

**“ANALISIS SITUATIONAL AWARENESS PADA PENGEMUDI
GOJEK ONLINE DI KOTA MEDAN DENGAN METODE
QUANTITATIVE ANALYSIS OF SITUATIONAL AWARENESS
(QUASA)”**

SKRIPSI

OLEH

BAYU HADITYA, P

NPM. 198150015



PROGRAM STUDI TEKNIK INDUSTRI

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MEDAN AREA

2023

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 31/10/23

Access From (repository.uma.ac.id)31/10/23

**ANALISIS SITUATIONAL AWARENESS PADA PENGEMUDI GOJEK ONLINE DI KOTA
MEDAN DENGAN METODE QUANTITATIVE ANALYSIS OF SITUATIONAL
AWARENESS (QUASA)**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik di Fakultas Teknik
Universitas Medan Area

OLEH :

BAYU HADITYA. P

NPM. 198150015

**PROGRAM STUDI TEKNIK INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS MEDAN AREA
2023**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 31/10/23

Access From (repository.uma.ac.id)31/10/23

LEMBAR PENGESAHAN

Judul Skripsi : Analisis Situasional Awareness Pada Pengemudi Gojek Online Di Kota Medan Dengan Metode Quantitative Analysis Situasional Awareness (QUASA)

Nama : Bayu Haditya, P

NPM : 198150015

Fakultas/Prodi : Teknik/Teknik Industri

Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing I



Nukhe Andri Silviana, ST. MT

NIDN : 0127038802

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik



Dr. Rahmadsyah S. Kom, M.Kom

NIDN: 0105058804

Ketua Program Studi



Nukhe Andri Silviana, ST. MT

NIDN : 0127038802

Tanggal Lulus : 14 September 2023

HALAMAN PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Bayu Haditya, P

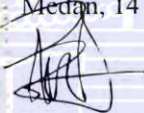
NPM : 198150015

Saya menyatakan bahwa skripsi yang saya susun sebagai syarat memperoleh gelar sarjana merupakan karya hasil tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.



Medan, 14 September 2023


Bayu Haditya, P

198150015

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS

AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik universitas medan Area, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Bayu Haditya. P

NPM : 198150015

Program Studi : Teknik Industri

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area *Hak Bebas Royalti Noneksusif (Non-exclusive Royalty-Free Right)* atas karya ilmiah saya yang berjudul : Analisis Situasional Awareness Pada Pengemudi Gojek Di Kota Medan Dengan Metode Quantitative Situational Awareness (QUASA). Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini, Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan skripsi saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Medan

Pada tanggal : 14 September 2023

Yang menyatakan



(Bayu Haditya. P)

ABSTRAK

Bayu Haditya, P (198150015). Analisis Situasi Awareness Pada Pengemudi Gojek Di Kota Medan Dengan Metode Quantitative Situational Awareness (Quasa). Dibawah Bimbingan Nukhe Andri Silviana ST.MT

Dengan perkembangan zaman yang pesat adanya kebutuhan akan perpindahan tempat dengan sesingkat mungkin, kini muncul aplikasi ojek online seperti Gojek yang banyak digemari karena kemudahan dan tarif yang diberikan sangat terjangkau. Pengemudi yang mendapat pesanan mendapatkan notifikasi melalui aplikasi yang terpasang pada telepon genggam para pengemudi, kemudian pengemudi menuju ke konsumen yang memesan dengan rute yang di tampilkan pada peta digital yang terdapat pada telepon genggam pengemudi. Hal ini menjadi permasalahan bagi para pengemudi ojek online, kurangnya konsentrasi dan kesadaran (awareness) disebabkan karena pengemudi ojek online lebih fokus mengecek telepon seluler mereka. Maka penelitian ini menggunakan metode Quantitative Analysis of Situation Awareness (QUASA) bertujuan untuk membandingkan anantara nilai *actual accuracy* dengan *perceived accuracy*, mengukur tingkat kewaspadaan pada pengendara sepeda motor ojek online dengan usia 21,25 dan 30 tahun di wilayah kota medan. Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan, nilai *actual accuracy* sebesar 60,74% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 82,59%, kemudian usia 25 tahun memiliki nilai *actual accuracy* sebesar 49,90% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 80,37% dan usia 30 tahun memiliki nilai *actual accuracy* sebesar 68,33% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 80,37%. Dapat disimpulkan karakteristik yang dimiliki dari ketiga usia tersebut ialah *over – confident*, untuk tingkat kewaspadaan usia 21 tahun memiliki 49,64%, 25 tahun memiliki 39,32% sedangkan uia 30 tahun memiliki nilai sebesar 53,13%.

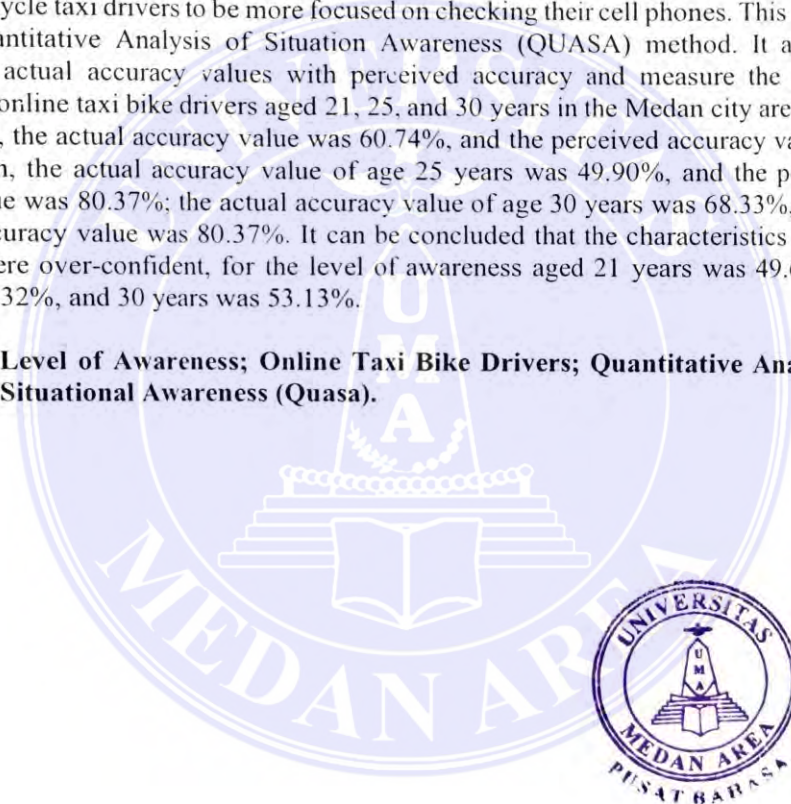
Kata Kunci: Tingkat Kewaspadaan; Pengendara sepeda motor ojek online; *Quantitative Analysis Of Situational Awareness (Quasa)*;

ABSTRACT

Bayu Haditya, P (198150015). "The Analysis of the Awareness Situation of Gojek Drivers in Medan City Using the Quantitative Situational Awareness (Quasa) Method". Supervised by Nukhe Andri Silviana, S.T., M.T.

With the rapid development of the era, there is a need to move places as quickly as possible. Online taxi bike applications such as Gojek have emerged, which are very popular because of their convenience and affordable rates. Drivers who get orders receive notifications via the application installed on the drivers' cell phones. Afterward, drivers go to the customers who ordered using the route displayed on the digital map on the drivers' cell phones. This is a problem for online taxi bike drivers, in which the lack of concentration and awareness caused online motorcycle taxi drivers to be more focused on checking their cell phones. This research used the Quantitative Analysis of Situation Awareness (QUASA) method. It aimed to compare the actual accuracy values with perceived accuracy and measure the level of awareness in online taxi bike drivers aged 21, 25, and 30 years in the Medan city area. Based on the results, the actual accuracy value was 60.74%, and the perceived accuracy value was 82.59%. Then, the actual accuracy value of age 25 years was 49.90%, and the perceived accuracy value was 80.37%; the actual accuracy value of age 30 years was 68.33%, and the perceived accuracy value was 80.37%. It can be concluded that the characteristics of these three ages were over-confident, for the level of awareness aged 21 years was 49.64%, 25 years was 39.32%, and 30 years was 53.13%.

Keywords: Level of Awareness; Online Taxi Bike Drivers; Quantitative Analysis of Situational Awareness (Quasa).



RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Tanjung Morawa, 31 Maret 2001. Anak kandung dari bapak Sunaryandi dan Ibu Diyah Akhiriyani, merupakan putra pertama dari 2 bersaudara. Penulis menyelesaikan pendidikan pertama di SDN 104233 Bandar Labuhan pada tahun 2013. Kemudian dilanjutkan ke tingkat menengah dan lulus di SMP Mts Negeri 1 Tanjung Morawa pada tahun 2016. Pada tahun 2019 penulis lulus dari SMK Negeri 1 Tanjung Morawa dan terdaftar sebagai mahasiswa Fakultas Teknik Prodi Teknik Industri Universitas Medan Area.

Selama mengikuti perkuliahan, penulis mengikuti Himpunan Mahasiswa Jurusan. Pada tahun 2022, penulis melaksanakan Kerja Praktek (KP) di Pabrik Gula Kwala Madu PT. Perkebunan Nusantara II yang berlokasi di desa Kwala Begumit Kab. Langkat dengan nilai yang memuaskan.

Atas izin Allah, Restu, do'a dan semangat dari kedua orang tua, perjuangan dan usaha penulis mampu menjalankan aktivitas akademik di Universitas Medan Area, Allhamdulillah penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir Skripsi yang berjudul "Analisis Situational Awareness Pada Pengemudi Gojek Di Kota Medan Dengan Metode Quantitative Analysis Situational Awareness (Quasa)" dengan baik.

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang tak henti-hentinya memberikan segala kenikmatan dan rahmat kepada seluruh hamba-Nya. Dengan Rahmat dan Hidayah-NYA, Tugas Akhir yang berjudul “Analisis Situational Awareness Pada Pengemudi Gojek Online Di Kota Medan Dengan Metode Quantitative Analisis Of Situational Awareness (QUASA)” dapat terselesaikan dengan baik. Adapun Tugas Akhir ini disusun sebagai salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan Tugas Akhir pada Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknik Universitas Medan Area.

