

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Cimahi adalah salah satu kota administratif yang terletak di arah barat perbatasan Kota Bandung, dahulu Cimahi merupakan bagian dari Kabupaten Bandung, akan tetapi dalam perkembangan berikutnya, Cimahi ditetapkan sebagai kota administratif pada tanggal 29 Januari 1976. Pada 21 Juni 2001, ditetapkan sebagai kota otonom.

Kota Cimahi yang untuk selanjutnya disebut sebagai Cimahi tersebut, terdiri dari tiga kecamatan, yang dibagi menjadi 15 kelurahan. Pada tahun 2008, Cimahi meraih penghargaan Wahana Tata Nugraha, yaitu penghargaan bergengsi di bidang ketertiban lalu lintas dan angkutan kota dari Departemen Perhubungan sebagai perwujudan pembinaan pemerintah dalam menata transportasi perkotaan secara berkelanjutan yang berbasis kepentingan masyarakat dan lingkungan (www.tv.one.co.id.2004) Bahkan sampai bulan Oktober 2010, Cimahi masih diberikan penghargaan Wahana Tata Nugraha untuk ke empat kalinya (www.cimahikota.go.id)

Sebagai kota yang pernah meraih penghargaan Wahana Tata Nugraha, ternyata Cimahi belum mampu melepaskan diri dari masalah kemacetan dan ketidaktertiban dalam berlalu lintas. Kemacetan yang hampir merata disemua

ruas jalan di Kota Cimahi itu sudah berada pada kondisi sangat parah, karena panjang jalan yang tersedia amat tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan disetiap tahunnya. Kondisi ini diperparah lagi dengan penataan kota yang sporadis dan bersifat sementara, yang khususnya telah berlangsung sebelum Cimahi ditingkatkan statusnya menjadi kota otonom. Cimahi hanya memiliki panjang jalan kurang lebih 141.136 meter, yang dilalui oleh dua puluh trayek angkutan umum regional dan tiga trayek lokal. Sementara itu, jumlah kendaraan roda empat yang melintasi jalan raya di Cimahi sebanyak 29.590 unit, yang terdiri atas 25.973 mobil pribadi dan 3.617 unit angkutan umum. Sementara jumlah sepeda motor mencapai 100.783 unit. Terdapat delapan titik rawan macet di Cimahi yaitu daerah Melong, Pasar Baros, Pasar Antri, Citeureup, jalan Gatot Subroto, Cimindi, persimpangan jalan Cihanjuang, jalan Amir Machmud, dan persimpangan depan Pusdik Armed. **(Harian Pikiran Rakyat,2009)**

Kemacetan dapat dikatakan sebagai suatu kondisi tersendatnya atau terhentinya arus lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Kemacetan memang merupakan fenomena yang lazim dijumpai di kota-kota besar negara yang sedang berkembang. Sumber kemacetan lalu lintas biasanya adalah keterbatasan prasarana lalu lintas, dan jumlah kendaraan yang terlampaui banyak. Salah satu jenis angkutan umum yang paling signifikan untuk diperhatikan adalah angkutan kota yang sering dikeluhkan oleh para pengguna jalan. Keluhan tersebut berupa kurang nyamannya para pengemudi angkutan kota ketika menumpang angkutan kota, karena bersesakan dan keadaan angkutan kota yang kotor serta seringnya angkutan kota berhenti untuk menambah atau menaikkan penumpang. Mengingat angkutan kota yang beroperasi sangat

banyak menurut trayek maupun jumlah angkutan kota untuk setiap trayeknya, sedangkan kondisi jalan raya yang kurang memadai, seperti jalan yang sempit, tidak adanya tempat parkir sehingga menggunakan badan jalan dan jalan yang tidak mulus mengakibatkan terjadinya kemacetan yang hampir disemua ruas jalan. (**www.kompasiana.2009**)

