **Contoh cara menjawab**

Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban		
	R	KR	TR
Saya mengerem dengan sengaja ketika kendaraan di belakang mengikuti terlalu dekat	(√)	( )	( )

Apabila Bapak menilai **pernyataan tersebut relevan dengan indikator**, Bapak dapat **mencentang R (√)** begitu pula seterusnya untuk pernyataan lainnya.

**SKALA PERILAKU**  
**AGGRESSIVE DRIVING**

Dimensi	Pernyataan Asli	No	Pernyataan Modifikasi	Alternatif Jawaban			Ket
				R	KR	TR	
Perilaku Konflik ( <i>Conflict Behavior</i> ) dan Pola Hubungan Sosial yang Terganggu	<b>Mengerem dengan sengaja ketika kendaraan di belakang terlalu dekat</b> <i>(Intentionally tap my brakes when another car follows too closely)</i>	1	Saya mengerem dengan sengaja ketika kendaraan di belakang mengikuti terlalu dekat (F)	√			
	<b>Melakukan gerakan kasar ketika pengendara lain melakukan hal yang tidak disukai</b> <i>(Make rude gestures at another drivers when they do something I don't like)</i>	2	Saya melakukan gerakan peringatan kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (F)	√			
		3	Saya memukul suatu objek ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (F)	√			
	<b>Membunyikan klakson ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak tepat</b> <i>(Honk when another driver does something inappropriate)</i>	4	Saya membunyikan klakson ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak tepat (UF)	√			
		5	Saya mengumpat ketika pengendara lain melakukan sesuatu yang tidak tepat (F)	√			
		6	Saya mengejar pengendara lain yang melakukan sesuatu tidak tepat (F)	√			
	<b>Menyalip ke barisan lalu lintas walaupun pengendara lain mencoba menutup celah antar kendaraan</b> <i>(Merge into traffic even when another driver tries to close the gap)</i>	7	Saya menyalip ke barisan lalu lintas walaupun pengendara lain mencoba menutup celah antar kendaraan (F)	√			
		8	Saya menyalip lewat bahu jalan dan trotoar saat macet (F)	√			
	<b>Mempercepat laju kendaraan saat pengendara lain mencoba untuk menyalip</b> <i>(Speed up when another car tries to overtake me)</i>	9	Saya menambah laju kendaraan saat pengendara lain mencoba untuk menyalip (F)	√			
		10	Saya berbelok tanpa memberikan isyarat kepada pengendara lain (F)	√			
	<b>Menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan atau pindah</b> <i>(Follow another car in front of me closely to prevent another car from merging in front of me)</i>	11	Saya mendekatkan jarak berkendara dengan pengendara lain secara berjajar sambil berbincang (F)	√			
		12	Saya berkendara sambil berbincang dengan penumpang pada posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas (F)	√			
	Mengebut ( <i>Speeding</i> ), Tingkat Penerimaan & Kesejahteraan	<b>Mengikuti kendaraan di depan yang lebih lambat dengan jarak sangat dekat untuk menguasai lajur berkendara</b> <i>(Follow a slower car at less than a car length)</i>	13	Saya mengikuti kendaraan di depan dengan jarak dekat untuk menguasai lajur berkendara (UF)	√		

Pengendara terhadap Pembangunan Infrastruktur Transportasi	<b>Menyalip kendaraan di depan dengan jarak yang sangat dekat</b> <i>(Pass in front of a car at less than a car length)</i>	14	Saya melaju dengan kecepatan tinggi untuk menyalip kendaraan yang akan berbelok (F)	√			
	<b>Berkendara dengan 20km/jam di atas batas aman kecepatan</b> <i>(Drive 20 miles per hour faster than the posted speed limit)</i>	15	Saya berkendara di atas batas kecepatan (> 80 km/jam) (F)	√			
		16	Saya berkendara dengan kecepatan rendah di posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas (UF)	√			
	<b>Mempercepat laju kendaraan dan membunyikan klakson berkali-kali saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah</b> <i>(Accelerate into an intersection when the traffic light is changing from yellow to red)</i>	17	Saya mempercepat laju kendaraan dan membunyikan klakson saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah (F)	√			
		18	Saya mempercepat laju kendaraan dan membunyikan klakson saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi hijau (F)	√			
		19	Saya mengerem dengan cepat saat lampu lalu lintas berubah dari hijau menjadi kuning tanpa melihat kaca spion (UF)	√			
		20	Saya menerobos saat lampu lalu lintas berwarna merah karena terburu-buru (UF)	√			
		21	Saya berkendara dengan posisi sebelah kiri pada persimpangan lampu lalu lintas agar dapat mendahului kendaraan lain saat lampu berwarna hijau (F)	√			

**Catatan:**

.....  
.....

Bandung, 14 Juli 2023

Validator,

Abdul Azis, M.Pd.

**LEMBAR VALIDASI ALAT UKUR**  
**SKALA PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN LALU LINTAS**

**1. Definisi operasional**

Persepsi risiko kecelakaan lalu lintas merupakan kemampuan seorang pengendara dalam memahami lingkungan berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya potensi kecelakaan lalu lintas. Semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan lalu lintas seseorang, maka akan semakin rendah peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Ropeik dan Slovic (2003), faktor pengaruh persepsi risiko kecelakaan lalu lintas, di antaranya:

a. Ketakutan

Kematian memiliki perhatian yang tinggi pada seseorang, sehingga apabila seseorang mempersepsikan kematian yang menakutkan sebagai akibat dari kecelakaan, maka dia akan menganggap persepsi risiko kecelakaan adalah tinggi. Selain itu, ketakutan juga mencakup persepsi bias terhadap kecelakaan dan kepercayaan terhadap keamanan berkendara.

b. Kontrol

Seorang pengendara mempersepsikan risiko kecelakaan rendah karena merasa memiliki kontrol atas kendaraan yang dikemudikan. Sementara penumpang memiliki persepsi risiko kecelakaan tinggi karena tidak dapat mengontrol kendaraan yang sedang dinaikinya. Selain itu, ketika seorang pengendara melewati suatu persimpangan yang belum pernah dilewati, maka dia akan lebih berhati-hati karena mempersepsikan risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan jalan yang sudah pernah dilewati.

c. Asal risiko (lingkungan atau manusia)

Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor alam dipersepsikan memiliki risiko yang lebih rendah dibandingkan perbuatan manusia. Kecelakaan yang diakibatkan oleh pohon tumbang karena hujan lebat dipersepsikan memiliki risiko yang lebih rendah dibandingkan kecerobohan pengendara lain yang berkendara secara ugal-ugalan.

d. Pilihan

Seseorang yang berkendara sambil menggunakan telepon seluler akan mempersepsikan dirinya memiliki risiko kecelakaan minim karena merasa dapat mengontrol situasi yang akan terjadi. Selain itu, seorang pengendara yang sedang terburu-buru memiliki pilihan untuk melawan arah lalu lintas agar dapat mengefisiensikan waktu.

e. Kewaspadaan

Seorang pengendara akan lebih berhati-hati ketika melewati jalan yang dipersepsikan rawan akan kecelakaan dan ketika membawa penumpang anak-anak.

2. **Skala yang digunakan:** Teori Faktor Pengaruh Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas dari Roeik dan Slovic (2003).

[-] Disusun sendiri

[√] Adaptasi

[-] Modifikasi

3. **Jumlah Pernyataan** : 20 butir

4. **Jenis dan format respon** : Skala Likert, dengan 4 format respons.

1. TP (Tidak Pernah)

2. J (Jarang)

3. K (Kadang-kadang)

4. S (Sering)

5. **Jenis penilaian** : Penilaian butir pernyataan, dengan 3 alternatif jawaban.

1. R (Relevan)

2. KR (Kurang Relevan)

3. TR (Tidak Relevan)

**Petunjuk:**

Pada bagian ini, Bapak selaku Validator Alat Ukur dapat memberikan penilaian untuk setiap pernyataan di dalam skala. Skala yang disusun **bertujuan untuk mengetahui persepsi risiko kecelakaan lalu lintas para pengendara motor**. Oleh karena itu, Bapak dimohon untuk menilai berdasarkan kesesuaian pernyataan.

Penilaian dilakukan dengan memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan, yaitu: **relevan (R)**, **kurang relevan (KR)**, dan **tidak relevan (TR)**. Untuk jawaban yang dipilih, Bapak dapat memberikan **tanda centang (√)** pada kolom yang telah disediakan.

**Contoh cara menjawab**

Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban		
	R	KR	TR
Saya memiliki trauma akan kecelakaan lalu lintas	(√)	( )	( )

Apabila Bapak menilai **pernyataan tersebut relevan dengan indikator**, Bapak dapat **mencentang R (√)** begitu pula seterusnya untuk pernyataan lainnya.

**SKALA PERSEPSI RISIKO  
KECELAKAAN LALU LINTAS**

Dimensi	Indikator	No	Pernyataan Adaptasi	Alternatif Jawaban			Ket
				R	KR	TR	
Ketakutan	Ketakutan akan akibat yang ditimbulkan	1	Saya memiliki trauma akan kecelakaan lalu lintas (F)	√			
		2	Kematian merupakan hal yang paling saya takutkan saat berkendara (F)	√			
	Bias akan kecelakaan yang akan terjadi	3	Saya berpikir siapapun dapat menjadi korban kecelakaan lalu lintas termasuk diri saya sendiri (F)	√			
	Kepercayaan terhadap kemampuan terhindar dari kecelakaan	4	Saya memeriksa kondisi kendaraan sebelum berkendara (F)	√			
		5	Saya selalu menggunakan alat berkendara secara lengkap (helm, jaket, dll) (F)	√			
		6	Saya memiliki kemampuan berkendara yang lebih baik dibandingkan pengendara lain (F)	√			
Kontrol	Kepemilikan kontrol terhadap situasi yang terjadi	7	Saya dapat menghindari kecelakaan lalu lintas karena mahir berkendara (F)	√			
		8	Saya merasa terganggu dengan penumpang yang memperlihatkan gestur/ucapan tidak percaya pada pengendara (UF)	√			
	Situasi pernah atau belum pernah dialami	9	Saya merasa lebih berhati-hati saat berkendara melalui jalur yang belum pernah saya lalui (F)	√			
		10	Saya merasa bebas saat melalui jalur yang pernah saya lalui (F)	√			
Asal Risiko	Sumber risiko	11	Saya merasa kecepatan tinggi tidak membahayakan (UF)	√			
		12	Saya akan terus berkendara walaupun dalam keadaan mengantuk (F)	√			
		13	Saya lebih takut kepada pengemudi ugal-ugalan dibandingkan risiko faktor cuaca/alam saat berkendara (F)	√			



		14	Saya menambah kecepatan saat hujan turun agar cepat sampai tujuan (F)	√			
Pilihan	Sumber pengambil risiko	15	Saya merasa aman berkendara sambil bermain telepon seluler (F)	√			
		16	Saya merasa khawatir kepada pengendara lain yang menggunakan telepon seluler sambil berkendara (UF)	√			
	Peluang Keuntungan	17	Saya mengemudi dengan melawan arus atau pada jalur yang berlawanan saat terburu-buru (F)	√			
Kewaspadaan	Waspada terhadap kemungkinan mengalami risiko	18	Saya berkendara dalam keadaan mabuk (di bawah pengaruh obat/minuman keras) (UF)	√			
		19	Saya lebih berhati-hati saat melalui <i>black spot</i> rawan kecelakaan (F)	√			
	Melibatkan anak-anak	20	Saya merasa lebih berhati-hati saat berkendara dengan membawa anak kecil (F)	√			

**Catatan:**

.....  
.....  
.....