Dalam penyelesaian penyusunan Tugas Akhir ini tidak lepas dari dukungan, bantuan, dan bimbingan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis ingin mengucapkan terimakasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada pihak-pihak yang telah memberikan dukungan secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini melalui proses yang panjang mulai dari bangku kuliah, penelitian hingga penyusunan sampai terbentuk seperti sekarang ini. Penulis juga menyadari bahwa skripsi ini dapat terselesaikan karena banyak pihak yang turut serta membantu, membimbing, memberi petunjuk, saran dan motivasi. Oleh Karena itu penulis menyampaikan ucapan rasa terima kasih sedalam-dalamnya, terutama kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Bapak Dr. Rahmadsyah, S.Kom, M.Kom selaku Dekan Fakultas Teknik.
3. Ibu Nukhe Andri Silviana, ST, MT, selaku Ketua Program Studi Teknik Industri Universitas Medan Area dan selaku Dosen Pembimbing I yang senantiasa memberikan arahan dan motivasi pada penulis.

4. Seluruh Dosen Program Studi Teknik Industri Universitas Medan Area yang telah memberikan ilmu pengetahuannya ketika mengajar mata kuliah dengan ikhlas dan penuh kesabaran kepada penulis.
5. Seluruh Staff Teknik Universitas Medan Area, terkhususkan kepada kak Pujiarti selaku IT Suport Program Studi Teknik Industri yang telah banyak memberikan bantuan kepada penulis pada saat masa perkuliahan.
6. Ibunda tercinta Diyah Akhiryani dan Ayah tercinta Sunariyandi yang selalu mendo'akan, memberikan semangat dan dukungan baik moral maupun material dalam segala hal, serta seluruh keluarga yang saya sayangi.
7. Rekan – Rekan Teknik Industri (Teknik Industri stambuk 2019) tercinta yang telah memberikan dukungan, motivasi dan turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Sahabat – Sahabat tercinta Rijal, Dicky, Yozrijal, Sarwedi, Sultan, Retta yang selalu memberikan dukungan, dan turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, yang telah berkenan memberikan bantuan kepada penulis.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, segala kritik dan saran yang membangun akan berguna agar pada penulisan selanjutnya dapat menghasilkan karya yang lebih baik. Semoga Proposal penelitian ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membacanya.

Medan, 14 September 2023



Bayu Haditya. P

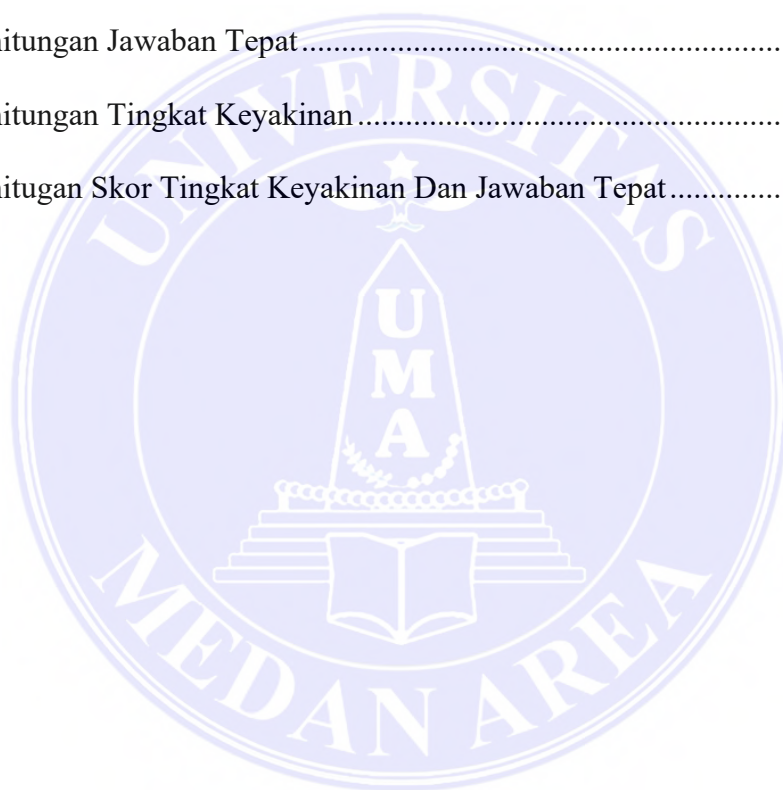
DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN.....	i
HALAMAN PERNYATAAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIK.....	iii
ABSTRAK.....	iv
ABSTRACT.....	v
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1.Latar Belakang.....	1
1.2.Rumusan Masalah.....	3
1.3. Batasan Masalah.....	3
1.4.Tujuan Penelitian.....	4
1.5.Manfaat Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
2.1. Pengertian Ergonomi.....	6
2.2. Kesadaran (Awareness).....	8
2.2. Pelanggaran dan kecelakaan Lalu lintas.....	9
2.2. Situational awareness (SA)	10
2.3.Quantitative Analysis Of Situational Awareness (QUASA)	13
2.4. Kalibrasi Situational Awarness	14

2.5. Uji Validitas.....	16
2.6. Uji Reliabilitas	17
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	14
3.1.Lokasi dan Waktu Penelitian.....	14
3.2.Objek Penelitian.....	14
3.3.Variabel penelitian.....	15
3.4.Kerangka Berfikir.....	16
3.5.Metode Pengumpulan Data.....	17
3.6.Metode Pengolahan Data.....	17
BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA	21
4.1 Pengumpulan data.....	21
4.2 Pengolahan Data.....	28
4.2.1 Uji Validitas.....	28
4.2.2 Uji Reliabilitas.....	30
4.3 Kalibrasi Situasion Awareness.....	34
4.4 Tingkat Kewaspadaan.....	39
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	42
5.1 Kempulan.....	42
5.2 Saran.....	43
DAFTAR PUSTAKA.....	44

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Nama Jalan Titik Rawan Kemacetan	3
Tabel 4.1 Tabel 4.1 Bobot Pertanyaan Kuesioner Situasion Awareness Untuk Jawaban Tepat Pada Nilai Actual Accuracy.....	25
Tabel 4.2 Bobot Nilai Pada Tingkat Keyakinan Perceived Accuracy.....	28
Tabel 4.3 Hasil Uji Validitas	30
Tabel 4.4 Hasil Uji Reliabilitas Menggunakan SPSS.....	32
Tabel 4.5 Perhitungan Jawaban Tepat.....	32
Tabel 4.6 Perhitungan Tingkat Keyakinan	34
Tabel 4.7 Perhitugan Skor Tingkat Keyakinan Dan Jawaban Tepat.....	41



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kurva Kalibrasi.....	15
Gambar 3.1 Kerangka Berfikir	20
Gambar 3.2 Alur Penelitian	24
Gambar 4.1 Kurva kalibrasi situasion awareness usia 21 tahun.....	38
Gambar 4.2 Kurva kalibrasi situasion awareness usia 25 tahun.....	39
Gambar 4.3 Kurva kalibrasi situasion awareness usia 30 tahun.....	40



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kemudahan untuk transportasi sangat di butuhkan pada masa kini, hal itu menjadi perhatian khusus bagi para penyedia layanan transportasi. perkembangan zaman yang begitu pesat mengharuskan manusia untuk berpindah – pindah dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu yang sesingkat mungkin, hal itu menyebabkan terjadinya pergeseran pola bisnis pada para penyedia transportasi sehingga menjadikan mereka bertransformasi dan mulai menggunakan perkembangan teknologi untuk kembali berjaya. dengan adanya kebutuhan akan perpindahan tempat tersebut, kini muncul aplikasi ojek online seperti Gojek dan Grab yang banyak digemari karena kemudahan dan tarif yang diberikan sangat terjangkau dibandingkan transportasi konvensional, dan banyaknya layanan lain seperti layanan pembelian, pengantaran makanan hingga pembersih rumah hal ini membuat aplikasi ojek online memiliki daya tarik bagi pengguna smartphone yang memiliki kebutuhan akan kemudahan.

Pada tahun 2017, terdapat 15 juta pengguna aktif setiap minggunya, yang dilayani oleh salah satu penyedia ojek online tersebut, layanan transportasi secara online adalah salah satu layanan paling banyak diminati, karena hal dilakukan cukup mudah yaitu dengan cara memesan pengemudi untuk menuju titik penjemputan penumpang hingga menuju titik akhir. Pengemudi yang mendapatkan pesanan, berupa antar jemput makanan dan penumpang akan mendapatkan notifikasi melalui aplikasi yang terpasang pada telepon genggam para pengemudi, kemudian pengemudi menuju ke konsumen yang memesan, dengan menggunakan rute yang di tampilkan pada peta digital yang terdapat pada telepon genggam pengemudi.

Pemerintah melalui undang – undang no 22 tahun 2009 pasal 106 ayat 1 yang menyatakan bahwa setiap pengguna kendaraan bermotor yang berada di jalan memiliki kewajiban untuk mengemudi kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi, hal ini menjadi permasalahan bagi para pengemudi ojek online, kurangnya konsentrasi dan kesadaran (awareness) dalam berkendara bagi para pengemudi ojek online disebabkan karena pengemudi ojek online lebih fokus mengecek telepon seluler mereka. Hal tersebut diperparah dengan tingginya tingkat kecelakaan pengendara roda dua. Djaja et al (2016) menyatakan bahwa pada tahun 2013 setidaknya terdapat 168.174 kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Kurangnya kewaspadaan pada saat mengemudi dapat menyebabkan kerugian yang cukup besar, termasuk kerusakan pada kendaraan dan nyawa manusia (mahachandra, 2011). Berkendara dalam kondisi terganggu, sangat mempengaruhi kerja otak (Thompson dkk, 2012). Keselamatan kendaraan bermotor dan arus lalu lintas adalah hal yang sangat berkaitan. Hubungan antara kendaraan bermotor dengan arus lalu lintas dapat dibuktikan dengan perilaku pengemudi merupakan penyebab utama dalam arus lalu lintas dan keselamatan (Starvinos dkk, 2013).

