

IDENTIFIKASI TARGET INTERVENSI UNTUK MENGUBAH PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF (*AGGRESSIVE DRIVING*) PADA PENGEMUDI BUS AKAP/AKDP BERDASARKAN *THEORY OF PLANNED BEHAVIOR*

Naomi Srie Kusumastutie

Jurusan Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan
Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
Jalan Semeru No 3 Tegal
Telp. (0283) 351061
naomisrie@yahoo.com

Abstract

Aggressive driving is a risky behavior that is often done by bus driver. This research aimed to identify the target of intervention of aggressive driving based on the Theory of Planned Behavior (TPB). The measuring instrument was TPB questionnaire, whereas the data analysis method was path analysis. The research population was the AKAP/AKDP bus driver that entered Terminal Harjamukti Cirebon, whereas the sampling method was simple random sampling design. Aggressive driving behavior was influenced by subjective norms and perceived behavioral control. The results of path analysis showed that the total effect of subjective norm against mengemudi agresif behavior was 0,6591, while the total effect of the perception of control against mengemudi agresif behavior was 0,13877. Thus this study has identified the subjective norm as the main target intervention that will be developed in future study.

Key words: aggressive driving, Theory of Planned Behavior, bus driver

Abstrak

Mengemudi agresif merupakan perilaku berisiko yang sering kali dilakukan oleh pengemudi bus AKAP/AKDP. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi target intervensi perilaku mengemudi agresif berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (TPB). Alat ukur yang digunakan adalah kuesioner TPB, sedangkan metode analisis data yang digunakan adalah analisis jalur. Populasi penelitian ini adalah pengemudi bus AKAP/AKDP yang masuk di Terminal Harjamukti Kota Cirebon, dengan pengambilan sampel menggunakan metode *simple random sampling design*. Hasil analisis dengan menggunakan analisis jalur menunjukkan bahwa pengaruh total norma subjektif terhadap perilaku mengemudi agresif adalah sebesar 0,6591, sedangkan pengaruh total persepsi kendali perilaku terhadap mengemudi agresif adalah sebesar 0,13877. Dengan demikian penelitian ini berhasil mengidentifikasi norma subjektif sebagai target utama dari intervensi yang akan dikembangkan pada penelitian selanjutnya.

Kata Kunci: mengemudi agresif, *Theory of Planned Behavior*, pengemudi bus AKAP/AKDP

PENDAHULUAN

Mengemudi agresif (*aggressive driving*) merupakan perilaku agresif yang dilakukan oleh seseorang saat dia mengemudikan kendaraannya. Perepjolkina dan Reņęe (2011) mengutip definisi mengemudi agresif dari Hennessy & Wiesenthal, yaitu sebagai perilaku yang secara sengaja membahayakan orang lain secara fisik, emosional, dan psikologis pada saat mengemudi. Menurut Tasca (2000) mengemudi agresif merupakan

perilaku mengemudi yang disengaja yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan dilakukan karena ketidaksabaran, kejengkelan, sikap bermusuhan, dan usaha untuk menghemat waktu.

Shinar (2007) menyatakan bahwa mengemudi agresif berakar dari rasa frustrasi yang kemudian termanifestasi pada perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang lain. Situasi yang dapat menimbulkan frustrasi saat mengemudi dapat berupa kemacetan maupun tundaan. Situasi eksternal ini akan dipengaruhi oleh faktor kepribadian (*personality*) maupun faktor lingkungan (*environment*). Pengemudi memiliki dua pilihan, yaitu untuk mengalihkan dorongan agresinya atau memmanifestasikan dorongan agresinya ke dalam bentuk perilaku mengemudi agresif.

