

KAJIAN INTENSI PELANGGARAN LALU LINTAS OLEH PENGENDARA SEPEDA MOTOR TERKAIT PENERAPAN MANAJEMEN LALU LINTAS

Astiadi Prahastomo
Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
Kampus Baru UI, Depok-16424
astiadiprahastomo69@gmail.com

Tri Tjahjono
Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
Kampus Baru UI, Depok-16424
tri.tjahjono@yahoo.com

Guritnaningsih A. Santoso
Fakultas Psikologi
Universitas Indonesia
Kampus Baru UI, Depok-16424
gurit_santoso@yahoo.com

Abstract

In general, road safety is one of the goals of sustainable development, through a program to reduce mortality due to accidents on highways. Based on the high number of accidents, especially those involving motorcycle riders, it is necessary to know the factors causing traffic accidents. A dangerous driver's behavior can cause an increase in the number of accidents from year to year. In particular, the research that will be conducted is to discuss the intentions of violations committed by motorcycle riders about the motivational aspects that underlie the individual and influence the implementation of behavior, especially the behavior of traffic management violations. this study will put forward all constructs of the Theory of Planned Behavior (TPB), namely attitudes, subjective norms, and perceived behaviour control.

Keywords: Intention, Theory of Planned Behavior, Traffic Violations, Motorcycle Riders

Abstrak

Secara umum keselamatan di jalan menjadi salah satu tujuan pembangunan yang berkelanjutan, melalui program untuk menekan angka kematian akibat kecelakaan di jalan raya. Berdasarkan angka kecelakaan yang masih tinggi terutama yang melibatkan pengendara sepeda motor, maka perlu diketahui faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Perilaku pengendara yang berbahaya, dapat menyebabkan meningkatnya angka kecelakaan dari tahun ke tahun. Secara khusus penelitian yang akan dilakukan adalah membahas tentang intensi pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor tentang aspek motivasional yang mendasari individu serta mempengaruhi terlaksananya suatu perilaku terutama perilaku pelanggaran manajemen lalu lintas. penelitian ini akan mengedepankan seluruh konstruk dari *Theory of Planned Behavior* (TPB), yaitu sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang diketahui.

Kata Kunci: Intensi, *Theory of Planned Behavior*, Pelanggaran Lalu Lintas

PENDAHULUAN

Secara umum keselamatan di jalan menjadi salah satu tujuan pembangunan yang berkelanjutan, melalui program untuk menekan angka kematian akibat kecelakaan di jalan raya. Meningkatnya kondisi perekonomian masyarakat setidaknya meningkatkan penggunaan dan pertumbuhan sepeda motor yang sangat tinggi. Selain itu sepeda motor banyak dipilih masyarakat sebagai moda transportasi karena selain kemudahan akses dalam penggunaannya, keterjangkauan dalam kepemilikan, fleksibilitas, juga karena kemampuan manuver di jalan-jalan padat di kota-kota besar. Namun permasalahan timbul manakala dengan meningkatnya kepemilikan sepeda motor tetapi tidak diimbangi dengan meningkatnya kesadaran akan keselamatan lalu lintas.

Berdasarkan angka kecelakaan yang masih tinggi terutama yang melibatkan pengendara sepeda motor, maka perlu diketahui faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Perilaku

pengendara yang berbahaya, dapat menyebabkan meningkatnya angka kecelakaan dari tahun ke tahun. Penting sekali mengutamakan perilaku keselamatan berkendara untuk menghindari angka kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat. Perilaku pengendara sepeda motor di jalan sering kali menjadi hal yang terabaikan, secara sadar sesungguhnya hal tersebut merupakan hal yang penting untuk diteliti lebih dalam. Hal ini dikarenakan banyak sekali perilaku pengendara sepeda motor yang menyimpang dari aturan-aturan hukum yang berlaku

Pada penelitian ini terdapat empat indikator penyebab perilaku keselamatan berkendara antara lain sikap, norma subjektif, pengendalian perilaku yang dipercaya, dan intensi perilaku pelanggaran. Keempat indikator tersebut disusun berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (Ajzen, 1991).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh berbagai faktor psikologis, yaitu sikap, norma subjektif, pengendalian perilaku yang dipercaya terhadap intensi pelanggaran lalu lintas terkait penerapan manajemen lalu lintas, khususnya pada pengendara sepeda motor. Secara spesifik tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis pengaruh sikap pengendara terhadap intensi pelanggaran yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
2. Untuk menganalisis pengaruh norma subjektif terhadap intensi pelanggaran yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
3. Untuk menganalisis pengaruh persepsi kendali perilaku yang dipercaya terhadap intensi pelanggaran yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
4. Untuk menganalisis pengaruh sikap norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku yang dipercaya secara bersama-sama terhadap intensi pelanggaran yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.

