

PERSEPSI PENGENDARA SEPEDA MOTOR TERHADAP KESELAMATAN BERLALULINTAS BERDASARKAN *THEORY PLANNED BEHAVIOR*

Ellen S.W. Tangkudung
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
ellen@eng.ui.ac.id

Marcelino Sampouw
Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
marcelino_sampouw94@yahoo.com

Tri Tjahjono
Fakultas Teknik
Universitas Indonesia
tjahjono@eng.ui.ac.id

Abstract

High numbers of dead and injury victims caused by road traffic accident can not be simply ignored. The National Accident data shows high percentage of motorcycle involved in accidents, with data in 2006 show more than 50% of the vehicles involved in accident are motorcycle. Human, vehicle, road, and environmental factors are major factors that cause accidents, but the most dominant factor is humanity. With the concept of "Theory of Planned Behavior", this paper examines how far the community perception, as part of the road users, in this case the motorcyclist, affects the behavior on the aspect of traffic safety. A survey was carried out on motorcyclists who ride through Brigjen Katamso and R. Suprpto streets in Batam. Based on the measurement of 107 respondents, the average value of Attitude (A) is 7.32, Subjective Norm (SN) is 14.78 and the Perceived Behavioral Control (PBC) is 4.22. From the values of A, SN, and PBC, the value obtained by Behavioral Intention (BI) for the motorcyclist in this study area is 8.78. This value indicates that the motorcycle riders have positive perception with medium to weak levels towards the traffic safety. Motorcycle riders actually have a positive perception of the safety aspects of traffic.

Keywords: behavior, perception, safety, motorcycle rider

Abstrak

Tingginya jumlah korban meninggal dunia dan luka-luka akibat kecelakaan lalulintas di jalan tidak boleh diabaikan. Data kecelakaan nasional menunjukkan bahwa proporsi kecelakaan lalulintas yang melibatkan sepeda motor sangat tinggi, dengan data pada tahun 2006 menunjukkan bahwa lebih dari 50% kendaraan yang terlibat kecelakaan lalulintas adalah sepeda motor. Manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan merupakan faktor-faktor utama penyebab kecelakaan, tetapi yang paling dominan adalah faktor manusia. Dengan menggunakan *Theory of Planned Behavior*, pada studi ini dikaji pengaruh persepsi komunitas, sebagai bagian dari pengguna jalan, dalam hal ini pengguna sepeda motor, mempengaruhi aspek-aspek perilaku terkait keselamatan lalulintas. Suatu survei dilakukan terhadap pengguna sepeda motor yang melalui Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto di Batam. Berdasarkan pengukuran terhadap 107 responden, diperoleh nilai rata-rata sikap (A) adalah 7,32, Norma Subjektif (SN) adalah 14,78, dan Kontrol Perilaku yang Dapat Diterima (PBC) adalah 4,22. Berdasarkan nilai-nilai A, SN, dan PBC tersebut, diperoleh nilai Intensi Perilaku (BI) pengguna sepeda di daerah ini sebesar 8,78. Nilai ini menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor mempunyai persepsi positif dengan tingkat sedang hingga lemah terhadap aspek keselamatan berlalulintas. Pengguna sepeda motor sebenarnya sudah memiliki persepsi yang positif terhadap aspek keselamatan lalulintas.

Kata-kata kunci: perilaku, persepsi, keselamatan, pengguna sepeda motor

PENDAHULUAN

Tingginya jumlah korban meninggal dunia dan luka-luka menyebabkan permasalahan kecelakaan lalulintas tidak dapat diabaikan. Beberapa penelitian yang telah dilakukan menyimpulkan bahwa kecelakaan lalulintas merupakan penyebab kematian peringkat kesembilan di dunia dan diprediksi akan menjadi penyebab kematian ketiga tertinggi di dunia pada tahun 2020 setelah kematian akibat serangan jantung dan depresi. Faktor-faktor penyebab kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, cuaca dan jalan atau lingkungan.

Di Indonesia faktor manusia yang menjadi penyebab dominan, yaitu sekitar 80%, diikuti dengan faktor kendaraan serta faktor jalan atau lingkungan. Seharusnya untuk faktor jalan atau lingkungan, pemerintah sebagai penyelenggara transportasi, harus dapat mewujudkan lalulintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien sesuai Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Data kecelakaan secara nasional menunjukkan tingginya persentase sepeda motor yang terlibat kecelakaan. Data pada tahun 2006 menunjukkan bahwa lebih dari 50% jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan adalah sepeda motor, yang dapat dilihat pada Gambar 1.