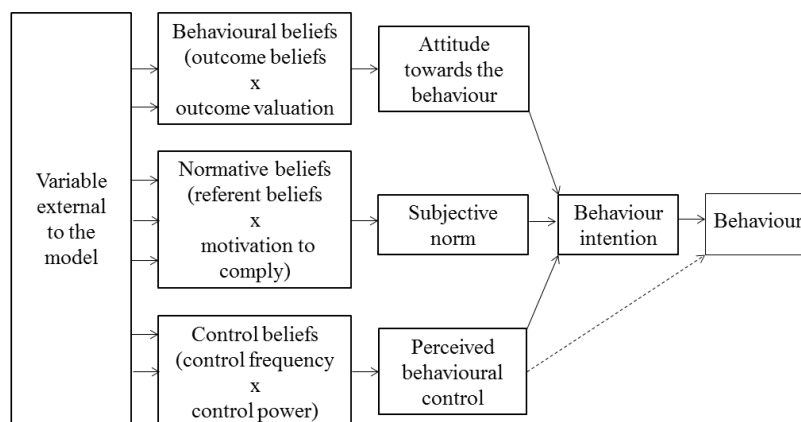
Terdapat dua macam bentuk mengemudi agresif, yaitu *hostile aggression* dan *instrumental aggression* (Shinar, 2007). *Hostile aggression* merujuk pada penggunaan kata-kata kasar, penyerangan secara fisik, maupun pemberian isyarat tangan. *Hostile aggression* tidak secara langsung dapat membebaskan pengemudi dari situasi yang membuatnya frustrasi. Perilaku-perilaku ini hanya sekedar sebagai pelampiasan emosi pengemudi saja. *Instrumental aggression* dilakukan dengan asumsi bahwa dengan perilaku tersebut pengemudi dapat keluar dari situasi yang membuatnya frustrasi. Perilaku ini tampak pada perilaku menyelip, menerobos lampu merah, maupun mengikuti kendaraan di depannya dengan jarak yang terlalu dekat.

Fenomena mengenai perilaku mengemudi agresif pada pengemudi bus banyak terjadi di Indonesia. Bahkan di awal tahun 2014 ini telah terjadi beberapa kecelakaan yang terkait dengan perilaku mengemudi agresif. Misalnya balapan antara sesama pengemudi bus yang mengakibatkan tertabraknya sebuah truk di jalan tol Merak, pengemudi bus yang menerobos palang kereta api sehingga tertabrak kereta api di Bekasi, pengemudi bus yang ugal-ugalan sehingga menyebabkan kecelakaan beruntun di Boyolali, dan beberapa kasus yang lain (anonim, 2014a; anonim, 2014b).

Penelitian mengenai perilaku mengemudi agresif telah banyak dilakukan. Namun demikian penelitian terkait perilaku tersebut pada pengemudi bus masih terbatas. Penelitian ini bermaksud untuk mengidentifikasi target intervensi perilaku mengemudi agresif pada pengemudi bus AKAP/AKDP. Proses identifikasi ini dilakukan dengan menggunakan *Theory of Planned Behavior*, yaitu dengan cara mencari faktor utama yang mempengaruhi terbentuknya perilaku mengemudi agresif. Identifikasi target intervensi ini sangatlah penting bagi upaya meningkatkan keselamatan jalan. Dengan teridentifikasinya target intervensi maka akan bermanfaat sebagai masukan bagi penyusunan intervensi yang tepat untuk mengubah kecenderungan perilaku mengemudi agresif menjadi perilaku mengemudi yang lebih aman.

Theory of Planned Behavior telah banyak diterapkan dalam penelitian tentang perilaku pengguna jalan (Elliot, 2004; Fu-Chen & Wen-Chen, 2011; Stead dkk, 2005, Evans dan Norman, 1998). Dalam teori ini perilaku secara langsung dipengaruhi oleh intensi untuk melakukan perilaku tersebut, disamping juga oleh persepsi kendali perilaku. Intensi sendiri dipengaruhi oleh sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku.

Sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku dibentuk oleh keyakinan yang merupakan fungsi dari kepribadian, intelegensi, pendidikan, pengalaman, dan *background factors* yang lain (Ajzen, 1991). Model teori ini dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1 *Theory of Planned Behaviour* (Ajzen dalam Elliot, 2004)

Penelitian ini menggunakan kuesioner TPB untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya perilaku *mengemudi agresif* secara rinci. Dengan menggunakan kuesioner TPB dapat diungkap keyakinan-keyakinan (*salience beliefs*) yang mendasari terbentuknya sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku. Untuk selanjutnya akan dapat diungkap juga seberapa besar pengaruh sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku terhadap intensi, lalu pengaruh sikap, norma subjektif, persepsi kendali perilaku dan intensi terhadap perilaku. Hingga pada akhirnya akan dapat diidentifikasi target intervensi bagi perubahan perilaku tersebut. Dengan demikian, hasil penelitian ini akan menjadi masukan bagi penelitian tahap berikutnya, yaitu penyusunan desain intervensi perilaku mengemudi pada pengemudi bus AKAP/AKDP.

