

STUDI PENDAHULUAN: PERILAKU BERKENDARA ANAK DI BAWAH UMUR DITINJAU DARI *THEORY OF PLANNED BEHAVIOR*

Naomi Srie Kusumastutie¹

¹ Program Studi Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan,
Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
Jl Semeru No. 3 Kota Tegal

ABSTRAK

Penelitian ini merupakan studi pendahuluan mengenai perilaku berkendara anak di bawah umur ditinjau dari *Theory of Planned Behavior* (TPB). Langkah awal dalam penyusunan kuesioner TPB adalah mengidentifikasi keyakinan-keyakinan yang menonjol (*salient beliefs*) sebagai dasar pembentukan sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku. Keyakinan-keyakinan yang menonjol ini menjadi dasar penyusunan soal pada kuesioner, yang hasilnya akan digunakan untuk menyusun model perilaku berkendara pada anak di bawah umur. Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan kuesioner terbuka, dengan responden yaitu siswa berusia di bawah 17 tahun di SMPN 1 Kota Tegal, SMAN 1 Kota Tegal, dan SMAN 5 Kota Tegal. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis isi. *Behavior beliefs* yang didapatkan adalah tidak merepotkan orang tua, lebih cepat sampai tujuan, ditilang polisi, dan terlibat kecelakaan lalu lintas. *Normative beliefs* yang didapatkan adalah orang tua dan teman. *Control beliefs* yang didapatkan adalah adanya kebutuhan, tidak memiliki SIM, ijin orang tua, dan kepercayaan diri.

Kata kunci: *Theory of Planned Behavior* (TPB), berkendara, di bawah umur, analisis isi

PENDAHULUAN

Sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling populer. Populasi sepeda motor di Indonesia mengalami peningkatan yang sangat signifikan dari tahun ketahun. Menurut data BPS, pada tahun 2017 jumlah sepeda motor di Indonesia sebanyak 113.030.793 kendaraan (Badan Pusat Statistik, 2019). Jumlah ini mengalami peningkatan sebanyak 7% dari jumlah tahun sebelumnya. Minat masyarakat menggunakan sepeda motor ini tidak lepas dari kemudahan kepemilikan kendaraan ini. Harga yang relative murah dan biaya operasional lebih rendah dibanding mobil membuat kendaraan ini menjadi primadona di jalanan Indonesia.

Namun demikian, tingkat keselamatan moda ini sangatlah rendah. Bahkan disebutkan bahwa sepeda motor merupakan moda transportasi yang paling berbahaya (Shinar, 2017). Menurut WHO risikofatalitasjika terdapatabrakan pada sepeda motor hampir 20 kali lipat dibandingkan dengan mobil. Di Indonesia sendiri kecelakaan yang melibatkan sepeda motor menduduki proporsi tertinggi, yaitu mencapai 74% (World Health Organization, 2018).

LANDASAN TEORI

Dalam mengendarai sepeda motor diperlukan kemampuan yang handal, baik secara teknik maupun psikis. Mengendarai sepeda motor lebih menuntut ketrampilan perseotual maupun kontrol kendaraan dibandingkan dengan mengemudikan mobil (Shinar, 2017). Tidak seperti pengemudi yang dilindungi rumah-rumahan, perlindungan bagi pengendara sepeda motor terbatas pada helm dan perlengkapan yang dipakainya, seperti jaket maupun sepatu. Dengan demikian jika terjadi

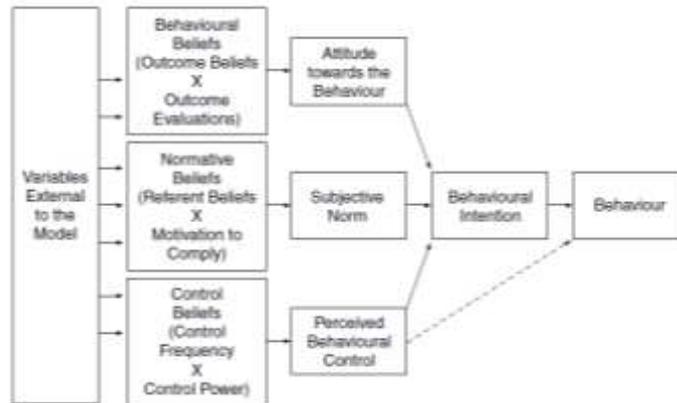
tabrakan maka perlindungan yang dimiliki tidak sebaik pengemudi. Disamping itu, pengendara sepeda motor cenderung berkendara secara agresif, yaitu dengan kecepatan tinggi maupun berkendara secara zig zag. Hal inilah yang mempengaruhi tingkat keselamatan pada pengendarasepeda motor.

