



Penentu Perilaku Keselamatan Pengendara Sepeda Motor dengan Pendekatan *Structural Equation Modeling*

Jalaludin^{1*}, Nunung Widyaningsih²

^{1,2}Magister Teknik Sipil, Universitas Mercu Buana, Jakarta
Jl. Raya Meruya Selatan, Kecamatan Kembangan, Jakarta Barat 11650

¹a.jaalaludin@gmail.com*, ²nunung_widyaningsih@mercubuana.ac.id

*Corresponding Author

Tanggal Diterima: 01 Desember 2021, Tanggal Direvisi: 21 Juni 2022, Tanggal Disetujui: 23 Juni 2022

ABSTRACT

Determining the Safety Behavior of Motorcycle Riders in Jakarta with a Structural Equation Modeling

Approach: There are various factors that cause traffic accidents on the road and one of the biggest factors is human impact related to driver behavior. In Indonesia, cases of traffic accidents on the road are dominated by motorcycle riders. Moreover, Jakarta is one of the cities in Indonesia with a fairly high rate of motorcycle accidents. This study explores the factors that determine the safety behavior of motorcycle riders in Jakarta by integrating the theory of TAM (Technology Acceptance Model) and TPB (Theory of Planned Behavior). The approach used in this research is quantitative with data collection using a closed questionnaire distributed to 230 respondents who ride motorcycles on the roads in Jakarta. Structural Equation Modeling or SEM in this study was used as a data analysis technique with the AMOS 22.00 program to determine the determinants of safety behavior. The findings show that the intention of safe behavior is the most direct factor of safety behavior. Meanwhile, the most dominant predictor that indirectly determines safety behavior is the attitude of the driver. Another finding explains that the age of the rider has a significant effect on safety behavior.

Keywords: structural equation modeling (SEM), technology acceptance model; theory of planned behavior.

ABSTRAK

Ada berbagai faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas di Jalan dan salah faktor terbesarnya adalah akibat manusia yang berhubungan dengan perilaku pengendara. Di Indonesia kasus kecelakaan lalu lintas di Jalan didominasi oleh pengendara sepeda motor. Terlebih lagi Jakarta yang menjadi salah satu kota di Indonesia dengan tingkat kecelakaan sepeda motor cukup tinggi. Studi ini mengeksplorasi faktor – faktor yang menjadi penentu perilaku keselamatan pengendara sepeda motor di Jakarta dengan mengintegrasikan teori TAM (Technology Acceptance Model) dan TPB (Theory of Planned Behaviour). Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini adalah kuantitatif dengan pengumpulan data menggunakan kuesioner tertutup yang disebar pada 230 responden pengendara sepeda motor di jalanan Jakarta. Structural Equation Modeling atau SEM pada penelitian ini digunakan sebagai teknik analisis data dengan program AMOS 22.00 untuk menentukan faktor penentu perilaku keselamatan. Hasil temuan menunjukkan intensi perilaku selamat menjadi prediktor paling berpengaruh secara langsung terhadap perilaku keselamatan. Sedangkan prediktor yang menjadi penentu paling dominan secara tidak langsung terhadap perilaku keselamatan adalah sikap pengendara. Temuan lain menjelaskan bahwa usia pengendara berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku keselamatan.

Kata Kunci: Structural equation modeling(SEM); technology acceptance model/TAM; theory of planned behavior/TPB.

I. Pendahuluan

Dewasa ini, keselamatan jalan telah menjadi isu dengan kecenderungan mengemuka dari tahun ke tahun serta menjadi masalah global. Direktorat Jenderal Bina Marga Indonesia, menyatakan keselamatan jalan merupakan upaya dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya yang disebabkan oleh beberapa

faktor diantaranya adalah faktor pengemudi (Sujanto & Mulyono, 2010). Mengutip publikasi dari *World Health Organization* (WHO), kematian akibat kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu jenis penyakit tidak menular yang mempunyai jumlah kematian tertinggi (Suprobo, 2016). Di Indonesia, persentase keterlibatan sepeda motor terhadap kematian akibat kecelakaan lalu lintas di jalan mencapai 61% serta

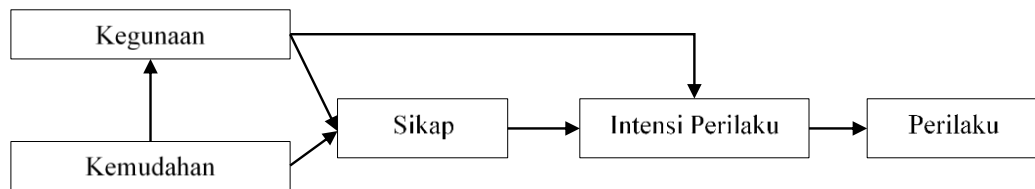
di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi kematian pengendara sepeda motor lebih dari 70% Dirjen Bina Marga 2017. Selanjutnya, data kecelakaan lalu lintas di Jalan berdasarkan laporan Korlantas Polisi Republik Indonesia pada 2018 menunjukkan 73,49% melibatkan sepeda motor dan wilayah Jakarta menjadi wilayah dengan jumlah kecelakaan cukup tinggi (Agustina & Lupita, 2019).