METODE

Tahapan penelitian

Tahap pertama pada penelitian ini adalah melakukan studi literatur mengenai permasalahan keselamatan jalan yang terkait dengan perilaku pengemudi bus AKAP/AKDP. Studi literatur dilakukan sampai dengan dapat diidentifikasinya permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini, yaitu mengenai perilaku *mengemudi agresif* pada pengemudi bus AKAP/AKDP. Setelah proses identifikasi masalah maka dirumuskan tujuan penelitian, yaitu mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi terbentuknya perilaku mengemudi agresif pada pengemudi bus AKAP/AKDP sebagai solusi bagi permasalahan yang ada. Berkaitan dengan hal ini, maka ditentukan metode penelitian yang meliputi teknik pengambilan dan pengolahan data. Sesuai dengan tujuan yang akan dicapai, teknik pengambilan data yang digunakan adalah metode *self report* dengan menggunakan kuesioner yang berbasis pada *Theory of Planned Behavior*. Penyusunan kuesioner sesuai dengan manual

penyusunan kuesioner TPB dari Francis dkk (2004) dan Ajzen (<http://www.people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.measurement.pdf>).

Langkah-langkah penyusunan kuesioner tersebut adalah sebagai berikut:

1. Melakukan survei pendahuluan untuk mengidentifikasi *frustrating situation* dan perilaku mengemudi agresif.
2. Membuat skenario berdasarkan hasil survei pendahuluan.
3. Melakukan *elicitation study* untuk mengidentifikasi keyakinan-keyakinan yang menonjol (*salient beliefs*).
4. Menyusun kuesioner TPB.

Data yang peroleh kemudian dianalisis dengan menggunakan analisis jalur, sehingga diperoleh faktor-faktor yang berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku mengemudi agresif. Faktor-faktor inilah yang akan disarankan untuk menjadi target intervensi.

PENYUSUNAN KUESIONER TPB

Penyusunan kuesioner TPB diawali dengan survei pendahuluan yang dilakukan pada tanggal 27-28 September 2014 dengan responden pengemudi bus AKAP/AKDP yang masuk di Terminal Tegal, dengan jumlah responden sebanyak 210 orang. Dalam penelitian ini pengemudi bus AKAP/AKDP di Terminal Tegal diasumsikan memiliki karakteristik yang sama dengan pengemudi bus AKAP/AKDP di Terminal Cirebon yang nantinya akan menjadi responden pada survei utama.

Survei pendahuluan ini dilakukan untuk mendapatkan gambaran perilaku *mengemudi agresif* yang diukur menggunakan Kuesioner Mengemudi Agresif yang merupakan pengembangan dari indikator perilaku mengemudi agresif Tasca (2000). Uji reliabilitas kuesioner ini menunjukkan koefisien *alpha cronbach* sebesar 0,77.

Berdasarkan hasil survei pendahuluan, diketahui bahwa kondisi eksternal berupa jalan rusak dan kemacetan merupakan situasi yang paling sering membuat pengemudi merasa kesal. Selain itu, kondisi mengejar waktu merupakan situasi yang paling sering membuat responden merasa tertekan. Perilaku mengemudi agresif yang paling sering dilakukan oleh adalah mengemudi dengan kecepatan melebihi yang diperbolehkan.

Berdasarkan hasil survei pendahuluan tersebut dibuat skenario yang akan digunakan di dalam kuesioner TPB dalam survei utama. Skenario tersebut adalah sebagai berikut:

Pada saat Anda sedang mengemudikan bus lalu lintas macet karena ada perbaikan jalan. Anda harus tiba di tujuan tepat waktu. Anda dapat menunggu dalam antrian kendaraan atau menyalip dengan kecepatan tinggi. Kuesioner ini ingin mengetahui pendapat Anda mengenai perilaku menyalip dengan kecepatan tinggi.

Langkah selanjutnya adalah *elicitation study* yang dilakukan melalui wawancara terstruktur untuk menggali *behavioral beliefs*, *normative beliefs*, dan *control beliefs*.

Responden diminta untuk membayangkan seolah-olah berada pada situasi seperti skenario yang disediakan dan diberi pertanyaan terkait pendapat mereka mengenai keuntungan dan kerugian, kelompok rujukan, dan kondisi yang mempermudah atau mempersulit perilaku *mengemudi agresif* yang digambarkan dalam skenario.

