

Studi Mengenai Intensi dan Determinan Intensi Perilaku Berkendara Pada Anak dan Remaja di Kecamatan Cobleng Bandung

¹R.A Retno Puji Wulandari, ²Farida Coralia

^{1,2}Fakultas Psikologi, Universitas Islam Bandung, Jl. Tamansari No. 1 Bandung 40116

e-mail: ¹rarpwharn@gmail.com, ²coralia_04@yahoo.com

Abstrak: Berkendara telah menjadi suatu rutinitas yang dilakukan oleh masyarakat di Indonesia untuk memudahkan aktivitas sehari-hari. Saat ini tidak hanya orang dewasa saja yang terlihat mengendarai kendaraan bermotor, namun semakin banyak anak di bawah umur yang juga sudah berkendara baik menggunakan motor maupun mobil. Berdasarkan aturan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor harus memiliki SIM yang sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan. Salah satu syarat untuk dapat memiliki SIM adalah telah berusia 17 tahun. Temuan data pada koran Pikiran Rakyat pada 12 Oktober 2014 menunjukkan bahwa pelajar adalah profesi nomor 2 tertinggi sebagai pelaku kecelakaan di Kota Bandung. Temuan data peneliti menunjukkan bahwa alasan anak dan remaja berkendara adalah karena adanya fasilitas dan izin yang diberikan oleh orangtua, merasa bahwa berkendara akan lebih memudahkan mereka dalam beraktivitas, dan adanya ajakan dari teman-temannya untuk berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran mengenai intensi dan determinan intensi perilaku berkendara anak dan remaja di Kecamatan Cobleng Bandung berdasarkan *Theory of Planned Behavior* dari Icek Ajzen. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi deskriptif. Subjek dalam penelitian ini berjumlah 58 responden yang merupakan anak dan remaja berusia kurang dari 17 tahun, belum memiliki SIM, menggunakan kendaraan bermotor, dan berdomisili di Kecamatan Cobleng. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa 83% anak dan remaja memiliki intensi yang kuat untuk berkendara. Anak dan remaja yang memiliki intensi yang kuat, memiliki *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* yang positif, sedangkan yang memiliki intensi yang lemah memiliki *Attitude Toward Behavior* yang positif, namun *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* yang negatif.

Kata Kunci: Intensi, Determinan Intensi, Perilaku Berkendara, Anak dan Remaja.

A. Pendahuluan

Berkendara telah menjadi suatu rutinitas yang dilakukan oleh masyarakat di Indonesia untuk memudahkan aktivitas sehari-hari, seperti pergi ke kantor, sekolah, kuliah dan lain sebagainya. Contoh dari kendaraan yang biasa digunakan adalah mobil, angkutan umum dan sepeda motor. Data Korps Lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat, jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia pada 2013 mencapai 104 juta unit, naik 11 persen dari tahun 2012, yang hanya 94 juta unit.

Bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki banyak pengguna kendaraan bermotor. Menurut Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalulintas Dishub Kota Bandung, sampai tahun 2014 tercatat ada sekitar 1,25 juta unit kendaraan bermotor. Dari jumlah tersebut sekitar 94% nya adalah kendaraan pribadi. Saat ini tidak hanya orang dewasa saja yang terlihat mengendarai kendaraan bermotor, namun semakin banyak anak di bawah umur yang masih duduk di bangku SMP bahkan SD yang juga mengendarai motor maupun mobil. Mengingat pelajar SD dan SMP sederajat dan sebagian pelajar SMA sebetulnya secara aturan belum memenuhi syarat untuk mengendarai kendaraan bermotor terutama jika dipandang dari postur fisik, pengetahuan berlalu lintas, dan kematangan berpikir (psikologis).

