

KEYAKINAN DOMINAN YANG MEMPENGARUHI PERILAKU TIDAK SELAMAT PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA YOGYAKARTA

Presyia Anggraini¹, Sigit Priyanto² and M. Zudhy Irawan³

¹Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia

Email: presyia.anggraini@mail.ugm.ac.id

²Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia

Email: spriyanto2007@ugm.ac.id

³Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia

Email: zudhyirawan@ugm.ac.id

ABSTRACT

Traffic accidents experienced by various groups of road users cause various fatalities. Korlantas Polri (2018) noted that motorcycles dominate traffic accidents in Indonesia. The biggest cause of these accidents is due to human factors (Polri, 2017). This study aims to determine the dominant beliefs according to motorcyclists who are the factors causing the occurrence of unsafe driving behavior. Elicitation Study in Theory of Planned Behavior is used to determine the factors starting before, during, and after driving. A total of 77 respondents filled out a questionnaire distributed online using a simple random sampling technique. The results showed that the belief that fatigue, vehicle condition, poor time management, carelessness, doing other activities, and the availability of parking spaces had an effect on behavior that was not related to attitude towards behavior. Friends, other road users, and family are related to subjective norms. Lack of driving ability, poor time management, vehicle factors, fatigue, road infrastructure factors, and carelessness have an effect on the perception of behavioral control.

Keywords: salient beliefs, elicitation study, rider behavior, motorcycle, theory of planned behavior

PENDAHULUAN

Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas secara terus menerus merupakan salah satu issue utama dari dampak negatif adanya aktivitas transportasi. Kecelakaan lalu lintas tersebut menjadi issue utama tidak hanya di Indonesia tetapi juga di seluruh dunia. WHO (2018) dalam *Global status report on road safety* menyatakan bahwa pada tahun 2016, lebih dari 1,35 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Kondisi tersebut menjadikan kecelakaan lalu lintas berada pada peringkat ke 8 sebagai penyebab kematian pada segala usia serta peringkat pertama penyebab kematian pada anak-anak dan pemuda pada rentang usia antara 5 s.d. 29 tahun. Kondisi tingginya

angka kecelakaan lalu lintas tersebut juga terjadi di Indonesia. Kepolisian Republik Indonesia (2017) mencatat bahwa setiap jam rata-rata 3 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas terjadi di Indonesia. Khusus untuk wilayah studi, Anusanto (2014) menemukan bahwa sepeda motor adalah moda yang paling banyak digunakan untuk mobilitas pada area Kota Yogyakarta. Secara keseluruhan Bappeda DIY (2019) mencatat telah terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 5.944 kecelakaan sepanjang tahun 2019 dengan prosentasi kematian cukup tinggi yaitu mencapai 7,05%. Angka kejadian kecelakaan tersebut tentu didominasi oleh pengguna sepeda motor. Korlantas Polri (2019) menyampaikan bahwa sepeda motor

mendominasi kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh seluruh pengguna jalan di Indonesia pada tahun 2018 dengan prosentase mencapai 73,49% dari total seluruh kejadian kecelakaan yang terjadi. Kondisi tersebut menandakan bahwa terdapat permasalahan yang terjadi pada kegiatan berkendara dengan sepeda motor yang menimbulkan potensi kecelakaan. Perlu dilakukan penelitian lebih mendalam terhadap pengguna sepeda motor baik dari sisi sarana, prasarana, maupun manusia nya itu sendiri yang bertindak sebagai pengguna kendaraan sehingga dapat diketahui hal-hal apa saja yang berkontribusi dalam kejadian kecelakaan oleh pengendara sepeda motor.

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi diakibatkan oleh berbagai macam faktor. Faktor-faktor penyebab kejadian kecelakaan tersebut ditetapkan sebagai hasil dari identifikasi kejadian kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Kepolisian Republik Indonesia (2017) mencatat bahwa penyebab terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia disebabkan oleh faktor manusia dengan prosentase mencapai 61%. Selanjutnya 9% kecelakaan terjadi karena faktor kendaraan dan 30% lainnya disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan. Kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor manusia sangat erat kaitannya dengan perilaku dalam mengemudikan kendaraan. Bagaskara (2017) menemukan jika pengendara meyakini bahwa dirinya adalah pihak yang paling mungkin menyebabkan kecelakaan, hal tersebut dapat meningkatkan kecenderungan menampilkan perilaku mengemudi yang beresiko. Tingginya kecelakaan akibat faktor manusia serta jumlah kejadian kecelakaan yang terjadi pada pengendara tersebut mendasari perlunya penelitian lebih lanjut terkait faktor tindakan tidak aman beserta variable penyebabnya yang timbul akibat aktivitas perjalanan dengan moda sepeda motor. Faktor penyebab tindakan tidak aman tersebut dirasa dapat diketahui secara menyeluruh dan mendalam apabila informasi yang diperoleh berasal dari pengendara itu sendiri yang bertindak sebagai