Bandung, 14 Juli 2023

Validator,

Abdul Azis, M.Pd.

## Lampiran 5. Kuesioner Skala Try Out

### KUESIONER UJI

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

**Halo Rider Bandung!** Perkenalkan saya Rozanah Dzatil Bayani, mahasiswa Program Studi Pendidikan Sosiologi Universitas Pendidikan Indonesia. Saat ini saya sedang melakukan pengambilan data berupa pengalaman berkendara khususnya pengendara motor untuk keperluan tugas akhir (skripsi).

Kriteria responden yang saya butuhkan, di antaranya:

1. Pengendara motor berusia 17-35 tahun.
2. Pengalaman berkendara lebih dari 6 bulan.
3. Pengguna jalan aktif dengan frekuensi sering melewati Jalan Raya Kopo, Kota Bandung.

Apabila anda memiliki kesesuaian pada kriteria tersebut dan bersedia untuk menjadi partisipan, silakan mengisi formulir penelitian pada laman berikut. Kediaan anda dalam memberikan jawaban secara jujur akan bermanfaat sebagai bahan pertimbangan dalam proses penyusunan skripsi. Atas kesediannya saya ucapkan terima kasih.

Jawaban yang telah terisi akan terjaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan tugas akhir. Jika anda memiliki pertanyaan atau masukan terhadap penelitian ini, anda dapat menghubungi saya melalui email [rozanahdzatilbayani@upi.edu](mailto:rozanahdzatilbayani@upi.edu)

Hormat saya,

Rozanah

Dengan ini saya menyatakan bersedia/tidak bersedia untuk berpartisipasi dalam penelitian ini secara sukarela:

- ( ) Bersedia  
( ) Tidak Bersedia

### IDENTITAS DIRI

Anda dapat mengisi data berikut berdasarkan pengalaman selama berkendara

Nama :  
Usia :

**Jenis Kelamin** :

- Laki-Laki
- Perempuan

**Pengalaman berkendara motor** :

- 6 bulan-6 tahun
- 7 tahun-12 tahun
- 13 tahun-18 tahun

**Frekuensi berkendara motor di Bandung** :

- Setiap hari
- 1-3 kali per minggu
- Lainnya:..

**Frekuensi melewati Jalan Raya Kopo** :

- Setiap hari
- 1-3 kali per minggu
- Lainnya:..

**Frekuensi waktu (hari) melewati Jalan Raya Kopo** :

- Weekday* (Hari Kerja)
- Weekend* (Hari Libur)

**Frekuensi waktu (jam) melewati Jalan Raya Kopo** :

- Pagi
- Siang
- Sore
- Malam

**Frekuensi menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo** :

- Sering
- Kadang-kadang
- Tidak pernah

#### **PETUNJUK PENGISIAN**

Formulir penelitian terdiri atas 3 skala pengukuran yaitu pengaruh kemacetan, perilaku *aggressive driving*, dan persepsi risiko kecelakaan lalu lintas. Partisipan diharap dapat meluangkan waktunya selama kurang lebih 10 menit ke depan untuk menyelesaikan formulir. Terima kasih atas waktu yang telah anda luangkan demi keberjalanan penelitian ini.

### Skala 1 Kemacetan

Berikut merupakan gambaran kondisi kemacetan yang anda temui saat berkendara. Anda sebagai pengendara motor diminta untuk menilai pengaruh kemacetan berdasarkan pengalaman anda selama berkendara di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung dengan cara memilih salah satu pilihan jawaban yang tersedia, yaitu : Tidak Pernah, Kadang-kadang, Sering.

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		S	K	TP
1	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan (F)			
2	Saya mengalami kemacetan karena tata letak jalan yang kurang memadai (F)			
3	Saya mengalami kemacetan karena penutupan/pengalihan jalur dari lokasi kecelakaan lalu lintas (F)			
4	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kecelakaan lalu lintas (F)			
5	Saya mengalami kemacetan karena aktivitas konstruksi yang mengurangi lebar jalan (F)			
6	Saya mengalami kemacetan karena cuaca sedang hujan (F)			
7	Saya mengalami kemacetan karena lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi (F)			
8	Saya mengalami kemacetan karena adanya <i>Special Event</i> tanpa area parkir sehingga memakan ruas jalan (F)			
9	Saya mengalami kemacetan karena adanya <i>Special Event</i> yang diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas (F)			
10	Saya mengalami kemacetan karena arus kendaraan yang meningkat pada jam masuk dan pulang sekolah (F)			

### Skala 2 Perilaku *Aggressive Driving*

Berikut merupakan gambaran perilaku *aggressive driving* pengendara motor yang mungkin anda lakukan saat berkendara. Anda sebagai pengendara motor diminta untuk menilai perilaku *aggressive driving* berdasarkan pengalaman anda selama berkendara di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung dengan cara memilih salah satu pilihan jawaban yang tersedia, yaitu : Tidak Pernah, Kadang-kadang, Sering.

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		S	K	J
1	Saya membunyikan klakson untuk memperingati pengendara lain (F)			
2	Saya mengumpat saat berkendara (F)			
3	Saya membuat gerakan peringatan kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (F)			
4	Saya memukul sesuatu untuk memberi peringatan kepada pengendara lain (F)			
5	Saya mengerem secara tiba-tiba saat lampu lalu lintas berubah dari hijau menjadi kuning tanpa melihat kaca spion (F)			
6	Saya mengerem dengan sengaja agar kendaraan lain tidak mengikuti terlalu dekat (F)			
7	Saya berusaha menyalip kendaraan lain walaupun tidak diberi celah (F)			
8	Saya menaiki trotoar untuk menyalip kendaraan di depan pada saat macet (F)			
9	Saya sengaja menutup celah saat pengendara lain berusaha untuk menyalip (F)			
10	Saya berbelok secara tiba-tiba tanpa memberikan isyarat kepada pengendara lain (F)			
11	Saya mendekatkan jarak berkendara dengan pengendara lain secara berjajar sambil berbincang pada posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas (F)			
12	Saya berkendara sambil berbincang dengan penumpang pada posisi jalur tengah ataupun kanan lalu lintas (F)			
13	Saya melaju dengan cepat untuk menyalip kendaraan yang akan berbelok (F)			
14	Saya berkendara di atas batas aman kecepatan (> 80 km/jam) (F)			
15	Saya mempercepat laju kendaraan saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah (F)			

### Skala 3 Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Berikut merupakan gambaran persepsi pengendara motor terhadap risiko kecelakaan lalu lintas yang mungkin anda miliki saat berkendara. Anda sebagai pengendara motor diminta untuk menilai persepsi risiko kecelakaan lalu lintas berdasarkan pengalaman anda selama berkendara di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung dengan cara memilih salah satu pilihan jawaban yang tersedia, yaitu : Tidak Pernah, Kadang-kadang, Sering.

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		S	K	J
1	Saya memiliki trauma akan kecelakaan lalu lintas (F)			
2	Siapa pun dapat menjadi korban kecelakaan lalu lintas termasuk diri saya sendiri (F)			
3	Saya memeriksa kondisi kendaraan secara berkala (UF)			
4	Saya menggunakan peralatan lengkap saat berkendara seperti helm, jaket, dll (F)			
5	Saya merasa terganggu dengan penumpang yang tidak mempercayai kemampuan saya dalam berkendara (UF)			
6	Saya dapat menghindari kecelakaan lalu lintas (F)			
7	Saya merasa lebih berhati-hati saat melewati jalan yang belum pernah dilalui (F)			
8	Saya merasa lebih leluasa saat melewati jalan yang sudah pernah dilalui (UF)			
9	Saya akan terus berkendara walaupun dalam keadaan mengantuk karena terburu-buru (F)			
10	Saya merasa kecepatan tinggi tidak membahayakan (F)			
11	Saya merasa pengendara yang tidak terkontrol memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi (F)			
12	Saya merasa faktor cuaca/alam memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi (UF)			
13	Saya menambah kecepatan saat hujan turun agar cepat sampai tujuan (F)			
14	Saya terbiasa berkendara dengan menggunakan telepon seluler (UF)			
15	Saya melewati jalan yang berlawanan arah agar cepat sampai tujuan (UF)			
16	Saya berkendara dalam kondisi tubuh yang sehat (F)			
17	Saya lebih berhati-hati saat melalui lokasi rawan kecelakaan (F)			
18	Saya berhati-hati saat berkendara bersama anak-anak (F)			

Jawaban telah direkam. Terima kasih atas kesediannya dalam berbagi pengalaman selama berkendara. Semoga penelitian ini dapat menjadi media refleksi bersama agar terhindar dari perilaku *aggressive driving* selama berkendara.

Lampiran 6. Tabulasi Data Skala Try Out (N=40)