Berdasarkan data yang disampaikan *Save the Children* dan Lembaga Demografi Universitas Indonesia, pada rentang waktu 2011-2013, data menunjukkan bahwa pelaku dan korban kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung tertinggi berada pada kalangan usia produktif. Ada 51,92% pelaku kecelakaan lalu lintas di Kota

Bandung yang berusia 16-30 tahun dan 4,71% merupakan remaja usia 10-15 tahun. Sebanyak 48,72% korban kecelakaan lalu lintas Kota Bandung berusia 16-30 tahun, dan 6,73% korban adalah remaja usia 10-15 tahun. Data menunjukkan bahwa 15,47% pelaku kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung adalah pelajar. Profesi pelajar adalah profesi nomor 2 tertinggi sebagai pelaku kecelakaan lalu lintas setelah pegawai swasta yang mencapai 70,23% (Pikiran Rakyat Minggu, 12/10/2014).

Berdasarkan hasil survey yang dipaparkan oleh Abdillah Hasan dalam Seminar “Keselamatan Berlalu Lintas Berbasis Sekolah dan Sosialisasi Program Selamat Save the Children di Indonesia” di Bandung tahun 2014 lalu, dari 480 responden di beberapa kecamatan Kota Bandung, menunjukkan bahwa 4 dari 10 anak mengaku pernah mengendarai sepeda motor. Bahkan 8 dari 10 anak mengaku bahwa mereka mendapatkan izin dari orang tua untuk mengendarai motor meskipun usia mereka masih di bawah umur. Rata-rata usia pertama kali saat diizinkan mengendarai sepeda motor adalah 12 tahun. Usia terendahnya 8 tahun, yaitu sekitar kelas 3 SD. Bahkan 73% menyatakan jika diajarkan oleh orang tuanya ketika berumur 11 tahun (Pikiran Rakyat Minggu, 12/10/2014).

Dari hasil wawancara dengan 12 remaja, berusia 13 sampai 15 tahun, 9 orang mengatakan bahwa mereka telah mendapatkan izin dari orangtua untuk berkendara. Ada yang mengatakan bahwa mereka mulai mengendarai kendaraan bermotor sejak masih berusia sekitar 11-12 tahun. Orang tua pun memberikan kebebasan anaknya untuk mengendarai kendaraan bermotor, sehingga mereka boleh berkendara ke mana saja asalkan tetap memberitahu orangtuanya. Tiga orang anak mengatakan bahwa mereka sering berkendara sampai ke jalan raya, padahal sudah jelas mereka masih di bawah umur dan belum memiliki SIM. Salah seorang anak juga pernah mengendarai motornya untuk ke sekolah, namun berhubung pihak sekolah tidak memberikan izin kepada siswanya untuk membawa kendaraan, ia mengakalinya dengan memarkirkan motornya tersebut di warung yang berada di sekitar sekolah. Anak-anak ini mengatakan bahwa mereka mengendarai kendaraan bermotor karena melihat lingkungan sekitar dimana hampir seluruh teman-temannya sudah bisa berkendara. Ketika sedang bermain ataupun berkumpul dengan teman-temannya yang lain, banyak dari mereka yang membawa kendaraan bermotor. Mereka juga beranggapan bahwa dengan mengendarai kendaraan bermotor ini dapat memudahkan kegiatan mereka, lebih cepat sampai ke tempat tujuan, bisa menghemat biaya, tidak merepotkan orang tua untuk mengantar mereka ketika ada kegiatan tertentu, serta tidak perlu harus menunggu angkot apabila mereka sedang terburu-buru. Salah seorang anak mengatakan bahwa pernah ditilang oleh polisi ketika ia sedang mengendarai kendaraan bermotor karena tidak memiliki SIM, namun hal tersebut dapat diselesaikan dengan mudah karena ia bernegosiasi dengan polisi agar tidak menilangnya. Perilaku berkendara tersebut mendapat dukungan dari lingkungan sekitar tempat anak-anak tersebut tinggal, bahkan dari orang tuanya. Meskipun mereka tahu bahwa mereka belum cukup umur untuk dapat berkendara, belum memiliki SIM, serta sewaktu-waktu dapat ditilang oleh polisi karena hal ini. Selain itu, sanksi yang kurang tegas dari pihak yang berwajib juga menjadi kesempatan bagi mereka untuk berkendara bahkan sampai ke jalan raya. Berdasarkan fenomena yang telah dijabarkan tadi, maka rumusan masalahnya adalah “Bagaimana Gambaran Intensi dan Determinan Intensi Perilaku Berkendara Pada Anak dan Remaja di Kecamatan Coblong Bandung.”