LITERATUR REVIEW

Dari beberapa literatur, faktor perilaku dalam berkendara termasuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi dan pengendara sepeda motor dianggap sebagai faktor penyumbang yang paling signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas, yaitu rata-rata 90% kecelakaan di jalan disebabkan untuk faktor manusia, daripada kegagalan teknis atau mekanis (Lewin, 1982; Hole, 2019). Kecelakaan lalu lintas jalan juga masih merupakan penyebab utama kesembilan kematian di seluruh dunia, dan diperkirakan menjadi yang kelima pada tahun 2020 (Nævestad & Bjørnskau, 2012).

Penelitian-penelitian mengenai perilaku digunakan untuk mengetahui dan memprediksi kecenderungan pengemudi mobil atau pengendara sepeda motor, baik itu dalam memprediksi perilaku pelanggaran (Ayuningtas, 2007), perilaku mengemudi yang beresiko (Ramisetty-Mikler, 2016; Wang, 2016; Hayley, 2017) serta pengaruh pengetahuan tentang rambu lalu lintas (Wesli, 2015) yang mempunyai dampak terhadap keselamatan di jalan raya (Elistina, 2017; Jiang, 2017).

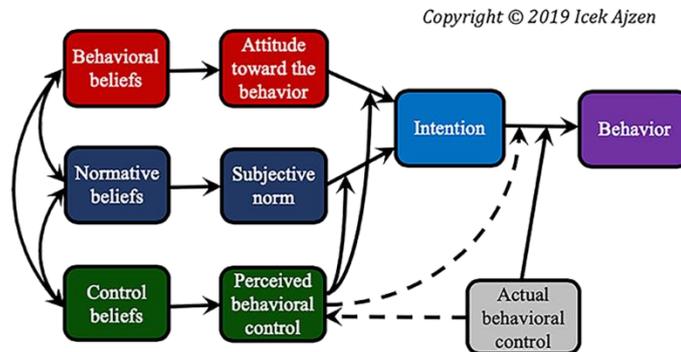
Teori Perilaku Terencana

Pada penelitian ini teori yang akan digunakan untuk menganalisis permasalahan yang ada dengan menggunakan teori perilaku terencana (*Theory Planned Behavior, TPB*). Teori ini merupakan pengembangan dari *Theory of Reasoned Action* (TRA) (Ajzen, 1991).

Teori ini menjelaskan bahwa perilaku yang nampak dari seseorang ditentukan oleh intensi yang mendasari perilaku tersebut. Intensi menunjukkan seberapa besar seseorang

memiliki keinginan untuk melakukan suatu hal atau memunculkan perilaku. Intensi seseorang dipengaruhi oleh beberapa komponen, yaitu: kepentingan sebuah perilaku dan kespesifikannya, waktu kapan harus dilakukan, dan situasi saat terjadi.

Gambar 37 Diagram Theory of Planned Behavior



Sumber : Icek Ajzen

Berdasarkan Gambar 1 di atas, intensi dipengaruhi oleh tiga buah konstruk psikologis yaitu evaluasi terhadap kepercayaan (*belief*) mengenai objek perilaku secara spesifik yang disebut sikap (*attitude toward behavior*); evaluasi terhadap kepercayaan mengenai harapan dan pengaruh orang-orang di sekitar yang disebut norma subjektif (*subjective norm*); dan evaluasi mengenai kemampuan diri seseorang untuk memunculkan perilaku yang disebut *perceive behavior control*.

METODOLOGI PENELITIAN

Data penelitian diperoleh dengan cara menggunakan kuesioner yang disusun berdasarkan faktor-faktor demografi pengendara sepeda motor dan kontruk pembentuk perilaku dari *Theory of Planned Behavior* yaitu : sikap (*attitude, ATT*), norma subjektif (*subjektive norm, SN*), persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control, PBC*), serta variabel independen yaitu intensi perilaku (*behavioral intention, BI*). Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini dimaksudkan untuk menghasilkan data yang akurat yaitu dengan menggunakan skala *Likert* yang digunakan untuk mengukur suatu sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang suatu fenomena. Adapun responden penelitian ini adalah pengendara sepeda motor yang bekerja sebagai ojek online yang biasa melintas sepanjang jalan Depok, Lenteng Agung-Pasar Minggu.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil survey dan penghitungan di Jalan Lenteng Agung-Depok, dengan waktu pengamatan selama 1,5 jam, maka didapatkan hasil jumlah pelanggaran yang melawan arah lalu lintas yang dijelaskan pada Tabel 1 di bawah ini :