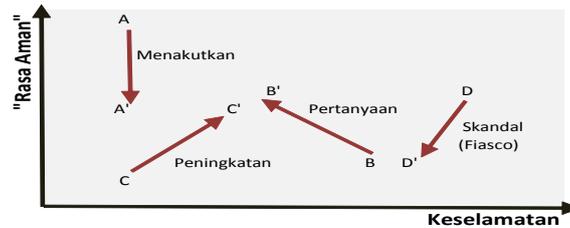
Berdasarkan pemikiran Haeur (1997), manifestasi keselamatan jalan adalah kecelakaan dan berbagai akibat yang merugikan. Walaupun demikian “selamat” berkaitan dengan perasaan seseorang sewaktu menggunakan jalan. Akibatnya dapat terjadi program yang pada awalnya bertujuan untuk meningkatkan keselamatan jalan ditanggapi secara salah dalam pengertian tentang perasaan “selamat”. Konsekuensinya justru menghasilkan meningkatnya kecelakaan. Demikian pula apabila pengguna jalan merasakan cukup baik tingkat keselamatan suatu ruas jalan, mereka justru bertindak kurang memperhatikan “keselamatan” dan pada gilirannya mungkin saja terjadi peningkatan kecelakaan lalulintas. Dari uraian tersebut, terdapat 2 (dua) notasi yang berbeda, yaitu: (1) pengukuran objektif yang berkaitan dengan kecelakaan dan berbagai akibat yang merugikan; dan (2) persepsi subjektif tentang rasa “selamat” di jalan. Notasi yang pertama disebut sebagai keselamatan berlalulintas yang berasosiasi dengan kecelakaan lalulintas, sedangkan notasi kedua disebut sebagai rasa aman berlalulintas berasosiasikan dengan perasaan subjektif. Kombinasi kedua hal tersebut dapat diilustrasikan pada Gambar 2. Rasa aman juga berkaitan dengan wujud kejahatan terhadap harta dan jiwa yang terjadi di jalan.



Sumber: Direktorat Lalulintas POLRI

*Data sampai semester pertama (2007)

Gambar 1 Perbandingan Jumlah Kecelakaan dengan Jumlah Sepeda Motor yang Terlibat Kecelakaan

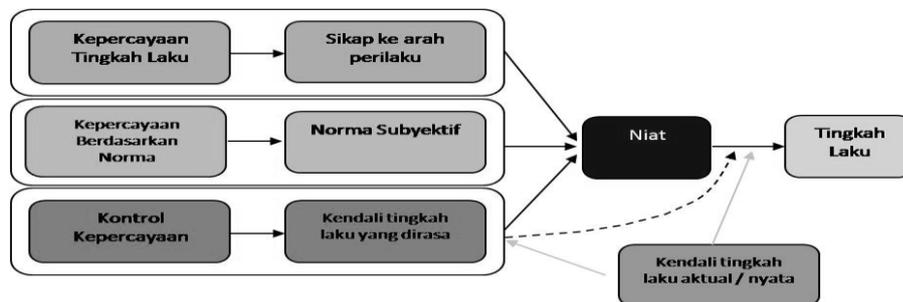


Gambar 2 Arah Perubahan Antara Keselamatan dan “Rasa Aman”

Tujuan penelitian ini adalah mengetahui perilaku pengendara sepeda motor yang berpengaruh dalam mengutamakan aspek keselamatan berlalulintas. Metode pengumpulan data dan informasi yang dilakukan dalam pelaksanaan penelitian ini adalah melalui studi dokumentasi, pengamatan lapangan, survei wawancara dan survei kuesioner dengan pedoman. Pengamatan lapangan dan penyebaran kuesioner dilakukan di kota Batam, provinsi Kepulauan Riau, yaitu pada pengendara sepeda motor yang melalui jalan Brigjen Katamsa dan/atau jalan R. Suprpto.

Berdasarkan *theory of planned behavior* (Ajzen, 1991), tindakan manusia dipengaruhi oleh 3 (tiga) hal, yaitu: (1) keyakinan tentang kemungkinan hasil dan evaluasi perilaku (*behavioral beliefs*); (2) keyakinan tentang norma yang diharapkan dan motivasi untuk memenuhi harapan tersebut (*normative beliefs*); serta (3) keyakinan tentang adanya faktor yang dapat mendukung atau menghalangi perilaku dan kesadaran akan kekuatan faktor tersebut (*control beliefs*). *Behavioral beliefs* menghasilkan sikap suka atau tidak suka berdasarkan perilaku individu tersebut. *Normative beliefs* menghasilkan kesadaran akan tekanan dari lingkungan sosial atau norma subyektif, sedangkan *control beliefs* menimbulkan kontrol terhadap perilaku tersebut. Dalam perpaduannya, ketiga faktor tersebut menghasilkan intensi perilaku (*behavior intention*). Secara umum, apabila sikap dan norma subjektif menunjuk ke arah positif serta semakin kuat kontrol yang dimiliki, akan lebih besar kemungkinan seseorang akan melakukan perilaku tersebut.