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran mengenai intensi dan determinan intensi perilaku berkendara anak dan remaja di Kecamatan Coblong

Bandung yang ditinjau menggunakan *Theory of Planned Behavior*.

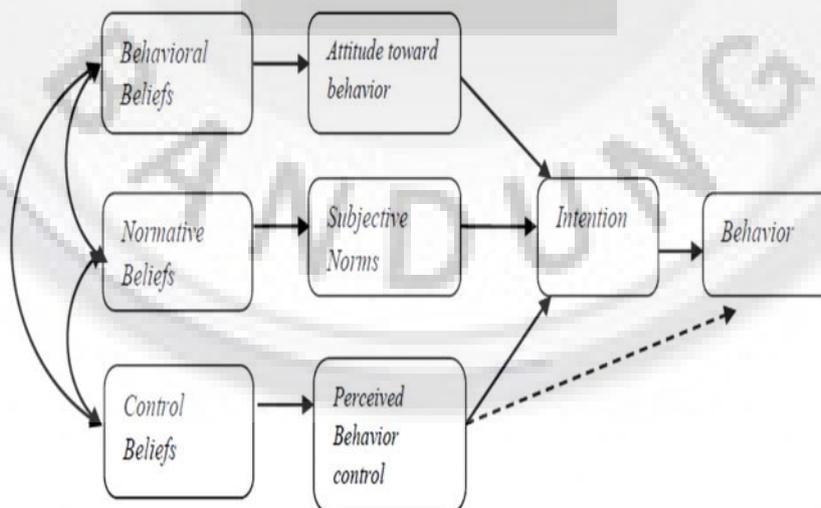
B. Landasan Teori

Intensi merupakan faktor penting sebagai prediktor perilaku (Ajzen, 2005) dari intensi dapat diprediksi, seseorang akan melakukan atau tidak melakukan suatu tingkah laku. Menurut Fishbein dan Ajzen (1975), intensi adalah kemungkinan subjektif dari individu untuk melakukan suatu tingkah laku tertentu. Intensi merupakan fungsi dari tiga dasar faktor, yaitu yang pertama faktor personal, yang kedua faktor yang memperlihatkan adanya pengaruh sosial dan yang terakhir faktor yang berkaitan dengan pembahasan kontrol individu.

Faktor personal merupakan sikap individu terhadap perilaku atau *Attitude Toward Behavior*. Sikap yang dimaksud adalah sikap yang terkait evaluasi positif atau negatif dari individu mengenai sesuatu hal yang ia lakukan. Faktor yang kedua dari intensi adalah persepsi seseorang yang berasal dari pertimbangannya terhadap tekanan sosial untuk menampilkan atau tidak menampilkan suatu perilaku, faktor ini disebut sebagai *Subjective Norm* dan faktor yang terakhir dari intensi adalah perasaan yakin akan kemampuan seseorang untuk dapat menampilkan suatu perilaku yang disebut *Perceived Behavioral Control*. Dari ketiga faktor ini maka dikatakan bahwa seseorang akan menampilkan suatu perilaku saat mereka memberikan evaluasi yang positif terhadap perilaku tersebut, mereka merasakan adanya tekanan dari sosial untuk menampilkannya dan saat mereka yakin bahwa mereka berniat dan memiliki kesempatan untuk melakukannya.

Pentingnya ketiga faktor ini bersifat relatif dalam membentuk intensi. Pada beberapa intensi pertimbangan sikapnya terhadap perilaku menjadi lebih penting dibandingkan pertimbangan normatif (norma subjektif). Begitu juga sebaliknya di beberapa intensi faktor sikapnya terhadap perilaku.