Tabel 48 Hasil Survey Lapangan

Pelanggaran Melawan Arah	Jumlah
06.28-06.48	271
06.49-07.09	174
07.10-07.30	113
07.31-07.50	71
Total	629

Pada penelitian ini dilakukan penelitian pendahuluan (*Try Out*) untuk menguji alat ukur atau kuesioner dengan responden sebanyak 60 orang, dengan hasil validitas dan reliabilitas yang ditampilkan oleh tabel berikut :

Tabel 49 Hasil Uji Reliabilitas Konstruk dan Validitas Indikator Konstruk *Try Out*

Konstruk	No Pertanyaan Kuesioner	Kode Indikator	Cronbach's Alpha	Corrected Item-Total Correlation	Keterangan
Sikap (ATT)			0,707		reliabel
	7a	X1.7a		0,239	tidak valid
	7b	X1.7b		0,498	valid
	7c	X1.7c		0,330	valid
	7d	X1.7d		0,369	valid
	14a	X1.14a		0,425	valid
	14b	X1.14b		0,466	valid
	14c	X1.14c		0,589	valid
	14d	X1.14d		0,573	valid
Norma Pribadi (SN)			0,767		reliabel
	8a	X2.8a		0,420	valid
	8b	X2.8b		0,737	valid
	8c	X2.8c		0,583	valid
	8d	X2.8d		0,747	valid
	8e	X2.8e		0,698	valid
	8f	X2.8f		0,567	valid
	9	X2.9		0,544	valid
Persepsi Kendali Perilaku (PBC)			0,766		reliabel
	10	X3.10		0,356	valid
	11	X3.11		0,534	valid
	12	X3.12		0,730	valid
	15	X3.15		0,602	valid

r Tabel N:60 = 0,254

Dari hasil penelitian pendahuluan maka selanjutnya dilakukan uji reliabilitas dan validitas terhadap 60 data sample responden tersebut mempergunakan *Statistical Package for the Social Science* (SPSS) 25. Syarat pengukuran adalah nilai *Cronbach's α* > 0,60 (Nunnally, 1967; Setiawan, 2014) dan syarat validitas pengukuran adalah nilai *corrected item-total correlation* (r hitung) > r tabel (Sarjono dan Julianita, 2011; Setiawan, 2014).

Dari tabel tersebut memperlihatkan hasil perhitungan *Cronbach's α* dan *corrected item-total correlation* untuk masing-masing kelompok konstruk. Pada tabel tersebut terlihat bahwa terdapat satu indikator pada konstruk sikap (ATT) yaitu pada kode indikator X1.7a yang tidak memenuhi syarat *corrected item-total correlation* > 0,254. Dengan demikian, untuk pengambilan data terhadap jumlah responden yang lebih besar indikator tersebut tidak

diikutsertakan pada kuesioner dan pada proses pengolahan data dengan mengeluarkan indikator yang tidak valid.

Tabel 50 Hasil Uji Ulang Reliabilitas Konstruk dan Validitas Indikator Konstruk

Konstruk	No Pertanyaan Kuesioner	Kode Indikator	Cronbach's Alpha	Corrected Item-Total Correlation	Keterangan
Sikap (ATT)			0,689		reliabel
	7b	X1.7b		0,207	valid
	7c	X1.7c		0,334	valid
	7d	X1.7d		0,384	valid
	14a	X1.14a		0,350	valid
	14b	X1.14b		0,463	valid
	14c	X1.14c		0,529	valid
	14d	X1.14d		0,546	valid
Norma Pribadi (SN)			0,766		reliabel
	8a	X2.8a		0,415	valid
	8b	X2.8b		0,716	valid
	8c	X2.8c		0,601	valid
	8d	X2.8d		0,718	valid
	8e	X2.8e		0,661	valid
	8f	X2.8f		0,562	valid
	9	X2.9		0,627	valid
Persepsi Kendali Perilaku (PBC)			0,777		reliabel
	10	X3.10		0,371	valid
	11	X3.11		0,600	valid
	12	X3.12		0,749	valid
	15	X3.15		0,633	valid

r Tabel N:100 = 0,195

Tabel di atas menjelaskan hasil uji ulang validitas dan reliabilitas konstruk dan indikator dengan menggunakan 100 responden, yaitu *corrected item-total correlation* pada kuesioner telah terpenuhi setelah indikator X1.7a tidak diikutsertakan pada kuesioner.