Tahapan intervensi tingkah laku berdasarkan *Theory of Planned Behavior (TPB)* secara singkat dapat dilihat pada Gambar 3, yang merupakan hipotesis atau variabel laten. Variabel-variabel tersebut tidak dapat langsung diperoleh tetapi melalui tanggapan atau respon yang terlihat dan dapat diteliti. Target perilaku yang diinginkan harus didefinisikan berdasarkan 4 (empat) elemen, yaitu *Target, Action, Context, dan Time (TACT)*.



Gambar 3 Tahapan Intervensi dengan *Theory of Plan Behaviour* (Ajzen, 1991)

Target perilaku yang diinginkan memiliki prinsip kesesuaian, kekhususan maupun keadaan umum, seperti dijelaskan berikut:

1. Kesesuaian; Walaupun keempat elemen *TACT* perilaku tersebut dapat didefinisikan, tetapi sangat penting untuk diteliti prinsip keserasian seluruh variabel yang membangun teori perilaku terencana ini (sikap, norma subjektif, kontrol terhadap perilaku, dan maksud/tujuan) untuk didefinisikan dalam 4 (empat) elemen *TACT*.
2. Kekhususan dan Keadaan Umum; Elemen *TACT* merupakan contoh yang spesifik tetapi tidak menutup kemungkinan untuk ditingkatkan ke kondisi yang lebih umum untuk setiap elemen dengan melakukan agregasi (penyatuan). Dengan cara yang sama dalam beberapa kasus, konteks yang lebih spesifik mungkin tidak menarik. Elemen konteks yang lebih umum dapat dimuat dengan merekam seberapa sering perilaku tersebut dilakukan pada semua konteks yang relevan. Argumen serupa dilontarkan elemen tindakan. Sikap, norma subjektif, kontrol terhadap perilaku dan maksud atau tujuan biasanya ditentukan secara langsung berdasarkan prosedur standar penghitungan.

Variabel Prediksi yang digunakan pada studi ini adalah sebagai berikut:

1. Standar Pengukuran Langsung; Peneliti seringkali melakukan kesalahan dengan menganggap bahwa indikator langsung suatu konsep yang membangun teori ini dapat diperoleh dengan mengajukan beberapa pertanyaan terpilih secara sembarangan (tidak sesuai aturan) atau dengan mengadopsi pertanyaan yang digunakan pada studi-studi sebelumnya. Walaupun pendekatan seperti ini seringkali mampu mengetahui minat responden, namun pendekatan ini dapat menghasilkan indikator dengan akurasi yang relatif rendah dan keterkaitan yang kurang antar konsep yang membangun teori ini. Untuk memperoleh ukuran atau indikator internal konsistensi secara akurat, penting untuk memilih bentuk dan pertanyaan yang sesuai dalam melakukan investigasi.
2. Intensi (Maksud dan Tujuan); Harus diperhatikan bahwa penting untuk memastikan bahwa pernyataan yang digunakan dalam studi harus memiliki kualitas yang dapat diterima secara psikologi. Paling tidak sejumlah pernyataan yang akan digunakan harus memiliki tingkat korelasi yang tinggi satu sama lain. Pada umumnya korelasi tersebut dihitung dengan menggunakan koefisien *alpha Cronbach*.
3. Sikap terhadap Perilaku; Untuk meyakinkan bahwa *bipolar adjective* yang dipilih sesuai (untuk perilaku tersebut dan minat populasi), harus dimulai dengan kumpulan yang relatif besar, misalnya skala 10 atau 12. Kumpulan awal dapat diambil dari daftar skala adjektif yang diterbitkan, yang berlaku untuk konsep dan populasi. Skala subset kecil yang menunjukkan internal konsistensi yang tinggi dipilih untuk indikator akhir. Kriteria kedua untuk memilih pernyataan ditentukan berdasarkan aspek kualitatif evaluasi yang ditunjukkan dengan skala adjektif. Sikap terhadap perilaku didefinisikan sebagai evaluasi secara keseluruhan dari menjalankan perilaku seperti yang diminta. Walaupun demikian, penelitian empiris menunjukkan bahwa evaluasi secara keseluruhan seringkali terdiri dari 2 (dua) komponen. Komponen pertama, bersifat instrumental, ditunjukkan dengan pasangan kata adjektif misal bernilai-tidak bernilai dan merugikan-menguntungkan. Komponen kedua lebih merupakan kualitas pengalaman dan ditunjukkan dengan skala seperti menyenangkan-tidak menyenangkan.
4. Norma Subjektif; Bagaimanapun, tanggapan pernyataan untuk kelompok norma subjektif seringkali memiliki keberagaman (variabilitas) yang rendah karena pada

umumnya orang lain yang dianggap penting tersebut cenderung menyetujui perilaku yang memang diinginkan dan menolak perilaku yang tidak diinginkan. Untuk mengatasi masalah ini, sangat direkomendasikan untuk menggunakan pertanyaan yang dapat menilai norma deskriptif, misalnya pertanyaan yang menggambarkan apakah orang terdekat juga melakukan kegiatan seperti yang ditanyakan. Seperti halnya indikator perilaku, maksud atau tujuan dan sikap terhadap perilaku dalam menyusun pertanyaan untuk menentukan norma subjektif harus dipastikan bahwa pertanyaan yang digunakan memiliki tingkat internal konsistensi tinggi.