Adapun fenomena kemacetan yang terjadinya di kota medan menurut (susanti dan magdalena, 2015) yang menyebabkan terhentinya lalu lintas disebabkan banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. terutama karena kurangnya sarana transportasi publik atau system lalu lintas yang kurang baik dan seimbang antara kebutuhan jalan dengan penduduk. hal ini memicu peningkatan kemacetan lalu lintas, akibatnya menimbulkan lamanya waktu tempuh perjalanan, konsumsi pada bahan bakar yang berlebihan sehingga dapat menimbulkan stress pada pengendara sepeda motor dan bertambahnya angka kecelakaan lalu lintas. Adapun ruas -ruas jalan yang menjadi titik kemacetan di wilayah kota medan dapat dilihat pada tabel 1 dibawah ini

Tabel 1.1 Nama Jalan Titik Rawan Kemacetan

No	Nama Jalan	Nama Kecamatan	Penyebab
1	Jl. Kapten Muslim	Medan Helvetia	Pasar Sei Kambing
2	Jl. S.M Raja depan terminal PMH dan Simpang Amplas	Medan Amplas	Adanya Pool Bus dan adanya terminal liar
3	Jl. A.R Hakim dan Jl. Thamrin Plaza	Medan Area	Adanya pasar Sukarame dan perlintasan keretapi
4	Jl. S.M Raja Simpang Limun	Medan Kota	Adanya Pasar simpang Limun
5	Jl. Imam Bonjol depan Yaspendra	Medan Kota	Masuk keluar anak sekolah
6	Jl. Jamin Ginting dan Jl. S. Parman depan Perguruan Thomas	Medan Baru	Masuk dan keluar anak sekolah
7	Jl. S.M Raja depan PDAM Tirtanadi (Kedokteran UISU)	Medan Baru	Perlintasan Keretapi

Berdasarkan penjelasan diatas, maka penelitian ini menggunakan metode Quantitative Analysis of Situation Awareness (QUASA) bertujuan untuk membandingkan antara nilai actual accuracy dengan perceived accuracy, dan mengukur tingkat kewaspadaan pada pengendara sepeda motor ojek online dengan usia 21 tahun 25 tahun dan 30 tahun di wilayah kota medan.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah :

1. Berapakah perbandingan nilai actual accuracy dan nilai perceived accuracy pengendara sepeda motor ojek online ?
2. Berapakah tingkat kewaspadaan pada pengendara sepeda motor ojek online ?
3. Berapa rekomendasi usia untuk pengendara sepeda motor pada jasa layananan ojek online berdasarkan tingkat kewaspadaan yang baik agar mengurangi kecelakaan lalu lintas ?

1.3. Batasan Masalah

Batasan masalah yang digunakan dalam penelitian ini agar terfokus pada pemecahan masalah yang telah dirumuskan, yaitu :

1. Penelitian di Kota Medan
2. Sampel yang digunakan pada pengendara sepeda motor sebanyak 25 orang untuk setiap kelompok usia.
3. Data sampel usia pengendara sepeda motor ialah berusia 21 tahun, 25 tahun dan 30 tahun, usia ini adalah usia yang rentan terjadi kecelakaan pada pengendara ojek online berdasarkan Keterangan yang diberikan oleh pihak gojek.

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dituliskan sebelumnya, adapun tujuan dari penelitian ini sebagai berikut :

1. Menentukan nilai perbandingan dari actual accuracy dan perceived accuracy pada pengendara sepeda motor ojek online
2. Menentukan tingkat kewaspadaan pada pengendara sepeda motor ojek online
3. Menentukan rekomendasi usia untuk pengendara sepeda motor pada jasa layanan ojek online berdasarkan tingkat kewaspadaan yang baik agar mengurangi kecelakaan lalu lintas ?

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

1. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini dapat membuka pikiran mahasiswa untuk melaksanakan setiap perolehan dan pemecahan masalah yang ada di lingkungan kampus dan

masyarakat. Penelitian ini digunakan sebagai implementasi dari penerapan teori-teori yang sebelumnya telah didapat selama kegiatan perkuliahan.

2. Bagi Pelayanan Jasa Ojek online

Berdasarkan penelitian yang dilakukan diharapkan dapat menjadi pertimbangan bagi pelayanan jasa ojek online yaitu memberikan rekomendasi usia yang memiliki tingkat kesadaran situasi yang baik dan dapat menimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Ergonomi

Istilah ergonomi berasal dari Yunani yang terdiri dari 2 kata yaitu “ergon” dan “nomos” ergon memiliki arti kerja dan nomos memiliki arti aturan dan hukum. Jadi secara ringkas ergonomi adalah suatu aturan dan norma dalam system kerja. Setiap negara pun memiliki penyebutan yang berbeda jika di Indonesia ergonomi sedangkan di amerika *Human Engeneering* atau *Human Factor Engeneering*. Adapun yang mengartikan ergonomi ialah suatu disiplin ilmu yang berkaitan tentang interaksi atau respon antar manusia dengan objek yang digunakan, meskipun penyebutan di setiap negara berbeda namun hal yang di bahas tetap sama yaitu tentang optimalisasi fungsi manusia terhadap aktivitas yang dilakukan. dan dapat disimpulkan bahwasannya ergonomi ialah menyeimbangkan segala fasilitas yang digunakan baik dalam beraktivitas maupun istirahat dengan kemampuan mental sehingga kualitas dalam bekerja akan menjadi lebih baik. dan hal yang terpenting dalam ergonomi ialah performansi kerja yang disebabkan oleh kondisi lingkungan kerja dan peralatan kerja, jika peralatan, lingkungan kerja dan metode kerja dirancang sesuai dengan kemampuan manusia maka performansi dan hasil yang diberikan akan lebih baik, dan sebaliknya jika hal tersebut diabaikan maka hasil dan performansi yang diberikan akan kurang baik.

Berikut tujuan penerapan ergonomi secara umum adalah :

1. Meningkatkan kesejahteraan mental dan fisik yang dilakukan dengan usaha pencegahan cedera dan penyakit akibat bekerja, menurunkan beban mental dan beban kerja fisik, mengupayakan kepuasan kerja.

2. Meningkatkan kesejahteraan sosial melalui upaya yang dilakukan dalam peningkatan kontak sosial, mekoordinir dan mengelola pekerjaan secara tepat bertujuan meningkatkan jaminan sosial yang baik selama kurun waktu usia saat produktif dan setelah tidak produktif.
3. Menciptakan keseimbangan rasional antara berbagai aspek Teknik, ergonomis, antropologis dan budaya dari setiap pekerjaan yang dilakukan sehingga hal tersebut menghasilkan kualitas hidup dan kualitas kerja yang baik.

Dengan demikian pencapaian kualitas hidup secara maksimal, baik di lingkungan sosial maupun di lingkungan kerja, hal ini menjadi tujuan utama dalam penerapan ergonomi.

Terdapat tiga hal yang penting dalam ergonomi :

1. Ergonomi menitikberatkan manusia (*human-centered*) yang memiliki arti fokus utama dari ergonomi ini ialah manusia, bukan peralatan maupun mesin.
2. Ergonomi menyesuaikan fasilitas pekerjaan yaitu peralatan dan mesin dengan kondisi manusia.
3. Ergonomi menitikberatkan pada perbaikan system kerja. Perbaikan yang dimaksud ialah harus sesuai dengan kelemahan dan kemampuan manusia atau pekerja.

Dan adapun beberapa permasalahan yang umum untuk dikaji dan diteliti dalam bidang ergonomi :

1. Antropometri

Antropometri ialah hal yang berkaitan dengan pengukuran dimensi tubuh seperti volume dan berat kemudian jarak tangan ke depan, tinggi mata duduk dan lainnya.

Masalah dalam bidang antropometri sendiri merupakan kesesuaian antara desain setiap stasiun kerja dengan dimensi tubuh pekerja.

2. Psikomotor

Permasalahan yang disebabkan pada ketegangan system psikomotor yang mengharuskan kebutuhan pekerjaan menyesuaikan dengan kemampuan pekerja dan menyediakan performansi kebutuhan pekerja.

3. Kardiovaskular

Permasalahan yang disebabkan peningkatan kerja pada system peredaran darah seperti jantung. Membuat jantung memompa lebih banyak darah ke otot sehingga hal tersebut mengakibatkan tubuh memerlukan banyak oksigen.

4. Kognitif

Permasalahan yang muncul diakibatkan adanya gangguan pada short memory ataupun long term memory, contohnya seperti penerimaan informasi yang diterima pekerja kurang ataupun berlebihan.

2.2. Kesadaran (Awareness)

Menurut L.R Solso dalam buku psikologi kognitif Awareness adalah suatu bentuk pengetahuan akan peristiwa atau rangsangan di sekitarnya sebagaimana tentang fenomena seperti ingatan,berfikir dan sensi tubuh. Contohnya dalam penelitian ini pengendara sepeda motor gojek yang sedang bekerja, dalam berkendara jika pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara yang baik tidak akan bersikap membahayakan. tidak hanya itu pengendara yang memiliki kesadaran penuh artinya ia memiliki kendali penuh atas dirinya maka pengendara tersebut mampu mengendalikan kecemasan yang dimilikinya. Kemampuan ini juga bisa menjadi hal baik bagi para pengendara dikarenakan meningkatnya kecerdasan emosional

individu. Hal ini serupa dinyatakan oleh Golem (2016) beliau mengatakan bahwasannya *self-awareness* merupakan bentuk kecerdasan dasar emosional diri seseorang. Yang berarti apabila individu dapat meningkatkan *self awareness* maka secara tidak langsung kecerdasan emosionalnya juga akan meningkat. Oleh karena itu *self awareness* menjadi bagian penting dalam menurunkan kecemasan individu.