pelaku utama dalam pengambilan keputusan atas segala tindakan berkendara di jalan raya. Keputusan untuk melakukan perilaku tidak selamat tersebut tentunya dipengaruhi oleh berbagai macam faktor yang dialami oleh pengendara baik sebelum, saat, hingga yang akan dialami setelah mengemudi. Informasi yang lebih spesifik terkait faktor yang berkontribusi dalam peluang terjadinya kecelakaan tersebut akan membantu dalam mempermudah melakukan pengelolaan terkait risiko yang akan terjadi. Faktor dominan yang ditemukan berdasar persepsi pengendara dapat digunakan sebagai landasan utama dalam menyusun rekomendasi terbaik untuk diterapkan sebagai upaya dapat membantu dalam meningkatkan keselamatan perjalanan bagi pengendara sepeda motor secara komprehensif.

KAJIAN LITERATUR

Perilaku Pengendara Menurut *Theory Planned Behaviour* (TPB)

Theory Planned Behaviour (TPB) merupakan salah satu teori yang digunakan untuk melakukan penelitian mengenai perilaku manusia. Conner (2020) menjelaskan 3 (tiga) faktor dalam *Theory Planned Behaviour* (TPB) yang mempengaruhi seseorang dalam melakukan suatu kebiasaan diantaranya *Attitude*, *Subjective Norm*, dan *Perceived behavioral control*. Ajzen (1991) menjelaskan faktor-faktor yang digunakan dalam TPB tersebut dipengaruhi oleh 3 (tiga) jenis kepercayaan dominan (*salient beliefs*), diantaranya yaitu *behavioural beliefs* untuk *Attitude*, *Normative beliefs* untuk *Subjective Norm*, dan *Control beliefs* untuk *Perceived behavioral control*

1. Sikap terhadap perilaku (*attitude toward behaviors*)

Attitude merupakan sebuah sikap yang mengarah pada perilaku seseorang yang digunakan untuk berinteraksi dengan sesama manusia. Ajzen (dalam Mahyarni, 2013) menjelaskan bahwa keyakinan perilaku tersebut dapat dimunculkan dengan menghubungkan antara perilaku

yang akan kita prediksi dengan dampak berupa manfaat maupun kerugian apa yang mungkin diperoleh apabila seseorang memutuskan untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku tersebut.

2. Norma subyektif (*subjective norm*)
Keyakinan normatif (*Normative beliefs*) merupakan penentu yang mendasari norma subyektif. Ajzen (dalam Mahyarni, 2013) menjelaskan bahwa norma subyektif merupakan fungsi dari keyakinan seseorang yang diperoleh terhadap pandangan orang lain yang berhubungan dengannya.
3. Persepsi kontrol perilaku (*perceived behavioral control*)
Keyakinan kontrol (*Control beliefs*) merupakan dasar untuk seorang individu hingga ia memiliki persepsi kontrol perilaku. Ajzen (dalam Mahyarni, 2013) menjelaskan bahwa persepsi kontrol perilaku tersebut sangat erat kaitannya dengan perasaan seseorang mengenai mudah atau sulitnya dalam menerapkan suatu perilaku tertentu.

Elicitation Study dalam Theory Planned Behavior (TPB)