Salah satu teori penyebab kecelakaan adalah teori Domino Heinrich yang menjelaskan terdapat lima penyebab kecelakaan diantaranya faktor manusia. Selanjutnya, warpani mengelompokan penyebab kecelakaan lalu lintas dalam empat unsur mencakup manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan (Enggarsasi & Sa'diyah, 2017). Di Indonesia, sebaran persentase yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan di Jalan adalah 93,52% akibat faktor manusia, 2,77% faktor kendaraan, 3,23% faktor jalan, dan 0,49% faktor lingkungan (Marsaid et al., 2013). Studi terdahulu di United Kingdom menunjukkan keterkaitan antara gaya mengemudi dengan ketelitian rendah memiliki risiko kecelakaan lalu lintas berdasarkan mediasi hubungan dari kecepatan dalam mengemudi (French et al., 1993) adapun pengendara yang secara teratur merokok dan minum alkohol lebih cenderung terlibat dalam perilaku beresiko dalam berkendara (Nguyen-Phuoc et al., 2020). Gaya hidup dari pengendara juga memiliki korelasi yang signifikan dengan perilaku berisiko dalam berkendara serta keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas (Stanojević et al., 2020). Selanjutnya aspek dari perilaku pengemudi dan juga gaya mengemudi sangat berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas (Sabbour & Ibrahim, 2010) dan perilaku pelanggaran dalam berkendara memiliki keterkaitan dengan persepsi risiko yang merupakan prediktor signifikan dari keterlibatan kecelakaan sepeda motor (Cheng, Liu & Tulliani, 2015). Dengan demikian, salah satu faktor penyebab kecelakaan adalah perilaku berkendara yang tidak memperhatikan keselamatan (Haryanto, 2016).

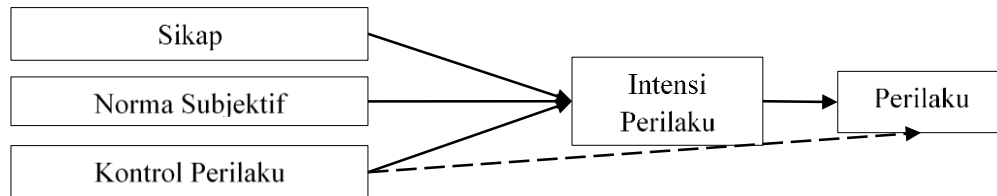
Ada banyak teori yang digunakan dalam mencari faktor – faktor yang menentukan perilaku keselamatan dalam berkendara. Misalnya saja *Theory of Planned Behavior* (TPB) yang merupakan salah satu model psikologi yang paling sering digunakan dalam menjelaskan perilaku keselamatan di jalan (Ledesma et al., 2018). Ada juga TPB direkomendasikan sebagai salah satu teori dalam mempromosikan perilaku lalu lintas dan perilaku aman dalam menyeberang jalan (Mostafavi et al., 2021). TPB menunjukkan

fungsi sebagai prediktor yang baik berdasarkan niat perilaku kompetitif dalam mengemudi (Li et al., 2016). Konstruk dalam TPB yaitu sikap dan norma subjektif memiliki hubungan positif terhadap niat menggunakan seat belt saat berkendara (Şimşekoğlu & Lajunen, 2008). Adapun seluruh komponen TPB berkaitan signifikan dengan intensi menggunakan helm sebagai salah satu perilaku keselamatan dalam berkendara (Lajunen & Räsänen, 2004). Secara general, TPB menjadi prediktor dari niat melakukan pelanggaran dengan efek aditif dan interaktif (Castanier et al., 2013). Teori lain yang biasa digunakan dalam memprediksi niat berperilaku adalah *Technology Acceptance Model* (TAM). Konstruk pada TAM menunjukkan andal dan signifikan secara statistik dalam menentukan niat penggunaan sistem pengingat helm pengaman (Ambak et al., 2013). Dari beberapa penelitian terdahulu tersebut, dalam penelitian ini TAM (Davis et al., 1989) dan TPB (Ajzen, 1991) diintegrasikan untuk menentukan perilaku keselamatan pengendara sepeda motor di Jakarta.