2.3. Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu lintas

Pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu tindakan yang melanggar hukum di suatu negara, tujuan suatu peraturan di terbitkan untuk terciptanya keamanan dan kenyamanan bagi masyarakat dan pengguna jalan. Demikian pula tidak sedikit pengguna jalan yang melakukan pelanggaran, terutama kalangan muda yaitu sebagai berikut (Rakhmani, 2013) :

1. Berkendara dengan sembarangan tanpa memikirkan pengguna jalan lainnya yang dapat menimbulkan kecelakaan.
2. Tetap berkendara walaupun tidak memiliki surat izin mengemudi (SIM),STNK dan surat – surat yang sudah tida berlaku atau kadaluwarsa.
3. Tidak mematuhi ketentuan perundang – undangan lalu lintas yang telah di tentukan seperti perlengkapan, penomorasi dan pemuatan kendaraan
4. Berkendara tanpa memiliki plat nomor yang sah atau yang sesuai dengan surat surat asli kendaraan.
5. Tidak mematuhi arahan lalu lintas seperti, rambu – rambu lalu lintas dan tanda jalan.

Berdasarkan jenis pelanggaran diatas, dampak yang dapat terjadi yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas, timbul nya kebiasaan pengguna jalan dalam melanggar lalu lintas dan tingginya angka kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas menurut Undang Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan raya yang tidak diduga dan melibatkan kendaraan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia / kerugian harta benda. Dibawah ini merupakan beberapa penyebab dari kecelakaan yaitu (putri, 2014) :

1. Kondisi jalan yang rusak namun belum diperbaiki
2. Memaksakan untuk mengemudi dalam keadaan mengantuk
3. Faktor dari kendaraan dapat pula menyebabkan terjadinya kecelakaan seperti, rem yang tidak berfungsi, pecah ban dan spare part yang tidak pernah di ganti.
4. Adapaun faktor dari cuaca seperti hujan maupun kabut yang mengakibatkan penglihatan pengendara menjadi terbatas.

2.4. Situasion Awareness (SA)

Menurut Endsley dalam Stanton, et al. (2005) Situasion Awareness diidentifikasi pada perang dunia pertama sebagai aspek yang penting dalam penerbangan militer, namun istilah tersebut digunakan pada penelitian tahun 1980-an. Penelitian situasion awareness pada saat ini tersebar begitu luas dan berkelanjutan dalam penelitian militer.(Stanton, et al., 2005).

Situasion awareness merupakan salah satu penunjang kinerja manusia di dalam setiap kondisi pada saat pengambilan keputusan, Dalam penelitian ini ialah pengendara sepeda motor gojek. Jika para pengendara sepeda motor gojek mengalami kekurangan *situasioanl awareness* maka beresiko akan menyebabkan kesalahan dalam pengambilan keputusan dan termasuk *human error*.

Human error sendiri bisa terjadi karena faktor *pure human error*, maksudnya ialah karena faktor kebiasaan, faktor tidak ada pengawasan, mengendalikan dan memutuskan hal yang disebabkan gangguan proses kognitifnya, faktor kondisi pengendara seperti upaya yang salah dalam pengambilan keputusan dan perencanaan,

Melalui penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwasannya *situasional awareness* (SA) adalah pemahaman terhadap elemen – elemen yang ada pada lingkungan sekitar dalam waktu dan ruang yang sama, maksud dari elemen – elemen tersebut dan proyeksinya pada masa yang akan mendatang (Endsley, 1988), SA memiliki 3 level yaitu level 1 ialah persepsi dalam membaca situasi saat ini, level 2 adalah pemahaman terhadap situasi yang terjadi, level 3 adalah tahapan proyeksi apa yang akan terjadi.

Adapaun katagori Teknik penilaian SA didefinisikan sebagai berikut (Stanton, el al., 2005)

1. *SA Requirements Analysis Techniques*

Berfungsi untuk menentukan apa yang sebenarnya menjadikan operator SA dalam tugas atau lingkungan dibawah analisis.

2. *Freeze Probe Techniques*

Freeze Probe Techniques Adalah Teknik yang melibatkan administrasi query terkait SA ‘*online*’ selama ‘*freeze*’ dalam simulasi tugas di bawah analisis. Berikut adalah metode yang terkait dalam *freeze probe Techniques* :

- a. SACRI
- b. SAGAT
- c. SALSA

3. *Real-Time Probe Techniques*

Real-Time Probe Techniques ialah salah teknik pendekatan yang dirancang untuk menghapus sifat intrusive dari *Freeze Probe Techniques*. Teknik ini melibatkan administrasi *query* terkait SA selama skenario aktif. Dibawah ini adalah metode yang terkait dalam *Real-Time Probe Techniques* :

- a. SASHA_L
- b. SASHA_Q
- c. SPAM

4. *Self-Rating Techniques*

Self-Rating Techniques adalah Teknik yang melibatkan peserta yang memberikan penilaian subjektif dari SA mereka melalui skala peringkat Terkait SA. Dan bertujuan untuk memperoleh estimasi subjektif dari SA dari partisipan. Teknik ini. Berikut adalah metode yang terkait :

- a. CARS
- b. MARS
- c. SARS
- d. SART
- e. C-SAS

5. *Observer-Rating Techniques*

Teknik yang melibatkan *subject Matter Experts* (SMEs) bertujuan untuk mengamati peserta yang melakukan tugas dibawah analisis dan kemudian memberikan penilaian dari masing – masing peserta SA.

6. *Distributed SA Techniques*

Teknik ini digunakan untuk melihat distribusi yang cocok untuk studi kasus. Berikut

metode yang terkait : *Paired Comparison Techniques* dengan SA-SWARD.

2.5. Quantitative Analysis Of Situational Awareness (QUASA)

Quantitative Analysis Of Situational Awareness (QUASA) merupakan Teknik kombinasi anatar penilaian penyelidikan dengan penilaian pribadi, atau dapat didefinisikan yaitu menggabungkan kedua pertanyaan objektif (*true / false probe*) dan subjektif dari peringkat kepercayaan bagi setiap responden penyelidikan (McGuinness, 2004).

Metrik objektif dan subjektif digabung untuk menganalisa tingkat ‘ kalibrasi ‘ pada persepsi. Quasa menggabungkan penilaian probe dengan self-rating. Berikut adalah deksripsi dari Teknik dan dasar pemikiran (McGuinness, 2004)

1. SA Requiment Analysis

Teknik ni digunakan pada saat sebelum pengumpulan data (dalam metode yang sama pada saat penyelidikan SAGAT) dengan analisis kebutuhan SA subjek. Ini adalah bentuk Cofnitive Task Analysis yang pada dasarnya menangkap baik isyarat eksplisit dan kesimpulan simplisit yang relavan dengan anggapan pengambilan keputusan. Informasi dan pemahaman yang dibutuhkan oleh individu untuk mempertahankan setidaknya kinerja yang mencukupi (McGuinness, 2003). Query yang digunakan adalah probe yang valid dan relavan dari SA individu, jika kita hanya mengukur kemampuan mereka untuk menanggapi pertanyaan sewenang – wenang dan tidak relavan.

2. True/False Probe

Menurut Ebal dan Frisbie dalam McGuinness (2004) Penilaian tingkat pengetahuan seseorang tentang kebenaran dan kesalahan ditunjukkan dari sebuah situasi yang berkaitan. Dengan pemikiran ini, metode *Query* SA dalam Teknik QUASA terdiri dari

true/false probe, yang dimana subjek secara periodic disajikan dengan satu set deksripsi situasi dan diminta agar menunjukkan dalam setiap kasus apakah pertanyaan benar atau salah.

3. *Simultaneous Self-Rating*

Metode ini digunakan juga dalam QUASA yang terdiri dari peringkat *Simultaneous Self-Rating* untuk setiap respon benar dan salah pada penyelidikan. Pengukuran yang dilakukan adalah memberikan penilaian ata peringkat melalui tingkat keyakinan dalam menentukan jawaban berdasarkan kasus yang diberikan.

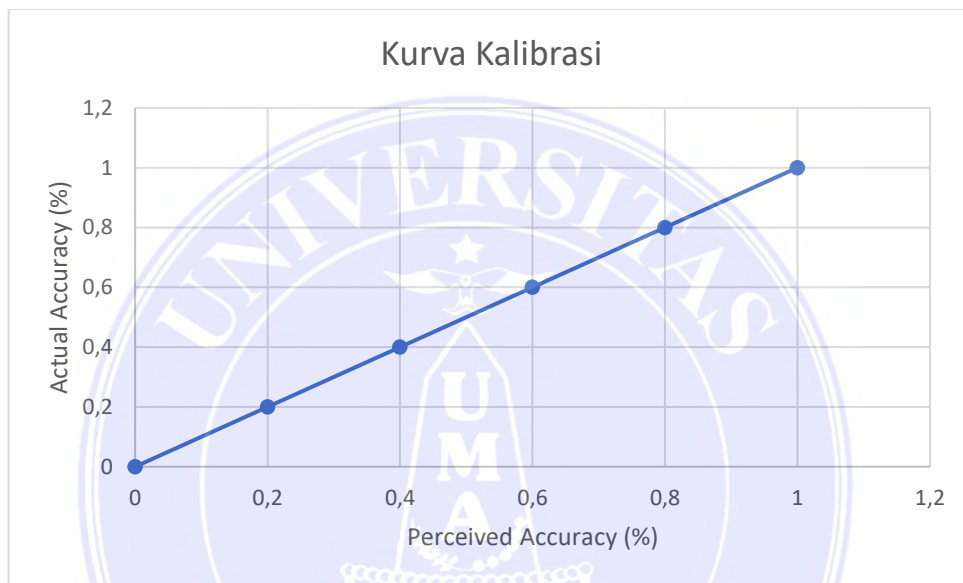
Metode QUASA pada penelitian ini dapat membantu dalam mengetahui seberapa tinggi tingkat situational awareness yang dimiliki para pengendara gojek online, penelitian ini akan ditujukan kepada para pengendara gojek online dengan pengkatagorian berdasarkan kelompok usia. Diharapkan dengan metode tersebut dapat menghasilkan informasi terkait tingkat *situasional awareness* pada pengendara sepeda motor gojek online. Dan sekiranya dapat membantu gojek dalam meningkatkan pengetahuan terkait tingkat *situasional awareness* atau tingkat kesadaran pengendaranya.