Salah satu cara untuk mengurangi tingkat resiko pada pengendara sepeda motor adalah dengan mengatur batas manusia pengendara sepeda motor. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pemerintah Republik Indonesia, 2009) dinyatakan bahwa batas minimal usia kepemilikan SIM C adalah 17 tahun. Pembatasan umur ini terkait dengan kematangan perkembangan psikologis individu, yaitu kemampuan control diri maupun pembuatan keputusan, disamping juga terkait dengan kebutuhan akan pendidikan lalulintas (Fatonah & Nurdibyanandaru, 2018). Hal ini akan terkait dengan kemampuan berkendara yang berkeselamatan.

Namun dewasa ini fenomena pengendara sepeda motor di bawah umur semakin jamak ditemui di lingkungan kita. Tidak hanya remaja usia SMP atau SMA yang berusia di bawah usia kepemilikan SIM, anak usia SD juga sudah semakin banyak kita jumpai mengendarai sepeda motor. Keprihatinan ini tergambar pada penelitian yang dilakukan di tiga sekolah di Kota Tegal (Kusumastutie, 2018). Hasil penelitian terhadap siswa SMP dan SMA yang berusia di bawah 17 tahun tersebut menunjukkan bahwa 80,3% responden telah dapat mengendarai sepeda motor. Jika dilihat dari tingkat pendidikannya, responden siswa SMP yang telah dapat mengendarai sepeda motor sebanyak 65%, sedangkan responden siswa SMA sebanyak 95%. Selain itu dilaporkan juga bahwa di lingkungan tempat tinggal 50,8% responden terdapat lebih dari 10 orang anak di bawah umur yang telah dapat mengendarai sepeda motor.

Penelitian tersebut juga mengungkapkan bahwa ada kecenderungan bahwa usia untuk belajar mengendarai sepeda motor untuk pertama kalinya semakin muda (Kusumastutie, 2018). Responden berusia 16 tahun pertama kali belajar mengendarai sepeda motor pada usia 13 tahun, sedangkan responden dengan usia lebih muda pertama kali belajar mengendarai sepeda motor pada usia 11 tahun. Penelitian Fatonah & Nurdibyanandaru (2018) juga menunjukkan bahwa responden penelitian mereka telah belajar mengendarai sepeda motor sejak duduk di bangku SD.

Penelitian ini merupakan lanjutan dari penelitian Kusumastutie (2018), yang bertujuan untuk mengetahui keyakinan-keyakinan yang mempengaruhi keputusan seseorang untuk berkendara sepeda motor pada usianya yang masih kurang dari 17 tahun. Teori yang digunakan adalah *Theory of Planned Behaviour* (TPB). TPB sudah banyak digunakan untuk menjelaskan terjadinya perilaku dalam berbagai konteks. Model TPB dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. *Theory of Planned Behaviour* (Elliott & Baughan, 2004)

Menurut TPB terbentuknya perilaku dipengaruhi oleh sikap terhadap perilaku (*attitude toward behavior*), norma subjektif (*subjective norm*), dan persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control*) (Ajzen, 1991). Faktor utama dalam terbentuknya perilaku adalah intensi (*intention*). Intensi merupakan besarnya keinginan maupun usaha yang dimiliki oleh seseorang untuk melakukan perilaku. Semakin besar intensi maka akan semakin besar kemungkinan untuk melakukan perilaku tersebut.

Sikap terhadap perilaku (*attitude toward the behavior*) merupakan penilaian positif ataupun negatif mengenai perilaku (Ajzen, 1991). Seseorang akan mengaitkan sebuah perilaku dengan atribut-atribut tertentu. Jika dia meyakini bahwa perilaku tersebut akan berdampak positif, maka ia pun akan memiliki sikap positif terhadap perilaku tersebut, demikian sebaliknya. Semakin positif sikap terhadap perilaku maka akan semakin besar intensi untuk melakukan perilaku tersebut.

Norma subjektif (*subjective norm*) merupakan anggapan seseorang mengenai penilaian orang lain terhadap perilaku tersebut (Ajzen, 1991). Jika seseorang menganggap orang lain memberikan penilaian positif terhadap perilaku tersebut, maka akan semakin besar intensinya untuk melakukan perilaku tersebut.

Persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control*) merupakan penilaian seseorang mengenai kemudahan ataupun kesukaran yang dihadapi untuk melakukan perilaku (Ajzen, 1991). Semakin mudah sebuah perilaku dipersepsi untuk dilakukan, maka semakin besar intensi untuk melakukan perilaku tersebut, juga semakin besar peluang untuk terjadinya perilaku tersebut.

Di dalam TPB sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku dibentuk oleh interaksi dari dua keyakinan (*beliefs*) (Ajzen, 1991). Sikap ditentukan oleh *behavioral beliefs*, yaitu hasil dari interaksi interaksi dari persepsi mengenai akibat yang mungkin ditimbulkan oleh perilaku (*outcome beliefs*) dan evaluasi mengenai akibat tersebut (*outcome evaluation*). *Normative beliefs* merupakan hasil interaksi dari persepsi mengenai tekanan sosial dari kelompok rujukan dan motivasi untuk mengikuti mereka (*motivation to comply*). *Control beliefs* merupakan hasil interaksi dari persepsi mengenai frekuensi ditemuinya faktor-faktor yang menghambat atau mempermudah (*control frequency*) dan persepsi mengenai kekuatan faktor-faktor tersebut untuk mempersulit atau mempermudah perilaku (*control power*).

Penelitian ini akan mengungkap keyakinan-keyakinan yang membentuk perilaku sebagaimana telah disampaikan di atas. Proses yang dilakukan ini merupakan *elicitation study*, yaitu sebagai salah satu tahap dalam penyusunan kuesioner TPB untuk mengungkap *salient beliefs* subjek penelitian. Untuk selanjutnya hasil penelitian akan digunakan untuk membuat kuesioner untuk membuat model TPB mengenai pembentukan perilaku berkendara pada usia di bawah umur.

Penelitian ini merupakan penelitian pendahuluan dari penelitian yang akan menggunakan kuesioner TPB untuk membuat model perilaku berkendara pada anak di bawah umur. Penelitian ini merupakan tahap awal dalam pembuatan kuesioner tersebut. Kuesioner yang nantinya akan digunakan disusun menurut manual penyusunan kuesioner berdasarkan *Theory of Planned Behavior* oleh (Francis et al., 2004). Tahap pertama dalam penyusunan kuesioner ini adalah melaksanakan *elicitation study* yang bertujuan untuk mengidentifikasi keyakinan-keyakinan yang menonjol (*salient beliefs*) dari kelompok yang nantinya akan menjadi responden penelitian. *Salient beliefs* inilah yang nantinya akan digunakan sebagai butir soal pada kuesioner. Cara pengukuran ini disebut sebagai pengukuran secara tidak langsung (*indirect measurement*) terhadap sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku.

Jawaban-jawaban terbanyak nantinya dipilih untuk dimasukkan sebagai butir soal pada kuesioner TPB. Setelah *salient beliefs* berhasil diidentifikasi, maka tahap kedua adalah disusun kuesioner TPB. Kemudian dilanjutkan tahap ketiga, yaitu uji coba kuesioner yang dilakukan sebelum digunakan untuk pengambilan data pada survei utama. Tahap keempat, pengambilan data dilakukan setelah kuesioner TPB siap digunakan.

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Subjek Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kota Tegal, yaitu SMPN 1 Kota Tegal, SMAN 1 Kota Tegal, dan SMAN 5 Kota Tegal. Sesuai dengan tujuan penelitian ini, maka populasi dalam penelitian ini adalah siswa berusia di bawah 17 tahun di SMPN 1 Kota Tegal, SMAN 1 Kota Tegal, dan SMAN 5 Kota Tegal. Pemilihan sampel menggunakan teknik *purposive sampling*, dengan mengambil dua kelas siswa SMPN 1 Kota Tegal dan masing-masing satu kelas untuk SMAN 1 Kota Tegal dan SMAN 5 Kota Tegal.

Metode Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuesioner yang terdiri dari tiga bagian, yaitu: identitas responden, gambaran perilaku berkendara, dan *elicitation study* sebagai salah satu tahap dalam penyusunan kuesioner TPB untuk mengungkap *salient beliefs* responden.