Elicitation study dilakukan pada tanggal 2-15 Oktober 2014 di Terminal Kota Tegal, dengan cara mewawancarai 20 pengemudi bus AKAP/AKDP. Jawaban responden dianalisis dengan menggunakan metode analisis isi 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. Hasil analisis isi dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Gambaran *behavioral beliefs*, *normative beliefs*, dan *control beliefs* (hasil analisis)

No	Variabel	Aitem	Jawaban
1	<i>Behavioral beliefs</i>	Keuntungan	Tiba tepat waktu; mengejar penumpang
		Kerugian	Risiko kecelakaan; menambah kemacetan; mengganggu pejalan kaki
2	<i>Normative beliefs</i>	Orang yang setuju	Penumpang; sesama pengemudi bus; kenek
		Orang yang tidak setuju	Pejalan kaki; petugas; pengemudi mobil lain
		Orang yang akan berperilaku demikian	Sesama pengemudi bus; pengendara sepeda motor; angkutan kota
3	<i>Control beliefs</i>	Orang yang tidak akan berperilaku demikian	Pengemudi kendaraan berat; pengemudi mobil pribadi; petugas
		Kondisi yang mempermudah	Jalan kosong; kondisi terpaksa; badan sehat
		Kondisi yang mempersulit	Jalan rusak; ada polisi; badan tidak sehat

Jawaban-jawaban responden pada Tabel 1 tersebut dibuat berdasarkan urutan frekuensi jawaban.

Berdasarkan hasil *elicitation study* ini disusunlah Kuesioner TPB. Pada kuesioner ini terdapat dua jenis pilihan respon, yaitu *bipolar* dan *unipolar* yang masing-masing terdiri dari 7 pilihan jawaban. Pilihan jawaban untuk respon *bipolar* terentang dari nilai -3 sampai dengan +3, sedangkan untuk respon *unipolar* terentang dari nilai +1 sampai dengan +7 (skala Osgood). Pilihan respon untuk pengukuran tidak langsung (*indirect measurement*) terhadap sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku (*behavioral beliefs*, *normative beliefs*, dan *control beliefs*) menggunakan sistem *bipolar* dan *unipolar*. Pilihan respon untuk pengukuran langsung (*direct measurement*) terhadap sikap, norma subjektif, persepsi kendali perilaku menggunakan sistem *unipolar*. Intensi dan perilaku juga menggunakan sistem *unipolar*. Blue print kuesioner ini dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Blueprint Kuesioner TPB

Variabel	Subvariabel	Nomor soal	Pilihan respon
<i>Behavioral beliefs</i>	<i>Outcome belief</i>	8a, 8b, 8c, 8d, 8e	<i>Unipolar</i>
	<i>Outcome evaluation</i>	9a, 9b, 9c, 9d, 9e	<i>Bipolar</i>
<i>Normative beliefs</i>	<i>Referent beliefs</i>	13a, 13b, 13c, 13d, 13e	<i>Unipolar</i>
	<i>Motivation to comply</i>	14a, 14b, 14c, 14d, 14e	<i>Bipolar</i>
<i>Control beliefs</i>	<i>Control frequency</i>	11a, 11b, 11c, 11d	<i>Unipolar</i>
	<i>Control Power</i>	10a, 10b, 10c, 10d	<i>Bipolar</i>
Sikap	-	1a, 1b, 1c, 1d, 1e, 1f, 1g, 1h	<i>Unipolar</i>
Norma subjektif	-	3, 16a, 16b, 16c	<i>Unipolar</i>
Persepsi kendali perilaku	-	1i, 4, 5, 7, 12	<i>Unipolar</i>
Intensi	-	2, 6, 18	<i>Unipolar</i>
Perilaku	-	17	<i>Unipolar</i>

Terdapat dua cara skoring variabel pada kuesioner ini. Skoring pada *behavioral beliefs*, *normative beliefs*, dan *control beliefs* (*indirect measurement*) dengan cara menjumlahkan hasil perkalian masing-masing subvariabel. Skoring pada *direct measurement* (sikap, norma subjektif, persepsi kendali perilaku), intensi, dan perilaku dengan cara mencari nilai rata-rata variabel yang bersangkutan. Tata cara skoring pada kuesioner ini dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Skoring kuesioner TPB