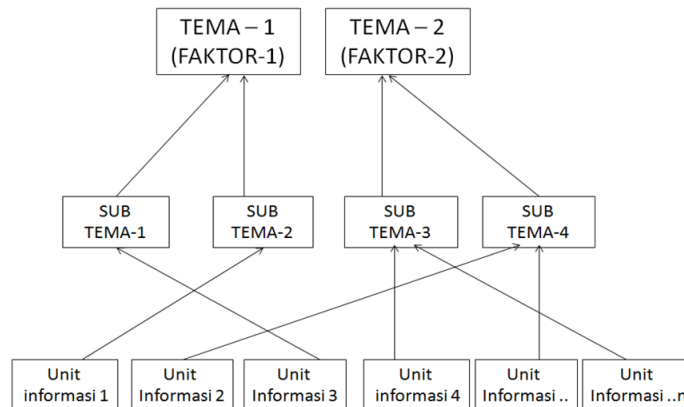
Kusumastutie (2019) menjelaskan bahwa perlu melakukan studi pendahuluan berupa *elicitation study* dalam melakukan penelitian perilaku menurut metode *Theory Planned Behaviour* (TPB). *Elicitation study* dilakukan dengan memberikan pertanyaan-pertanyaan kepada responden yang bertujuan untuk mengidentifikasi keyakinan-keyakinan yang menonjol (*salient beliefs*) pada suatu kelompok yang nantinya akan difungsikan sebagai objek penelitian. *Elicitation study* ini perlu dilakukan pada penelitian *Theory Planned Behaviour* (TPB) untuk mengetahui

faktor apa saja yang diyakini oleh pengendara sepeda motor terkait Sikap Terhadap Perilaku (*Attitude Toward Behaviors*), Norma subyektif (*Subjective Norm*), serta Persepsi kontrol perilaku (*Perceived behavioral control*) yang memicu terjadinya perilaku tidak selamat dalam berkendara.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode yang digunakan berupa survei wawancara yang dilakukan dengan cara menyebar kuesioner secara online. Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini adalah *simple random sampling* karena pengambilan anggota sampel dari populasi berupa pengendara sepeda motor dilakukan secara acak tanpa mempertimbangkan strata atau klasifikasi secara khusus. Adapun untuk ukuran sampel minimal yang akan digunakan pada studi pendahuluan berupa *elicitation study* didasarkan pada *Constructing theory of planned behavior questionnaires: manual for researchers* menyebutkan bahwa sample ideal untuk *elicitation study* adalah sebanyak 25 partisipan, dengan format berupa kuesioner terbuka (*free-format responses*) (francis dkk, 2004).

Data yang diperoleh dari *Elicitation study* kemudian dianalisis dengan identifikasi faktor. Dewanti (2015) menjelaskan bahwa analisis identifikasi faktor dilakukan dengan mengelompokkan data yang diperoleh ke dalam unit informasi, sub unit informasi hingga tema. Sub unit informasi yang telah ditemukan dalam *Elicitation study* tersebut merupakan keyakinan dominan pengendara berupa faktor atau variable yang mempengaruhi perilaku tidak selamat ketika mengendarai sepeda motor. Skema proses analisis dapat dilihat pada Gambar 1



Gambar 1. Proses analisis identifikasi faktor (Dewanti, 2015)

Uji Kredibilitas dengan Triangulasi

Penelitian yang bertujuan untuk mengidentifikasi keyakinan-keyakinan yang menonjol (*salient beliefs*) ini merupakan jenis penelitian kualitatif. Upaya meningkatkan kualitas penelitian perlu dilakukan terhadap data-data yang telah diperoleh melalui *Elicitation study*. Sugiyono (2013) menjelaskan terdapat beberapa cara untuk menguji keabsahan data dalam penelitian kualitatif diantaranya yaitu uji kredibilitas, uji transferability, uji depenability, serta uji konfirmability. Dewanti (2015) menjelaskan bahwa salah satu upaya dalam meningkatkan kualitas penelitian dapat dilakukan dengan menggunakan teknik Triangulasi. Sugiyono (2013:273) menyebutkan bahwa triangulasi merupakan teknik yang digunakan untuk menguji kredibilitas atau pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan waktu. Dengan demikian data yang diperoleh tersebut, memiliki sifat kredibel atau dapat dipercaya. Terdapat tiga metode triangulasi yang dapat digunakan dalam uji kredibilitas, diantaranya yaitu triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu. Uji Kredibilitas yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik triangulasi sumber. Faktor atau variabel yang ditemukan dari hasil *Elicitation study* kemudian dilakukan *cross check* dari sumber lain, tepatnya dari hasil penelitian terdahulu. Dengan adanya proses triangulasi sumber maka variabel yang merupakan hasil dari *Elicitation study* selanjutnya dapat

digunakan untuk menyusun kuesioner survei utama sesuai *Theory Planned Behaviour* (TPB).