Berdasarkan data jumlah kendaraan yang melintas di sepanjang jalan kota Cimahi, sepeda motor sebagai unit terbanyak mencapai 100.783 unit, mobil pribadi mencapai 25.973 unit, dan angkutan umum mencapai 3.617 unit termasuk angkutan kota atau yang biasa disebut *angkot*. Menurut penelusuran peneliti diperoleh keterangan bahwa pelanggaran lalu lintas terbanyak dilakukan oleh pengemudi angkutan kota. Hal ini tampak dari hasil survei yang dilakukan oleh peneliti terhadap 50 orang warga kota Cimahi secara acak. Ke-50 orang warga kota Cimahi tersebut ditanyai tentang pengendara apa yang menurutnya paling sering melanggar lalu lintas. Sebanyak 54% mengatakan bahwa pengendara angkutan kota sering melakukan pelanggaran lalulintas, sedangkan 42% mengatakan bahwa pengendara sepeda motor yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas. Sedangkan sisanya, 4% mengatakan pengendara mobil pribadi yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas. Hasil survei cukup kontradiktif dibandingkan data bahwa angkutan umum (termasuk angkutan kota) sebagai unit kendaraan yang paling sedikit, namun dikenal sebagai kendaraan yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas.

Angkutan kota atau *angkot* adalah salah satu sarana transportasi dalam kota dan antar kota yang banyak digunakan di Indonesia, pada umumnya berupa mobil jenis minibus atau van yang dikendarai oleh seorang supir dan terkadang

dibantu oleh seorang *kenek*. Tugas *kenek* adalah memanggil penumpang dan membantu supir dalam perawatan kendaraan (ganti ban mobil, isi bahan bakar, dan lain-lain). Setiap jurusan dibedakan melalui warna armadanya atau melalui angka yang tertera dikaca depan. Angkutan kota merupakan salah satu alat transportasi publik yang paling dikenal, dan ada di seluruh kota di Cimahi. Alasannya sederhana, angkutan kota dapat melayani pergerakan penduduk kota yang seringkali disibukkan dengan pelbagai aktivitas, hingga sudut kota. Selain itu, jika dibandingkan dengan angkutan umum lainnya angkot memiliki banyak kelebihan, misalnya biaya perjalanan yang relatif murah (terutama untuk jarak dekat), dan jangkauan pelayanan dengan aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi. Angkutan kota sebenarnya hanya diperbolehkan berhenti di halte-halte atau tempat perhentian tertentu. Namun pada praktiknya hampir semua pengemudi angkutan kota berkecenderungan menghentikan kendaraannya di mana saja, baik saat menaikkan maupun menurunkan penumpang. Pelanggaran lain yang acapkali diperlihatkan adalah memuat angkutan kota dengan penumpang dan barang bawaan yang melebihi kapasitas mobil, sehingga pintu belakang tidak dapat ditutup atau walaupun ditutup namun tidak rapat. (www.kompasiana.com2009)

Berdasarkan wawancara peneliti terhadap sebelas pengemudi angkutan kota jurusan Cimahi - Leuwi Panjang, kesebelas pengemudi tersebut menyadari dan mengakui bahwa melanggar lalu lintas merupakan perilaku yang telah terbiasa dilakukan sehari-hari. Seluruh pengemudi angkutan kota tersebut mengakui pernah melanggar peraturan lalu lintas saat mengendarai angkutan kota. Bentuk pelanggaran yang dilakukan cukup bervariasi. Sebanyak 45,4% pengemudi mengatakan pelanggaran tersering yang dilakukannya berupa

menghentikan kendaraan guna menaikkan atau menurunkan penumpang di tempat yang tidak seharusnya, bahkan di tempat-tempat yang bertanda dilarang stop sekalipun. Adapun alasan yang diutarakan adalah penumpang tiba-tiba meminta turun sehingga secara spontan sopir harus menghentikan kendaraan. Sedangkan 27,3% pengemudi mengakui bentuk pelanggaran yang paling sering dilakukan tidak semestinya adalah memarkir kendaraan yang dikemudikannya di tempat yang sesungguhnya dilarang parkir, dengan alasan ada penumpang di pinggir jalan itu. Selanjutnya, sebesar 18,2% pengemudi menyatakan bentuk pelanggaran yang sering dilakukannya adalah berhenti dengan cukup lama menunggu penumpang (*ngetem*). Sisanya 9,09% mengatakan bentuk pelanggaran yang tersering dilakukan adalah mengendarai kendaraan dengan kecepatan di atas rata-rata kecepatan seharusnya.