2.6. Kalibrasi Situasion Awareness

Prinsip Kalibrasi SA, pada dasarnya, sejauh mana seseorang dapat menilai kebenaran pengamatan mereka sendiri atau keputusan. Dengan kata lain , itu menilai tingkat kesesuaian antara akurasi persepsi diri dan ketetapan yang sebenarnya sebagai proporsi jawaban yang benar. (Koriat & Goldsmit dalam Mcguinnes,2004)

Dalam penilaian kalibrasi, seorang individu dapat diberikan item tes dan diminta agar memberikan indikasi kepercayaan dan jawaban yang benar. Kalbirasi dapat

dipelajari predictively : individu memberikan confidence rating sebelum menjawab pertanyaan). Sebuah confidence rating dapat muncul rating biner (misalnya, high confidence versus low confidence), multi-catagorical ordinal rating (misalnya.sangat tinggi,tinggi,sedang,rendah,sangat rendah), atau skala kontinyu (misalnya, 0%-100%)(Mcguinnes,2004).



Gambar 2.1 Kurva Kalibrasi

Kurva kalibrasi ini memiliki bentuk seperti analisis grafik regresi linier dengan kolerasi positif (Budianto, 2008),yaitu menggambarkan nilai sumbu vertical (y) dan sumbu (x) (Lusiana, 2012). Kurva kalibrasi terdiri dari actual accuracy (%) untuk sumbu y dan perceived accuracy (%) untuk sumbu x. berikut ialah persamaan yang dapat digunakan untuk menghitung presentase pada kurva kalibrasi (Prawit, et al., 2014) :

Untuk menentukan nilai actual accuracy :

$$Actual\ accuracy = \frac{jumlah\ jawaban\ responden\ tepat}{total\ skor} \times 100\%$$

$$Total\ skor = jumlah\ pertanyaan \times jumlah\ responden \times 100\%$$

Data akan dihitung skor keyakinannya terlebih dahulu untuk setiap pertanyaan dengan menggunakan persamaan dibawah ini (Febrianti, et al., 2013) :

$$Skor\ keyakinan : (k_1 \times 100\%) + (k_2 \times 75\%) + (k_3 \times 50\%) + (k_4 \times 25\%)$$

Dimana : k_1 = jumlah responden yang menjawab sangat yakin

k_2 = jumlah responden yang menjawab yakin

k_3 = jumlah responden yang menjawab cukup yakin

k_4 = jumlah responden yang menjawab kurang yakin

Untuk menentukan nilai *perceived accuracy* :

$$perceived\ accuracy = \frac{total\ skor\ keyakinan\ responden}{total\ skor\ tingkat\ keyakinan} \times 100\%$$

$$Total\ skor = jumlah\ pertanyaan \times jumlah\ responden \times 100\%$$

Untuk mengukur tingkat kewaspadaan responden maka dapat digunakan persamaan dibawah ini (Prawito, et al., 20014) :

$$Tingkat\ kewaspadaan = \frac{\sum (skor\ tingkat\ keyakinan \times skor\ jawaban\ tepat)}{nilai\ sempurna} \times 100\%$$

2.7. Uji Validitas

Validitas adalah keandalan suatu alat ukur, atau suatu alat ukur yang digunakan untuk mendapatkan data yang valid, demikian validitas yaitu sejauh mana alat ukur tepat dalam mengukur suatu data dan mengukur sesuai apa yang ingin diukur (Janti, 2014). Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan variable yang diukur benar atau seperti variabel yang di teliti (Cooper & Schindler, 2006).

Pada penelitian ini untuk uji validitas sendiri menggunakan tingkat kepercayaan sebesar 95 % dan $\alpha=5\%$ dengan $df=n-2$ analisis data dilihat pada *Item-Total Statistic* dan kolom *Corrected Item-Total Correlation*. Keputusan dalam uji validitas ini adalah jika $T_{hitung} \geq T_{tabel}$ maka tidak ada hubungan antar item pernyataan atau item pernyataan tidak saling tumpang tindih (valid), lalu jika $T_{hitung} \leq T_{tabel}$ maka ada hubungan antar item pernyataan atau item pernyataan saling tumpang tindih (tidak valid).

2.8. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah ukuran yang menunjukkan keandalan suatu alat ukur yang digunakan, demikian diukur melalui konsistensi hasil pengukuran waktu ke waktu apabila fenomena yang diukur tidak berubah (janti,2014)

Adapun persamaan yang digunakan dalam uji reabilitas yang dilakukan dengan menggunakan persamaan *Cronbach's Alpha* (Muaja, et al., 2013):

$$r = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[\frac{\sum_{i=1}^k \sigma_i^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Dimana : r = koefisien reliabilitas *Cronbach's Alpha*

k = banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal

σ_i^2 = Varians skor setiap butir soal

σ_t^2 = Varians skor total

Pada penelitian ini untuk uji reliabilitas menggunakan tingkat kepercayaan sebesar 95 % dan $\alpha=5\%$. Analisis data dapat dilihat pada Reability Statistic Cronbach's Alpha. Keputusan dalam uji reliabilitas ini ialah jika $Thitung > 0.7$ maka reliabilitasnya itnggi (reliable), lalul jika $Thitung < 0,7$ maka belum reliabel (un-reliable) (Muaja, et al., 2013)

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Medan, alasan memilih tempat penelitian tersebut dikarenakan Kota Medan merupakan kota dengan jumlah pengendara ojek online cukup besar dan kota medan merupakan kota dengan tingkat kecelakaan tertinggi di Sumatera Utara menurut data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Utara. Waktu penelitian mulai bulan februari 2023 hingga selesai.

3.2. Objek Penelitian

Objek pada penelitian ini adalah salah penyedia layanan jasa ojek online yang terdapat di kota medan yaitu gojek, terutama jenis kendaraan sepeda motor, penentuan dalam pengambilan sampel dapat ditentukan dengan rumus berikut (Rahayu & Lingga, 2009). Untuk menentukan jumlah sampel yang akan dijadikan target pada penelitian digunakannya rumus Slovin.

$$n = \frac{N}{1 + N (e^2)}$$

Dimana : n = jumlah sampel

N = populasi

e = batas toleransi kesalahan (0,05)

Pada penelitian ini nilai kritis yang digunakan sebesar 0,5 atau 5 %. Dari jumlah data pengendara gojek di Kota medan yang di update pada bulan februari 2023. Sehingga sampel yang digunakan pada penelitian ini berjumlah sebagai berikut :

$$n = \frac{12000}{1 + 12000 (0,5^2)}$$

$$n = 39,98 \approx 40$$

Berdasarkan hasil dari perhitungan di atas di dapatkan sampel yang dapat digunakan 25 sampel, sehingga jumlah sampel akan di bagi menjadi 3 kelompok masing – masing usia yaitu :

1. usia 21 tahun sebanyak 40 orang
2. usia 25 tahun sebanyak 40 orang
3. usia 30 tahun sebanyak 40 orang

Penentuan jumlah sampel didapatkan dengan perhitungan jumlah populasi yang mencakup total usia mulai dari 21 tahun - 30 tahun, karena pada penelitian ini hanya menggunakan 3 kelompok usia 21 tahun, 25 tahun, 30 tahun maka nilai toleransi yang digunakan sebesar 5% bertujuan untuk memperkecil jumlah sampel dari total keseluruhan populasi. Dan usia yang digunakan ialah usia pengendara ojek online yang memiliki resiko yang tinggi terjadinya kecelakaan berdasarkan hasil keterangan yang didapat dari pihak gojek.

Maka didapatkan jumlah total sampel untuk penelitian ini adalah 120 pengendara sepeda motor di kota medan. Pada penelitian ini juga digunakan responden pada jasa pelayanan ojek online yaitu pengendara sepeda motor gojek yang berada di wilayah kota medan.

3.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah segala sesuatu yang ditetapkan oleh peneliti bertujuan untuk memperoleh informasi tentang hal tersebut yang kemudian di tarik kesimpulannya.

1. Variable independent (variable bebas)

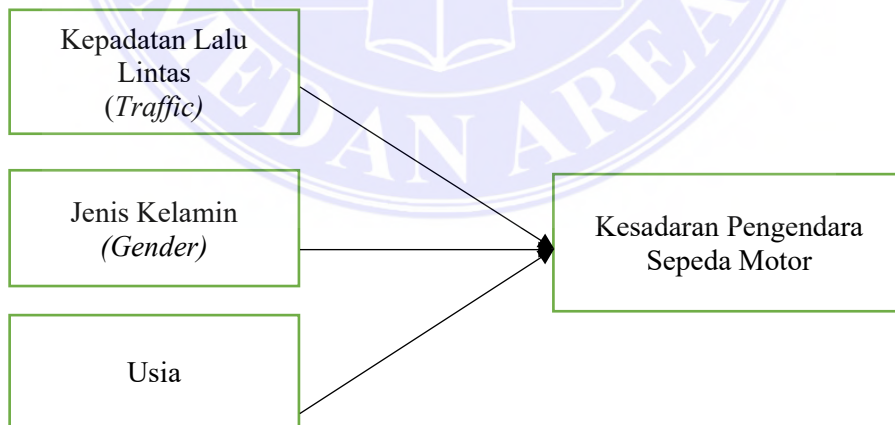
Variabel bebas adalah variable yang mempengaruhi terjadinya sebab perubahan variable dependen atau variabel Y, dalam penelitian ini variabel yang dimaksud kepadatan lalu lintas (*Traffic*), jenis kelamin (*gender*), usia

2. Variabel Dependent (Variabel Terikat)

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel X atau variabel independent. Dalam penelitian ini variabel yang dimaksud Awareness (kesadaran) pengendara sepeda motor (ojek online).