Instrumen Kuesioner

Pertanyaan penelitian terdiri dari 9 pertanyaan terbuka sesuai *Constructing theory of planned behavior questionnaires: manual for researchers* (francis dkk, 2004). Pertanyaan-pertanyaan tersebut ditujukan untuk menggali keyakinan dominan (*salient beliefs*) menurut pengemudi yang menjadi faktor penyebab terjadinya perilaku tidak selamat dalam mengendarai sepeda motor. Tabel 1 menunjukkan daftar pertanyaan terbuka yang ditujukan untuk responden. Pertanyaan nomor 1, 2, dan 3 digunakan untuk menggali informasi berupa faktor dominan terkait sikap terhadap perilaku. Pertanyaan nomor 4, 5, dan 6 digunakan untuk menggali informasi berupa faktor dominan terkait norma subyektif. Adapun pertanyaan nomor 7, 8, dan 9 digunakan untuk menggali informasi berupa faktor dominan terkait persepsi kontrol perilaku. Faktor-faktor tersebut digali tidak hanya untuk mengetahui keyakinan saat mengemudi saja tetapi juga faktor ketika sebelum, hingga setelah mengemudi. Untuk pertanyaan nomor 1, 4, 7 untuk mengetahui faktor sebelum mengemudi. Pertanyaan nomor 2, 5, 8 untuk mengetahui faktor saat mengemudi. Adapun pertanyaan nomor 3, 6, 9 untuk mengetahui faktor setelah mengemudi.

Tabel 1. Daftar Pertanyaan Terbuka *Elicitation Study*

No	Daftar Pertanyaan
1	Hal apa yang Anda lakukan sebelum mengemudi sehingga menjadikan anda berperilaku tidak selamat selama berkendara?
2	Hal apa yang Anda lakukan saat mengemudi sehingga menjadikan anda berperilaku tidak selamat selama berkendara?
3	Hal apa yang Anda lakukan setelah mengemudi sehingga menjadikan anda berperilaku tidak selamat selama berkendara?
4	Sebutkan orang yang Anda temui sebelum mengemudi dan cenderung menyebabkan Anda untuk berperilaku tidak selamat selama berkendara?
5	Sebutkan orang yang menyebabkan Anda cenderung berperilaku tidak selamat selama mengemudi?
6	Sebutkan orang yang Anda temui setelah mengemudi dan cenderung menyebabkan Anda untuk berperilaku tidak selamat selama berkendara?
7	Faktor apa saja yang Anda alami/ temui sebelum mengemudi sehingga membuat Anda berperilaku tidak selamat selama berkendara?
8	Faktor apa saja yang Anda alami/ temui sehingga membuat Anda berperilaku tidak selamat selama mengemudi?
9	Faktor apa saja yang Anda alami/ temui setelah mengemudi sehingga membuat Anda berperilaku tidak selamat selama berkendara?

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Responden

Pengumpulan data yang dilakukan secara online menghasilkan sebanyak 77 responden dan seluruhnya merupakan pengendara sepeda motor yang melintas pada area Kota Yogyakarta. Jumlah responden tersebut telah memenuhi standar minimal responden untuk *elicitation study* menurut Francis DKK (2004). Data demografi responden (Tabel 2) menunjukkan bahwa mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki yaitu mencapai 65% dengan perjalanan responden sebagian

besar berasal dari dalam Kota Yogyakarta yaitu mencapai 43%. Adapun mengenai informasi keterlibatan kecelakaan, hampir separuh dari responden yaitu mencapai 49% pernah mengalami keterlibatan kecelakaan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa isian kuesioner mengenai keyakinan dominan pengendara yang mempengaruhi perilaku tidak selamat telah cukup terwakili baik dari pengendara yang pernah maupun yang belum pernah mengalami kejadian kecelakaan saat berkendara di jalan raya.

Tabel 2. Data demografi responden *elicitation study*

Jenis Kelamin	n	%	Asal Perjalanan	n	%	Keterlibatan Kecelakaan	n	%
Laki - laki	50	65%	Dalam Kota Yogyakarta	33	43%	Pernah Terlibat	38	49%
Perempuan	27	35%	Luar Kota Yogyakarta (area DIY)	22	28,5%	Belum Pernah Terlibat	39	51%
			Dari luar DIY	22	28,5%			
Total	77	100%		77	100%		77	100%

Faktor Perilaku Tidak Selamat Pengendara

Ajzen (1991) menjelaskan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pembentukan perilaku dalam *The Theory Planned Behaviour* (TPB) dipengaruhi oleh 3 (tiga) jenis kepercayaan dominan (*salient beliefs*). Tiga jenis kepercayaan tersebut dapat diperoleh dari pandangan seseorang terkait sikap terhadap perilaku atau *Attitude Toward Behaviors (ATB)*, norma subjektif atau *Subjective Norm (SN)*, dan Persepsi kontrol perilaku atau *Perceived behavioral control (PBC)*. Ketiga jenis kepercayaan dominan (*salient beliefs*) tersebut dapat diperoleh dari *Elicitation Study*.