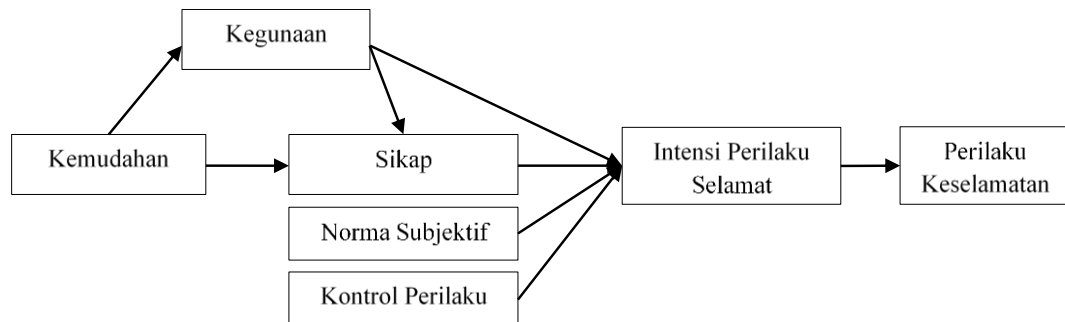
TAM memiliki komponen dua sisi yaitu keyakinan yang terdiri dari kegunaan yang dirasakan dan kemudahan penggunaan yang dirasakan serta sisi dari sikap yang terdiri atas intensi berperilaku untuk menggunakan dan perilaku pengguna. Gambaran komponen dalam TAM ditampilkan pada **Gambar 1**. Selanjutnya, TPB memiliki tiga konstruk independen yaitu sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku serta dua konstruk dependen mencakup niat berperilaku dan perilaku. Komponen – komponen dari TPB tersebut ditampilkan dalam **Gambar 2**. Adapun integrasi dari TAM dan TPB dalam menentukan perilaku keselamatan ditampilkan pada **Gambar 3**. Adapun hipotesis yang diajukan berdasarkan hasil integrasi pada **Gambar 3** ditampilkan pada **Tabel 1**. Berdasarkan informasi pada **Tabel 1** dengan berdasar pada hasil integrasi model pada **Gambar 3** hipotesis – hipotesis tersebut adalah (1) H₁ kemudahan memiliki pengaruh signifikan terhadap kegunaan, (2) H₂ kemudahan memiliki pengaruh signifikan terhadap sikap, (3) H₃ kegunaan memiliki pengaruh terhadap sikap, (4) H₄ kegunaan memiliki pengaruh signifikan terhadap intensi perilaku selamat, (5) H₅ sikap pengendara memiliki pengaruh signifikan terhadap intensi perilaku selamat, (6) H₆ norma subjektif memiliki pengaruh signifikan terhadap intensi perilaku selamat, (7) H₇ kontrol perilaku memiliki pengaruh signifikan terhadap intensi perilaku selamat, dan (8) H₈ intensi perilaku selamat memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku keselamatan



Gambar 1 Konstruk Technology Acceptance Model (TAM)



Gambar 2 Konstruk Theory of Planned Behavior (TPB)



Gambar 3 Konstruk Hasil Integrasi TAM dan TPB

Tabel 1 Jalur Hipotesis Konstruk

Hipotesis		Jalur	
H ₁	Kemudahan	→	Kegunaan
H ₂	Kemudahan	→	Sikap
H ₃	Kegunaan	→	Sikap
H ₄	Kegunaan	→	Intensi Perilaku Selamat
H ₅	Sikap	→	Intensi Perilaku Selamat
H ₆	Norma Subjektif	→	Intensi Perilaku Selamat
H ₇	Kontrol Perilaku	→	Intensi Perilaku Selamat
H ₈	Intensi Perilaku Selamat	→	Perilaku Keselamatan

II. Metodologi Penelitian

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi pada penelitian ini yaitu di Jakarta dengan waktu penelitian pada Mei 2021 – Juli 2021.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah primer berupa kuesioner tertutup pada 230 responden pengendara sepeda motor di Jakarta. Selanjutnya item pengukuran yang digunakan berdasarkan literatur dari penelitian terdahulu yang diusulkan dan disesuaikan dengan konteks perilaku keselamatan dalam berkendara sepeda motor yang disajikan pada Tabel 2. Skala

pengukuran yang digunakan adalah likert dengan 7 tingkatan. Tingkat 1 adalah skor untuk pernyataan sangat tidak setuju dan tingkat 7 untuk pernyataan sangat setuju. Alasan pemilihan skala likert adalah merujuk penemuan Retnawati (2015) yang menyatakan skala likert lebih akurat untuk mengukur Self-Regulated Learning (SRL) dibandingkan dengan pilihan ganda. SRL merupakan kemampuan menjadi partisipan aktif baik secara metakognisi, secara motivasi, dan juga perilaku (Mukhid, 2008). Adapun alasan pemilihan 7 tingkatan dikarenakan 7 titik respon lebih disukai oleh responden dan memiliki stabilitas, validitas, reliabilitas, dan kekuatan diskriminasi cukup baik (Budiaji, 2013).