Bagan 2.1 Dinamika Intensi



C. Metode Penelitian

Rancangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi deskriptif. Penelitian ini berusaha menggambarkan mengenai intensi beserta determinan intensi

dalam menampilkan perilaku berkendara pada anak dan remaja di Kecamatan Coblong Bandung. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan *TPB Questionnaire* dari Icek Ajzen (2006) untuk mengukur intensi dan determinan intensi yang dimodifikasi oleh peneliti sesuai dengan tujuan dan kebutuhan penelitian ini. Subjek dalam penelitian ini berjumlah 58 responden yang merupakan anak dan remaja berusia kurang dari 17 tahun, belum memiliki SIM, menggunakan kendaraan bermotor, dan berdomisili di Kecamatan Coblong.

D. Hasil dan Pembahasan

Diagram 4.1 Persentase Kekuatan Intensi

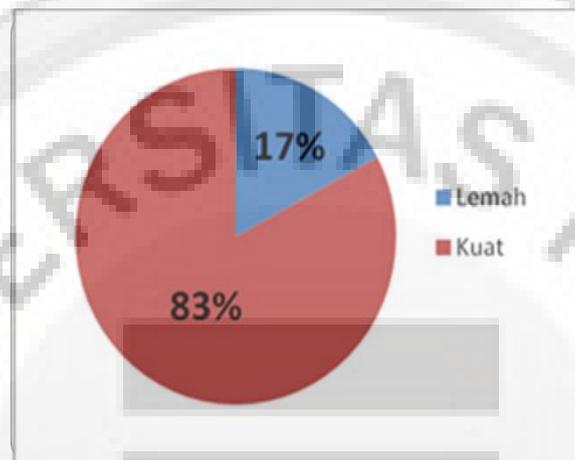


Diagram di atas menunjukkan bahwa hampir seluruh anak dan remaja memiliki intensi yang kuat. Artinya, anak dan remaja memiliki niat, kesediaan serta berusaha untuk menampilkan perilaku berkendara dengan kendaraan bermotor.

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi *Attitude Toward Behavior* Terhadap Perilaku Berkendara

<i>Attitude Toward Behavior</i>	F	%
Negatif	0	0
Positif	58	100
Jumlah	58	100

Seluruh responden memiliki *Attitude Toward Behavior* yang positif terhadap perilaku berkendara. Hal ini mengindikasikan bahwa anak dan remaja meyakini bahwa dengan mengendarai kendaraan bermotor akan menghasilkan sesuatu yang positif dan hal-hal yang dapat memberikan keuntungan, seperti akan lebih memudahkan mereka dalam beraktivitas, dapat lebih hemat biaya dibandingkan jika harus naik angkutan umum, efektivitas waktu sehingga bisa lebih cepat sampai ke tujuan.

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi *Subjective Norm* Terhadap Perilaku Berkendara

<i>Subjective Norm</i>	F	%
Negatif	12	20,69
Positif	46	79,31
Jumlah	58	100

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa sebanyak 79,31% responden memiliki *Subjective Norm* yang positif terhadap perilaku berkendara. Hal ini mengindikasikan bahwa adanya dorongan dari orang-orang terdekat yang mengizinkan dan tidak melarang mereka untuk mengendarai kendaraan bermotor seperti teman, saudara maupun orang tua. Serta mereka memiliki dorongan yang kuat untuk memenuhi harapan dari orang-orang terdekat mereka tersebut. Sedangkan sisanya 20,65% memiliki *Subjective Norm* yang negatif yang dapat dikatakan bahwa mereka mengahayati adanya larangan dari orang-orang terdekat yang tidak mengizinkan mereka untuk berkendara.