5. Kontrol Perilaku yang Dapat Diterima; Indikator langsung kontrol perilaku harus menunjukkan kepercayaan diri responden bahwa mereka mampu melakukan kegiatan yang diminta oleh peneliti. Sejumlah pernyataan berbeda digunakan untuk kepentingan ini. Beberapa pernyataan diajukan sebagai kesulitan dalam melakukan perilaku atau kemungkinan partisipan mampu menjalankan perilaku tersebut. Pernyataan lainnya digunakan untuk menilai kontrol perilaku yang merujuk kepada kemampuan mengendalikan. Pernyataan ini menilai keyakinan partisipan bahwa mereka memiliki kendali untuk memutuskan apakah mereka akan menjalankan atau tidak menjalankan perilaku yang diminta.

Uji coba diperlukan untuk mengidentifikasi perilaku terbuka, normatif dan kontrol perilaku. Responden diberikan deskripsi suatu perilaku dan diberi pertanyaan ilustrasi. Tanggapan yang diperoleh digunakan untuk mengidentifikasi keyakinan utama personal, yaitu keyakinan unik tertentu yang dimiliki masing-masing partisipan dalam penelitian ini, dan digunakan untuk membuat daftar keyakinan utama yang paling umum dalam populasi tersebut (*modal salient beliefs*).

Ada 2 (dua) pertanyaan yang diajukan berkenaan dengan masing-masing hasil yang timbul, baik berhadapan dengan keyakinan personal maupun keyakinan utama yang paling umum (*modal accessible beliefs*). Kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil untuk keyakinan terbuka yang berbeda akan menyediakan informasi sebenarnya tentang pertimbangan sikap yang menuntun orang dalam membuat keputusan apakah mereka setuju atau tidak terhadap perilaku tersebut. Kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil juga dapat digunakan untuk memperoleh gabungan keyakinan (*belief composite*) yang diasumsikan untuk menentukan sikap terhadap perilaku (A_B) sesuai dengan model harapan-nilai (*expectancy-value model*), seperti yang ditunjukkan dalam persamaan:

$$A_B \propto \sum b_i e_i \quad (1)$$

Kekuatan keyakinan dikalikan dengan evaluasi hasil, kemudian dijumlahkan seluruh hasilnya.

Kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil dinilai dengan cara unipolar, yaitu dengan diberi nilai 1 (satu) sampai 7 (tujuh). Nilai yang lebih besar menggambarkan kemungkinan subjektif yang lebih besar pula dan evaluasi ke arah yang lebih baik (positif) secara berurutan. Namun terdapat alternatif lain yang dapat digunakan dalam melakukan penilaian, yaitu dengan cara penilaian bipolar, dengan diberi nilai dari -3 (minus tiga) sampai 3 (tiga). Kemungkinan yang rendah dan evaluasi hasil yang kurang baik di gambarkan oleh angka bertanda negatif, sedangkan nomor positif menggambarkan nilai kemungkinan yang tinggi dan evaluasi ke arah yang baik atau menguntungkan. Peralihan dari penilaian unipolar ke bipolar memerlukan transformasi linear sederhana, hasilnya

merupakan transformasi nonlinear dari komponen tersebut (be). Hal ini dapat dilihat dalam perhitungan berikut, dengan nilai b yang sesungguhnya ditransformasikan dengan penambahan nilai konstan B , dan nilai e ditransformasikan dengan penambahan nilai konstan E . Secara sederhana, hanya satu keyakinan perilaku yang dimasukkan ke dalam persamaan harapan-nilai (*expectancy-value equation*):

$$\begin{aligned} A_B &= (b + B)(e + E) \\ &= be + Eb + Be + BE \end{aligned} \quad (2)$$

Karena dua komponen baru, 'Eb' dan 'Be' bukan merupakan konstanta, hasil yang diperoleh bukan transformasi linear dari 'be'. Masalah yang timbul adalah mengubah penilaian unipolar ke bipolar dapat membuat dampak atau efek yang besar terhadap korelasi gabungan keyakinan dengan variabel yang lain. Tidak ada teori yang menunjukkan bagaimana cara menentukan penilaian yang tepat terhadap kekuatan keyakinan dan evaluasi hasil. Dapat diargumentasikan bahwa evaluasi hasil seharusnya dinilai dengan penilaian bipolar karena yang paling rendah menggambarkan evaluasi hasil negatif dan nilai yang tinggi menggambarkan hasil positif. Namun argumen yang sama tidak dapat digunakan untuk menilai ukuran kekuatan keyakinan. Untuk memastikan, kekuatan keyakinan diidentifikasi dengan probabilitas bahwa melakukan suatu perilaku akan memberi hasil yang sudah ditentukan, dan hal ini membutuhkan penilaian unipolar untuk mencocokkan dengan matrik probabilitas objektif, mungkin dari 0 sampai +1. (transformasi linear untuk mencapai skema penilaian ini akan *subtract* konstanta 1 dan dibagi 6).