Tabel 2 Konstruk dan Item Pengukuran

Konstruk	Kode	Item Pengukuran	Adaptasi
Kemudahan (KMD)	KMD1	Helm SNI mudah digunakan saat mengendarai sepeda motor.	Davis (1985)
	KMD2	Masker mudah dan nyaman digunakan saat mengendarai sepeda motor.	
	KMD3	Perlengkapan keselamatan sangat mudah dan nyaman digunakan saat mengendarai sepeda motor.	
Kegunaan (KGN)	KGN1	Menggunakan helm SNI saat mengendarai sepeda motor mengurangi risiko luka berat apabila terjadi kecelakaan.	Davis (1985)
	KGN 2	Menggunakan perlengkapan keselamatan seperti masker saat mengendarai sepeda motor membantu agar tidak banyak menghirup polusi udara di jalan.	
	KGN 3	Menggunakan perlengkapan keselamatan saat mengendarai sepeda motor membantu menjaga kesehatan tubuh.	
Sikap (SKP)	SKP1	Menggunakan perlengkapan keselamatan saat mengendarai sepeda motor sangat menyenangkan.	Wang <i>et al.</i> (2020) Brijs <i>et al.</i> (2014)
	SKP2	Menggunakan perlengkapan keselamatan saat mengendarai sepeda motor adalah perilaku terpuji.	
Norma Subjektif (NRS)	NRS1	Media mempengaruhi saya untuk berperilaku keselamatan dalam mengendarai sepeda motor.	Wang <i>et al.</i> (2020) Castanier, Deroche & Woodman (2013)
	NRS3	Teman mempengaruhi saya untuk berperilaku keselamatan dalam mengendarai sepeda motor.	
	NRS4	Lingkungan Sosial mempengaruhi saya untuk berperilaku keselamatan dalam mengendarai sepeda motor.	
Kontrol Perilaku (KTP)	KTP1	Saya selalu menggunakan helm SNI saat mengendarai sepeda motor meskipun bukan zona tertib lalu lintas.	Wang <i>et al.</i> (2020) Brijs <i>et al.</i> (2014)
	KTP2	Saya memiliki sumber daya yang diperlukan untuk menunjukkan perilaku berkendara dengan aman.	
Intensi Perilaku Selamat (IPS)	IPS1	Saya ingin lebih sering menggunakan perlengkapan keselamatan dalam mengendarai sepeda motor di masa depan.	Brijs <i>et al.</i> (2014)
	IPS2	Mulai sekarang saya berniat untuk selalu mematuhi peraturan lalu lintas saat mengendarai sepeda motor.	
Perilaku Keselamatan (PKS)	PKS1	Saat berkendara saya selalu menggunakan helm SNI.	Dikembangkan dalam penelitian ini
	PKS2	Saat berkendara saya selalu mematuhi rambu lalu lintas.	

C. Pengolahan Data

Dalam rangka mendapatkan informasi dan atau data yang diperlukan pada penelitian ini digunakan pendekatan kuantitatif dalam mengukur tingkat pengaruh variabel yang terbentuk dari konstruk integrasi TAM dan TPB berdasarkan Gambar 3 sehingga didapatkan skor yang kemudian diolah menggunakan data statistik.

D. Analisis Data

Analisis data pada penelitian ini adalah *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan bantuan program *Analysis of Moment Structure* (AMOS) 22.00. Tahapan SEM dalam penelitian ini terdiri atas *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) untuk konstruk agar memenuhi kriteria *Good of Fit Index* (GOFI), dilanjutkan dengan pemodelan

secara hybrid dengan teknik estimasi Maximum likelihood.

III. Hasil dan Pembahasan

A. Karakteristik Responden

Karakteristik yang ditanyakan terhadap 230 responden pengendara sepeda motor di Jakarta serta jawaban yang telah dikembalikan ditampilkan pada **Tabel 3**. Dari beberapa karakteristik tersebut, jenis kelamin, usia, dan tingkat pendidikan digunakan sebagai variabel kontrol jenis dummy dalam pemodelan SEM.

B. Confirmatory Factor Analysis (CFA)

Hasil pemodelan CFA dapat dilihat pada **Tabel 4**. Validitas dan reliabilitas konstruk juga dianalisis oleh CFA dengan menggunakan *standardized regression weights* pada output AMOS 22.00. Pada **Tabel 4**, menunjukkan semua item konstruk memiliki nilai *standard loading* $\geq 0,5$ sehingga seluruh indikator pertanyaan memiliki validitas

yang baik. Hasil reliabilitas, hanya konstruk sikap dan kontrol perilaku memiliki nilai sedikit dibawah yang direkomendasikan 0,7. Selanjutnya, untuk *variance extracted*, hanya konstruk sikap yang memiliki nilai dibawah yang direkomendasikan 0,5. Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa seluruh konstruk dalam fit model memiliki validitas dan reliabilitas cukup baik (Haryono, 2016).