KEMACETAN										AGGRESSIVE DRIVING										PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN																										
X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12	Y13	Y14	Y15	Y	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	Z11	Z12	Z13	Z14	Z15	Z16	Z17	Z18	Z	
3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	29	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	3	2	22	3	3	1	3	1	3	3	1	1	1	3	1	2	3	3	3	3	41		
2	2	1	1	1	2	1	1	1	3	15	3	2	2	1	3	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2	27	2	2	2	3	2	3	2	1	2	2	3	1	2	2	2	3	3	2	39	
3	3	1	2	2	3	3	2	2	3	24	2	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	3	2	2	25	2	3	2	3	3	3	3	1	2	2	3	1	1	3	3	3	3	44		
2	2	2	2	3	2	1	1	1	2	18	3	2	3	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	3	27	2	2	2	3	2	2	3	1	2	2	2	1	2	3	3	3	2	39		
2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	16	3	2	2	1	1	1	2	2	2	1	1	2	1	2	2	25	1	2	2	2	2	2	3	1	1	3	3	1	2	3	2	3	2	38		
3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	24	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	21	2	3	1	3	2	2	3	1	2	1	3	2	1	3	2	2	3	39		
3	2	2	2	2	3	3	2	2	3	24	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	3	20	2	3	2	3	2	2	3	1	2	1	3	1	2	3	2	3	3	41		
2	1	1	1	2	1	1	1	1	3	14	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	18	2	3	2	3	1	3	3	1	2	1	3	1	1	3	3	3	3	41		
3	2	1	2	2	2	3	2	2	3	22	1	2	2	1	1	1	3	2	2	1	1	2	2	2	1	3	26	1	2	2	3	3	2	3	1	3	2	3	2	3	1	2	3	41		
3	2	1	1	2	2	2	1	2	3	19	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	3	2	20	2	2	1	3	3	3	3	2	3	2	3	1	1	2	3	3	42		
2	2	1	1	2	2	3	2	2	3	20	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	20	1	1	1	3	2	3	3	1	1	2	3	2	1	3	2	3	3	38		
3	2	2	2	2	1	2	2	2	3	21	3	3	3	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	26	1	2	2	3	2	1	2	1	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	33	
2	2	1	2	1	2	3	2	2	3	20	2	2	1	1	2	1	3	2	2	2	2	2	1	1	3	28	2	2	2	3	3	3	3	1	3	3	3	1	2	3	2	2	2	3	43	
3	2	2	2	2	2	1	1	1	3	19	2	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2	3	2	1	2	25	2	3	2	3	2	2	1	1	3	2	3	2	1	1	2	2	2	3	37	
3	3	1	3	3	2	3	1	1	3	23	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	21	2	2	2	2	2	2	3	1	1	1	2	2	1	3	3	2	3	3	37	
2	2	1	1	1	3	2	2	2	2	18	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	20	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2	3	3	39	
3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	20	2	2	2	1	1	2	2	1	2	1	2	1	2	1	3	26	2	2	1	3	2	2	2	1	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	41	
2	1	2	1	2	3	2	1	1	3	18	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	20	1	2	2	3	3	2	2	1	3	2	2	1	2	3	2	3	2	2	38	
3	1	2	2	3	3	2	2	2	3	23	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	3	24	1	2	2	2	2	2	3	2	3	1	3	2	2	2	2	3	3	3	40	
3	2	1	1	3	2	2	2	1	3	20	2	3	1	1	1	2	2	1	2	2	1	1	1	2	3	25	1	2	2	3	3	2	3	1	1	2	3	1	2	2	2	3	2	3	38	
2	3	2	1	2	3	3	1	2	3	22	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	19	1	3	2	2	2	2	3	2	1	1	3	1	1	3	2	3	2	3	37	
3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	24	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	19	3	3	2	3	2	2	3	2	1	1	3	1	2	3	3	2	3	3	42	
3	3	2	1	1	2	3	2	2	3	22	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	3	24	1	3	2	3	2	2	1	2	2	2	3	1	3	3	2	3	1	2	3	38	
3	3	1	2	2	2	2	2	2	3	22	1	2	3	1	2	2	3	1	1	1	2	1	2	3	3	28	2	3	3	3	3	2	3	1	2	1	3	1	2	3	3	3	3	3	44	
2	3	1	1	2	2	3	2	2	2	20	2	3	2	1	1	1	3	2	1	1	1	1	2	2	26	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	34	
3	3	2	3	3	1	3	3	3	3	27	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	20	1	1	1	3	3	3	3	1	1	1	3	1	1	1	3	3	3	3	38	
3	2	1	1	2	2	2	2	2	1	19	2	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	2	23	2	3	2	3	1	1	1	2	1	2	3	2	3	2	2	3	3	3	3	39	
3	2	1	1	3	2	2	1	1	2	18	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	17	1	2	3	3	3	3	3	1	1	1	3	2	1	3	2	1	3	3	3	42	
3	2	1	1	2	3	1	1	1	3	18	3	3	3	1	1	3	2	2	1	2	1	1	2	1	3	29	1	2	2	3	2	2	3	1	2	2	2	1	2	3	2	3	3	3	39	
2	3	2	1	1	2	3	2	2	2	20	2	2	2	1	2	1	3	1	2	1	2	2	2	2	27	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	35	
3	2	2	1	2	2	2	3	2	3	22	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	2	21	2	2	2	3	2	2	2	1	2	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	42	
1	3	2	3	2	2	2	3	3	3	24	2	3	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	26	1	3	2	2	3	2	2	1	2	1	3	1	1	3	1	1	3	3	3	3	39
3	3	1	1	2	2	3	2	2	2	21	2	2	1	1	2	2	2	1	3	2	1	2	1	3	3	28	3	3	2	2	2	1	2	2	1	1	3	1	1	3	1	2	3	3	3	40
3	3	2	1	2	1	2	2	3	3	22	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	17	2	2	1	3	2	2	3	1	1	1	3	1	1	3	3	3	2	3	37	
3	1	1	2	2	2	3	2	2	3	21	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	1	3	24	2	3	2	3	1	2	3	1	2	2	3	1	2	3	3	3	3	3	3	42	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30	2	1	3	2	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	25	2	2	1	3	1	3	3	1	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	43	
3	3	2	1	2	2	3	1	1	3	21	2	2	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	21	1	3	2	3	2	3	3	1	3	2	3	1	3	2	3	3	3	3	3	44	
2	2	2	2	1	1	2	1	2	3	18	1	1	1	1	2	1	3	1	2	1	2	3	2	1	3	25	1	3	2	3	1	3	2	1	2	2	3	1	2	2	2	2	2	2	36	
2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	20	3	1	3	1	1	1	3	1	2	1	2	1	2	2	26	3	3	2	3	1	3	3	1	3	2	3	1	3	2	3	1	1	2	3	2	41
3	2	1	3	2	2	2	2	2	3	22	2	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	31	1	2	1	3	2	3	2	1	2	3	3	1	2	3	3	1	2	2	3	38	

## Lampiran 7. Hasil Uji Validitas Kuesioner Skala *Try Out*

### Skala 1 Kemacetan

KEMACETAN													KTERANGAN (Sig. >0.05 (5%) N 40 rtabel 0.312
Correlations													
		X01	X02	X03	X04	X05	X06	X07	X08	X09	X10	KEMACETAN	
X01	Pearson Correlation	1	.124	.050	.093	.428**	.068	.173	.103	-.019	.295	.403**	VALID
	Sig. (2-tailed)		.446	.760	.570	.006	.675	.286	.529	.907	.065	.010	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X02	Pearson Correlation	.124	1	.274	.204	.090	-.016	.502**	.286	.400*	.023	.569**	VALID
	Sig. (2-tailed)	.446		.087	.208	.581	.923	.001	.074	.011	.890	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X03	Pearson Correlation	.050	.274	1	.283	.260	.151	.132	.341*	.447**	.120	.576**	VALID
	Sig. (2-tailed)	.760	.087		.077	.105	.352	.417	.031	.004	.461	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X04	Pearson Correlation	.093	.204	.283	1	.385*	-.007	.185	.365*	.395*	.312	.618**	VALID
	Sig. (2-tailed)	.570	.208	.077		.014	.963	.252	.021	.012	.050	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X05	Pearson Correlation	.428**	.090	.260	.385*	1	.182	.023	.148	.019	.138	.489**	VALID
	Sig. (2-tailed)	.006	.581	.105	.014		.261	.886	.361	.906	.397	.001	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X06	Pearson Correlation	.068	-.016	.151	-.007	.182	1	.154	.058	-.017	.012	.295	TIDAK VALID
	Sig. (2-tailed)	.675	.923	.352	.963	.261		.344	.722	.917	.939	.065	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X07	Pearson Correlation	.173	.502**	.132	.185	.023	.154	1	.417**	.468**	.062	.611**	VALID
	Sig. (2-tailed)	.286	.001	.417	.252	.886	.344		.007	.002	.705	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X08	Pearson Correlation	.103	.286	.341*	.365*	.148	.058	.417**	1	.774**	.041	.685**	VALID
	Sig. (2-tailed)	.529	.074	.031	.021	.361	.722	.007		.000	.804	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X09	Pearson Correlation	-.019	.400*	.447**	.395*	.019	-.017	.468**	.774**	1	.063	.687**	VALID
	Sig. (2-tailed)	.907	.011	.004	.012	.906	.917	.002	.000		.698	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
X10	Pearson Correlation	.295	.023	.120	.312	.138	.012	.062	.041	.063	1	.331*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.065	.890	.461	.050	.397	.939	.705	.804	.698		.037	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
KEMACETAN	Pearson Correlation	.403**	.569**	.576**	.618**	.499**	.295	.611**	.685**	.687**	.331*	1	VALID = 9. TIDAK VALID = 1
	Sig. (2-tailed)	.010	.000	.000	.000	.001	.065	.000	.000	.000	.037		
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	

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

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



Skala 2 Perilaku *Aggressive Driving*

AGGRESSIVE DRIVING																		
Correlations																		
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	Y12	Y13	Y14	Y15	AGGRESSIVE DRIVING	KTERANGAN (Sig. >0.05 (5%) N 40 r tabel 0.312
Y1	Pearson Correlation	1	.275	.541*	.024	-.006	-.114	.026	.190	.121	.169	-.039	-.238	.006	-.033	.006	.357	VALID
	Sig. (2-tailed)		.085	.000	.882	.969	.482	.872	.241	.456	.298	.812	.140	.969	.841	.969	.024	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y2	Pearson Correlation	.275	1	.249	-.173	-.049	.131	.242	.145	.267	.277	.164	-.234	-.014	.073	.191	.468*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.085		.122	.285	.764	.421	.133	.373	.096	.084	.313	.147	.931	.655	.238	.002	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y3	Pearson Correlation	.541*	.249	1	.301	.123	.146	.293	.018	.181	.024	.256	-.197	.166	.186	-.051	.568*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.000	.122		.059	.450	.368	.066	.913	.264	.883	.111	.224	.305	.252	.756	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y4	Pearson Correlation	.024	-.173	.301	1	.413*	.198	.028	-.118	-.129	-.067	-.124	-.157	.129	.035	-.345*	.066	TIDAK VALID
	Sig. (2-tailed)	.882	.285	.059		.008	.222	.864	.470	.429	.880	.446	.334	.429	.831	.029	.685	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y5	Pearson Correlation	-.006	-.049	.123	.413*	1	.028	.141	.208	.070	.018	.339	.150	.216	-.009	-.088	.368	VALID
	Sig. (2-tailed)	.969	.764	.450	.008		.863	.386	.197	.689	.913	.033	.357	.180	.955	.591	.019	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y6	Pearson Correlation	-.114	.131	.146	.198	.028	1	-.083	-.189	-.052	.385	-.025	-.166	.213	.144	.092	.234	TIDAK VALID
	Sig. (2-tailed)	.482	.421	.368	.222	.863		.610	.243	.749	.014	.881	.307	.187	.375	.571	.146	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y7	Pearson Correlation	.026	.242	.293	.028	.141	-.083	1	.129	.259	.172	.497*	-.172	.156	.215	.319	.627*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.872	.133	.066	.864	.386	.610		.429	.106	.289	.001	.290	.338	.182	.045	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y8	Pearson Correlation	.190	.145	.018	-.118	.208	-.189	.129	1	.031	.132	-.027	-.174	.146	-.296	.191	.274	TIDAK VALID
	Sig. (2-tailed)	.241	.373	.913	.470	.197	.243	.429		.849	.416	.868	.282	.368	.064	.239	.088	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y9	Pearson Correlation	.121	.267	.181	-.129	.070	-.052	.259	.031	1	.373	.339	.150	-.213	.419	.342	.549*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.456	.096	.284	.429	.869	.749	.106	.849		.018	.033	.357	.187	.007	.031	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y10	Pearson Correlation	.169	.277	.024	-.067	.018	.385	-.172	.132	.373	1	-.036	-.054	-.018	.193	.397*	.453*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.298	.084	.883	.680	.913	.014	.289	.416	.018		.825	.742	.913	.234	.011	.003	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y11	Pearson Correlation	-.039	.164	.256	-.124	.339	-.025	.497*	-.027	.339	-.036	1	.297	.360	.168	.251	.600*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.812	.313	.111	.446	.033	.881	.001	.868	.033	.825		.063	.022	.300	.118	.000	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y12	Pearson Correlation	-.238	-.234	-.197	-.157	.150	-.166	.172	.174	.150	-.054	.297	1	.283	-.219	-.023	.150	TIDAK VALID
	Sig. (2-tailed)	.140	.147	.224	.334	.357	.307	.290	.282	.357	.742	.063		.077	.175	.886	.355	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y13	Pearson Correlation	.006	-.014	.166	.129	.216	.213	.156	.146	-.213	-.018	.360	.283	1	-.174	.231	.391	VALID
	Sig. (2-tailed)	.969	.931	.305	.429	.180	.187	.338	.368	.187	.913	.022	.077		.282	.152	.013	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y14	Pearson Correlation	-.033	.073	.186	.035	-.009	.144	.215	-.296	.419*	.193	.168	-.219	-.174	1	.162	.344*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.841	.655	.252	.831	.955	.375	.182	.064	.007	.234	.300	.175	.282		.317	.030	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Y15	Pearson Correlation	.006	.191	-.051	-.345	-.088	.092	.319	.191	.342	.397	.251	-.023	.231	.162	1	.470*	VALID
	Sig. (2-tailed)	.969	.238	.756	.029	.591	.571	.045	.239	.031	.011	.118	.886	.152	.317		.002	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
AGGRESSIVE DRIVING	Pearson Correlation	.357	.468*	.568*	.066	.368	.234	.627*	.274	.549*	.453*	.600*	.150	.391*	.344*	.470*	1	VALID =11. TIDAK VALID =4
	Sig. (2-tailed)	.024	.002	.000	.685	.019	.146	.000	.088	.000	.003	.000	.355	.013	.030	.002		
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