Karena tidak ada teori yang jelas tentang metode dasar untuk melakukan penilaian yang tepat, harus digunakan pendekatan empiris. Korelasi antara gabungan keyakinan dengan indikator langsung sikap dan mengadopsi skema penilaian (unipolar dan bipolar) yang memberikan hasil paling baik dapat diuji. Solusi matematis ini dijelaskan oleh Ajzen (1991). B merupakan konstanta yang ditambahkan dalam penilaian ulang kekuatan keyakinan dan E merupakan konstanta yang ditambahkan dalam penilaian ulang evaluasi hasil. Model harapan-nilai yang sudah disebutkan sebelumnya dapat ditulis kembali dalam persamaan:

$$A_B \propto \sum (b_i + B)(e_i + E) \quad (3)$$

$$A_B \propto \sum b_i e_i + B \sum e_i + E \sum b_i \quad (4)$$

Untuk memperkirakan parameter B dan E , regresi dilakukan terhadap indikator sikap standar, yang diuraikan sebagai kriteria pada $\sum b_i e_i$, $\sum b_i$, dan $\sum e_i$, dan kemudian membagi koefisien regresi tidak standar $\sum b_i$ dan $\sum e_i$ dengan koefisien yang diperoleh untuk $\sum b_i e_i$. Nilai yang dihasilkan dari koefisien $\sum e_i$ menghasilkan perkiraan kuadrat terkecil (*least square*) B yang merupakan konstanta penilaian ulang untuk kekuatan keyakinan. Sedangkan nilai dari koefisien $\sum b_i$ berupa perkiraan kuadrat terkecil (*least square*) E , merupakan konstanta untuk evaluasi hasil.

Pengukuran kekuatan keyakinan normatif dan motivasi untuk memenuhi keinginan orang yang berpengaruh menghasilkan gambaran mengenai tekanan normatif pada populasi tersebut. Gabungan keyakinan normatif secara keseluruhan diperoleh dengan menerapkan rumus harapan-nilai (*expectancy-value formula*), seperti yang diperlihatkan pada persamaan:

$$SN = \sum n_i m_i \quad (5)$$

Menghitung kemampuan dan kekuatan rata-rata dari keyakinan kendali yang berbeda-beda memberikan gambaran mengenai faktor yang dilihat sebagai pendukung atau penghalang kinerja perilaku. Dengan menggunakan rumus harapan-nilai, seperti yang terlihat pada persamaan:

$$PBC = \sum c_i p_i \quad (6)$$

METODOLOGI

Tahap yang paling penting dalam penelitian ini adalah tahap pengumpulan data primer terkait pengukuran *attitude*, *subjective norm* dan *perceived behavior control* dari sasaran studi yang telah ditetapkan, yaitu pengendara sepeda motor usia produktif (20 – 35 tahun). Pengumpulan data primer tersebut dilakukan dengan menyebarkan kuesioner yang telah disusun berdasarkan konsep *Theory of Planned Behavior* seperti yang telah dijelaskan di bagian awal makalah ini.

Bagian inti kuesioner secara keseluruhan terdiri dari 64 pertanyaan yang terbagi menjadi 8 (delapan) kelompok pertanyaan, yaitu: (1) *Outcome Evaluation* (10 pertanyaan); (2) *Past Behavior Self Report* (1 pertanyaan); (3) *Direct Measure of Perceived Behavioral Control, Subjective Norm, Attitude dan Intention* (15 pertanyaan); (4) *Motivation to Comply* (4 pertanyaan); (5) *Behavior Beliefs* (10 pertanyaan); (6) *Control Beliefs* (10 pertanyaan); (7) *Power of Control Factors* (10 pertanyaan); dan (8) *Normative Beliefs* (4 pertanyaan).