Daftar pertanyaan yang digunakan untuk mengungkap *salient belief* dalam *elicitation study* dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah keuntungan bisa mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?
2. Apakah kerugian bisa mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?
3. Adakah hal lain dalam pikiran Anda mengenai perilaku mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?

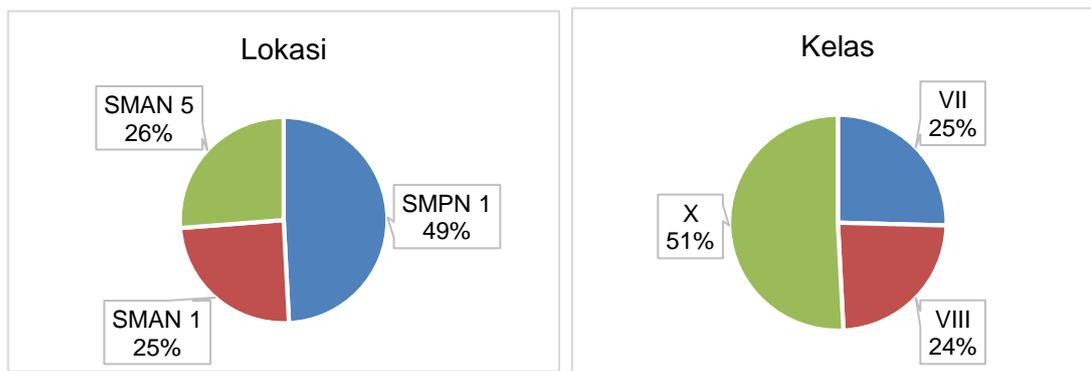
4. Siapa sajakah yang menurut Anda setuju atau berpikir Anda seharusnya mengendarai sepeda motor pada usia Anda sekarang?
5. Siapa sajakah yang menurut Anda tidak setuju atau berpikir Anda tidak seharusnya mengendarai sepeda motor pada usia Anda sekarang?
6. Siapakah yang menurut Anda akan mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?
7. Siapakah yang menurut Anda tidak akan mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?
8. Faktor-faktor apa saja yang akan mempermudah Anda untuk mengendarai sepeda motor pada usia Anda sekarang?

Selanjutnya data akan dianalisis sehingga didapatkan keyakinan-keyakinan yang menonjol yang dapat mempengaruhi terbentuknya sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku responden. Jawaban responden dianalisis dengan menggunakan metode *content analysis* oleh dua orang analis. Kedua analis membuat daftar yang berisi jawaban-jawaban responden kemudian mengurutkannya dari jawaban dengan frekuensi terbanyak ke jawaban dengan frekuensi paling sedikit.

HASIL DAN PEMBAHASAN

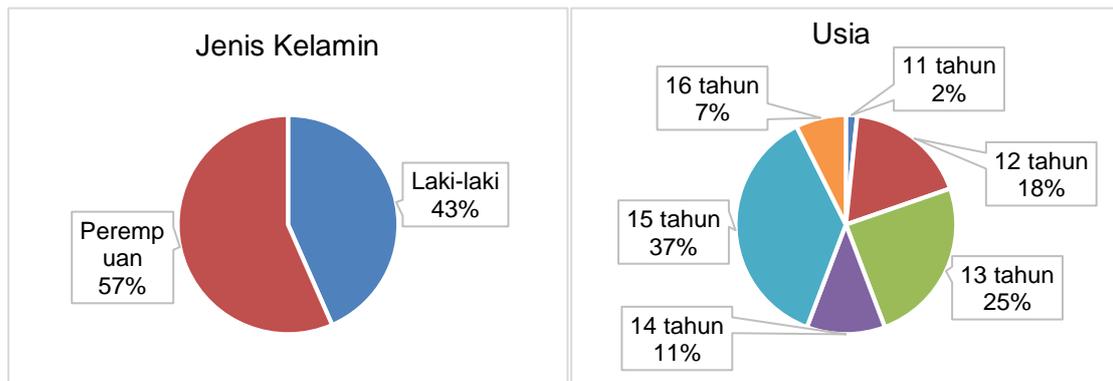
Profil Responden

Responden penelitian ini adalah siswa yang berusia di bawah 17 tahun dari tiga sekolah, yaitu SMAN 1 Kota Tegal, SMAN 5 Kota Tegal, dan SMPN 1 Kota Tegal. Jumlah responden adalah 122 siswa. Profil responden berdasarkan lokasi dan kelas dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Profil responden berdasarkan lokasi dan kelas