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi *Perceived Behavioral Control* Terhadap Perilaku Berkendara

<i>Perceived Behavioral Control</i>	F	%
Negatif	30	51,72
Positif	28	48,28
Jumlah	58	100

Sebanyak 51,72% responden memiliki *Perceived Behavioral Control* yang negatif dan 48,28% memiliki *Perceived Behavioral Control* yang positif. Hal ini menunjukkan bahwa kebanyakan dari anak dan remaja tidak merasa bahwa mereka mampu untuk menampilkan perilaku berkendara dengan kendaraan bermotor meskipun ada kesempatan maupun hal-hal yang dapat memfasilitasi dan mempermudah mereka untuk menampilkan perilaku mengendarai kendaraan bermotor. Tidak ada kesempatan untuk mengendarai kendaraan bermotor, dapat melemahkan keyakinan anak dan remaja mengenai kemampuan mereka untuk menampilkan perilaku tersebut.

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Determinan Intensi Berdasarkan Kekuatan Intensi

INTENSI	Attitude Toward Behavior		Subjective Norm		Perceived Behavioral Control		JUMLAH
	NEGATIF	POSITIF	NEGATIF	POSITIF	NEGATIF	POSITIF	
KUAT	0 (0%)	48 (82,76%)	6 (10,34%)	42 (72,41%)	20 (34,48%)	28 (48,28%)	48 (82,76%)
LEMAH	0 (0%)	10 (17,24%)	6 (10,34%)	4 (6,9%)	10 (17,24%)	0 (0%)	10 (17,24%)
JUMLAH	0 (0%)	58 (100%)	12 (20,68%)	46 (79,31%)	30 (51,72%)	28 (48,28%)	58 (100%)

Pada anak dan remaja yang memiliki intensi yang kuat, memiliki *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, dan *Perceived Behavioral Control* yang positif. Artinya, anak dan remaja yang memiliki intensi yang kuat untuk berkendara memiliki evaluasi yang positif terhadap perilaku berkendara, menghayati bahwa orang-orang yang berarti bagi dirinya menginginkan ia untuk berkendara, dan mempersepsikan bahwa dirinya mampu untuk menampilkan perilaku berkendara. Kemudian pada anak dan remaja yang memiliki intensi yang lemah, mereka tetap memiliki *Attitude Toward Behavior* yang positif, memiliki *Subjective Norm* yang negatif, dan *Perceived Behavioral Control* yang negatif pula. Artinya, meskipun mereka memiliki sikap yang positif terhadap perilaku berkendara dan yakin akan adanya keuntungan yang akan didapat, namun tanpa adanya dukungan dari orang-orang disekitarnya, serta anggapan bahwa mengendarai kendaraan bermotor bukan merupakan perilaku yang mudah untuk ditampilkan dan merasa tidak ada kesempatan untuk dapat mengendarai kendaraan bermotor, maka dapat menyebabkan intensi yang lemah. Kekuatan intensi untuk berkendara tidak hanya dipengaruhi oleh sikap yang positif saja, tetapi masih ada dua determinan lain yang juga mempengaruhi intensi.

E. Kesimpulan

1. 83% anak dan remaja memiliki intensi berkendara yang kuat, dan 17% memiliki intensi berkendara yang lemah. Artinya, anak dan remaja di daerah Coblong Bandung yang memiliki kecenderungan untuk menampilkan perilaku mengendarai kendaraan bermotor lebih dominan dibandingkan dengan anak dan remaja yang memiliki intensi yang lemah untuk berkendara.
2. Seluruh responden memiliki *Attitude Toward Behavior* yang positif. Sebanyak 79,31% responden memiliki *Subjective Norm* yang positif, dan 20,65% memiliki *Subjective Norm* yang negatif. Sebanyak 51,72% responden memiliki *Perceived Behavioral Control* yang negatif dan 48,28% memiliki *Perceived Behavioral Control* yang positif.

3. Anak dan remaja yang memiliki intensi yang kuat, memiliki *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norm*, serta *Perceived Behavioral Control* yang positif. Sedangkan pada anak dan remaja yang memiliki intensi yang lemah, memiliki *Attitude Toward Behavior* yang positif, serta *Subjective norm* dan *Perceived Behavioral Control* yang negatif.