C. Hybrid Model Structural Equation Modeling (SEM)

Tahapan ini dilakukan setelah proses CFA pada konstruk. Analisis data pada tahap ini adalah dengan uji kesesuaian yang merujuk kriteria GOFI (Haryono, 2016) dan uji statistik. Gambaran implementasi *structural equation modeling* dalam menentukan perilaku keselamatan pengendara sepeda motor di Jakarta diilustrasikan pada **Gambar 4**. Adapun hasil uji kesesuaian dengan AMOS 22.00 berdasarkan **Gambar 4** ditampilkan

Tabel 3 Karakteristik Responden

Karakteristik	Observer	Frekuensi (n=230)	Persentase (%)
Jenis Kelamin	Laki – laki	175	76,09
	Perempuan	55	23,91
Usia	< 17	1	0,43
	17 - 35 tahun	197	85,65
	35-55 tahun	32	13,91
Tingkat Pendidikan	Tidak sekolah	1	0,43
	Sekolah Dasar	1	0,43
	Sekolah Menengah Pertama	6	2,61
	Sekolah Menengah Atas	43	18,70
	Diploma	21	9,13
	Sarjana S1/setara	150	65,22
	> Sarjana S1/setara	6	2,61
Domisili	Jakarta Barat	43	18,70
	Jakarta Pusat	17	7,39
	Jakarta Selatan	46	20,00
	Jakarta Timur	75	32,61
	Jakarta Utara	13	5,65
	Lain – lain	36	15,65
Kepemilikan SIM	Tidak memiliki SIM C	18	7,83
	Memiliki	212	92,17
Keterlibatan Kecelakaan 1 Tahun Terakhir	0	172	74,78
	1-3	53	23,04
	> 3	5	2,17

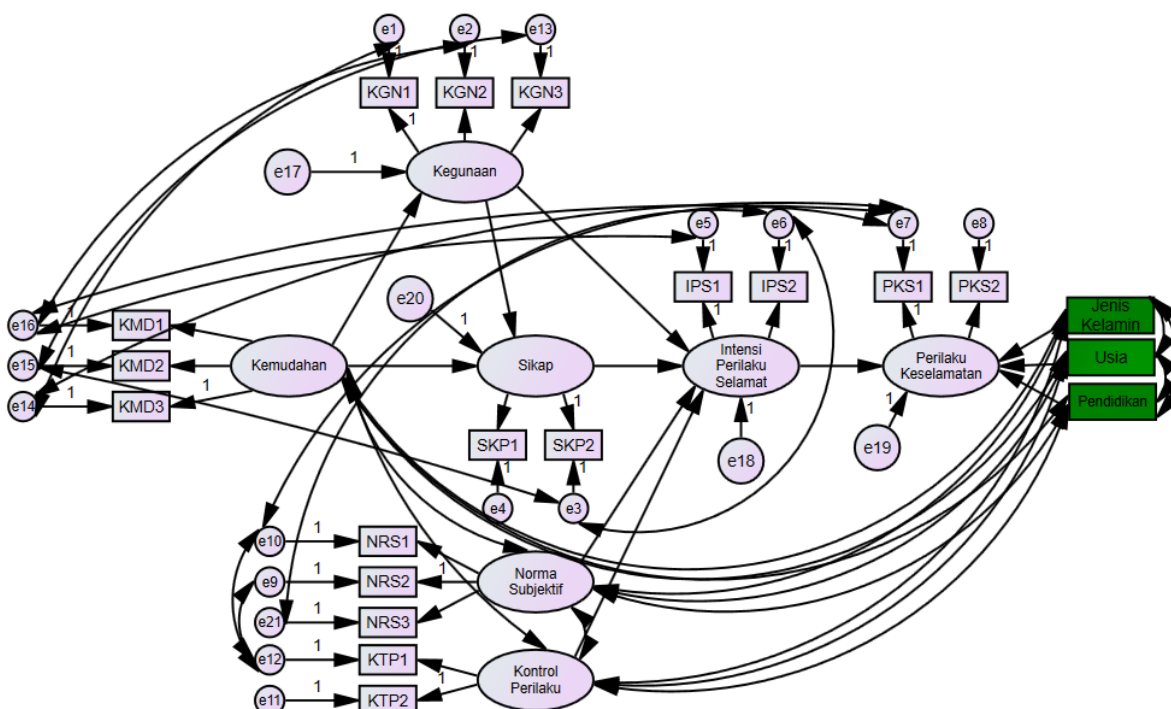
pada **Tabel 5**. Berdasarkan model struktur yang sudah fit, untuk mengetahui konstruk yang paling berpengaruh terhadap perilaku keselamatan pengendara sepeda motor di Jakarta adalah dengan meninjau hasil analisis *output*. Analisis pengaruh ditujukan untuk melihat kuatnya pengaruh suatu konstruk terhadap konstruk lainnya baik pengaruh langsung maupun pengaruh tidak langsung. Interpretasi hasil analisis ini memiliki makna sangat penting dalam menentukan strategi yang jelas untuk meningkatkan perilaku keselamatan bagi pengendara. Hasil analisis perhitungan secara

langsung dan secara tidak langsung oleh AMOS 22.00 ditampilkan pada **Tabel 6** dan **Tabel 7**.