Setelah pengambilan data maka didapatkan karakteristik responden penelitian yang dijelaskan dalam table berikut ini :

Tabel 51 Karakteristik Responden

Karakteristik Responden	Jumlah	%
Jenis Kelamin		
Laki-Laki	97	97%
Perempuan	3	3%
Usia		
17-25 tahun	34	34%
26-30 tahun	25	25%
31-35 tahun	22	22%
36-40 tahun	14	14%
> 40 tahun	5	5%
Pendidikan		
SMA/ Sederajat	84	84%
D3	6	6%
S1	7	7%
S2	0	0%
Lainnya	3	3%
Lama Kepemilikan SIM		
< 1 tahun	10	10%
1 tahun	4	4%
2 tahun	20	20%
3 tahun	20	20%
> 3 tahun	46	46%
Cara mendapatkan SIM		
Mengikuti Ujian/ tes SIM	65	65%
Tanpa mengikuti ujian/ tes SIM	35	35%
Pernah ditilang 3 bulan terakhir		
Tidak Pernah	76	76%
1 kali	16	16%
2 kali	6	6%
> 2 kali	2	2%
Pernah Melanggar 3 bulan terakhir		
Tidak Pernah	60	60%
1 kali	18	18%
2 kali	11	11%
> 2 kali	11	11%
Pernah Kecelakaan ketika...		
Tidak Pernah	86	86%

1 kali	12	12%
2 kali	1	1%
> 2 kali	1	1%

Sebab Kecelakaan

Perilaku sendiri	29	29%
Perilaku pengendara sepeda motor lainnya	16	16%
Perilaku pengemudi mobil	5	5%
Perilaku pejalan kaki	0	0%
Lainnya	5	5%
Tidak pernah kecelakaan	45	45%

Berdasarkan hasil pengambilan data kuesioner terhadap 100 responden maka didapatkan hasil sebaran dan persentase jawaban responden terhadap item pertanyaan yang disusun, kemudian dijelaskan pada tabel berikut ini :

Tabel 52 Respon Jawaban

Konstruk	Pertanyaan	Respon Jawaban Responden				Persentase Jawaban			
		STS	TS	S	SS	STS	TS	S	SS
Sikap	7b	78	16	4	2	78%	16%	4%	2%
	7c	30	6	20	44	30%	6%	20%	44%
	7d	18	9	26	47	18%	9%	26%	47%
	14a	86	12	1	1	86%	12%	1%	1%
	14b	84	11	4	1	84%	11%	4%	1%
	14c	81	14	1	4	81%	14%	1%	4%
	14d	81	7	9	3	81%	7%	9%	3%
Norma Subjektif	8a	80	15	3	2	80%	15%	3%	2%
	8b	80	15	3	2	80%	15%	3%	2%
	8c	84	12	2	2	84%	12%	2%	2%
	8d	69	17	8	6	69%	17%	8%	6%
	8e	69	17	8	6	69%	17%	8%	6%
	8f	69	17	8	6	69%	17%	8%	6%
	9	59	16	19	6	59%	16%	19%	6%
PBC	10	74	18	7	1	74%	18%	7%	1%
	11	42	17	19	22	42%	17%	19%	22%
	12	49	21	20	10	49%	21%	20%	10%
	15	70	16	7	7	70%	16%	7%	7%

Pada penelitian ini ditentukan dasar pengambilan keputusan hipotesis berdasarkan perhitungan t tabel dengan persamaan di bawah ini :

$$t \text{ tabel} = t \left(\frac{\alpha}{2}; n - k - 1 \right)$$

dimana,

- α = nilai signifikansi
 n = jumlah responden
 k = jumlah variabel bebas (X)

Kemudian ditentukan juga perhitungan f tabel dengan persamaan di bawah ini :

$$F \text{ tabel} : F(k; n - k)$$

dimana,

- k = jumlah variabel bebas (X)
 n = jumlah responden

Maka didapat hasil perhitungan nilai t tabel sebesar 0,1988 dan F tabel sebesar 2,70 untuk jumlah responden sebanyak 100 orang.

Tahapan selanjutnya adalah melakukan uji analisis statistik dengan metode *Multiple Regression* dengan bantuan *Statistical Package for the Social Science (SPSS)* 25 untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh variabel Sikap (X1), variabel Norma Subjektif (X2), dan variabel Persepsi Kendali Perilaku (X3) terhadap variabel Intensi (Y). Pada analisis statistik tersebut maka didapat hasil uji t dan uji f yang dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel 53 Hasil Uji t

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
(Constant)	0,057	0,324		0,177	0,860
Sikap	-0,005	0,029	-0,015	-0,162	0,871
Norma Subjektif	0,033	0,024	0,134	1,411	0,161
Kontrol Perilaku yang Dipercaya	0,179	0,035	0,546	5,139	0,000

a. Dependent Variable: Intensi

Pada tabel tersebut di atas terlihat bahwa nilai Sig. untuk pengaruh sikap (X1) terhadap intensi (Y) adalah sebesar $0,871 > 0,005$ dan nilai t hitung $-0,162 < 0,198$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh Sikap (X1) terhadap Intensi (Y).