Berdasarkan Gambar 2 dapat dilihat bahwa jika dilihat dari lokasi pengambilan data jumlah responden yang berasal SMPN 1 memiliki prosentase paling tinggi dibanding dengan lokasi yang lain (49%). Jika dilihat dari kelas, maka responden yang paling tinggi prosentasenya adalah responden yang berasal dari kelas X (51%). Namun demikian, jika dilihat dari tingkat pendidikannya maka jumlah responden sudah proporsional. Hal ini dapat dilihat dari perbandingan berdasarkan tingkat pendidikannya. Gambar 3 menunjukkan profil responden berdasarkan jenis kelamin dan usia.



Gambar 3. Profil responden berdasarkan jenis kelamin dan usia.

Gambar 3 menunjukkan bahwa prosentase responden dengan jenis kelamin perempuan sedikit lebih tinggi dibanding dengan responden dengan jenis kelamin laki-laki (57% dengan 43%). Usia responden didominasi oleh usia 15 tahun (37%), sedangkan usia responden yang paling rendah prosentasenya adalah usia 11 tahun (2%).

Hasil Penelitian

Seperti telah disampaikan di atas, jawaban responden dianalisis dengan menggunakan teknikanalisis isi (*content analysis*) oleh dua orang analis. Kedua analis membuat daftar yang berisi jawaban-jawaban responden kemudian mengurutkannya dari jawaban dengan frekuensi terbanyak ke jawaban dengan frekuensi paling sedikit. Hasil analisis kedua orang tersebut kemudian dibandingkan. Setelah disimpulkan bahwa hasil analisis kedua analis tidak jauh menyimpang, salah satu hasil analisis digunakan untuk diproses lebih lanjut. Hanya jawaban dengan frekuensi lebih dari 6 yang akan disajikan pada pembahasan selanjutnya. Hasil content analysis adalah sebagai berikut:

- a. Soal nomor 1: Apakah keuntungan bisa mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Tidak merepotkan orang tua	50
2.	Lebih cepat	34
3.	Lebih mandiri	19
5.	Tidak lelah	13
6.	Sudah mahir sebelum usia 17 tahun	10

- b. Soal nomor 2: Apakah kerugian bisa mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Terkena tilang polisi	73
2.	Kecelakaan	47
3.	Emosi labil	12

- c. Soal nomor 3: Adakah hal lain dalam pikiran Anda mengenai perilaku mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Tidak ada	16
2.	Mengendaraiugal-ugalan	8
3.	Bahaya/kecelakaan	8

- d. Soal nomor 4: Siapa sajakah yang menurut Anda setuju atau berpikir Anda seharusnya mengendarai sepeda motor pada usia Anda sekarang?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Teman	25
2.	Ayah	20
3.	Ibu	15
4.	Tidakada	15
5.	Kakak	13
6.	Orang tua	13
7.	Saudara	10

- e. Soal nomor 5: Siapa sajakah yang menurut Anda tidak setuju atau berpikir Anda tidak seharusnya mengendarai sepeda motor pada usia Anda sekarang?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Orang tua	31
2.	Ibu	21
3.	Polisi	16
4.	Nenek/kakek	16
5.	Ayah	11
6.	Saudara	10
7.	Guru	9

- f. Soal nomor 6:Siapakah yang menurut Anda akan mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Teman-teman sekolah	26
2.	Banyak siswa SMP/SMA	22
3.	Saudara/kakak/adik	10

- g. Soal nomor 7:Siapakah yang menurut Anda tidak akan mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Teman	14
2.	Orang yang patuh aturan	13
3.	Adik	13

- h. Soal nomor 8:Faktor-faktor apa saja yang akan mempermudah Anda untuk mengendarai sepeda motor pada usia Anda sekarang?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Adanya kebutuhan	23
2.	Memilikisepeda motor	8
3.	Percayadiri dan berani	8
4.	Dukungan orang tua/keluarga	7

- i. Soal nomor 9: Faktor-faktor apa saja yang akan mempersulit Anda untuk mengendarai sepeda motor pada usia Anda sekarang?