Contoh pertanyaan untuk *Outcome Evaluation* dalam kuesioner yang diberikan kepada responden sebagai berikut:

1. Untuk saya, walaupun saya sudah lama dapat mengendarai sepeda motor dan sering melalui jalan R. Suprpto–Brigjen Katamsa usaha untuk mendapatkan informasi tentang keselamatan berlalulintas membantu saya di dalam mengendarai sepeda motor:
Sangat Buruk -3 (-2) -1 0 +1 +2 +3 Sangat Baik
2. Untuk saya, dengan mengetahui bahwa sering terjadi kecelakaan lalulintas di jalan R. Suprpto–Brigjen Katamsa membuat saya berusaha dengan cara berhati–hati akan dapat menghindari risiko kecelakaan:
Sangat Buruk -3 -2 -1 0 (+1) +2 +3 Sangat Baik

PENGOLAHAN DATA DAN ANALISIS

Data yang didapat diolah dengan cara sebagai berikut:

1. Pengukuran Nilai Intensi Berperilaku; Hasil pengukuran nilai *Behavioral Intention* yang telah dilakukan dengan menggunakan metode *Generalised Intention* dimana nilai

BI adalah rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measure of Intention*.

2. Pengukuran Nilai Sikap Berperilaku; Pengukuran nilai Sikap Berperilaku (*A*) dilakukan dengan 2 (dua) cara, yaitu:
 - a. Pengukuran Langsung; Nilai *A* adalah rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measure of Attitude*.
 - b. Pengukuran Tidak Langsung; Nilai rata-rata *attitude* berdasarkan hasil pengukuran langsung adalah 2,18, sedangkan berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung adalah 7,32.
3. Pengukuran Nilai Norma Subjektif (*SN*); Pengukuran nilai Norma Subjektif juga dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara, yaitu:
 - a. Pengukuran Langsung; Nilai *SN* adalah rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok pengukuran langsung norma subjektif.
 - b. Pengukuran Tidak Langsung; Nilai rata-rata norma subjektif berdasarkan hasil pengukuran langsung adalah 1,58, sedangkan berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung adalah 14,78.
4. Pengukuran Nilai Kontrol Perilaku yang Dapat Diterima (*PBC*); Pengukuran nilai *PBC* dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara, yaitu:
 - a. Pengukuran Langsung; Nilai *PBC* adalah rata-rata skor seluruh pertanyaan yang termasuk dalam kelompok *Direct Measure of Perceived Behavioral Control*.
 - b. Pengukuran Tidak Langsung; Nilai rata-rata *PBC* berdasarkan hasil pengukuran langsung adalah 1,49, sedangkan berdasarkan hasil pengukuran tidak langsung adalah 4,22.

Nilai-nilai *BI*, *A*, *SN*, dan *PBC* tersebut selanjutnya diinterpretasikan dan dianalisis untuk mengetahui persepsi pengendara sepeda motor, apakah positif atau negatif terhadap perilaku berkeselamatan lalu lintas dan seberapa kuat (atau sedang atau lemah) pengaruh tersebut yang secara lebih rinci akan disampaikan pada analisa data.

Selanjutnya dilakukan analisis sebagai berikut:

1. Rentang Nilai *A*, *SN*, *PBC*; Rentang untuk nilai-nilai sikap, norma subjektif dan nilai kontrol perilaku yang dapat diterima secara matematis dapat ditulis:

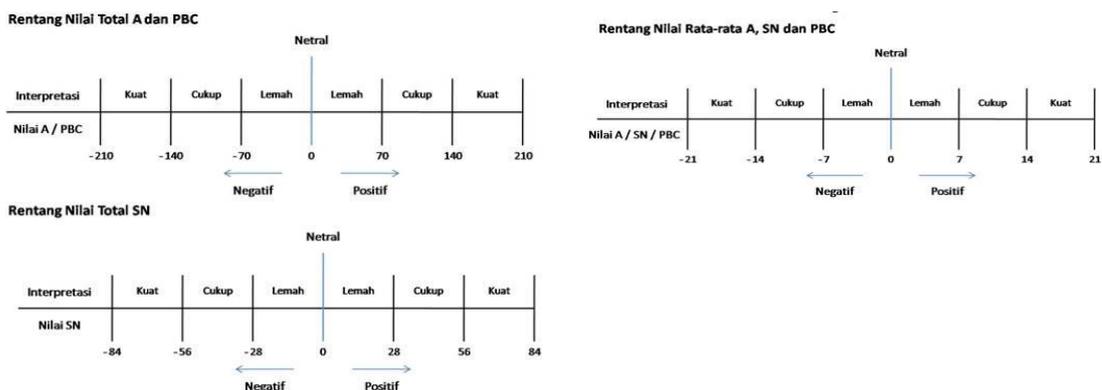
$$\text{Nilai minimum} \leq A / SN / PBC \leq \text{Nilai Maksimum}$$