\*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).  
 \*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

### Skala 3 Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

		PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN																		KETERANGAN (Sig. >0.05 (5%) N 40 tabel 0.312	
		Correlations																			
		X21	X22	X23	X24	X25	X26	X27	X28	X29	X210	X211	X212	X213	X214	X215	X216	X217	X218	PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN	
X21	Pearson Correlation	1	.392*	-.045	.135	-.359*	-.028	.070	.058	-.034	-.202	.175		-.054	-.038	.091	.299	-.086	.390	.099	.383
	Sig. (2-tailed)		.012	.781	.408	.023	.865	.666	.723	.835	.212	.279		.695	.818	.578	.061	.600	.013	.542	.015
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X22	Pearson Correlation	.392*	1	.339*	0.000	-.342*	-.155	-.154	.216	.044	-.295	.299		-.265	.082	.095	.022	.039	.110	.039	.277
	Sig. (2-tailed)	.012		.032	1.000	.031	.338	.342	.180	.788	.064	.061		.098	.614	.561	.894	.812	.501	.812	.084
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X23	Pearson Correlation	-.045	.339*	1	-.074	.197	-.232	-.047	-.049	-.027	-.158	-.052		-.042	.149	-.031	-.039	.141	.054	-.094	.201
	Sig. (2-tailed)	.781	.032		.652	.223	.149	.775	.764	.871	.332	.752		.798	.358	.848	.809	.386	.740	.564	.214
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X24	Pearson Correlation	.135	0.000	-.074	1	-.039	.338	.040	-.375*	.220	.201	.263		-.187	.085	-.040	.075	.180	.069	.030	.375
	Sig. (2-tailed)	.408	1.000	.652		.813	.033	.808	.017	.173	.214	.101		.248	.604	.807	.644	.267	.672	.855	.017
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X25	Pearson Correlation	-.359*	-.342*	.197	-.039	1	.011	.144	-.058	.060	-.078	-.048		.002	-.142	.017	-.027	.062	-.123	.155	.111
	Sig. (2-tailed)	.023	.031	.223	.813		.844	.376	.723	.713	.634	.767		.990	.382	.918	.868	.702	.451	.340	.496
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X26	Pearson Correlation	-.028	-.155	-.232	.338*	.011	1	.390*	-.338*	-.203	-.187	.326*		-.233	-.294	.113	.174	-.053	.209	.048	.381
	Sig. (2-tailed)	.865	.338	.149	.033	.844		.011	.033	.209	.248	.040		.149	.075	.488	.282	.745	.197	.768	.015
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X27	Pearson Correlation	.070	-.154	-.047	.040	.144	.399*	1	-.238	-.102	-.223	.089		-.267	-.332*	.401	.327	.090	.391	.375	.429*
	Sig. (2-tailed)	.666	.342	.775	.808	.376	.011		.139	.532	.167	.586		.096	.036	.010	.040	.580	.013	.017	.006
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X28	Pearson Correlation	.058	.216	-.049	-.375*	-.058	-.338*	-.238	1	-.135	-.201	.066		.053	.233	-.060	-.201	-.030	-.069	-.030	-.090
	Sig. (2-tailed)	.723	.180	.764	.017	.723	.033	.139		.406	.214	.687		.744	.149	.714	.214	.855	.672	.855	.580
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X29	Pearson Correlation	-.034	.044	-.027	.220	.060	.203	-.102	-.135	1	.407*	-.031		.047	.140	-.315	-.278	.045	-.115	-.198	.281
	Sig. (2-tailed)	.835	.788	.871	.173	.713	.209	.532	.406		.009	.849		.774	.389	.048	.082	.785	.479	.220	.079
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X210	Pearson Correlation	-.202	-.285	-.158	.201	-.078	.187	-.223	-.201	.407*	1	-.079		-.064	.357*	-.272	-.363*	-.024	-.389	-.218	-.019
	Sig. (2-tailed)	.212	.064	.332	.214	.634	.248	.167	.214	.009		.627		.693	.024	.090	.021	.883	.013	.180	.907
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X211	Pearson Correlation	.175	.299	-.052	.263	-.048	.326*	.089	.066	-.031	-.079	1		-.102	.008	.003	.152	.225	.246	.540*	.532*
	Sig. (2-tailed)	.279	.061	.752	.101	.767	.040	.586	.687	.849	.627			.532	.959	.987	.349	.164	.127	.000	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X212	Pearson Correlation	-.064	-.265	-.042	-.187	.002	-.233	-.267	.053	.047	-.064	-.102		1	.052	-.380*	-.091	-.393*	.052	.118	-.186
	Sig. (2-tailed)	.695	.058	.798	.248	.990	.149	.096	.744	.774	.693	.532			.750	.015	.576	.012	.752	.467	.251
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X213	Pearson Correlation	-.038	.082	.149	.085	-.142	-.284	-.332*	.233	.140	.357*	.008		.052	1	-.180	-.259	.154	-.286	-.149	.116
	Sig. (2-tailed)	.818	.614	.358	.604	.382	.075	.036	.149	.389	.024	.999		.750		.266	.106	.341	.073	.358	.476
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X214	Pearson Correlation	.091	.095	-.031	-.040	.017	.113	.401*	-.060	-.315	-.272	.003		-.380*	-.180	1	.612*	.112	.204	.207	.333
	Sig. (2-tailed)	.578	.561	.848	.807	.918	.488	.010	.714	.048	.090	.987		.015	.266		.000	.491	.208	.199	.036
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X215	Pearson Correlation	.299	.022	-.039	.075	-.027	.174	.327*	-.201	-.278	-.363*	.152		-.091	-.259	.612*	1	.126	.431*	.367*	.447*
	Sig. (2-tailed)	.061	.894	.809	.644	.868	.282	.040	.214	.082	.021	.349		.576	.106	.000		.437	.006	.020	.004
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X216	Pearson Correlation	-.086	.039	.141	.180	.062	-.053	.090	-.030	.045	-.024	.225		-.393*	.154	.112	.126	1	.130	.140	.324
	Sig. (2-tailed)	.600	.812	.386	.267	.702	.745	.580	.855	.785	.883	.164		.012	.341	.491	.437		.425	.390	.041
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X217	Pearson Correlation	.390*	.110	.054	.069	-.123	.209	.391*	-.069	-.115	-.389*	.246		.052	-.286	.204	.431*	.130	1	.461*	.528*
	Sig. (2-tailed)	.013	.501	.740	.672	.451	.197	.013	.672	.479	.013	.127		.752	.073	.208	.006	.425		.003	.000
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
X218	Pearson Correlation	.099	.039	-.094	.030	.155	.048	.375*	-.030	-.198	-.216	.540*		.118	-.149	.207	.367*	.140	.461*	1	.506*
	Sig. (2-tailed)	.542	.812	.564	.855	.340	.768	.017	.855	.220	.180	.000		.467	.358	.199	.020	.390	.003		.001
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN	Pearson Correlation	.383	.277	.201	.375*	.111	.361	.429*	-.090	.281	-.019	.532		-.186	.116	.333	.447*	.324	.526*	.506*	1
	Sig. (2-tailed)	.015	.084	.214	.017	.496	.015	.006	.580	.079	.907	.000		.251	.476	.036	.004	.041	.000	.001	
	N	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).  
 \*\*. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

## Lampiran 8. Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Skala Try Out

### KEMACETAN

#### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	40	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	0.0
	Total	40	100.0

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.740	9

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

#### Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	16.25	8.962	.250	.741
X2	16.63	7.984	.430	.715
X3	17.30	8.267	.422	.716
X4	17.25	7.679	.482	.705
X5	16.83	8.507	.308	.735
X7	16.58	7.892	.440	.713
X8	17.05	7.638	.574	.689
X9	17.03	7.615	.600	.685
X10	16.10	9.323	.216	.743

### AGGRESSIVE DRIVING

#### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	40	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	0.0
	Total	40	100.0

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.667	11

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

#### Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y1	16.35	9.464	.228	.662
Y2	16.53	9.025	.337	.641
Y3	16.63	8.446	.434	.621
Y5	16.78	9.974	.139	.675
Y7	16.38	8.343	.477	.611
Y9	16.78	8.948	.434	.625
Y10	17.10	9.990	.323	.650
Y11	16.88	9.138	.500	.620
Y13	16.73	9.999	.132	.676
Y14	16.40	9.374	.232	.662
Y15	15.98	9.307	.327	.643

### PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN

#### Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	40	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	0.0
	Total	40	100.0

#### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
<b>.706</b>	10

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

#### Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Z1	23.60	6.554	.226	.714
Z4	22.48	7.128	.209	.705
Z6	23.00	6.462	.303	.695
Z7	22.73	5.846	.483	.660
Z11	22.45	6.818	.387	.683
Z14	22.70	6.164	.372	.683
Z15	22.83	6.046	.583	.646
Z16	22.50	7.231	.147	.713
Z17	22.70	5.959	.552	.648
Z18	22.50	6.564	.461	.671

## Lampiran 9. Kuesioner Skala Penelitian

### KUESIONER

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

**Halo Rider Bandung!** Perkenalkan saya Rozanah Dzatil Bayani, mahasiswa Program Studi Pendidikan Sosiologi Universitas Pendidikan Indonesia. Saat ini saya sedang melakukan pengambilan data berupa pengalaman berkendara khususnya pengendara motor untuk keperluan tugas akhir (skripsi).

Kriteria responden yang saya butuhkan, di antaranya:

1. Pengendara motor berusia 17-35 tahun.
2. Pengalaman berkendara lebih dari 6 bulan.
3. Pengguna jalan aktif dengan frekuensi sering melewati Jalan Raya Kopo, Kota Bandung.

Apabila anda memiliki kesesuaian pada kriteria tersebut dan bersedia untuk menjadi partisipan, silakan mengisi formulir penelitian pada laman berikut. Kediaan anda dalam memberikan jawaban secara jujur akan bermanfaat sebagai bahan pertimbangan dalam proses penyusunan skripsi. Atas kesediannya saya ucapkan terima kasih.