Kemudian diketahui juga bahwa nilai Sig. untuk pengaruh norma subjektif (X2) terhadap intensi (Y) adalah sebesar $0,161 > 0,005$ dan nilai t hitung $1,411 > 0,198$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H2 ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh Norma Subjektif (X2) terhadap Intensi (Y).

Selain itu pada tabel tersebut diketahui juga bahwa nilai Sig. untuk pengaruh kontrol perilaku yang dipercaya (X3) terhadap intensi (Y) adalah sebesar $0,000 < 0,005$ dan nilai t hitung $5,139 > 0,198$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H3 diterima yang berarti terdapat pengaruh kontrol perilaku yang dipercaya (X3) terhadap intensi (Y).

Tabel 54 Hasil Uji F

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	30,189	3	10,063	20,054	.000 ^b
Residual	48,171	96	0,502		
Total	78,360	99			

a. Dependent Variable: Intensi

b. Predictors: (Constant), Kontrol Perilaku yang Dipercaya, Norma Subjektif, Sikap

Pada tabel tersebut diketahui nilai signifikansi untuk pengaruh X1, X2, dan X3 secara bersama-sama terhadap Y adalah sebesar $0,000 < 0,005$ dan nilai F hitung $20,054 > F$ tabel 2,70, sehingga dapat disimpulkan bahwa H4 diterima yang berarti terdapat pengaruh sikap (X1), norma subjektif (X2), dan kontrol perilaku yang dipercaya (X3) secara bersama-sama terhadap intensi (Y).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis pada penelitian ini maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Sikap pengendara sepeda motor tidak berpengaruh terhadap intensi perilaku melanggar yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
2. Norma subjektif pengendara sepeda motor tidak berpengaruh terhadap intensi perilaku melanggar yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
3. Kemudian terdapat pengaruh yang signifikan antara persepsi perilaku yang dipercaya oleh pengendara terhadap intensi perilaku melanggar yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.
4. Sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku yang dipercaya secara bersama-sama berpengaruh terhadap intensi pelanggaran yang berkaitan dengan manajemen lalu lintas pada pengendara sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50, 179-211.
- Ayuningtyas, D. S., & Santoso, G. A. (2007). Hubungan Antara Intensi Untuk Mematuhi Rambu-rambu Lalu Lintas Dengan Perilaku Melanggar Lalu Lintas Pada Supir Bus di Jakarta. *JPS Vol. 13 No.01*.
- Elistina, A. B., Isa, N. S., & Osman, S. (2017). Application of Theory of Planned Behavior in the motor vehicle repair. *Safety Science* 98, 70-76.
- Hayley, A. C., de Rider, B., Stough, C., Ford, T. C., & Downey, L. A. (2017). Emotional Intelligence And Risky Driving Behaviour In Adults. *Transportation Research Part F* 49, 124-131.
- Hole, G. (2019). *The Psychology Of Driving*. London: Routledge.
- Jiang, K., Ling, F., Feng, Z., Wang, K., & Shao, C. (2017). Why Do Drivers Continue Driving While Fatigued? An Application Of The Theory Of Planned Behavior. *Transportation Research Part A* 98, 141-149.
- Lewin, I. (1982). Driver training : a perceptual-motor skill approach. *Ergonomics*, Vol. 25.
- Nævestad, T.-O., & Bjørnskau, T. (2012). How Can the Safety Culture Perspective be Applied to Road Traffic? *Transport Reviews*, Vol.32.
- Ramisetty-Mikler, S., & Almakadma, A. (2016). Attitudes And Behaviors Towards Risky Driving Among Adolescents in Saudi Arabia. *International Journal of Pediatrics and Adolescent Medicine*, 55-63.

- Setiawan, R. (2014). *Model Perilaku Mahasiswa Pengguna Mobil ke Kampus*. Bandung : Universitas Katolik Parahyangan: Disertasi.
- Wang, Z., Zheng, Z., & Fleiter, J. J. (2016). Does Family Background Impact Driving Attitudes And Risky Behaviours? An Investigation On Chinese Young Drivers. *Accident Analysis and Prevention* 95, 67-77.
- Wesli. (2015). Pengaruh Pengetahuan Berkendaraan Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM). *Teras Jurnal, Vol 5 No, 1*.