Hasil *Elicitation Study* yang telah diperoleh selanjutnya dianalisis menggunakan identifikasi faktor untuk memperoleh berbagai macam unit informasi. Unit informasi tersebut kemudian dikelompokkan ke dalam sub tema untuk selanjutnya ditetapkan sebagai faktor yang mempengaruhi perilaku tidak selamat berdasarkan persepsi pengendara. Seluruh jawaban yang telah diperoleh kemudian dikelompokkan untuk mengetahui prosentasi dari tiap jawaban sehingga dapat dengan mudah ditentukan faktor mana saja yang selanjutnya dapat digunakan sebagai item-item kuesioner dalam penelitian utama pada *The Theory Planned Behaviour* (TPB). Analisis tersebut dilakukan pada seluruh informasi yang telah diperoleh baik untuk faktor sebelum mengemudi, saat mengemudi, maupun setelah mengemudi.

Ajzen dan Fishbein (dalam Darmawan, 2018) memberikan panduan dalam menentukan batasan faktor yang dapat digunakan sebagai item-item kuesioner untuk penelitian *The Theory Planned Behaviour* (TPB) berdasarkan hasil dari *Elicitation study*. Panduan tersebut diantaranya yaitu 1) memasukkan 10 atau 12 keyakinan (jawaban responden) yang paling sering disebut, 2) memasukkan keyakinan yang memiliki batasan tertentu seperti diatas 10% atau 20% dari keyakinan yang paling

sering disebut, dan yang terakhir adalah 3) memilih sebanyak mungkin dari hasil jawaban responden. Adapun untuk penelitian ini digunakan panduan berupa memilih maksimal 10 jawaban yang paling sering disebut untuk selanjutnya merekomendasikan jawaban dengan hasil prosentase lebih dari 10 % sebagai item-item kuesioner dalam penelitian utama pada *The Theory Planned Behaviour* (TPB).

Tabel 3. Jawaban *elicitation study* mengenai sikap terhadap perilaku

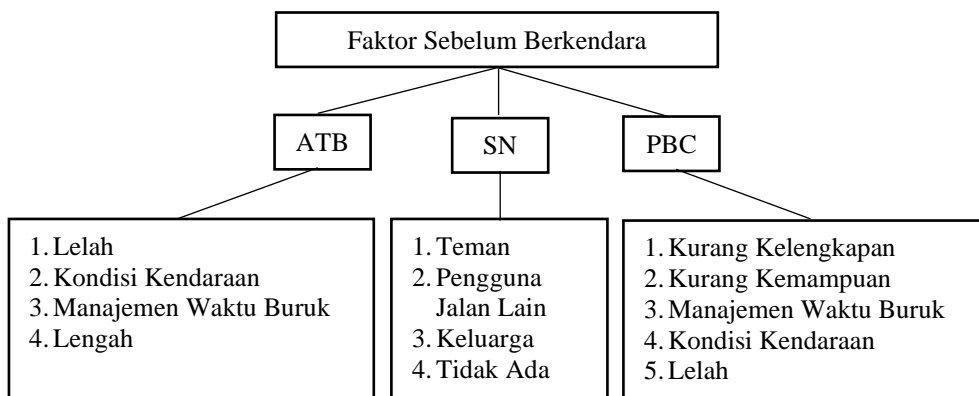
No	Hal yang diyakini	Jumlah	Prosentase
1	Lelah (Kurang Istirahat, Mengantuk, emosional)	20	26%
2	Tidak melakukan pengecekan kondisi sepeda motor	17	22%
3	manajemen waktu yang buruk (terburu-buru)	13	17%
4	Lengah (melamun, banyak pikiran)	8	10%
5	Tidak memakai helm	6	8%
6	Bermain Handphone	4	5%
7	Tidak berdoa	3	4%
8	tidak ada	3	4%
9	Mengonsumsi obat / alkohol	2	3%
10	dll (muatan, kondisi lapar)	2	3%
JUMLAH		78	100%