Jawaban yang telah terisi akan terjaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan tugas akhir. Jika anda memiliki pertanyaan atau masukan terhadap penelitian ini, anda dapat menghubungi saya melalui email [rozanahdzatilbayani@upi.edu](mailto:rozanahdzatilbayani@upi.edu)

Hormat saya,

Rozanah

Dengan ini saya menyatakan bersedia/tidak bersedia untuk berpartisipasi dalam penelitian ini secara sukarela:

- Bersedia  
 Tidak Bersedia

### IDENTITAS DIRI

Anda dapat mengisi data berikut berdasarkan pengalaman selama berkendara

Nama :  
Usia :

**Jenis Kelamin** :

- Laki-Laki
- Perempuan

**Pengalaman berkendara motor** :

- 6 bulan-6 tahun
- 7 tahun-12 tahun
- 13 tahun-18 tahun

**Frekuensi berkendara motor di Bandung** :

- Setiap hari
- 1-3 kali per minggu
- Lainnya:..

**Frekuensi melewati Jalan Raya Kopo** :

- Setiap hari
- 1-3 kali per minggu
- Lainnya:..

**Frekuensi waktu (hari) melewati Jalan Raya Kopo** :

- Weekday* (Hari Kerja)
- Weekend* (Hari Libur)

**Frekuensi waktu (jam) melewati Jalan Raya Kopo** :

- Pagi
- Siang
- Sore
- Malam

**Frekuensi menghadapi kemacetan di Jalan Raya Kopo** :

- Sering
- Kadang-kadang
- Tidak pernah

#### **PETUNJUK PENGISIAN**

Formulir penelitian terdiri atas 3 skala pengukuran yaitu pengaruh kemacetan, perilaku *aggressive driving*, dan persepsi risiko kecelakaan lalu lintas. Partisipan diharap dapat meluangkan waktunya selama kurang lebih 10 menit ke depan untuk menyelesaikan formulir. Terima kasih atas waktu yang telah anda luangkan demi keberjalanan penelitian ini.

### Skala 1 Kemacetan

Berikut merupakan gambaran kondisi kemacetan yang anda temui saat berkendara. Anda sebagai pengendara motor diminta untuk menilai pengaruh kemacetan berdasarkan pengalaman anda selama berkendara di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung dengan cara memilih salah satu pilihan jawaban yang tersedia, yaitu : Tidak Pernah, Kadang-kadang, Sering.

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		S	K	TP
1	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi lebar jalan (F)			
2	Saya mengalami kemacetan karena tata letak jalan yang kurang memadai (F)			
3	Saya mengalami kemacetan karena penutupan/pengalihan jalur dari lokasi kecelakaan lalu lintas (F)			
4	Saya mengalami kemacetan karena banyaknya pengendara yang berhenti untuk menyaksikan kecelakaan lalu lintas (F)			
5	Saya mengalami kemacetan karena aktivitas konstruksi yang mengurangi lebar jalan (F)			
6	Saya mengalami kemacetan karena lampu pengatur lalu lintas memiliki durasi yang terlalu singkat pada arus jalan yang tinggi (F)			
7	Saya mengalami kemacetan karena adanya <i>Special Event</i> tanpa area parkir sehingga memakan ruas jalan (F)			
8	Saya mengalami kemacetan karena adanya <i>Special Event</i> yang diselenggarakan pada waktu sibuk jalan sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas (F)			
9	Saya mengalami kemacetan karena arus kendaraan yang meningkat pada jam masuk dan pulang sekolah (F)			

### Skala 2 Perilaku *Aggressive Driving*

Berikut merupakan gambaran perilaku *aggressive driving* pengendara motor yang mungkin anda lakukan saat berkendara. Anda sebagai pengendara motor diminta untuk menilai perilaku *aggressive driving* berdasarkan pengalaman anda selama berkendara di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung dengan cara memilih salah satu pilihan jawaban yang tersedia, yaitu : Tidak Pernah, Kadang-kadang, Sering.

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		S	K	J
1	Saya membunyikan klakson untuk memperingati pengendara lain (F)			
2	Saya mengumpat saat berkendara (F)			
3	Saya membuat gerakan peringatan kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai (F)			
4	Saya mengerem secara tiba-tiba saat lampu lalu lintas berubah dari hijau menjadi kuning tanpa melihat kaca spion (F)			
5	Saya berusaha menyalip kendaraan lain walaupun tidak diberi celah (F)			
6	Saya sengaja menutup celah saat pengendara lain berusaha untuk menyalip (F)			
7	Saya berbelok secara tiba-tiba tanpa memberikan isyarat kepada pengendara lain (F)			
8	Saya mendekatkan jarak berkendara dengan pengendara lain secara berjajar sambil berbincang pada posisi lajur tengah atau pun kanan lalu lintas (F)			
9	Saya melaju dengan cepat untuk menyalip kendaraan yang akan berbelok (F)			
10	Saya berkendara di atas batas aman kecepatan (> 80 km/jam) (F)			
11	Saya mempercepat laju kendaraan saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah (F)			



### Skala 3 Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Berikut merupakan gambaran persepsi pengendara motor terhadap risiko kecelakaan lalu lintas yang mungkin anda miliki saat berkendara. Anda sebagai pengendara motor diminta untuk menilai persepsi risiko kecelakaan lalu lintas berdasarkan pengalaman anda selama berkendara di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung dengan cara memilih salah satu pilihan jawaban yang tersedia, yaitu : Tidak Pernah, Kadang-kadang, Sering.

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban		
		S	K	J
1	Saya memiliki trauma akan kecelakaan lalu lintas (F)			
2	Saya menggunakan peralatan lengkap saat berkendara seperti helm, jaket, dll (F)			
3	Saya dapat menghindari kecelakaan lalu lintas (F)			
4	Saya merasa lebih berhati-hati saat melewati jalan yang belum pernah dilalui (F)			
5	Saya merasa pengendara yang tidak terkontrol memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi (F)			
6	Saya terbiasa berkendara dengan menggunakan telepon seluler (UF)			
7	Saya melewati jalan yang berlawanan arah agar cepat sampai tujuan (UF)			
8	Saya berkendara dalam kondisi tubuh yang sehat (F)			
9	Saya lebih berhati-hati saat melalui lokasi rawan kecelakaan (F)			
10	Saya berhati-hati saat berkendara bersama anak-anak (F)			

Jawaban telah direkam. Terima kasih atas kesediannya dalam berbagi pengalaman selama berkendara.

Semoga penelitian ini dapat menjadi media refleksi bersama agar terhindar dari perilaku *aggressive driving* selama berkendara.

**Lampiran 10. Tabulasi Data Ordinal Skala Penelitian (N=100)**

No.	KEMACETAN										AGGRESSIVE DRIVING											PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN												
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	TOTAL X	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	TOTAL Y	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9	Z10	TOTAL Z	
1	2	2	1	1	1	1	1	1	3	13	3	2	2	3	2	1	1	2	2	1	2	21	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	26	
2	3	3	1	2	2	3	2	2	3	21	2	1	2	2	1	1	1	2	3	2	2	19	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	28	
3	2	2	2	2	3	1	1	1	2	16	3	2	3	2	2	2	1	1	1	2	3	22	2	3	2	3	2	3	3	3	2	2	25	
4	2	1	1	1	1	2	2	2	2	14	3	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	19	1	2	2	3	3	3	2	3	2	3	24	
5	3	3	2	2	2	3	2	2	3	22	2	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	17	2	3	2	3	3	3	2	2	3	3	26	
6	3	2	2	2	2	3	2	2	3	21	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	15	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	27	
7	2	1	1	1	2	1	1	1	3	13	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	13	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	29	
8	3	2	1	2	2	3	2	2	3	20	1	2	2	1	3	2	1	2	2	1	3	20	1	3	2	3	3	3	2	3	2	3	25	
9	3	2	1	1	2	2	1	2	3	17	1	1	1	1	2	1	1	1	1	3	2	15	2	3	3	3	3	1	2	3	3	3	26	
10	2	2	1	1	2	3	2	2	3	18	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	16	1	3	3	3	3	2	3	2	3	3	26	
11	3	2	2	2	2	2	2	2	3	20	3	3	3	1	2	2	1	2	1	2	2	22	1	3	1	2	2	3	2	3	2	2	21	
12	2	2	1	2	1	3	2	2	3	18	2	2	1	2	3	2	2	2	1	3	3	23	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	25	
13	3	2	2	2	2	1	1	1	3	17	2	2	1	2	2	1	1	2	2	1	2	18	2	3	2	1	3	3	2	2	2	3	23	
14	3	3	1	3	3	3	1	1	3	21	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	15	2	2	2	3	2	1	3	2	3	3	23	
15	2	2	1	1	1	2	2	2	2	15	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	15	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	26	
16	3	2	2	1	2	2	2	2	2	18	2	2	2	1	2	2	1	2	2	3	2	21	2	3	2	2	3	1	3	3	2	3	24	
17	2	1	2	1	2	2	1	1	3	15	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	3	16	1	3	2	2	2	3	2	3	2	2	22	
18	3	1	2	2	3	2	2	2	3	20	1	1	1	2	2	1	1	2	2	2	3	18	1	2	2	3	3	3	2	3	3	3	25	
19	3	2	1	1	3	2	2	1	3	18	2	3	1	1	2	2	2	1	1	2	3	20	1	3	2	3	3	2	2	3	2	3	24	
20	2	3	2	1	2	3	1	2	3	19	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	14	1	2	2	3	3	2	2	3	2	3	23	
21	3	2	2	2	3	2	2	2	3	21	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	13	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	28	
22	3	3	2	1	1	3	2	2	3	20	2	1	1	1	2	1	1	1	3	2	3	18	1	3	2	1	3	3	2	3	1	2	21	
23	3	3	1	2	2	2	2	2	3	20	1	2	3	2	3	1	1	2	2	3	3	23	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	28	
24	2	3	1	1	2	3	2	2	2	18	2	3	2	1	3	1	1	1	2	2	2	20	1	2	2	2	2	3	2	2	2	2	20	
25	3	3	2	3	3	3	3	3	3	26	3	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	16	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	27