Variabel	Subvariabel	Skoring
<i>Behavioral beliefs</i>	<i>Outcome belief</i>	Penjumlahan skor <i>outcome belief</i> x
	<i>Outcome evaluation</i>	<i>outcome evaluation</i>
<i>Normative beliefs</i>	<i>Referent beliefs</i>	Penjumlahan skor <i>referent beliefs</i> x
	<i>Motivation to comply</i>	<i>motivation to comply</i>
<i>Control beliefs</i>	<i>Control frequency</i>	Penjumlahan skor <i>control frequency</i> x
	<i>Control Power</i>	<i>control power</i>
Sikap		Rata-rata skor
Norma subjektif		Rata-rata skor
Persepsi kendali perilaku		Rata-rata skor
Intensi		Rata-rata skor
Perilaku		Rata-rata skor

ANALISIS DATA

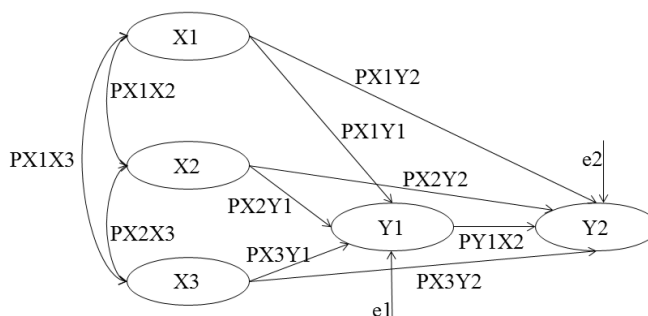
Survei utama dilakukan di Terminal Harja Mukti Kota Cirebon dengan responden penelitian pengemudi bus AKAP/AKDP. Penentuan sampel dilakukan dengan metode *simple random sampling design*. Perhitungan jumlah populasi penelitian ini berdasarkan data masuk keluar kendaraan angkutan umum (bus) di Terminal Kota Cirebon bulan Januari-September 2014, yaitu rata-rata sebanyak 644 yang terdiri dari 554 bus ekonomi dan 90 bus non-ekonomi. Dengan demikian dapat dihitung jumlah sampel berdasarkan rumus Slovin dengan taraf kesalahan 0,05, yaitu sebanyak 247 bus AKAP/AKDP.

Data yang diperoleh digunakan untuk menguji pengaruh sikap, norma subjektif, persepsi kendali perilaku, dan intensi terhadap perilaku mengemudi agresif diuji

dengan menggunakan analisis jalur. Analisis jalur merupakan pengembangan dari analisis regresi (Yamin dan Kurniawan, 2009).

Sebelum uji analisis jalur dilakukan, terlebih dahulu dilakukan uji reliabilitas untuk setiap variabel yang akan terlibat dalam pembuatan model ini. Nilai reliabilitas *alpha cronbach* untuk variabel sikap adalah 0,891; norma subjektif adalah 0,696; persepsi kendali perilaku adalah 0,677; dan intensi adalah 0,721.

Langkah pertama dalam analisis jalur adalah membuat diagram jalur. Diagram jalur dalam penelitian ini ditunjukkan oleh Gambar 2.



Gambar 2 Diagram Jalur Penelitian (hasil analisis)

Keterangan:

X1: variabel eksogen sikap

X2: variabel eksogen norma subjektif

X3: variabel eksogen persepsi kendali perilaku

Y1: variabel eksogen/endogen intensi

Y2: variabel endogen perilaku mengemudi agresif

PY1X1, PY1X2, PY1X3, PY2X1, PY2X2, PY2X3, PY2Y1: koefisien jalur

Langkah berikutnya adalah membangun persamaan struktural dari model yang akan dibentuk. Dalam penelitian ini terdapat dua model yang akan dibangun, yaitu:

1. Model 1

$$Y1 = PY1X1 + PY1X2 + PY1X3 + e1$$

2. Model 2

$$Y2 = PY2X1 + PY2X2 + PY2X3 + PY2Y1 + e2$$

Langkah selanjutnya adalah melakukan analisis regresi untuk mengetahui pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen. Hasil analisis regresi untuk model 1 dan 2 dapat dilihat pada Tabel 4.