Hasil analisis pada **Tabel 6**, konstruk yang paling berpengaruh terhadap perilaku keselamatan secara langsung adalah konstruk intensi perilaku selamat dengan nilai statistik 0,558. Selanjutnya, konstruk yang memiliki pengaruh paling dominan dalam menentukan intensi perilaku selamat adalah sikap dari pengendara sepeda motor tersebut. Adapun yang mempengaruhi dominan pada sikap pengendara sepeda motor adalah kemudahan yang dirasakan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan dalam berkendara. Hasil analisis

Tabel 4 Hasil Analisis CFA

Konstruk	Item	Standard Loading	Reliabilitas Konstruk	Variance Extracted
Kemudahan (KMD)	KMD1	0,799	0,769	0,529
	KMD2	0,636		
	KMD3	0,737		
Kegunaan (KGN)	KGN1	0,637	0,800	0,575
	KGN2	0,829		
	KGN3	0,795		
Sikap (SKP)	SKP1	0,586	0,592	0,423
	SKP2	0,709		
Norma Subjektif (NRS)	NRS1	0,844	0,925	0,805
	NRS3	0,939		
	NRS4	0,906		
Kontrol Perilaku (KTP)	KTP1	0,728	0,685	0,521
	KTP2	0,716		
Intensi Perilaku Selamat (IPS)	IPS1	0,677	0,822	0,704
	IPS2	0,975		
Perilaku Keselamatan (PKS)	PKS1	0,700	0,769	0,627
	PKS2	0,874		



Gambar 4 Model Structural Equation Pengendara Sepeda Motor di Jakarta dengan Integrasi TAM dan TPB

pada **Tabel 7** menunjukkan konstruk yang paling berpengaruh secara tidak langsung dengan kontribusi paling besar adalah konstruk sikap pengendara. Adapun faktor yang lain yang juga memiliki pengaruh positif secara tidak langsung adalah konstruk kemudahan yang dirasakan dalam menggunakan perlengkapan keselamatan saat berkendara dan norma subjektif.

Pada **Tabel 8** adalah pengaruh dari karakteristik responden berdasarkan nilai *critical ratio/ C.R* dan *probability/P* mencakup jenis kelamin, usia, dan pendidikan. Berdasarkan ketiga karakteristik

tersebut, hanya variabel usia yang berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku keselamatan dalam berkendara karena nilai $P \leq 0,05$ (Haryono, 2016) sedangkan jenis kelamin dan pendidikan tidak signifikan. Nilai C.R yang dimiliki oleh variabel usia adalah negatif. Makna nilai negatif tersebut jika dikaitkan dengan dummy usia < 35 tahun (nilai 1) dan dummy usia > 35 tahun (nilai 0) menunjukkan perilaku keselamatan pengendara sepeda motor di Jakarta yang berusia < 35 tahun lebih rendah dibandingkan dengan pengendara yang berusia >35 tahun. Hasil negatif juga terjadi pada variabel jenis kelamin yang jika dikaitkan

Tabel 5 Hasil Uji GOFI Model Struktur

Goodness of Fit Index / GOFI	Limit/Batas	Hasil Analisis	Kriteria
<i>Chi square statistic</i> (p=5%, df =136)	< 164,216	162,54	Memenuhi Kriteria
<i>Significance probability</i>	$\geq 0,05$	0,06	Memenuhi Kriteria
CMIN/DF	$\leq 2,00$	1,195	Memenuhi Kriteria
<i>GFI / Goodness of index</i>	$\geq 0,90$	0,937	Memenuhi Kriteria
<i>AGFI / Adjusted goodness fit index</i>	$\geq 0,90$	0,903	Memenuhi Kriteria
<i>TLI / Tucker lewis index</i>	$\geq 0,95$	0,985	Memenuhi Kriteria
<i>CFI / Comparative fit index</i>	$\geq 0,95$	0,979	Memenuhi Kriteria
<i>RMSEA / The Root mean square error of approximation</i>	$\leq 0,08$	0,029	Memenuhi Kriteria

Tabel 6 Hasil Analisis Pengaruh Langsung

	KTP	NRS	KMD	KGK	SKP	IPS	PKS
Kegunaan	,000	,000	,706	,000	,000	,000	,000
Sikap	,000	,000	1,076	-,135	,000	,000	,000
Intensi Perilaku Selamat	-,055	,073	,000	-,295	,658	,000	,000
Perilaku Keselamatan	,000	,000	,000	,000	,000	,558	,000

Tabel 7 Hasil Analisis Pengaruh Tidak Langsung

	KTP	NRS	KMD	KGK	SKP	IPS	PKS
Kegunaan	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000
Sikap	,000	,000	-,095	,000	,000	,000	,000
Intensi Perilaku Selamat	,000	,000	,438	-,089	,000	,000	,000
Perilaku Keselamatan	-,030	,041	,244	-,214	,367	,000	,000

Tabel 8 Nilai C.R dan P Karakteristik Responden

Jalur		C.R	P	Keterangan
Jenis Kelamin	→ Perilaku Keselamatan	-1,667	0,096	Tidak Signifikan
Usia	→ Perilaku Keselamatan	-1,967	0,049	Signifikan
Pendidikan	→ Perilaku Keselamatan	-0,316	0,752	Tidak Signifikan

dengan dummy gender laki – laki (nilai 1) dan dummy gender wanita (nilai 0) menunjukkan perilaku berkendara perempuan cenderung lebih aman dibandingkan pengendara laki – laki. Adapun variabel pendidikan juga bernilai negatif dengan dummy pendidikan SMA atau lebih rendah (nilai 1) dan dummy pendidikan > SMA (nilai 0) mengkonfirmasi perilaku keselamatan lebih aman ditunjukkan oleh responden dengan pendidikan lebih tinggi dari SMA.