- a. Rentang Nilai Sikap (*A*) dan Kontrol Perilaku yang Dapat Diterima (*PBC*), dengan *b* merupakan kelompok pertanyaan *behavior belief*, *c* merupakan kelompok pertanyaan *control belief*, *e* merupakan kelompok pertanyaan *outcome evaluation*, dan *p* merupakan kelompok pertanyaan *power of control factor*. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, rentang untuk nilai total adalah $-210 \leq A / PBC \leq 210$ dan rentang untuk nilai rata-rata adalah $-21 \leq A / PBC \leq 21$. Dasar penentuan rentang nilai adalah Jumlah pertanyaan sebanyak 10 pertanyaan dan Skala nilai yang digunakan, yaitu (1) *b* dan *c* berupa skala unipolar (1 sampai dengan 7); dan (2) *e* dan *p* berupa skala bipolar (-3 sampai dengan +3)
- b. Rentang Nilai Norma Subjektif, dengan *n* merupakan kelompok pertanyaan *normative belief*, dan *m* merupakan kelompok pertanyaan *motivation to comply*. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, rentang untuk nilai total adalah $-84 \leq SN \leq 84$ dan rentang untuk nilai rata-rata adalah $-21 \leq SN \leq 21$. Dasar penentuan rentang

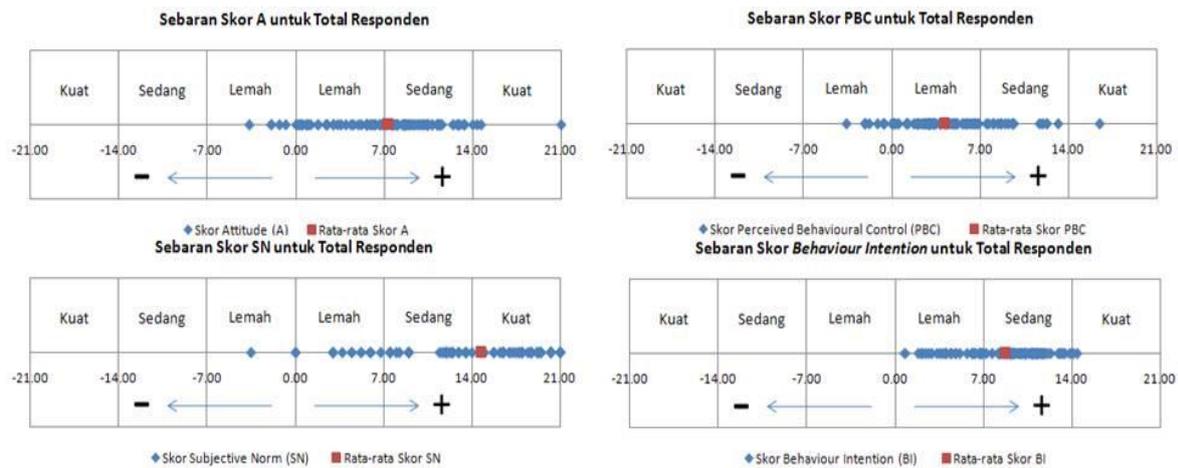
nilai adalah Jumlah pertanyaan sebanyak 4 pertanyaan dan Skala nilai yang digunakan, yaitu (1) n berupa skala bipolar (-3 sampai dengan 3); dan (2) m berupa skala bipolar (1 sampai dengan 7)

2. Interpretasi Nilai:

- a. Interpretasi Nilai Total *A* dan *PBC*; Berdasarkan rentang nilai total untuk *A* dan *PBC* yakni $-210 \leq A / PBC \leq 210$, secara langsung dibagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sifat pengaruh nilai *A* dan *PBC* tersebut terhadap perilaku berkeselamatan lalulintas, dengan (1) $-210 \leq A / PBC \leq 0$ berarti memiliki pengaruh negatif (-); dan (2) $0 \leq A / PBC \leq 210$ berarti memiliki pengaruh positif (+). Sedangkan untuk menentukan kekuatan pengaruh nilai *A* dan *PBC* tersebut dapat dibagi menjadi 6 (enam) rentang nilai seperti pada Gambar 4, yaitu: (1) $-210 \leq A / PBC \leq -140$ berarti memiliki pengaruh negatif (-), kuat; (2) $-140 \leq A / PBC \leq -70$ yang berarti memiliki pengaruh negatif (-), sedang; (3) $-70 \leq A / PBC \leq 0$ berarti memiliki pengaruh negatif (-), lemah; (4) $0 \leq A / PBC \leq 70$ berarti memiliki pengaruh positif (+), lemah; (5) $70 \leq A / PBC \leq 140$ berarti memiliki pengaruh positif (+), sedang; dan (6) $140 \leq A / PBC \leq 210$ berarti memiliki pengaruh positif (+), kuat.
- b. Interpretasi Nilai Total Norma Subjektif; Berdasarkan rentang nilai total *SN* yakni $-84 \leq SN \leq 84$, secara langsung dapat dibagi menjadi 2 (dua) berdasarkan sifat pengaruh nilai *SN* tersebut terhadap perilaku berkeselamatan lalulintas, dengan (1) $-84 \leq SN \leq 0$ berarti memiliki pengaruh negatif (-); dan (2) $0 \leq SN \leq 84$ berarti memiliki pengaruh positif (+). Sedangkan untuk menentukan kekuatan pengaruh nilai *SN* tersebut selanjutnya dapat dibagi menjadi 6 (enam) rentang nilai (lihat Gambar 5), yaitu: (1) $-84 \leq SN \leq -56$ berarti memiliki pengaruh negatif (-), kuat; (2) $-56 \leq SN \leq -28$ berarti memiliki pengaruh negatif (-), sedang; (3) $-28 \leq N \leq 0$ berarti memiliki pengaruh negatif (-), lemah; (4) $0 \leq SN \leq 28$ berarti memiliki pengaruh positif (+), lemah; (5) $28 \leq SN \leq 56$ berarti memiliki pengaruh positif (+), sedang; dan (6) $56 \leq SN \leq 84$ berarti memiliki pengaruh positif (+), kuat.
- c. Interpretasi Nilai Rata-rata *A*, *SN* dan *PBC*; Interpretasi sifat dan kekuatan pengaruh nilai rata-rata *A*, *SN* dan *PBC*.