Daftar Pustaka

- Ajzen, I. (1991). *The Theory of Planned Behavior*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50 (pp. 179-211). University of Massachusetts at Amherst.
- _____. (1991). *Perceived Behavioral Control, Self Efficacy, Locus of Control, and The Theory of Planned Behavior*. *In press, Journal of Applied Social Psychology*. Department of Psychology: University of Massachusetts Amherst.
- _____. (2005). *Attitude, Personality, and Behavior*. Open University Press.
- _____. (2006). *Constructing A Theory of Planned Behavior Questionnaire: Conceptual and Methodological Consideration*.
- Ajzen, I & Driver, B.L.(1992). *Applicant of the Theory of Planned Behavior to Leisure Choice*. *Journal of Leisure Research*, Vol 24, No 3 (pp. 207-224). Department of Psychology: University of Massachusetts Amherst.
- Arikunto, S. (2009). *Prosedur Penelitian (Suatu Pendekatan praktek)*. Jakarta: PT. Rineka Citra
- Azwar, Saifuddin.(2007). *Sikap Manusia. Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Darmawan, Deni. (2013). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Yogyakarta: Delta Buku.
- Fishbein, M & Ajzen, I. (1975). *Belief, Attitude, Intention and Behavior, an Introduction to Theory and research*. Reading. Massacusetts: Addison-Wesley Publishing Company.
- Kuhl, Julius & Beckham, Jurgen. (1985). *Action Control: From Cognition to Behavior*. *From Intention to Actions: A Theory of Planned Behavior* (pp. 10-39).
- Morissan. (2012). *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Manihuruk, Vebertina. (2014, Oktober 12). *Selamatkan Anak di Jalan Raya*. *Pikiran Rakyat*, 1 & 13.
- _____. (2014, Oktober 12). *Tak Ada Teladan Semuanya Dianggap Benar*. *Pikiran Rakyat*, 1 & 13.
- Nazir. Moh. Ph.D. (2014). *Metode Penelitian*. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia.
- Nisfiannoor, Muhammad. (2013). *Pendekatan Statistika Modern*. Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti.
- Noor, Hasanuddin. (2009). *Psikometri: Aplikasi Dalam Penyusunan Instrumen Pengukuran Perilaku*. Bandung : Fakultas Psikologi Unisba.
- Pardede, Ratlan. Prof. Dr. & Manurung, Renhard. (2014). *Analisis Jalur*. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Riduwan, Engkos A. K. (2008). *Cara Menggunakan dan Memakai Analisis Jalur (Path Analysis)*. Bandung : Alfabeta., Anggota IKIP Jawa Barat.
- Santrock, John. W. (2011). *LIFE-SPAN DEVELOPMENT. Perkembangan Masa*

Hidup Jilid 1. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Sugiyono. (2005). Metode Penelitian Administrasi. Bandung: Penerbit Alfabeta.

_____. (2010). Metode Penelitian Administrasi. Bandung: Penerbit Alfabeta.

_____. (2012). Metode Penelitian Administrasi. Bandung: Penerbit Alfabeta.

Yamin, Sofyan & Kurniawan, Heri. (2014). SPSS Complete: Teknik Analisis Terlengkap dengan Software SPSS Edisi 2. Jakarta: Salemba Infotex.

<http://change.org> (diunduh pada 27/04/2015)

<http://hubdat.dephub.go.id> (diunduh pada 13/10/2014)

<http://hsrc.unc.edu> (diunduh pada 20/03/2015)

<http://kompas.com> (diunduh pada 13/02/2016)

<http://referensi.data.kemendikbud.go.id> (diunduh pada 14/12/2015)

<http://republika.co.id> (diunduh pada 22/04/2015)

<http://suarasurabaya.net> (diunduh pada 24/04/2015)

<http://tribunnews.com> (diunduh pada 17/11/2014)