D. Hasil Uji Hipotesis

Pengujian terhadap 8 hipotesis pada **Tabel 1** yang diajukan adalah menggunakan *t-value* dengan tingkat signifikansi 5%. Nilai *t-value* pada AMOS 22.00 adalah nilai *Critical ratio/ C.R* dari fit model yang sudah diterima. Apabila nilai $C.R \geq 1,957$ dan nilai probabilitas $P \leq 0,05$ maka hipotesis penelitian diterima (H_0 ditolak) (Haryono, 2016). Adapun hasil perhitungan AMOS 22.00 nilai *C.R* berdasarkan fit model pada **Gambar 4** ditampilkan pada **Tabel 9**. Informasi yang ditunjukkan pada **Tabel 9** menjelaskan bahwa ada hipotesis yang diterima dan juga hipotesis yang ditolak. Hipotesis yang diterima adalah H_1 yaitu kemudahan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kegunaan, H_2 yaitu kemudahan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap sikap, H_5 yaitu sikap memiliki pengaruh signifikan terhadap intensi perilaku selamat, dan H_6 yaitu Intensitas perilaku selamat memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku keselamatan.

IV. Kesimpulan

Salah satu cara untuk mereduksi tingkat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengguna sepeda motor di Jalan adalah dengan menunjukkan perilaku keselamatan yang aman. Pada penelitian ini ditemukan faktor – faktor yang menentukan perilaku keselamatan pengendara sepeda motor di Jakarta dengan mengintegrasikan

model TAM dan TPB. Hasil analisis menunjukkan faktor yang paling dominan mempengaruhi secara langsung terhadap perilaku pengendara sepeda motor adalah intensitas perilaku selamat pengendara tersebut. Adapun faktor penentu yang dominan secara tidak langsung adalah sikap. Model integrasi TAM dan TPB pada penelitian ini tidak sepenuhnya diterima, akan tetapi baik dalam konstruk TAM maupun konstruk TPB memiliki pengaruh sebagai penentu perilaku keselamatan pengendara sepeda motor.

V. Saran

Sebagaimana hasil temuan, sikap merupakan prediktor paling dominan dalam menentukan perilaku keselamatan secara tidak langsung. Oleh karenanya, penting untuk membekali para pengendara sepeda motor dengan keterampilan dan sumber daya yang diperlukan untuk menunjukkan perilaku selamat dalam berkendara. Untuk mencapai hal ini, praktisi transportasi yang termasuk didalamnya perencana dan juga regulator dapat berkolaborasi dengan sekolah, dan atau lembaga lain untuk melakukan pembicaraan topik keselamatan dalam berkendara dan juga program pendidikan untuk menunjang perilaku selamat.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terimakasih disampaikan kepada responden pengendara sepeda motor di Jakarta yang telah meluangkan untuk mengisi kuesioner, sehingga penelitian ini dapat terwujud.

Daftar Pustaka

- Agustina, & Lupita. (2019). Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 6(23), 25–36.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior.

Tabel 9 Hasil Analisis Critical Ratio (C.R) dan Probabilitas (P) oleh AMOS 22.00

		Jalur		C.R.	P	Hasil
H_1	Kemudahan	→	Kegunaan	6,594	***	Diterima
H_2	Kemudahan	→	Sikap	6,468	***	Diterima
H_3	Kegunaan	→	Sikap	-1,062	0,288	Ditolak
H_4	Kegunaan	→	Intensi Perilaku Selamat	-2,383	0,017	Ditolak
H_5	Sikap	→	Intensi Perilaku Selamat	4,362	***	Diterima
H_6	Norma Subjektif	→	Intensi Perilaku Selamat	1,078	0,281	Ditolak
H_7	Kontrol Perilaku	→	Intensi Perilaku Selamat	-0,607	0,544	Ditolak
H_8	Intensi Perilaku Selamat	→	Perilaku Keselamatan	5,985	***	Diterima

- Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Ambak, K., Ismail, R., Abdullah, R. A., Latiff, A. A., & Sanik, M. E. (2013). Application of technology acceptance model in predicting behavioral intention to use safety helmet reminder system. *Research Journal of Applied Sciences, Engineering and Technology*, 5(3), 881–888. <https://doi.org/10.19026/rjaset.5.5035>
- Brijs, K., Brijs, T., Sann, S., Trinh, T. A., Wets, G., & Ruiter, R. A. C. (2014). Psychological determinants of motorcycle helmet use among young adults in Cambodia. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26(PA), 273–290. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.08.002>
- Budiaji, W. (2013). Skala Pengukuran dan Jumlah Respon Skala Likert (The Measurement Scale and The Number of Responses in Likert Scale). *Ilmu Pertanian Dan Perikanan*, 2(2), 127–133.
- Castanier, C., Deroche, T., & Woodman, T. (2013). Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 18(2013), 148–158. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.014>
- Cheng, A. S. K., Liu, K. P. Y., & Tulliani, N. (2015). Relationship between driving-violation behaviours and risk perception in motorcycle accidents. *Hong Kong Journal of Occupational Therapy*, 25, 32–38. <https://doi.org/10.1016/j.hkjot.2015.06.001>
- Davis, F. D. (1985). A technology acceptance model for empirically testing new end-user information systems: Theory and results (Disertasi). In *Massachusetts Institute of Technology*. <https://doi.org/oclc/56932490>
- Davis, Fred D., Bagozzi, R. P., & Warshaw, P. R. (1989). User Acceptance of Computer Technology: A Comparison of Two Theoretical Models. *Management Science*, 35(8), 982–1003. <https://doi.org/10.1287/mnsc.35.8.982>
- Dirjen Bina Marga. (2012). *Panduan Teknis 1 Rekayasa Keselamatan Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.
- 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. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v22i3.632>
- French, D. J., West, R. J., Elander, J., & Wilding, J. M. (1993). Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. *Ergonomics*, 36(6), 627–644. <https://doi.org/10.1080/00140139308967925>
- Haryanto, H. (2016). Keselamatan Dalam Berkendara: Kajian Terkait Dengan Usia Dan Jenis Kelamin Pada Pengendara. *Inquiry*, 7(2), 231153.
- Haryono, S. (2016). *Metode SEM: AMOS, LISREL PLS*. Jakarta: PT. Intermedia Personalia Utama.
- Lajunen, T., & Räsänen, M. (2004). Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the Health Belief Model, Theory of Planned Behavior and the Locus of Control. *Journal of Safety Research*, 35(1), 115–123. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.09.020>
- Ledesma, R. D., Tosi, J. D., Díaz-Lázaro, C. M., & Poó, F. M. (2018). Predicting road safety behavior with implicit attitudes and the Theory of Planned Behavior. *Journal of Safety Research*, 66, 187–194. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.07.006>
- Li, P., Shi, J., Liu, X., & Wang, H. (2016). The Theory of Planned Behavior and Competitive Driving in China. *Procedia Engineering*, 137, 362–371. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2016.01.270>
- Marsaid, Hidayat, M., & Ahsan. (2013). Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1(2), 98–112. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.11606/issn.2176-7262.v49i5p475-482>
- Mostafavi, F., Nasirian, M., Zeinali, M., Ardalan, G., Mohebpou, F., Daniali, S. S., Pirzadeh, A., & Kelishadi, R. (2021). Evaluating Community-Based Programs in Promoting Traffic Behaviors and Safe Road Crossing Behaviors in Youth: An Application on Theory of Planned Behavior. *International Journal of Preventive Medicine*, 12. https://doi.org/10.4103/ijpvm.IJPVM_241_20
- Mukhid, A. (2008). Strategi Self-Regulated Learning (Perspektif Teoritik). *Tadris*, 3(2), 222–239.
- Nguyen-Phuoc, D. Q., Oviedo-Trespalacios, O., Nguyen, T., & Su, D. N. (2020). The effects of unhealthy lifestyle behaviours on risky riding behaviours – A study on app-based motorcycle taxi riders in Vietnam. *Journal of Transport and Health*, 16(January), 100666. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100666>
- Retnawati, H. (2015). The Comparison of The Accuracy of Likert Scale. *Jurnal Kependidikan: Penelitian Inovasi Pembelajaran*, 45(2), 156–167.
- Sabbour, S. M., & Ibrahim, J. M. (2010). Driving behaviour, driver style and road traffic accidents among young medical group. *Injury Prevention*, 16(Supplement 1), A33–A33. <https://doi.org/10.1136/ip.2010.029215.120>

- Şimşekoğlu, Ö., & Lajunen, T. (2008). Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(3), 181–191. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2007.10.001>
- Stanojević, D., Stanojević, P., Jovanović, D., & Lipovac, K. (2020). Impact of riders' lifestyle on their risky behavior and road traffic accident risk. *Journal of Transportation Safety and Security*, 12(3), 400–418. <https://doi.org/10.1080/19439962.2018.1490367>
- Sujanto, S., & Mulyono, A. T. (2010). Inspeksi Keselamatan Jalan Di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta. *Jurnal Transportasi*, 10(1), 13–22.
- Suprobo, Y. (2016). Analisis Perubahan Perilaku Berkendara pada Pengemudi Angkutan Umum Penumpang. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 18(2), 117–132. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Wang, X., Yuen, K. F., Shi, W., & Ma, F. (2020). The determinants of passengers' safety behaviour on public transport. *Journal of Transport and Health*, 18(February), 100905. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100905>