No.	Jawaban	Jumlah
1.	Tidak memiliki SIM	24
2.	Izin orang tua	23
3.	Bahaya di jalan raya	18
4.	Risiko ditilang	9
5.	Belum cukup umur	7
6.	Tidak percaya diri	6

Pembahasan

Soal nomor 1 sampai dengan nomor 3 digunakan untuk mengungkap *behavioral beliefs*, yaitu hasil dari interaksi persepsi mengenai akibat yang mungkin ditimbulkan oleh perilaku (*outcome beliefs*) dan evaluasi mengenai akibat tersebut (*outcome evaluation*). *Behavioral beliefs* ini nanti yang akan mempengaruhi terbentuknya sikap terhadap perilaku (*attitude toward the behavior*), yaitu penilaian positif ataupun negatif mengenai perilaku.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa mayoritas responden menjawab bahwa tidak merepotkan orang tua merupakan salah satu keuntungan bisa mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Jawaban lebih mandiri bisa dikelompokkan dengan jawaban pertama, karena dengan lebih mandiri maka berimplikasi pada tidak merepotkan orang tua untuk mengantarkan responden, misalnya ke sekolah. Jawaban terbanyak berikutnya adalah lebih cepat sampai tujuan, sedangkan jawaban tidak lelah dan sudah mahir sebelumnya usia 17 tahun dihilangkan karena tidak terlalu menonjol.

Mayoritas responden menjawab bahwa terkena tilang polisi merupakan salah satu kerugian bisa mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Jawaban berikutnya adalah kecelakaan dan emosi labil. Jawaban emosi labil dihilangkan karena telah terkait dengan kecelakaan. Jawaban kecelakaan juga kembali muncul pada jawaban pertanyaan nomor 3. Dengan demikian berdasarkan jawaban-jawaban responden tersebut dapat disimpulkan bahwa *behavioral beliefs* yang mendasari sikap terhadap perilaku berkendara di bawah umur adalah tidak merepotkan orang tua, lebih cepat sampai tujuan, ditilang polisi, dan mengalami kecelakaan lalu lintas.

Soal nomor 4 sampai dengan nomor 7 digunakan untuk mengungkap *normative beliefs*, yaitu merupakan hasil interaksi dari persepsi mengenai tekanan sosial dari kelompok rujukan dan motivasi untuk mengikuti mereka (*motivation to comply*). *Normative beliefs* akan mendasari terbentuknya norma subjektif (*subjective norm*), yaitu anggapan seseorang mengenai penilaian orang lain terhadap perilaku tersebut. Untuk itu melalui soal nomor 4 sampai dengan nomor 7 akan diketahui orang-orang yang signifikan (*significant others*) bagi responden terkait dengan perilaku berkendaranya.

Mayoritas responden menjawab bahwa teman merupakan orang yang setuju responden berkendara pada usianya saat ini. Jawaban terbanyak berikutnya adalah ayah dan ibu, selain dijawab secara terpisah ayah dan ibu juga dimunculkan bersama dalam jawaban orang tua. Ketika dijawab terpisah frekuensi jawaban ayah lebih banyak dibanding dengan jawaban ibu. Selain itu kakak dan saudara juga muncul

sebagai jawaban dengan jumlah yang sedikit sehingga dihilangkan. Terdapat hal yang menarik ketika terdapat jawaban bahwa tidak ada orang yang dianggap setuju jika responden berkendara pada usianya sekarang. Jawaban tidak ada juga dihilangkan karena tidak mengindikasikan orang tertentu.

Orang tua, baik dijawab terpisah sebagai ayah atau ibu maupun bersama sebagai orang tua, menjadi orang yang menurut responden tidak setuju atau berpikir responden tidak seharusnya berkendara pada usianya saat ini. Bertolak belakang dengan proporsi jawaban pada pertanyaan sebelumnya, pada pertanyaan ini frekuensi jawaban ibu lebih banyak dari pada ayah. Jawaban berikutnya adalah nenek/kakek, polisi, serta guru. Selain itu saudara juga muncul kembali sebagai jawaban walau proporsinya hanya kecil. Jawaban-jawaban tersebut dihilangkan karena kurang menonjol.

Mayoritas responden menjawab bahwa teman sekolah adalah orang yang mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Setelah jawaban tersebut terdapat jawaban banyak siswa SMP/SMA yang dapat dikelompokkan menjadi satu dengan jawaban pertama. Teman juga menjadi orang yang dianggap tidak akan mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Jawaban terbanyak berikutnya adalah orang yang patuh aturan dan adik. Orang yang patuh aturan dihilangkan karena tidak merujuk pada peran spesifik. Dengan demikian berdasarkan jawaban-jawaban responden tersebut dapat disimpulkan bahwa normative beliefs yang mendasari norma subjektif adalah teman dan orang tua.