26	3	2	1	1	2	2	2	1	3	17	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	18	2	3	1	1	3	3	2	3	3	3	24	
27	3	2	1	1	3	2	1	1	2	16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	1	3	3	3	3	2	3	3	3	3	27	
28	3	2	1	1	2	1	1	1	3	15	3	3	3	1	2	1	2	1	2	1	3	22	1	3	2	3	2	3	2	3	3	25	
29	2	3	2	1	1	3	2	2	2	18	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	22	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	21	
30	3	3	1	1	2	3	2	2	2	19	2	2	1	2	2	3	2	1	1	3	3	22	3	2	1	2	3	2	3	3	3	25	
31	3	3	2	1	2	2	2	3	3	21	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	13	2	3	2	3	3	3	3	2	3	27	
32	3	1	1	2	2	3	2	2	3	19	1	2	1	1	2	2	1	2	1	3	3	19	2	3	2	3	3	3	3	3	3	28	
33	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	2	1	3	3	2	1	1	1	2	2	1	19	2	3	3	3	3	3	3	3	3	29	
34	3	3	2	1	2	3	1	1	3	19	2	2	1	1	3	1	1	1	1	2	2	17	1	3	3	3	3	3	3	3	3	28	
35	2	2	2	2	1	2	1	2	3	17	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	3	19	1	3	3	2	3	3	2	2	2	2	23
36	2	2	2	2	2	2	2	2	2	18	3	1	3	1	3	2	1	2	1	2	2	21	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	28
37	3	2	1	3	2	2	2	2	3	20	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	24	1	3	3	2	3	3	2	3	2	3	25
38	2	3	1	1	2	3	1	1	3	17	2	1	3	2	2	2	1	1	2	2	2	20	2	3	3	2	3	2	2	3	3	3	26
39	3	3	2	3	3	3	2	2	3	24	2	1	3	1	2	2	1	2	1	2	3	20	1	3	3	2	3	2	3	2	3	3	25
40	2	2	2	1	1	3	2	2	3	18	2	3	3	2	3	1	2	2	1	3	3	25	2	3	2	1	2	2	2	1	2	3	20
41	2	1	2	2	2	2	2	2	2	17	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	20	2	3	3	3	3	1	2	3	2	3	25
42	2	3	2	3	2	3	3	3	3	24	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	15	2	3	2	3	3	1	3	2	3	3	25
43	3	1	1	1	2	2	1	1	2	14	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	14	1	3	3	3	3	2	3	3	3	3	27
44	2	2	1	1	1	3	2	2	3	17	3	2	1	1	3	3	2	2	3	2	2	24	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	28
45	2	2	1	1	1	2	1	1	2	13	2	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	17	3	3	2	2	3	1	2	3	3	3	25
46	2	1	1	1	1	1	2	1	3	13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	13	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	28
47	2	2	1	2	1	3	1	1	3	16	1	2	1	2	2	2	2	1	1	2	3	19	2	3	2	2	3	3	2	2	3	3	25
48	3	3	1	1	2	3	1	1	2	17	3	1	1	2	1	2	2	1	2	1	2	18	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
49	3	3	3	3	2	3	3	3	3	26	1	3	2	1	3	2	1	1	3	3	2	22	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	28
50	3	3	2	2	2	2	2	2	3	21	2	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	15	1	3	3	3	2	3	3	3	3	3	27
51	3	3	2	2	2	2	2	2	3	21	3	3	1	2	1	1	1	1	1	1	3	18	2	3	3	3	3	3	1	3	2	3	26
52	2	2	1	2	3	3	2	2	3	20	3	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	15	1	3	3	3	1	2	3	3	3	3	25

53	3	3	3	3	3	3	2	2	3	25	2	2	3	1	2	1	1	1	2	2	1	18	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	27
54	3	3	1	1	2	1	2	2	3	18	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	13	1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	27
55	3	2	1	1	1	3	1	1	2	15	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	15	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
56	2	3	1	1	2	3	1	1	3	17	3	3	1	1	1	3	1	1	1	1	1	17	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	28
57	2	2	2	2	2	3	2	2	3	20	2	1	2	2	1	1	2	1	1	2	2	17	1	2	3	2	2	3	2	3	3	3	24
58	3	3	3	2	3	3	1	1	3	22	3	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	17	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	27
59	2	2	2	2	2	2	3	3	3	21	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	3	17	1	3	2	2	3	2	2	3	3	3	24
60	3	3	2	1	2	1	1	1	3	17	2	1	1	3	2	1	1	1	1	1	3	17	1	3	2	2	3	3	2	2	2	2	22
61	3	2	2	2	2	1	1	1	3	17	2	1	1	2	1	1	2	1	1	1	2	15	2	3	2	2	2	3	3	2	2	3	24
62	3	3	1	3	3	3	2	2	3	23	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	13	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	29
63	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	3	2	1	1	1	1	2	1	1	3	19	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
64	3	2	2	2	3	2	1	1	3	19	2	3	1	1	1	1	1	1	1	2	3	17	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	28
65	3	2	2	1	2	3	2	3	3	21	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	12	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	28
66	3	1	2	2	3	3	1	1	3	19	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	15	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	27
67	2	2	3	1	3	3	2	2	3	21	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	2	18	1	3	3	2	2	2	3	3	2	3	24
68	2	2	2	2	2	3	2	2	3	20	3	2	2	1	2	3	1	2	1	1	2	20	2	3	2	3	3	3	3	2	3	3	27
69	3	2	1	1	2	3	1	1	3	17	3	1	2	3	3	3	1	1	1	2	2	22	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	27
70	3	3	2	2	2	2	1	2	3	20	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	2	17	2	3	2	3	3	2	2	3	3	3	26
71	1	2	3	2	3	1	2	3	2	19	1	2	3	1	3	2	2	1	1	1	2	19	1	1	2	3	3	3	2	1	3	2	21
72	3	3	2	2	2	2	2	2	2	20	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	13	1	3	3	3	2	3	3	3	3	3	27
73	2	3	2	1	3	3	3	3	3	23	3	3	2	1	2	2	1	1	3	2	3	23	1	3	3	3	2	3	3	3	3	3	27
74	3	3	1	3	3	3	3	1	3	23	2	1	2	1	1	2	1	1	1	3	3	18	1	3	2	3	3	2	3	3	3	3	26
75	3	2	3	3	3	1	3	3	2	23	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	15	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	28
76	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	3	2	1	1	1	2	1	2	1	1	18	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	27
77	3	3	2	2	3	2	3	3	3	24	1	3	1	1	1	3	1	1	1	1	1	15	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	29
78	3	3	1	2	3	3	1	1	3	20	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	13	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	29
79	2	2	1	1	1	2	1	1	3	14	1	2	1	3	2	2	1	2	2	3	3	22	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	27

80	2	1	1	1	2	2	2	3	3	17	2	1	2	1	1	2	1	2	1	2	2	17	1	3	2	2	3	2	2	2	3	3	23
81	3	3	1	2	1	3	1	1	3	18	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	3	16	1	3	2	2	3	3	3	2	2	3	24
82	3	2	2	2	3	2	3	2	3	22	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	26	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	27
83	3	3	2	2	2	2	3	3	3	23	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	13	2	1	2	2	3	2	3	3	3	3	24
84	2	2	1	1	2	1	1	1	2	13	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	16	1	3	3	3	3	2	2	3	3	3	26
85	3	1	1	2	3	1	1	1	3	16	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	3	16	2	3	2	2	3	3	3	2	3	3	26
86	2	2	1	2	2	1	1	1	3	15	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	3	17	1	3	2	3	2	3	3	3	2	3	25
87	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	15	1	3	2	3	3	2	3	2	3	3	25
88	3	2	2	2	2	3	2	2	3	21	1	2	2	1	2	2	1	1	1	3	2	18	2	3	2	3	3	2	3	3	3	3	27
89	3	2	1	1	3	3	3	3	3	22	2	1	2	1	1	3	1	2	2	2	1	18	1	3	3	3	3	3	3	2	3	3	27
90	3	3	2	2	2	2	2	2	3	21	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	15	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	29
91	2	2	2	2	2	2	2	2	3	19	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	16	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	24
92	2	2	3	1	3	3	1	1	3	19	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	15	1	3	2	3	2	2	2	3	3	3	24
93	3	2	1	1	2	1	1	1	3	15	1	1	2	1	2	1	1	1	1	3	15	1	3	3	3	3	2	3	3	3	3	27	
94	2	3	3	2	1	2	1	1	3	18	2	3	3	2	2	1	2	1	2	2	2	22	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	28
95	3	3	2	2	2	2	2	2	3	21	3	2	2	1	1	2	1	1	1	2	17	1	3	3	3	3	2	2	3	3	3	26	
96	3	3	3	3	3	3	3	3	3	27	3	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	22	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	26
97	3	1	3	1	3	3	1	2	3	20	1	2	3	3	3	1	2	2	2	1	3	23	1	3	2	3	3	3	1	1	2	3	22
98	3	3	3	1	3	2	1	1	3	20	1	3	3	1	2	2	1	2	3	3	3	24	1	3	3	3	3	2	1	2	3	3	24
99	2	2	1	1	2	2	2	2	3	17	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2	15	2	3	2	3	3	1	3	2	3	2	24	
100	2	2	1	1	2	3	1	1	3	16	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	16	2	3	2	3	2	1	3	3	3	3	25

## Lampiran 11. Tabulasi Data *Transform* Interval Skala Penelitian (N=100)

### TRANSFORM DATA ORDINAL KE INTERVAL (MSI)

#### VARIABEL KEMACETAN

NO.	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	TOTAL
1	2.708	2.252	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.778	13.738
2	2.708	1.000	1.000	1.000	1.000	2.094	2.301	2.276	1.000	14.380
3	2.708	2.252	2.290	2.290	3.638	1.000	1.000	1.000	1.000	17.178
4	4.279	3.598	1.000	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	24.191
5	2.708	1.000	1.000	1.000	2.301	1.000	1.000	1.000	2.778	13.787
6	4.279	2.252	1.000	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	22.845
7	4.279	2.252	2.290	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	24.135
8	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	25.481
9	4.279	2.252	1.000	1.000	2.301	2.094	1.000	2.276	2.778	18.981
10	2.708	2.252	1.000	2.290	1.000	3.368	2.301	2.276	2.778	19.973
11	2.708	2.252	1.000	1.000	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	19.984
12	4.279	2.252	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	22.861
13	2.708	2.252	1.000	1.000	1.000	2.094	2.301	2.276	1.000	15.632
14	4.279	2.252	2.290	2.290	2.301	1.000	1.000	1.000	2.778	19.190
15	4.279	2.252	2.290	1.000	2.301	2.094	2.301	2.276	1.000	19.793
16	4.279	3.598	1.000	3.451	3.638	3.368	1.000	1.000	2.778	24.112
17	2.708	1.000	2.290	1.000	2.301	2.094	1.000	1.000	2.778	16.171
18	4.279	2.252	1.000	1.000	3.638	2.094	2.301	1.000	2.778	20.342
19	2.708	3.598	2.290	1.000	2.301	3.368	1.000	2.276	2.778	21.319
20	4.279	1.000	2.290	2.290	3.638	2.094	2.301	2.276	2.778	22.946
21	2.708	3.598	1.000	1.000	2.301	3.368	2.301	2.276	1.000	19.552
22	4.279	3.598	2.290	1.000	1.000	3.368	2.301	2.276	2.778	22.890
23	4.279	3.598	1.000	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	22.917
24	4.279	2.252	2.290	2.290	3.638	2.094	2.301	2.276	2.778	24.198
25	4.279	2.252	1.000	1.000	2.301	1.000	1.000	1.000	2.778	16.610
26	4.279	2.252	1.000	1.000	3.638	2.094	1.000	1.000	1.000	17.264
27	4.279	2.252	1.000	1.000	2.301	2.094	2.301	1.000	2.778	19.005
28	4.279	3.598	2.290	3.451	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	30.403
29	2.708	3.598	2.290	1.000	1.000	3.368	2.301	2.276	1.000	19.541
30	4.279	3.598	1.000	1.000	2.301	3.368	2.301	2.276	1.000	21.123
31	4.279	1.000	1.000	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	21.593
32	4.279	3.598	2.290	1.000	2.301	2.094	2.301	3.478	2.778	24.119
33	2.708	2.252	2.290	2.290	1.000	2.094	1.000	2.276	2.778	18.688
34	2.708	2.252	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	1.000	19.512
35	4.279	3.598	2.290	1.000	2.301	3.368	1.000	1.000	2.778	21.614
36	4.279	3.598	3.451	3.451	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	31.564
37	2.708	3.598	1.000	1.000	2.301	3.368	1.000	1.000	2.778	18.753