Gambar 4 Rentang Nilai Total *A* dan *PBC* (atas); Rentang Nilai Total *SN* (tengah) dan Rentang Nilai Rata-rata *A*, *SN* dan *PBC* (bawah)



Gambar 5 Sebaran Nilai A, SN, PBC dan BI untuk Total Responden

- Hasil Interpretasi Nilai-nilai A, SN, PBC dan BI; Nilai Sikap (A) rata-rata untuk total 107 responden adalah 7,32. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa nilai sikap pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki persepsi yang positif dengan level lemah menuju sedang terhadap perilaku keselamatan dalam berlalulintas. Nilai Norma Subjektif (SN) rata-rata adalah 14,78 untuk total 107 responden. Nilai tersebut dapat diinterpretasikan bahwa nilai norma subjektif pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki pengaruh yang positif dengan level sedang menuju kuat terhadap perilaku keselamatan berlalulintas. Nilai Kontrol Perilaku yang Dapat Diterima (PBC) rata-rata untuk total 107 responden adalah 4,22. Interpretasi nilai tersebut adalah bahwa nilai kontrol perilaku yang dapat diterima pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki pengaruh positif lemah terhadap perilaku keselamatan berlalulintas. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa nilai Intensi Perilaku rata-rata adalah 8,78 yang diperoleh dari total 107 responden. Interpretasi nilai tersebut adalah bahwa persepsi pengendara sepeda motor di Jalan Brigjen Katamso dan Jalan R. Suprpto memiliki pengaruh yang positif dengan level sedang menuju lemah terhadap aspek keselamatan berlalulintas.
- Mental Map Behavior Intention*; Sebaran nilai sikap (A), norma subjektif (SN) dan kontrol perilaku yang dapat diterima (PBC).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil survei pengukuran terhadap 107 responden, diketahui bahwa nilai rata-rata sikap (A) adalah 7,32; nilai rata-rata norma subjektif (SN) adalah 14,78 dan nilai rata-rata kontrol perilaku yang dapat diterima (PBC) adalah 4,22. Berdasarkan nilai-nilai sikap, norma subjektif dan control perilaku yang dapat diterima tersebut, diperoleh nilai intensi perilaku (BI) untuk pengendara sepeda motor yang melalui jalan Brigjen Katamso dan jalan R. Suprpto di Kota Batam adalah 8,78.

Nilai-nilai yang diperoleh tersebut menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor yang disurvei, memiliki persepsi perilaku yang positif dengan level sedang menuju lemah

terhadap aspek keselamatan berlalulintas. Pengguna sepeda motor sebenarnya sudah memiliki persepsi yang positif terhadap aspek keselamatan lalulintas, namun perlu dibina terus menerus agar persepsi tersebut menjadi semakin kuat, sehingga perilaku terhadap keselamatan berlalulintas semakin baik. Diharapkan hasil kajian persepsi ini dapat dijadikan suatu dasar pertimbangan dalam penyusunan program peningkatan keselamatan lalulintas yang efektif dan tepat guna.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. 1988. *Attitudes, Personality, and Behavior*. Milton Keynes: Open University Press.
- Ajzen, I. 1991. *The Theory of Planned Behavior*. Organizational Behavior and Human Decision Processes. Amherst: University of Massachusetts Academic Press, Inc.
- Hauer, E. 1997. *Observational Before-After Studies in Road Safety*. Oxford: Pergamon Press, Elsevier Science, Ltd.
- World Health Organization. 2004. *World Report on Traffic Injury Prevention*. Geneve.