Soal nomor 8 dan 9 digunakan untuk mengungkap control beliefs, yaitu merupakan hasil interaksi dari persepsi mengenai frekuensi ditemuinya faktor-faktor yang menghambat atau mempermudah (control frequency) dan persepsi mengenai kekuatan faktor-faktor tersebut untuk mempersulit atau mempermudah perilaku (control power). Control beliefs akan mendasari terbentuknya persepsi kendali perilaku (perceived behavioral control), yaitu penilaian seseorang mengenai kemudahan ataupun kesukaran yang dihadapi untuk melakukan perilaku.

Mayoritas responden menjawab bahwa adanya kebutuhan akan mempermudah untuk berkendara sepeda motor pada usianya saat ini. Jawaban berikutnya dalam frekuensi yang relatif rendah, yaitu kepemilikan sepeda motor, percaya diri dan berani serta adanya dukungan keluarga. Mayoritas responden menjawab bahwa tidak memiliki SIM dan ijin orang tua menjadi faktor yang mempersulit untuk berkendara pada usianya saat ini. Setelah itu juga muncul jawaban adanya bahaya di jalan dan adanya risiko ditilang, belum cukup umur dan tidak percaya diri. Jawaban risiko ditilang dapat diasosiasikan dengan tidak memiliki SIM sehingga dijadikan satu kelompok. Jawaban kepercayaan diri dari kedua soal jika digabungkan menjadi cukup menonjol. Dengan demikian berdasarkan jawaban-jawaban responden tersebut dapat disimpulkan bahwa control beliefs yang mendasari persepsi kendali perilaku adalah adanya kebutuhan, tidak memiliki SIM, ijin orang tua, dan kepercayaan diri. Hasil analisis dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Hasil *elicitation study*

No	Variabel	Item
1	<i>Behavioral beliefs</i>	a. Tidak merepotkan orang tua
		b. Lebih cepat sampai tujuan
		c. Ditilang polisi

		d. Kecelakaan
2	<i>Normative beliefs</i>	a. Orang tua
		b. Teman
3	<i>Control beliefs</i>	a. Adanya kebutuhan
		b. TidakmemilikiSIM
		c. Ijin orang tua
		d. Kepercayaan diri

PENUTUP

Penelitian ini telah berhasil mengidentifikasi keyakinan-keyakinan yang menonjol (*salient beliefs*) dari responden penelitian yang nantinya akan digunakan sebagai butir soal pada kuesioner TPB yang akan digunakan untuk menyusun model perilaku berkendara pada anak di bawah umur. *Behavior beliefs* yang didapatkan adalah tidakmerepotkan orang tua, lebihcepat sampai tujuan, ditilang polisi, dan terlibat kecelakaan lalu lintas. *Normative beliefs* yang didapatkan adalah orang tua dan teman. *Control beliefs* yang didapatkan adalah adanya kebutuhan, tidak memiliki SIM, ijin orang tua, dan kepercayaan diri.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behaviour. *Journal of Organizational Behaviour and Human Decision Process*, 50, 179–211.
- Badan Pusat Statistik. (2019). Data Jenis Kendaraan Bermotor. Diambil 4 Juni 2019, dari www.bps.go.id
- Elliott, M. A., & Baughan, C. J. (2004). Developing A Self Report Method for Investigating Adolescent Road User Behavior. *Transport Research Laboratory (TRL)*, 373–393.
- Fatonah, S. R., & Nurdibyanandaru, D. (2018). Peran Oran Tua yang Memiliki Anak Sebagai Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan*, 7, 67–79.
- Francis, J. J., Eccles, M. P., Johnston, M., Walker, A., Grimshaw, J., Foy, R., ... Bonetti, D. (2004). Constructing Questionnaires Based on The Theory of Planned Behaviour: A Manual For Health Services Researchers. <https://doi.org/10.1007/s002329900436>
- Kusumastutie, N. S. (2018). Perilaku Berkendara Sepeda Motor pada Remaja Berusia di Bawah 17 tahun. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan*, 5(1), 1–18.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Shinar, D. (2017). *Traffic Safety And Human Behavior*. Bingley: Emerald Publishing.
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report On Road Safety 2018*. Geneva.