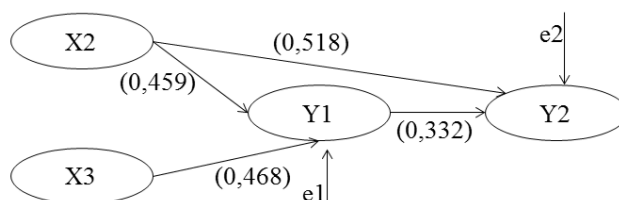
Tabel 4 Hasil analisis regresi (hasil analisis)

Model	Pengujian	Koefisien regresi	F- value/ t-value	R Square	p-value	Kesimpulan	
Model 1	Secara keseluruhan		203,854	0,572	0,000	H0 ditolak	
	(Constant)	0,436	2,642		0,009	H0 ditolak	
	Secara individu	Norma subjektif	0,459	8,913		0,000	H0 ditolak
Model 2		Persepsi kendali perilaku	0,468	8,793		0,000	H0 ditolak
	Secara keseluruhan		95,998	0,389	0,000	H0 ditolak	
	(Constant)		0,776	3,405		0,001	H0 ditolak
	Secara individu	Norma subjektif	0,518	6,498		0,000	H0 ditolak
		Intensi	0,332	4,504		0,000	H0 ditolak

Pada model 1, berdasarkan hasil regresi diketahui bahwa H0 diterima untuk variabel sikap dan H0 ditolak untuk variabel norma subjektif dan persepsi kendali perilaku. Variabel sikap tidak diikuti dalam model karena tidak berpengaruh pada intensi, sehingga persamaan matematika yang dihasilkan pada model 1 adalah $Y1 = 0,433 + 0,425X2 + 0,418X3$, dengan R square sebesar 0,572.

Pada model 2, berdasarkan hasil regresi diketahui bahwa H0 diterima untuk variabel sikap dan persepsi kendali perilaku, sedangkan H0 ditolak untuk variabel norma subjektif dan intensi. Variabel sikap dan persepsi kendali perilaku tidak diikuti dalam model karena tidak berpengaruh pada intensi, sehingga persamaan matematika yang dihasilkan pada model 2 adalah $Y2 = 0,776 + 0,518X2 + 0,332Y1$ dengan R square sebesar 0,389.

Berdasarkan kedua model tersebut di atas, maka dihasilkan diagram jalur seperti pada Gambar 3.



Gambar 3 Diagram Jalur Hasil Penelitian (hasil penelitian)

Keterangan:

X2: variabel eksogen norma subjektif

X3: variabel eksogen persepsi kendali perilaku

Y1: variabel eksogen/endogen intensi

Y2: variabel endogen perilaku mengemudi agresif

Langkah selanjutnya dalam analisis jalur adalah menghitung pengaruh tidak langsung norma subjektif (X2) dan persepsi kendali perilaku (X3) terhadap perilaku (Y2)

melalui intensi (Y1). Berikut ini adalah pengaruh tidak langsung kedua variabel tersebut terhadap perilaku:

1. Besarnya pengaruh norma subjektif terhadap perilaku melalui intensi:
 $0,425 * 0,332 = 0,1411$
2. Besarnya pengaruh persepsi kendali perilaku terhadap perilaku melalui intensi:
 $0,418 * 0,332 = 0,13877$

Setelah diketahui besarnya pengaruh tidak langsung dari variabel norma subjektif dan persepsi kendali perilaku terhadap perilaku melalui intensi, maka dihitung pengaruh total kedua variabel tersebut terhadap perilaku. Berikut ini adalah pengaruh total kedua variabel tersebut terhadap perilaku:

1. Pengaruh total norma subjektif terhadap perilaku:
 $0,518 + 0,1411 = 0,6591$
2. Pengaruh total persepsi kendali perilaku terhadap perilaku:
 $0 + 0,13877 = 0,13877$

Berdasarkan serangkaian analisis jalur yang dilakukan di atas, diperoleh kesimpulan bahwa variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku *mengemudi agresif* adalah norma subjektif dan persepsi kendali perilaku, yaitu masing-masing sebesar 0,6591 dan 0,13877. Dengan demikian, diperoleh kesimpulan bahwa norma subjektif hendaknya menjadi target utama dari intervensi perubahan perilaku mengemudi agresif pada pengemudi bus AKAP/AKDP.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengolahan data tersebut di atas, diketahui bahwa norma subjektif menjadi faktor yang paling dominan yang berpengaruh terhadap perilaku mengemudi agresif pada pengemudi bus AKAP/AKDP. Norma subjektif merupakan anggapan seseorang mengenai penilaian orang lain terhadap perilaku tersebut. Jika seseorang menganggap orang lain memberikan penilaian positif terhadap perilaku tersebut, maka akan semakin besar intensinya untuk melakukan perilaku tersebut. Norma subjektif sendiri terbentuk oleh *normative beliefs* yang merupakan hasil interaksi dari persepsi mengenai tekanan sosial dari kelompok rujukan dan motivasi untuk mengikuti mereka. Untuk itu intervensi yang disusun hendaknya mengacu pada upaya untuk mengurangi tekanan sosial untuk berperilaku mengemudi agresif atau mengubah tekanan sosial menjadi untuk berperilaku berkeselamatan dengan menggunakan kelompok rujukan.