Tabel 3 merupakan hasil jawaban responden dari pertanyaan 1 (satu) *Elicitation study* mengenai informasi berupa faktor dominan terkait sikap terhadap perilaku sebelum berkendara. Jumlah dari keseluruhan jawaban dimungkinkan bisa lebih dari jumlah responden karena *Elicitation study* menggunakan pertanyaan terbuka sehingga responden dibebaskan untuk menjawab pertanyaan lebih dari 1 (satu) jawaban. Pada pertanyaan pertama ini, diambil 10 jawaban paling dominan sesuai panduan dari Ajzen dan Fishbein. Selanjutnya jawaban dengan prosentase lebih dari 10% diambil sebagai faktor yang kemudian akan direkomendasikan sebagai item dalam kuesioner dalam penelitian utama pada *The Theory Planned Behaviour* (TPB). Dari tabel 3 dapat diketahui bahwa lelah, tidak mengecek kondisi kendaraan, manajemen

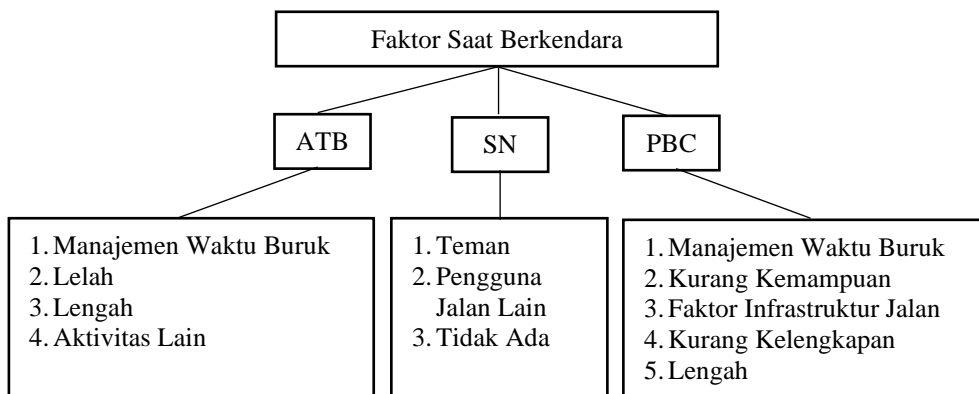
waktu yang buruk, serta lengah menjadi faktor utama yang diyakini pengemudi dapat berpotensi menimbulkan perilaku tidak selamat sebelum berkendara terkait sikap terhadap perilaku. Secara keseluruhan, rekapitulasi mengenai faktor yang membengaruhi perilaku tidak selamat sebelum berkendara dapat dilihat pada Gambar 2

Kondisi pengendara dalam keadaan lelah sebagai akibat dari kurang istirahat sebelum berkendara, menjadi salah satu faktor yang diyakini responden menyebabkan perilaku tidak selamat. Hal tersebut sesuai dengan uji kredibilitas dengan triangulasi data ditemukan bahwa dalam penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Lumba, dkk (2018) juga ditemukan bahwa kelelahan sebagai salah satu faktor dari kejadian

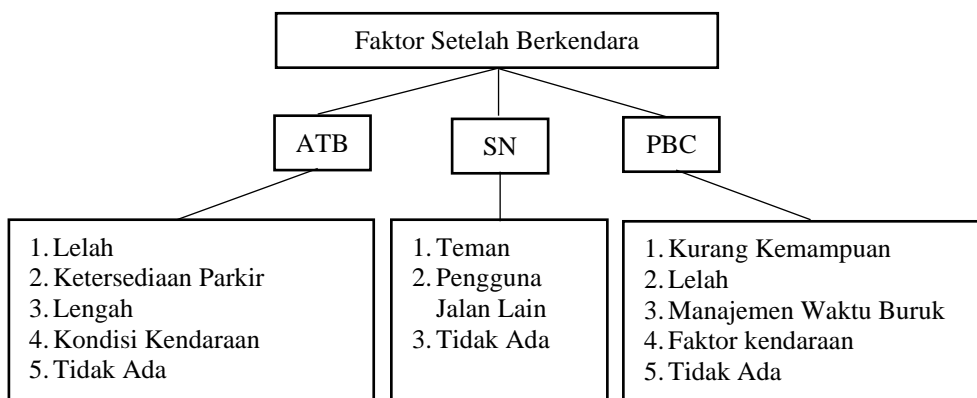
kecelakaan. Selain itu, faktor berupa tidak melakukan pengecekan kondisi sepeda motor, Manajemen waktu yang buruk, dan lengah juga menjadi faktor yang diyakini responden menyebabkan perilaku tidak selamat selama berkendara terkait sikap terhadap perilaku (ATB). Selanjutnya, orang-orang yang mempengaruhi perilaku tidak selamat selama berkendara terkait norma subjektif diantaranya teman, pengguna jalan lain, dan keluarga. Adapun yang terakhir, faktor terkait keyakinan persepsi kontrol perilaku (PBC) sebelum berkendara sesuai dengan Gambar 2 juga sesuai dengan uji kredibilitas dengan triangulasi data yang sesuai dengan hasil penelitian terdahulu dari Setyowati, dkk (2018), Handayani & Novitiana (2017), dan Da Costa, dkk (2018).