3.4. Kerangka Berfikir

Kerangka Berfikir adalah hubungan antara satu konsep dengan konsep lainnya dari masalah yang akan diteliti, Adapun kerangka berfikir dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar 3.1



Gambar 3.1 Kerangka Berfikir

3.5. Metode Pengumpulan Data

- a. Pengamatan Langsung (Observasi)
- b. Yaitu data yang diperoleh dengan melakukan kegiatan pengamatan secara langsung dengan kuesioner yang di berikan kepada responden yang bertujuan untuk memperoleh data yang sesuai dengan objek penelitian.
- c. Wawancara (Interview)

Yaitu data yang diperoleh dengan melakukan kegiatan tanya jawab kepada narasumber yang berkaitan dengan objek penelitian dan dilakukannya pengambilan data dengan menggunakan kuesioner.

3.6. Metode Pengolahan Data

Data yang diperoleh dari pengumpulan data akan diolah dengan metode QUASA dengan tahapan – tahapan sebagai berikut :

1. Penentuan jumlah sampel yang diambil dari populasi, penentuan dilakukan dengan menggunakan Rumus Slovin :

$$n = \frac{N}{1 + N (e^2)}$$

Dimana : n = jumlah sampel
N = populasi
e = batas toleransi kesalahan

2. Pengumpulan data melalui kuesioner yang telah dibuat.
3. Penentuan validasi item pertanyaan melalui uji validitas dengan menggunakan persamaan dalam *Pearson Product Moment* (Sukestiyarno, 2014):

Dapat pula dilakukan dengan bantuan software SPSS statistic 22 yaitu dengan Langkah – Langkah sebagai berikut :

- a. Menentukan variabel yang akan diukur dalam *variabel view*
- b. Menentukan jenis data yang akan digunakan dalam pengukuran kolom *measure* pada setiap variabel
- c. Melakukan input data ke dalam jendela data *view*
- d. Melakukan uji validitas dengan cara *analyze > scale > reability analysis*
- e. Memasukkan variabel ke dalam kolom item dan klik bagian statistic lalu centang bagaian *scale of item delected*, lalu OK hingga keluar output.

Uji Validitas sendiri menggunakan tingkat kepercayaan sebesar 95 % dan $\alpha=5\%$ dengan $df=n-2$ analisis data dilihat pada *Item-Total Statistic* dan kolom *Corrected Item-Total Correlation*. Keputusan dalam uji validitas ini adalah jika $T_{hitung} \geq T_{tabel}$ maka tidak ada hubungan antar item pernyataan atau item pernyataan tidak saling tumpang tindih (valid), lalu jika $T_{hitung} \leq T_{tabel}$ maka ada hubungan antar item pernyataan atau item pernyataan saling tumpang tindih (tidak valid).

4. Uji reabilitas untuk seluruh item pernyataan. Uji reabilitas yang dilakukan dengan menggunakan persamaan *Cronbach's Alpha* (Muaja, et al., 2013):

$$r = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[\frac{\sum_{i=1}^k \sigma_i^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Dimana : r = koefisien reliabilitas *Cronbach's Alpha*

k = banyaknya butir pertanyaan atau banyaknya soal

σ_i^2 = Varians skor setiap butir soal

σ_t^2 = Varians skor total

Dapat pula dilakukan dengan menggunakan bantuan software SPSS statistic 22 dengan tahapan tahapan sebagai berikut :

- a. Menentukan variabel yang akan diukur dalam variabel *view*
- b. Menentukan jenis data yang digunakan dalam pengukuran dalam kolom *measure*

pada setiap variabel

- c. Melakukan input data ke dalam jendela data view
- d. Melakukan uji validitas dengan cara analyze>scale> Reliability analysis, masukkan variabel yang akan diukur, lalu klik OK hingga keluar output.

Uji reliabilitas menggunakan tingkat kepercayaan sebesar 95 % dan $\alpha=5\%$. Analisis data dapat dilihat pada Reability Statistic Cronbach's Alpha. Keputusan dalam uji reliabilitas ini ialah jika $Thitung > 0.7$ maka reliabilitasnya tinggi (reliable), lalu jika $Thitung < 0.7$ maka belum reliabel (un-reliable) (Muaja, et al., 2013)

5. Untuk menghitung total skor actual accuracy dan perceived accuracy yaitu dengan persamaan (Prawito, et al., 2014):

Total skor = jumlah pertanyaan x jumlah responden x 100%

6. Menentukan presentase untuk *actual accuracy* dan *perceived accuracy* melalui persamaan (prawito, et al., 2014) :

Untuk menentukan nilai *actual accuracy* :

$$Actual\ accuracy = \frac{jumlah\ jawaban\ responden\ tepat}{total\ skor} \times 100\%$$

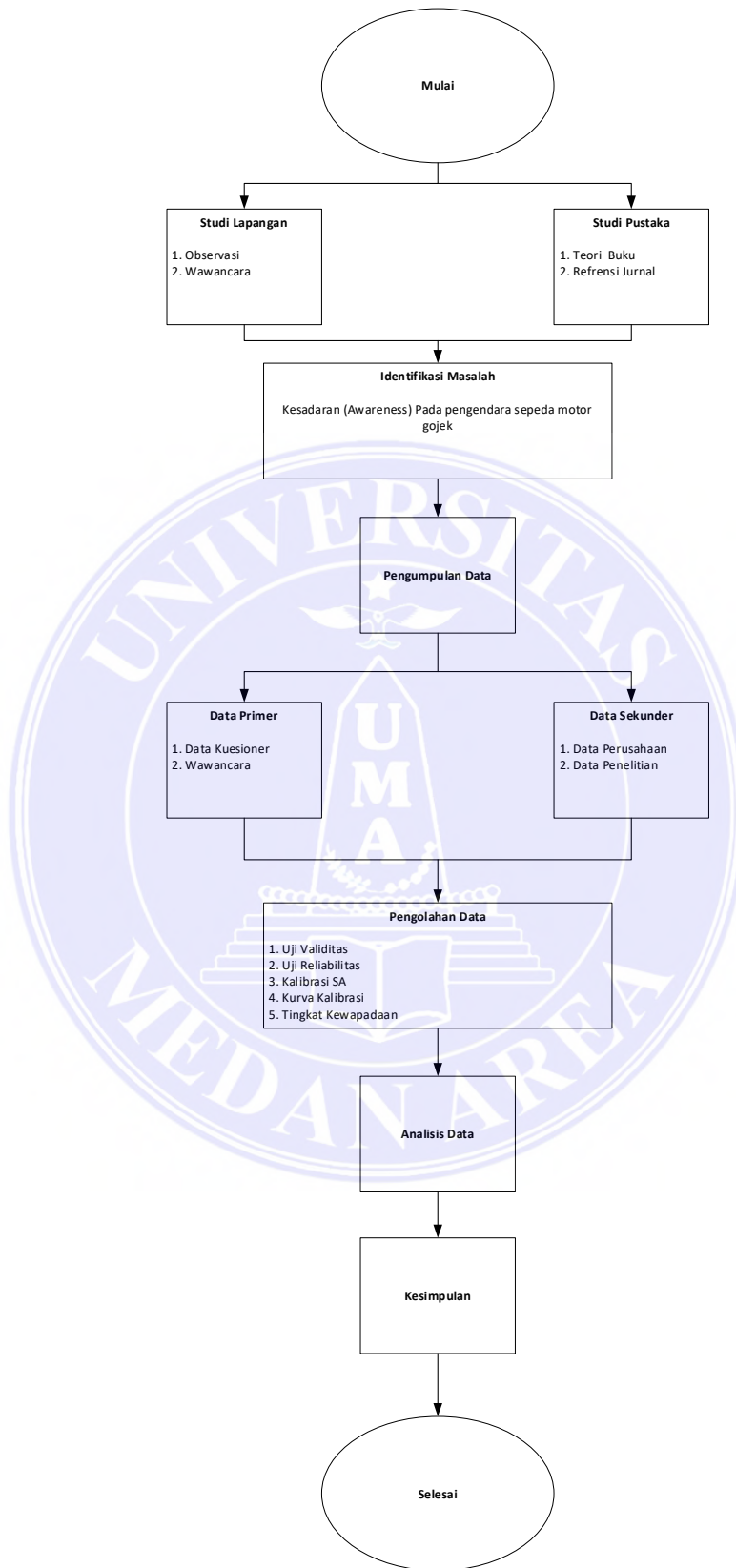
Untuk menentukan *perceived accuracy* :

$$perceived\ accuracy = \frac{total\ skor\ keyakinan\ responden}{total\ skor\ tingkat\ keyakinan} \times 100\%$$

7. Membuat kurva kalibrasi berdasarkan hasil penentuan presentase untuk input sumbu Y yaitu *actual accuracy* dan sumbu X yaitu *perceived accuracy*
8. Menentukan tingkat kewaspadaan pengendara sepeda motor sesuai kelompok usia, bertujuan mengukur tingkat kewaspadaan responden maka akan digunakan persamaan dibawah ini (Prawito, et al., 2014) :

$$Tingkat\ kewaspadaan = \frac{\sum (skor\ tingkat\ keyakinan \times skor\ jawaban\ tepat)}{nilai\ sempurna} \times 100\%$$

3.7. Alur Penelitian



Gambar 3.2 alur penelitian

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari pengolahan dan pembahasan yang telah dilakukan, maka disimpulkan sebagai berikut :

1. Untuk perbandingan nilai *actual accuracy* dan *perceived accuracy* untuk masing – masing kelompok usia yaitu :

- a. Usia 21 tahun memiliki nilai *actual accuracy* sebesar 60,74% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 82,59% , maka dari itu selisih yang dimiliki antara dua nilai tersebut sebesar 21,83%
- b. Usia 25 tahun memiliki nilai *actual accuracy* sebesar 49,90% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 80,37% , maka dari itu selisih yang dimiliki antara dua nilai tersebut sebesar 30,47%
- c. Usia 30 tahun memiliki nilai *actual accuracy* sebesar 68,33% dan nilai *perceived accuracy* sebesar 80,97%, maka dari itu selisih yang dimiliki antara dua nilai tersebut sebesar 12,64%.