Berdasarkan hasil *elicitation study* diketahui bahwa sesama pengemudi bus menjadi kelompok rujukan yang utama terkait perilaku mengemudi agresif oleh pengemudi bus AKAP/AKDP ini. Selain itu penumpang juga menjadi kelompok rujukan yang penting, karena menempati urutan pertama sebagai kelompok orang yang dianggap akan setuju dengan perilaku mengemudi agresif pada skenario yang disebutkan dalam kuesioner. Kenek sebagai mitra kerja pengemudi juga menjadi kelompok rujukan yang penting karena juga dianggap sebagai kelompok yang akan mendukung perilaku tersebut. Oleh karena itu, kelompok-kelompok inilah yang hendaknya digunakan dalam intervensi yang nantinya akan disusun. Dengan demikian edukasi yang

dilakukan tidak hanya bagi para pengemudi bus AKAP/AKDP namun juga terhadap kelompok rujukannya tersebut.

KESIMPULAN

Dalam penelitian diketahui bahwa norma subjektif menjadi faktor yang dominan dalam pembentukan perilaku mengemudi agresif. Dengan demikian norma subjektif dapat dijadikan target utama intervensi perubahan perilaku agresif driving pada pengemudi bus AKAP/AKDP.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, Icek. 1991. The Theory of Planned Behaviour. *Journal of Organizational Behaviour and Human Decision Process* 50, hal. 179 – 211.
- Ajzen, Icek. <http://www.people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.measurement.pdf>.
- Anonim, 2014a. Balapan di Tol Merak, Bus Murni Tabrak Truk dan Satu Orang Tewas. <http://www.merdeka.com/peristiwa/balapan-di-tol-merak-bus-murni-tabrak-truk-dan-satu-orang-tewas.html>
- Anonim, 2014b. Bus PO Haryanto Memaksa Melintas Sebelum Ditabrak KA. <http://www.merdeka.com/peristiwa/bus-po-haryanto-memaksa-melintas-sebelum-ditabrak-ka.html>
- Elliot, M.A. 2004. The Attitudes and Behaviour Of Adolescent Road Users: An Application of The Theory of Planned Behaviour. <http://strathprints.strath.ac.uk/20272/>
- Evans, Daphne dan Norman, Paul. 1998. Understanding Pedestrian Road Crossing Decisions: an Application of The Theory of Planned Behaviour. *Health Education Research*, Vol. 13 No 4, hal 481-489.
- Francis, J.J, Eccles, M.P, Johnston, M., Walker, A., Grimshaw, J., Foy, R., Kaner, E.F.S, Smith, L., dan Bonetti, D. 2004. Constructing Questionnaires Based On The Theory Of Planned Behaviour. A Manual For Health Services Researchers. Centre for Health Services Research University of Newcastle, Newcastle.
- Fu Chen, Ching dan Wen Chen, Cheng. 2011. Speeding for Fun? Exploring The Speeding Behavior of Rider of Heavy Motorcycles Using The Theory of Planned Behavior and Psychological Flow Theory. *Accident and Prevention* No 43 Tahun 2011, hal.983-990.
- Perepjolkina, V.R. dan Reņģe, Viesturs. 2011. Driver s' Age, Gender, Driving Experience, And Aggressiveness As Predictors Of Mengemudi agresif Behaviour. *Signum Temporis* Volume 4, Number 1, 2011.
- Shinar, David. 2007. *Traffic Safety and Human Behavior*. Elsevier, Amsterdam.
- Stead, M., Tagg, S., MacKintosh, A.M., dan Eadie, Douglas. 2005. Development and Evaluation of a mass media Theory of Planned Behaviour Intervention to Reduce Speeding. *Health Education Research* Vol.20 No.1, hal. 36-50.
- Tasca, Leo. 2000. A Review of The Literature on Mengemudi agresif Research. <http://www.stopandgo.org/research/aggressive/tasca.pdf>