Gambar 2. Faktor perilaku tidak selamat sebelum berkendara



Gambar 3. Faktor perilaku tidak selamat saat berkendara



Gambar 4. Faktor perilaku tidak selamat setelah berkendara

Gambar 3 menunjukkan hasil dari rekapitulasi mengenai faktor yang membengaruhi perilaku tidak selamat selama berkendara. Hasil tersebut juga sesuai dengan uji kredibilitas dengan triangulasi data dari penelitian terdahulu seperti beraktivitas lain (Setyowati dkk, 2018) atau faktor infrastruktu (Enggarsasi & Sa'diyah, 2017).

Gambar 4 menunjukkan hasil dari rekapitulasi mengenai faktor yang membengaruhi perilaku tidak selamat setelah berkendara. Hasil tersebut juga didukung dari penelitian terdahulu seperti Faktor sarana/kendaraan (Lumba dkk, 2018) (Enggarsasi & Sa'diyah, 2017). Namun demikian juga ditemukan hal baru seperti lokasi parkir juga membengaruhi perilaku tidak selamat yang berasal dari faktor setelah berkendara.

Hasil dari *elicitation study* yang telah ditemukan tersebut merupakan keyakinan-keyakinan yang menonjol (*salient beliefs*) dan selanjutnya dapat digunakan sebagai faktor dalam item-item kuesioner untuk penelitian *The Theory Planned Behaviour* (TPB).

KESIMPULAN

1. Pengendara memiliki keyakinan bahwa lelah, kondisi kendaraan, manajemen waktu yang buruk, lengah, melakukan aktivitas lain, dan ketersediaan lahan parkir membengaruhi terhadap perilaku

tidak selamat terkait sikap terhadap perilaku. Teman, pengguna jalan lain, dan keluarga membengaruhi terkait norma subyektif. Kurang kelengkapan berkendara, kurang kemampuan berkendara, manajemen waktu buruk, faktor kendaraan, lelah, faktor infrastruktur jalan, dan lengah membengaruhi terkait Persepsi control perilaku. Faktor-faktor tersebut selanjutnya dapat digunakan sebagai item-item kuesioner dalam penelitian utama pada *The Theory Planned Behaviour* (TPB) dengan salah satu contoh kuesioner sebagaimana terlihat dalam Tabel 4.

2. Variabel eksternal yang digunakan pada penelitian ini hanya menggunakan demografi variable. Untuk penelitian kedepannya bisa dilakukan penelitian dengan variable eksternal lainnya pada TPB seperti ciri-ciri kepribadian (*personality traits*) berupa keramahan, kesadaran, keterbukaan, atau variable eksternal seperti pengaruh lingkungan (*environmental influences*) berupa akses, fisik, hingga kondisi lingkungan sehingga dapat diperoleh suatu hasil yang lebih sempurna untuk penelitian perilaku tidak selamat pengguna sepeda motor khususnya ditinjau dari variable eksternalnya.

Tabel 4. Contoh kuesioner penelitian *The Theory Planned Behaviour* untuk faktor kecelakaan sebelum berkendara