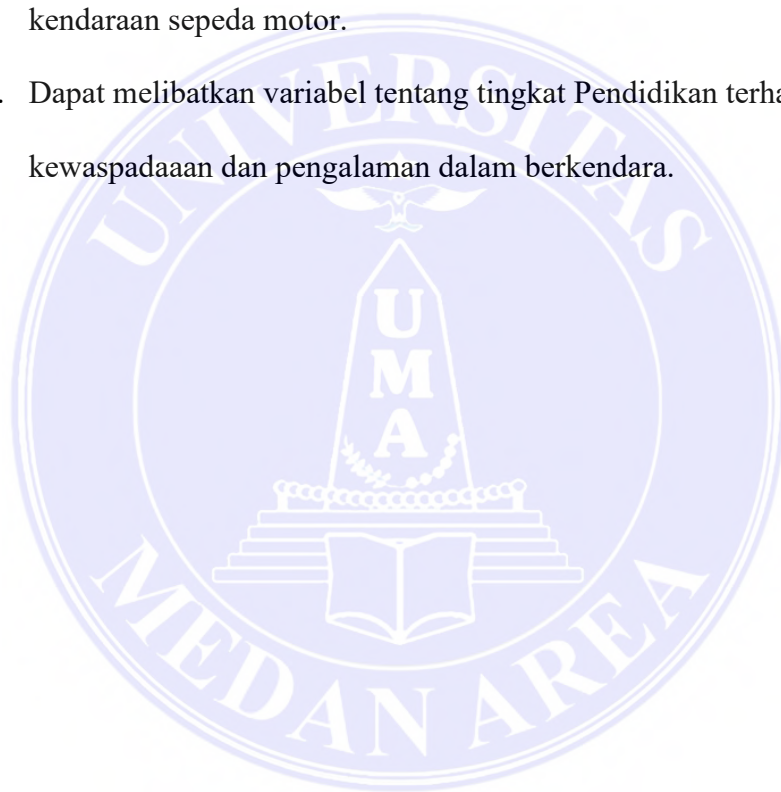
Untuk karakteristik yang dimiliki dari ketiga kelompok usia tersebut adalah *over – confident* yang memiliki arti bahwa pengendara sudah merasa percaya diri dan baik dalam berkendara namun kenyataannya cara berkendara belum tepat.

2. Tingkat kewaspadaan pengendara pada usia 21 tahun memiliki nilai sebesar 49,64%, untuk pengendara pada usia 25 tahun memiliki 39,32%, sedangkan pengendara usia 30 tahun memiliki nilai sebesar 53,13%.
3. Kelayakan dalam berkendara jika dilihat dari tingkat kewaspadaan dimiliki pengendara usia 30 tahun.

5.2 Saran

Menurut hasil dari penelitian yang telah dilakukan, adapula saran yang didapat untuk mengurangi angka kecelakaan pengendara sepeda motor ojek online :

1. Lebih selektif dalam pemilihan mitra gojek terutama dalam kesesuaian antara usia dengan pengalaman berkendara.
2. Saran bagi peneliti selanjutnya dengan kasus yang sama
 - a. Analisis situation awareness dapat dilakukan dengan pengemudi selain kendaraan sepeda motor.
 - b. Dapat melibatkan variabel tentang tingkat Pendidikan terhadap kewaspadaan dan pengalaman dalam berkendara.



DAFTAR PUSTAKA

- Budianto, A. (2008). Metode penentuan koefisien kekentalan zat cair dengan menggunakan regresi linear hukum stokes. *Seminar Nasional IV SDM Teknologi Nuklir*, hal. 157-166.
- Cooper, D. R., & Schindler, P. S., (2006). *Bussiness Research Methods*. 8th ed. New York : McGrawHill/Irwin.
- Endsley, M. (1988). *Design and Evaluation for Situation Awareness Enhancement*, Santa Monica, Ca: Human Factors Society.
- Febrianti, A., Desrianty, A., & Yuniar. (2013). Tingkat kewaspadaan dan perilaku pengemudi angkutan kota berdasarkan karakteristik jarak tempuh trayek menggunakan metode QUASA dan Driver Behaviour Questionnaire. *Seminar Nasional V Manajemen & Rekamaya Kualitas* , Volume V, hal. 1-8.
- Golemen, D. (2016). *Kecerdasan emosional*. Penerbit Gramedia Pustaka Utama.
- Haniza, d. (2023). *Metode Penulisan Laporan Ilmiah* . UMA Press. Medan.
- Hartanto, D., & Hidayat, N. (2019). Effect of Social Interaction Based on Socio-Religions In Ensuring Security (Case Study: Capital City Police of Medan,Indonesia). *Proceedings of the International Conference of Democratisation in Southeast Asia (ICDeSA 2019)*. *Atlantis Press*. <https://doi.org/10.2991/icdesa-19.2019.12>.
- Janti, S. (2014). Analisis validitas dan reliabilitas dengan skala likert terhadap pengembangan SI/TI dalam penentuan pengambilan keputusan penerapan strategic planning pada industri garmen. *Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Sains & Teknologi (SNAST)*, hal. 155-160.
- McGuinness, B. (2004). Quantitative analysis or situational awareness (QUASA) : applying signal detection theory o true/false probes and self-ratings. *Bae*

Systems.

- Muaja, J. R., Setiawan, A. , & Mahatma, T.,. (2013). Uji validitas dan uji reliabilitas menggunakan metode bootstrap. *Prosiding Seminar Nasional Penelitian Pendidikan dan Penerapan MIPA*, hal. 81-86.
- Prawito, A. S., Yuniar, & Desrianty. (2014). Pengukuran tingkat kewaspadaan pengemudi mobil usia muda di Kota Bandung menggunakan Quantitative Analysis of Situational Awareness (QUASA)1(4). *Reka Integra*, hal. 169-179.
- Putri, C. E. (2014). Analisis karakteristik kecelakaan dan faktor penyebab kecelakaan pada lokasi blackspot di Kota Kayu Agung . *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan*, 2(1) hal. 154-161.
- Rahayu, S., & Lingga, I. S.,. (2009). Pengaruh modernisasi sistem administrasi perpajakan terhadap kepatuhan wajib pajak. *Jurnal Akuntansi*, 1(2) hal. 119-138.
- Rakhmani, F. (2013). Kepatuhan remaja dalam berlalu lintas. *Sociodev* , 2(1) hal. 1-8.
- Susanti, S, & Magdalena, M. (2015). Estimasi Biaya Kemacetan. *Jurnal Penelitian Transportasi*, 13 (1), 21 – 30.
- Yudi Daeng, N. S. (2021). *Penghantar Teknik Industri*. UMA Press. Medan.

JAWABAN KUESIONER DENGAN JAWABAN TEPAT

Nama	Usia	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22	X23	X24	X25	X26	X27	X28	X29	X30	Total
Furqon Kataren	21	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	23	
Abdul Rahiem	21	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	18	
Nur Aini	21	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	18	
Bela Safitri	21	0	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	17	
Andrianti	21	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	20	
Nur Hajidah	21	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	20	
Adelia Tjung	21	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	24	
Herry Sembiring	21	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	20	
Agung Syahputra	21	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	20	
Alfina	21	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	23	
Nanda Wahyudi	21	0	0	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	19	

Andari	2 1	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	19
Sari Amelia	2 1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	21
Ferdiyansyah	2 1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14
Anggi salsabila	2 1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	17
Annisa Putri	2 1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	24
Dita Aprilia	2 1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	17
Aini Adha	2 1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
Tristan pramudia	2 1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	11
Fitri jumain	2 1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	12
Bela Safitri	2 1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	7
Mei dana	2 1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	13
Dawai Fadillah	2 1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	8
Dicky Pratama	2 1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	12
Dedek Setiawan	2 1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	14

Nur hafsa lubis	2 1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	20
Angga Pratama	2 1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	23
Ummu Aina	2 1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	19	
Bambang Pramana	2 1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	19	
Isda safitri	2 1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	21	
Ageng saputra	2 1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	14	
Maya Harahap	2 1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	17	
Ferdi alfalah	2 1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24	
Dana Fadillah	2 1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	17	
Yani Afdalah	2 1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
Dandi Pramono	2 1	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	11	
Syakirah lubis	2 1	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	12		
Hendriawa n	2 1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	7		
Tiara anisa	2 1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	13			

Wahyu Pratama	2 1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	8		
Dinda Lestari	2 5	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25		
Rahma Dwitari	2 5	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	22		
Rahmat Sanjaya	2 5	0	0	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	11		
Ega wicaksana	2 5	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	8	
Eggy pramana	2 5	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	1	13		
Fauzi Elvian	2 5	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	9		
Fahri Reza Pratama	2 5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	8
Rina Ertika	2 5	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	9	
Andika Dwi Perdana	2 5	1	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	
Damayanti	2 5	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	10	
Rozy Saputra	2 5	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	11		
Fatimah Saidah	2 5	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	10		
Febby Irma	2 5	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	15		

Fenny Afrillia	2 5	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	12	
Fitri Yusnita	2 5	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9	
Gita Armaviani	2 5	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	22	
Ibnu Aula	2 5	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	18	
Dwi Wardanah	2 5	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	16	
Octaviana	2 5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	10
Rajali Pratama	2 5	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	19	
Maulana Hamzah	2 5	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	13	
Maya Dwi Sartika	2 5	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	20
Medhy Ardita Aprilia	2 5	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	21
Bagas Pramudia	2 5	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	12
Yudistira	2 5	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	12
Sindi Julyanti	2 5	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	8
Lia Bendang	2 5	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	9

Sandi nugroho	2 5	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	11
Uci larasati	2 5	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	10
Stintia bella	2 5	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	11		
Irzha admaja	2 5	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	10		
Diki aryadi	2 5	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	15	
Mutia wulandari	2 5	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	12	
Indra Tanjung	2 5	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9	
Tri sui handani	2 5	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	22	
Dimas Yeskiel	2 5	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	18
Putri apriyani	2 5	0	1	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	16
Jupri Tanjung	2 5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	10
Yuliah azizah	2 5	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	19	
Kori Arbina	2 5	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	13	
Indra Raharidian	3 0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	16