38	2.708	2.252	2.290	1.000	1.000	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>19.973</b>
39	4.279	2.252	1.000	3.451	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	<b>22.732</b>
40	4.279	3.598	2.290	3.451	3.638	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>27.979</b>
41	4.279	1.000	1.000	1.000	2.301	2.094	1.000	1.000	1.000	<b>14.674</b>
42	2.708	1.000	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	1.000	<b>18.260</b>
43	2.708	2.252	1.000	1.000	1.000	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>18.684</b>
44	2.708	3.598	2.290	3.451	2.301	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>27.494</b>
45	2.708	2.252	1.000	1.000	1.000	2.094	1.000	1.000	1.000	<b>13.055</b>
46	2.708	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.301	1.000	2.778	<b>13.787</b>
47	2.708	2.252	1.000	2.290	1.000	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>17.396</b>
48	4.279	3.598	1.000	1.000	2.301	3.368	1.000	1.000	1.000	<b>18.546</b>
49	2.708	2.252	1.000	2.290	3.638	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>22.612</b>
50	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	<b>24.207</b>
51	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	<b>24.207</b>
52	4.279	3.598	3.451	3.451	2.301	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>30.227</b>
53	4.279	2.252	1.000	1.000	1.000	3.368	1.000	1.000	1.000	<b>15.900</b>
54	2.708	3.598	1.000	1.000	2.301	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>18.753</b>
55	4.279	3.598	1.000	1.000	2.301	1.000	2.301	2.276	2.778	<b>20.533</b>
56	4.279	3.598	3.451	3.451	3.638	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>29.140</b>
57	4.279	3.598	2.290	1.000	2.301	1.000	1.000	1.000	2.778	<b>19.245</b>
58	2.708	2.252	2.290	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>22.564</b>
59	2.708	2.252	2.290	2.290	2.301	2.094	3.523	3.478	2.778	<b>23.714</b>
60	4.279	3.598	3.451	2.290	3.638	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>25.402</b>
61	4.279	2.252	2.290	2.290	2.301	1.000	1.000	1.000	2.778	<b>19.190</b>
62	4.279	2.252	2.290	2.290	3.638	2.094	1.000	1.000	2.778	<b>21.621</b>
63	4.279	3.598	1.000	3.451	3.638	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>26.689</b>
64	4.279	3.598	3.451	3.451	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>31.564</b>
65	4.279	1.000	2.290	2.290	3.638	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>21.643</b>
66	2.708	2.252	2.290	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>22.564</b>
67	2.708	2.252	3.451	1.000	3.638	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>23.773</b>
68	4.279	2.252	2.290	1.000	2.301	3.368	2.301	3.478	2.778	<b>24.047</b>
69	4.279	2.252	1.000	1.000	2.301	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>18.978</b>
70	1.000	2.252	3.451	2.290	3.638	1.000	2.301	3.478	1.000	<b>20.410</b>
71	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	1.000	<b>22.429</b>
72	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	2.094	1.000	2.276	2.778	<b>22.906</b>
73	4.279	2.252	3.451	3.451	3.638	1.000	3.523	3.478	1.000	<b>26.072</b>
74	2.708	3.598	2.290	1.000	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>26.381</b>
75	4.279	3.598	1.000	3.451	3.638	3.368	3.523	1.000	2.778	<b>26.635</b>
76	4.279	3.598	3.451	3.451	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>31.564</b>
77	2.708	2.252	1.000	1.000	1.000	2.094	1.000	1.000	2.778	<b>14.832</b>
78	2.708	1.000	1.000	1.000	2.301	2.094	2.301	3.478	2.778	<b>18.660</b>
79	4.279	3.598	1.000	2.290	3.638	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>22.951</b>
80	4.279	3.598	2.290	2.290	3.638	2.094	3.523	3.478	2.778	<b>27.968</b>

81	2.708	2.252	1.000	1.000	2.301	1.000	1.000	1.000	1.000	<b>13.261</b>
82	4.279	3.598	1.000	2.290	1.000	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>20.313</b>
83	4.279	2.252	2.290	2.290	3.638	2.094	3.523	2.276	2.778	<b>25.420</b>
84	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	2.094	3.523	3.478	2.778	<b>26.630</b>
85	4.279	1.000	1.000	2.290	3.638	1.000	1.000	1.000	2.778	<b>17.985</b>
86	2.708	2.252	1.000	2.290	2.301	1.000	1.000	1.000	2.778	<b>16.329</b>
87	4.279	2.252	2.290	2.290	2.301	3.368	2.301	2.276	2.778	<b>24.135</b>
88	4.279	3.598	3.451	3.451	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>31.564</b>
89	2.708	2.252	3.451	1.000	3.638	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>21.195</b>
90	2.708	2.252	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	<b>21.290</b>
91	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	<b>24.207</b>
92	4.279	2.252	1.000	1.000	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>25.317</b>
93	4.279	2.252	1.000	1.000	2.301	1.000	1.000	1.000	2.778	<b>16.610</b>
94	2.708	3.598	3.451	2.290	1.000	2.094	1.000	1.000	2.778	<b>19.918</b>
95	4.279	3.598	2.290	2.290	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	<b>24.207</b>
96	4.279	3.598	3.451	3.451	3.638	3.368	3.523	3.478	2.778	<b>31.564</b>
97	2.708	2.252	1.000	1.000	2.301	2.094	2.301	2.276	2.778	<b>18.710</b>
98	2.708	2.252	1.000	1.000	2.301	3.368	1.000	1.000	2.778	<b>17.407</b>
99	4.279	1.000	3.451	1.000	3.638	3.368	1.000	2.276	2.778	<b>22.791</b>
100	4.279	3.598	3.451	1.000	3.638	2.094	1.000	1.000	2.778	<b>22.838</b>

**TRANSFORM DATA ORDINAL KE INTERVAL (MSI)  
VARIABEL AGGRESSIVE DRIVING**

No.	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	TOTAL
1	3.433	2.271	2.290	1.000	2.277	2.387	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	<b>21.251</b>
2	2.231	1.000	2.290	2.435	1.000	1.000	1.000	2.670	3.600	2.313	2.280	<b>21.818</b>
3	3.433	2.271	2.290	3.570	2.277	1.000	1.000	2.670	2.432	1.000	2.280	<b>24.223</b>
4	3.433	2.271	3.404	2.435	2.277	2.387	1.000	1.000	1.000	2.313	3.613	<b>25.132</b>
5	1.000	1.000	1.000	1.000	2.277	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	<b>13.557</b>
6	2.231	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.432	1.000	3.613	<b>16.276</b>
7	2.231	2.271	2.290	1.000	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	<b>18.772</b>
8	1.000	2.271	2.290	1.000	3.384	2.387	1.000	2.670	2.432	1.000	3.613	<b>23.047</b>
9	1.000	1.000	1.000	1.000	2.277	1.000	1.000	1.000	1.000	3.521	2.280	<b>16.077</b>
10	2.231	2.271	1.000	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	<b>17.530</b>
11	3.433	3.437	3.404	1.000	2.277	2.387	1.000	2.670	1.000	2.313	2.280	<b>25.200</b>
12	2.231	2.271	1.000	2.435	3.384	2.387	2.750	2.670	1.000	3.521	3.613	<b>27.261</b>
13	2.231	2.271	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.432	1.000	2.280	<b>16.214</b>
14	2.231	1.000	1.000	2.435	2.277	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	<b>16.222</b>
15	2.231	2.271	1.000	2.435	2.277	1.000	1.000	2.670	2.432	1.000	2.280	<b>20.595</b>
16	2.231	2.271	2.290	1.000	2.277	2.387	1.000	2.670	2.432	3.521	2.280	<b>24.358</b>
17	1.000	2.271	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	<b>14.864</b>
18	2.231	2.271	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.432	1.000	3.613	<b>17.547</b>



19	1.000	1.000	1.000	2.435	2.277	1.000	1.000	2.670	2.432	2.313	3.613	20.739
20	2.231	3.437	1.000	1.000	2.277	2.387	2.750	1.000	1.000	2.313	3.613	23.007
21	1.000	2.271	1.000	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	13.706
22	2.231	1.000	1.000	1.000	2.277	1.000	1.000	1.000	3.600	2.313	3.613	20.033
23	2.231	3.437	2.290	1.000	3.384	1.000	1.000	1.000	2.432	2.313	2.280	22.368
24	1.000	2.271	3.404	2.435	3.384	1.000	1.000	2.670	2.432	3.521	3.613	26.729
25	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	11.000
26	3.433	1.000	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	17.317
27	2.231	1.000	2.290	1.000	2.277	1.000	2.750	1.000	2.432	2.313	2.280	20.573
28	3.433	3.437	3.404	1.000	2.277	1.000	2.750	1.000	2.432	1.000	3.613	25.345
29	2.231	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	13.511
30	1.000	2.271	1.000	1.000	2.277	2.387	1.000	2.670	1.000	3.521	3.613	21.738
31	2.231	2.271	1.000	2.435	2.277	3.547	2.750	1.000	1.000	3.521	3.613	25.644
32	2.231	2.271	2.290	2.435	3.384	2.387	1.000	2.670	2.432	2.313	2.280	25.693
33	2.231	2.271	1.000	1.000	3.384	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	18.480
34	2.231	1.000	3.404	3.570	2.277	1.000	1.000	1.000	2.432	2.313	1.000	21.227
35	1.000	1.000	1.000	2.435	3.384	2.387	1.000	2.670	2.432	1.000	3.613	21.920
36	3.433	1.000	3.404	1.000	3.384	2.387	1.000	2.670	1.000	2.313	2.280	23.871
37	2.231	1.000	3.404	2.435	2.277	2.387	1.000	1.000	2.432	2.313	2.280	22.758
38	2.231	1.000	3.404	1.000	2.277	2.387	1.000	2.670	1.000	2.313	3.613	22.894
39	2.231	2.271	2.290	2.435	2.277	3.547	2.750	2.670	2.432	2.313	3.613	28.829
40	2.231	3.437	3.404	2.435	3.384	1.000	2.750	2.670	1.000	3.521	3.613	29.443
41	3.433	1.000	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	14.724
42	2.231	1.000	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	3.613	16.134
43	1.000	2.271	2.290	1.000	2.277	2.387	2.750	2.670	2.432	2.313	2.280	23.669
44	3.433	2.271	1.000	1.000	3.384	3.547	2.750	2.670	3.600	2.313	2.280	28.249
45	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	3.521	1.000	13.521
46	2.231	2.271	2.290	1.000	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	18.772
47	3.433	1.000	1.000	2.435	1.000	2.387	2.750	1.000	2.432	1.000	2.280	20.716
48	1.000	2.271	1.000	2.435	2.277	2.387	2.750	1.000	1.000	2.313	3.613	22.045
49	2.231	3.437	1.000	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	16.102
50	3.433	2.271	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	1.000	16.018
51	3.433	3.437	1.000	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	3.613	19.917
52	1.000	3.437	2.290	1.000	3.384	2.387	1.000	1.000	3.600	3.521	2.280	24.898
53	1.000	1.000	1.000	1.000	2.277	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	13.557
54	3.433	1.000	1.000	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	16.148
55	3.433	3.437	1.000	1.000	1.000	3.547	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	18.417
56	2.231	2.271	3.404	1.000	2.277	1.000	1.000	1.000	2.432	2.313	1.000	19.928
57	3.433	2.271	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	3.613	18.631
58	2.231	1.000	1.000	3.570	2.277	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	3.613	18.691
59	2.231	1.000	2.290	2.435	1.000	1.000	2.750	1.000	1.000	2.313	2.280	19.299
60	1.000	1.000	1.000	1.000	2.277	1.000	1.000	2.670	2.432	2.313	3.613	19.304
61	2.231	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	13.511