No	Sikap Terhadap Perilaku					
ATB01	Bagi saya, kurang istirahat (begadang) sebelum mengemudi, akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
ATB02	Bagi saya, tidak mengecek kondisi sepeda motor sebelum mengemudi, akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
ATB03	Bagi saya, berangkat terlalu dekat dengan tenggat waktu, akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
ATB04	Bagi saya, ada permasalahan yang dihadapi sebelum mengemudi, akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
No	Norma subyektif					
SN01	Teman yang saya temui sebelum mengemudi, cenderung menyebabkan saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
SN02	Pengguna jalan lain yang saya temui sebelum mengemudi, cenderung menyebabkan saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
SN03	Keluarga yang saya temui sebelum mengemudi, cenderung menyebabkan saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
SN04	Tidak ada orang yang saya temui sebelum mengemudi yang membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
No	Persepsi kontrol perilaku					
PBC01	Saya merasa kurangnya memperhatikan kelengkapan berkendara sebelum mengemudi (helm, surat), akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
PBC02	Saya merasa kurangnya kesiapan kemampuan berkendara sebelum mengemudi (info rute, dll), akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
PBC03	Saya merasa berangkat terlalu dekat dengan tenggat waktu, akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
PBC04	Saya merasa tidak melakukan pengecekan kendaraan sebelum mengemudi, akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS
PBC05	Saya merasa tidak beristirahat yang cukup sebelum mengemudi, akan membuat saya berperilaku tidak selamat selama berkendara	STS	TS	N	S	SS

Keterangan:

STS = Sangat tidak setuju, TS = Tidak setuju, N = Netral, S = Setuju, SS = Sangat Setuju

REFERENCES

- Ansusanto, J. D., Priyanto, S., Munawar, A., & Wibisono, B. H. (2014). "Karakteristik Pola Perjalanan di Kota Yogyakarta". *Jurnal Transportasi*, 14(1).
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi DIY. *Data Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas 2019*. [Sitasi 05 Agustus 2020]. <http://bappeda.jogjaprov.go.id/dataku/data_dasar/index/548-data-kecelakaan-dan-pelanggaran-lalu-lintas?id_skpd=39>
- Bagaskara, S. (2017). "Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian". *Jurnal Transportasi*, 17(2).
- Da Costa, Don Gaspar Noesaku, Siti Malkhamah, dan Latif Budi Suparma. (2018). "Faktor Pemicu Persepsi dan Sikap Toleran Pengendara Terhadap Risiko Kecelakaan". *Jurnal Transportasi Vol. 18 No. 1 April 2018*: 39-48
- Dewanti. (2015). "Pola Perkembangan Layanan Transportasi Perdesaan

- Studi Kasus Wilayah Datar dan Berbukit”. Doctoral dissertation Universitas Gadjah Mada : Yogyakarta.
- Darmawan, Y. (2018). “Keyakinan-Keyakinan Utama Mahasiswa Memilih Mata Kuliah Konsentrasi Akuntansi Syariah: Studi Elisitasi Berdasarkan Theory Of Planned Behaviour”. *Jurnal Akuntansi*.
- Enggarsasi, U., & Sa'diyah, N. K. (2017). “Kajian terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dalam upaya perbaikan pencegahan kecelakaan lalu lintas”. *Perspektif*, 22(3), 238-247.
- Francis, J., Eccles, M. P., Johnston, M., Walker, A. E., Grimshaw, J. M., Foy, R., & Bonetti, D. (2004). “Constructing questionnaires based on the theory of planned behaviour: A manual for health services researchers”.
- Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). “Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja dengan Studi Kasus Pelajar SMA Kota Surakarta”. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), 64-70.
- Korlantas Polri. (2019). “Keterlibatan Kendaraan bermotor pada kecelakaan lalu lintas tahun 2018”. [Sitasi 28 Oktober 2020]. <<https://bisnisnews.id/detail/berita/sepeda-motor-penyumbang-kecelakaan-terbesar-di-jalan- raya> >
- Kusumastutie, N. S., (2019). “Studi Pendahuluan: Perilaku Berkendara Anak Di Bawah Umur Ditinjau dari Theory Of Planned Behavior”. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 6(2), hal. 110-119.
- Lumba, P., Priyanto, S., & Muthohar, I. (2018). “Analyzing accident severity of motorcyclists using a Bayesian network”. *Songklanakarin Journal of Science & Technology*, 40(6)
- Mahyarni, M. (2013). “Theory Of Reasoned Action dan Theory of Planned Behavior (Sebuah Kajian Historis tentang Perilaku)”. *Jurnal El-Riyasah*, 4(1), hsl. 13-23.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., dan Rohmah, N. (2018). “Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas pada Siswa Sekolah Menengah Atas di Kota Samarinda”. *The Indonesian Journal Of Occupational Safety and Health*, 7(3), 329-338
- Sugiyono. (2013). “Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D”. Bandung: Alfabeta.
- World Health Organization. (2018). “Global status report on road safety 2018: Summary” (No. WHO/NMH/NVI/18.20). World Health Organization.