Hariani	3 0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23
Sri Wahyuni	3 0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	15	
Henny Safiti	3 0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	15		
Linda Syahputi	3 0	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	26
Ibnu Hasan	3 0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25
Ika Bella	3 0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	16	
Indah Rossa Dilla	3 0		1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	21	
Ira Sabila	3 0	1	0	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	16	
Hadi Pramudia	3 0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	
Hafizh Wijaya	3 0	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	20	
Lili Amelia Putri	3 0		0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	22	
Jully handayani	3 0	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23
Yozrizal	3 0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	27

Ridho Abdillah	3 0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	14
Isdha Rmadhani	3 0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	20	
Naufal Harun	3 0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	24	
Nurlela Sembiring	3 0	0	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	22	
Herman Bayhaqki	3 0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	12
Reza Syaputra	3 0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	13
Rahmat Hidayat	3 0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	15
Razwin Anzhari	3 0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	8
Taufiqur Ramadhan a	3 0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	15
Dini cahyani	3 0	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	1	17
Deden Saragih	3 0	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	19
diana elisabeth	3 0	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	21
Leli sufi alfanah	3 0	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	20
Rio arbani	3 0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	22

JAWABAN KUESIONER DENGAN TINGKAT KEYAKINAN

Nama	U si a	X 1	X 2	X 3	X 4	X 5	X 6	X 7	X 8	X 9	X 10	X 11	X 12	X 13	X 14	X 15	X 16	X 17	X 18	X 19	X 20	X 21	X 22	X 23	X 24	X 25	X 26	X 27	X 28	T ot al		
Furqon Kataren	2 1	0, 7 5		0, 7 5		0, 7 5			0, 7 5	0, 7 5					0, 7 5					0, 7 5		0, 7 5						0, 5 1				25 ,5
Abdul Rahiem	2 1	0, 5 1		0, 7 5	0, 0, 5	0, 7 5		1	0, 7 5		1	0, 5 1			0, 7 5		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24 ,5
Nur Aini	2 1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21
Bela Safitri	2 1	0, 7 5	0, 5 5		0, 7 5		0, 5 5	0, 5 5	0, 7 5		0, 5 5		0, 7 5	0, 5 1	0, 7 5	0, 5 1		0, 5 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	20 ,5
Andrianti	2 1	0, 5 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5		0, 5 1	0, 5 5	0, 7 5		0, 5 1		0, 5 1	0, 2 5	0, 2 5	0, 7 5		0, 5 5	0, 5 5	0, 2 5	0, 5 5			0, 5 5	0, 5 5	0, 5 5	0, 5 5	0, 5 5	0, 5 5	0, 5 5	1	18 ,5
Nur Hajidah	2 1	0, 7 5				0, 7 5		1	1	1	1	1	1	1	1	5	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0, 5 5	0, 7 5	1	26 ,2 5
Adelia Tnjung	2 1					0, 7 5		1	1	1	0, 7 5		0, 7 5		0, 7 5		0, 7 5			0, 7 5	0, 5 1		0, 7 5		0, 7 5		0, 7 5				24	

Herry Sembiring	2 1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 5 1	1	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	1	1	1	0, 5	1	1	1	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	1	1	23 ,5	
Agung Syahputra	2 1	0, 7 5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0, 5	1	1	1	1	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	1	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	1	1	1	25 ,5
Alfina	2 1	1	1	0, 7 5	1	0, 5 1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	1	1	1	0, 7 5	0, 5	1	1	1	0, 5 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	1	23
Nanda Wahyudi	2 1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	1	1	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	1	1	0, 5 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	1	22 ,7 5	
Andari	2 1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	1	21 ,5
Sari Amelia	2 1	0, 7 5	1	1	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 5	1	0, 7 5	1	1	1	1	1	0, 7 5	1	1	1	1	0, 5 5	1	1	1	1	25 ,7 5
Ferdiyansyah	2 1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	0, 7 5	0, 5 5	1	19 ,7 5
Anggi salsabila	2 1	0, 7 5	0, 7 5	1	1	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	1	19 ,5	
Annisa Putri	2 1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	1	22 ,7 5	

Dita Aprilia	2 1	0, 5	1	0, 7 5	1	0, 2 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	0, 5	0, 7 5	1	0, 5	1	1	1	1	1	1	1	0, 7 5	0, 2 5	0, 5 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	22 ,2 5
Aini Adha	2 1	0, 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	0, 5	0, 7 5	0, 2 5	0, 7 5	0, 2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	0, 7 5	0, 5 5	1	1	21 ,2 5
Tristan pramudia	2 1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	20 ,5
Fitri jumain	2 1	0, 7 5	1	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	20 ,2 5
Bela Safitri	2 1	1	0, 7 5	0, 5	1	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	24
Mei dana	2 1	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21 ,7 5
Dawai Fadillah	2 1	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21
Dicky Pratama	2 1	1	1	1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	23 ,5	
Dedek Setiawan	2 1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21 ,7 5	

Nur hafsa lubis	2 1	0, 7 5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 5	1	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	1	25 ,5	
Angga Pratama	2 1	1	1	0, 7 5	1	0, 5	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	0, 5	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	23
Ummu Aina	2 1	0, 7 5	1	0, 7 5	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	0, 5	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	22 ,7 5
Bambang Pramana	2 1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	21 ,5
Isda safitri	2 1	0, 5	1	1	1	0, 5	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	25 ,7 5
Ageng saputra	2 1	0, 5	0, 5	0, 5	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	19 ,7 5
Maya Harahap	2 1	0, 5	0, 5	1	1	1	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	19 ,5
Ferdi alfalah	2 1	0, 5	1	0, 5	1	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	22 ,7 5
Dana Fadillah	2 1	0, 5	1	0, 5	1	0, 5	2	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	1	22 ,2 5

Ega wicaksana	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 2 5	0, 0, 5	0, 7 5	0, 0, 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	21 ,5
Eggy pramana	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	22 ,5
Fauzi Elvian	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	5	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	19 ,5	
Fahri Reza Pratama	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	22	
Rina Ertika	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	22 ,7	
Andika Dwi Perdana	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21 ,7	
Damayan ti	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	22 ,2	
Rozy Saputra	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	19 ,7	
Fatiyah Saidah	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21	

Maya Dwi Sartika	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	1	1	0, 7 5	0, 2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	1	1	0, 7 5	0, 7 5	1	1	24
Sindi Julyanti	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 2 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	1	1	0, 7 5	0, 7 5	1	22
Lia Bendang	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	1	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	22 ,7 5
Sandi nugroho	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21 ,7 5
Uci larasati	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	22 ,2 5
Stintia bella	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	19 ,7 5
Irzha admaja	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21
Diki aryadi	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21 ,7 5
Mutia wulandari	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	20 ,5

Indra Tanjung	2 5	0, 7 5		0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21
Tri sui handani	2 5	0, 7 5	1	0, 7 5	0, 7 5				0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	20, 7 5
Dimas Yeskiel	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21, 5
Putri apriyani	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	23
Jupri Tanjung	2 5		0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	22
Yuliah azizah	2 5		0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	21, 7 5
Kori Arbina	2 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	24
Medhy Ardita Aprilia	2 5			0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	24, 5
Bagas Pramudia	2 5		0, 7 5			0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	0, 7 5	23, 5

Ira Sabila	3 0		0, 7	0, 7		0, 7	0, 5	0, 2	0, 2	0, 7		0, 5		0, 5		0, 7	0, 7	0, 5		0, 7		0, 2	0, 5	0, 5	0, 5	0, 7	0, 5	0, 2		19
Hadi Pramudia	3 0	0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	22
Hafizh Wijaya	3 0	0, 5	0, 5	0, 5		0, 5		0, 5	0, 5	0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	21
Lili Amelia Putri	3 0	0, 5	0, 5		0, 5		0, 5	0, 2	0, 5		0, 5		0, 5		0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	23
Jully handayani	3 0	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	23,2 5
Yoxyzal	3 0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	28
Ridho Abdillah	3 0	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	12
Isdha Rmadhani	3 0			0, 7		0, 7	0, 7	0, 7	0, 7	0, 7		0, 7		0, 7		0, 7	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	24,5
Naufal Harun	3 0	0, 5		0, 5	0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5		0, 5		0, 5		0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	22,5
Nurlela Sembiring	3 0	0, 5		0, 5		0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	0, 5	21,7 5

Rio arbani	30	0,75	0,75	1	1	0,75	1	0,75	0,75	1	1	0,75	1	1	0,75	1	0,75	0,75	1	1	1	0,75	0,75	1	1	1	0,75	0,75	1	1	23
marwa mustofa	30	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	23,25	
Ganang saputra	30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	28	
Nurul maulida	30	0,25	0,25	0,5	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	12	
Tafayah Prakoso	30	1	1	0,5	1	0,5	0,5	0,5	1	1	1	0,5	1	1	1	0,5	1	1	1	1	0,5	0,5	0,5	1	1	1	0,5	0,5	1	24,5	
Anggun elika	30	0,5	1	0,5	0,5	0,5	1	0,5	0,5	0,5	1	0,5	1	1	0,5	1	1	1	1	0,5	0,5	1	1	1	1	0,5	0,5	0,5	1	22,5	
Irwansyah	30	0,75	1	0,75	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	21,75	
Ayu ningsih	30	0,75	0,75	0,75	1	0,75	0,75	0,75	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	20,5	
Fadil Kurniawan	30	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1	0,75	1	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	21,25	
Fitri Yusmida	30	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	21,25	

Mutiara agustin	30	0,75	1	0,75	1	0,5	1	0,75	0,75	1	1	0,75	0,75	0,5	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1	0,75	0,75	0,75	1	0,75	0,75	0,75	1	22,5	
Wahyudi	30	0,75	1	0,75	1	0,5	0,5	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	1	0,5	0,75	1	0,75	1	1	1	0,75	0,75	1	0,75	0,75	1	0,75	1	0,75	0,75	0,75	1	0,75	0,75	0,75	1	24
Fadlan Adam	30	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	0,75	21

HGHGH