62	2.231	1.000	1.000	2.435	1.000	1.000	2.750	1.000	1.000	1.000	2.280	16.695
63	2.231	3.437	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	3.613	18.594
64	3.433	3.437	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	2.670	1.000	1.000	3.613	21.443
65	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	12.387
66	2.231	1.000	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	16.115
67	3.433	2.271	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	3.521	2.280	19.795
68	3.433	2.271	2.290	1.000	2.277	3.547	1.000	2.670	1.000	1.000	2.280	22.769
69	2.231	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	1.000	13.544
70	2.231	2.271	1.000	2.435	2.277	2.387	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	18.880
71	1.000	2.271	3.404	1.000	3.384	2.387	2.750	1.000	1.000	1.000	2.280	21.476
72	3.433	1.000	2.290	3.570	3.384	3.547	1.000	1.000	1.000	2.313	2.280	24.819
73	1.000	1.000	2.290	2.435	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	16.391
74	2.231	1.000	2.290	1.000	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	3.521	3.613	20.041
75	3.433	3.437	2.290	1.000	1.000	1.000	2.750	1.000	2.432	1.000	1.000	20.342
76	3.433	3.437	2.290	1.000	2.277	2.387	1.000	1.000	3.600	2.313	3.613	26.349
77	1.000	2.271	1.000	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	13.706
78	1.000	3.437	1.000	1.000	1.000	3.547	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	15.984
79	2.231	1.000	2.290	1.000	1.000	2.387	1.000	2.670	1.000	2.313	2.280	19.171
80	1.000	2.271	1.000	3.570	2.277	2.387	1.000	2.670	2.432	3.521	3.613	25.739
81	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.750	1.000	1.000	1.000	2.280	14.030
82	2.231	2.271	1.000	1.000	2.277	2.387	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	17.446
83	1.000	2.271	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.432	2.313	3.613	17.629
84	3.433	3.437	2.290	2.435	3.384	2.387	2.750	2.670	2.432	2.313	3.613	31.143
85	2.231	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.313	3.613	16.157
86	2.231	2.271	1.000	1.000	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	1.000	3.613	17.502
87	1.000	2.271	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	2.670	1.000	2.313	3.613	19.157
88	1.000	2.271	2.290	1.000	2.277	2.387	1.000	1.000	1.000	3.521	2.280	20.025
89	1.000	2.271	2.290	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	16.276
90	1.000	1.000	1.000	1.000	2.277	1.000	1.000	1.000	2.432	2.313	2.280	16.302
91	2.231	1.000	1.000	2.435	1.000	1.000	1.000	1.000	2.432	2.313	2.280	17.691
92	2.231	1.000	2.290	1.000	1.000	3.547	1.000	2.670	2.432	2.313	1.000	20.484
93	1.000	1.000	2.290	1.000	2.277	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	3.613	16.180
94	3.433	2.271	2.290	1.000	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	18.661
95	2.231	3.437	3.404	2.435	2.277	1.000	2.750	1.000	2.432	2.313	2.280	25.558
96	3.433	2.271	2.290	2.435	2.277	2.387	2.750	1.000	2.432	2.313	2.280	25.867
97	2.231	1.000	2.290	1.000	1.000	2.387	1.000	1.000	1.000	1.000	2.280	16.188
98	2.231	2.271	2.290	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	2.432	1.000	2.280	17.504
99	1.000	2.271	3.404	3.570	3.384	1.000	2.750	2.670	2.432	1.000	3.613	27.093
100	1.000	3.437	3.404	1.000	2.277	2.387	1.000	2.670	3.600	3.521	3.613	27.906

**TRANSFORM DATA ORDINAL KE INTERVAL (MSI)**

**VARIABEL KEMACETAN**

No.	z1	z2	z3	z4	z5	z6	s7	z8	z9	z10	TOTAL
1	1.000	1.870	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	2.496	2.870	28.238
2	2.355	3.632	2.609	3.622	2.306	3.502	4.034	3.736	2.496	1.000	29.291
3	2.355	3.632	4.114	2.111	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	1.000	31.103
4	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	34.598
5	1.000	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	2.496	2.870	30.001
6	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	2.194	4.118	2.870	31.436
7	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	32.978
8	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	35.985
9	1.000	3.632	1.000	2.111	2.306	3.502	2.534	3.736	2.496	1.000	23.316
10	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	2.534	2.194	2.496	2.870	29.933
11	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	2.194	4.118	2.870	31.701
12	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	1.000	2.534	3.736	4.118	2.870	31.982
13	2.355	1.870	2.609	3.622	2.306	1.000	4.034	2.194	4.118	2.870	26.977
14	2.355	3.632	2.609	1.000	4.000	3.502	2.534	2.194	2.496	2.870	27.192
15	2.355	3.632	2.609	2.111	4.000	1.000	4.034	3.736	2.496	2.870	28.843
16	2.355	3.632	2.609	2.111	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	31.467
17	1.000	3.632	2.609	2.111	2.306	3.502	2.534	3.736	2.496	1.000	24.925
18	1.000	1.870	2.609	3.622	4.000	2.116	2.534	3.736	2.496	2.870	26.852
19	1.000	3.632	2.609	3.622	4.000	2.116	2.534	3.736	2.496	2.870	28.614
20	1.000	1.870	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	29.860
21	1.000	1.870	2.609	2.111	2.306	3.502	2.534	2.194	2.496	1.000	21.620
22	1.000	3.632	2.609	1.000	4.000	3.502	2.534	3.736	1.000	1.000	24.013
23	3.606	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	2.194	4.118	2.870	34.187
24	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	34.479
25	2.355	3.632	1.000	1.000	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	28.748
26	1.000	3.632	2.609	3.622	2.306	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	29.929
27	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	33.243
28	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	33.243
29	2.355	1.870	2.609	2.111	2.306	3.502	2.534	2.194	2.496	1.000	22.975
30	3.606	1.870	1.000	2.111	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	29.461
31	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	2.496	2.870	32.856
32	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	34.479
33	1.000	3.632	4.114	2.111	4.000	3.502	2.534	2.194	2.496	1.000	26.584
34	3.606	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	1.000	33.864
35	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	34.629
36	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	35.985
37	2.355	3.632	2.609	1.000	2.306	2.116	2.534	1.000	2.496	2.870	22.917
38	1.000	3.632	4.114	2.111	4.000	3.502	2.534	3.736	2.496	2.870	29.996
39	1.000	3.632	4.114	2.111	4.000	2.116	4.034	2.194	4.118	2.870	30.190

40	2.355	3.632	4.114	2.111	4.000	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>31.586</b>
41	2.355	3.632	2.609	2.111	4.000	3.502	2.534	2.194	4.118	2.870	<b>29.925</b>
42	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	1.000	2.534	3.736	2.496	2.870	<b>30.360</b>
43	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	1.000	4.034	2.194	4.118	2.870	<b>30.434</b>
44	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>33.243</b>
45	3.606	3.632	2.609	2.111	4.000	1.000	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>30.216</b>
46	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>34.598</b>
47	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>34.629</b>
48	3.606	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>37.235</b>
49	1.000	3.632	4.114	3.622	1.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>30.243</b>
50	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	1.000	3.736	2.496	2.870	<b>31.328</b>
51	1.000	3.632	4.114	3.622	2.306	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>32.935</b>
52	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>34.629</b>
53	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>33.097</b>
54	1.000	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>33.124</b>
55	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>34.484</b>
56	3.606	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>37.235</b>
57	1.000	3.632	2.609	2.111	4.000	3.502	2.534	2.194	2.496	1.000	<b>25.078</b>
58	1.000	1.870	4.114	2.111	2.306	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>28.161</b>
59	1.000	3.632	2.609	2.111	4.000	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>28.725</b>
60	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>33.097</b>
61	2.355	3.632	2.609	2.111	2.306	3.502	4.034	2.194	2.496	2.870	<b>28.109</b>
62	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>34.479</b>
63	3.606	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>35.849</b>
64	3.606	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>37.235</b>
65	1.000	3.632	4.114	2.111	2.306	2.116	4.034	3.736	2.496	2.870	<b>28.415</b>
66	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	2.194	4.118	2.870	<b>32.937</b>
67	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>33.129</b>
68	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	2.194	4.118	2.870	<b>34.443</b>
69	1.000	1.000	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	1.000	4.118	1.000	<b>24.385</b>
70	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>31.591</b>
71	1.000	3.632	4.114	3.622	2.306	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>32.935</b>
72	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>32.978</b>
73	1.000	3.632	2.609	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>31.737</b>
74	2.355	1.870	4.114	3.622	4.000	3.502	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>32.721</b>
75	1.000	3.632	4.114	3.622	2.306	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>32.935</b>
76	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>34.479</b>
77	1.000	3.632	2.609	2.111	4.000	2.116	2.534	2.194	4.118	2.870	<b>27.183</b>
78	3.606	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	2.534	2.194	4.118	2.870	<b>32.687</b>
79	3.606	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>35.849</b>
80	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>35.985</b>
81	1.000	3.632	2.609	2.111	4.000	3.502	4.034	2.194	2.496	2.870	<b>28.448</b>
82	2.355	1.000	2.609	2.111	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>28.949</b>

<b>83</b>	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>31.742</b>
<b>84</b>	3.606	3.632	2.609	2.111	4.000	3.502	4.034	3.736	2.496	2.870	<b>32.596</b>
<b>85</b>	1.000	3.632	2.609	3.622	2.306	3.502	4.034	3.736	2.496	2.870	<b>29.807</b>
<b>86</b>	1.000	3.632	2.609	3.622	4.000	2.116	4.034	2.194	4.118	2.870	<b>30.195</b>
<b>87</b>	2.355	3.632	2.609	2.111	4.000	3.502	4.034	2.194	4.118	2.870	<b>31.426</b>
<b>88</b>	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>33.092</b>
<b>89</b>	2.355	3.632	2.609	3.622	2.306	3.502	2.534	3.736	2.496	1.000	<b>27.791</b>
<b>90</b>	1.000	3.632	2.609	3.622	2.306	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>28.542</b>
<b>91</b>	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	2.194	4.118	2.870	<b>33.088</b>
<b>92</b>	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>35.985</b>
<b>93</b>	2.355	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	2.534	2.194	4.118	2.870	<b>31.556</b>
<b>94</b>	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	2.534	3.736	4.118	2.870	<b>31.742</b>
<b>95</b>	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>33.243</b>
<b>96</b>	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	3.502	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>34.629</b>
<b>97</b>	1.000	3.632	2.609	3.622	4.000	3.502	1.000	1.000	2.496	2.870	<b>25.731</b>
<b>98</b>	2.355	3.632	2.609	3.622	4.000	1.000	4.034	2.194	4.118	1.000	<b>28.564</b>
<b>99</b>	1.000	3.632	4.114	3.622	4.000	2.116	1.000	2.194	4.118	2.870	<b>28.667</b>
<b>100</b>	2.355	3.632	2.609	3.622	2.306	1.000	4.034	3.736	4.118	2.870	<b>30.282</b>