Berdasarkan jenis-jenis pelanggaran sebagaimana tertera pada bagian sebelumnya, sesungguhnya para pengemudi angkot tersebut dapat dikategorikan melanggar undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana tertera pada pasal 61 ayat (2) yang berbunyi “Barang siapa melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum atau minimum dan tata cara penggantian dan penempelan dengan kendaraan lain sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 23 ayat (1) huruf d, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah). Dari 11 pengemudi angkutan kota yang diwawancarai oleh peneliti, seluruhnya mengaku pernah ditilang atas kesalahan karena pelanggaran peraturan

lalulintas, namun tilang tersebut tidak memberikan efek penjeratan karena kenyataannya pelanggaran demi pelanggaran tetap dilakukan hingga saat ini.

Pelanggaran adalah perbuatan yang tidak sesuai dengan hukum, aturan, dan norma yang berlaku baik secara tulisan maupun secara lisan. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang tidak sesuai dengan peraturan lalu lintas yang diberlakukan institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum. Dalam hal ini, penegak hukum yang berfungsi dalam membuat aturan lalu lintas adalah Penegak Hukum Bidang LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). (www.solusihukum.com.2004).

Pelanggaran lalu lintas jalan berdasarkan Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi atau membahayakan, misalnya mengemudikan kendaraan di atas rata-rata yang seharusnya, mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan SIM, STNK, Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) yang sah misalnya tidak membawa surat-surat keterangan kendaraan (STNK) dan ijin mengemudi (SIM) ketika mengendarai, membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan orang yang tidak memiliki surat izin mengemudi, tidak memenuhi ketentuan perundang-undangan lalu lintas jalan, seperti penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, pemuatan kendaraan dan syarat pengandengan dengan kendaraan lain, pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan, dan atau isyarat lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada dipergunakan jalan, dan pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi

di jalan yang ditentukan, misalnya seperti menaikan atau menurunkan penumpang di daerah yang bertanda dilarang stop. (www.solusihukum.com.2004).

Ketika peneliti ingin mengetahui alasan para pengemudi melakukan pelanggaran lalu lintas, maka secara umum didapatkan satu alasan umum yang mendorong pengemudi angkutan kota untuk melakukan pelanggaran. Alasan itu adalah adanya kekhawatiran atau ketakutan tidak berhasil memenuhi target setoran penghasilan perhari, sehingga ketakutan seperti ini diakui dirasakan sangat mempengaruhi para pengemudi angkutan kota sebagai alasan utamanya melanggar peraturan lalulintas saat berkendara di jalan raya. Dengan penghasilan Rp. 50.000 perhari saja, para pengemudi angkutan kota merasa belum memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, sehingga harus mencari cara agar dapat memenuhi target setoran sekaligus bisa membawa sisa uang dalam jumlah yang memadai untuk menutupi kebutuhan keluarga, sekalipun harus melanggar peraturan lalu lintas dan karenanya mendapat hukuman tilang dari polisi.

Fenomena perilaku melanggar lalu lintas sebagaimana dilakukan oleh sebagian besar pengemudi angkutan kota di kota Cimahi, akan dijelaskan melalui Teori *Planned Behavior* dari **Icek Ajzen** (1985). Teori *Planned Behavior* menjelaskan bagaimana suatu perilaku secara berulang dimunculkan oleh seseorang. Dibalik perilaku yang dimunculkan, terdapat *intention* yang melatarbelakanginya. *Intention* merujuk pada indikasi dari kesiapan individu untuk menampilkan perilaku tertentu pada waktu dan kesempatan yang tepat. *Intention* ini terbentuk melalui tiga determinan yang memiliki sifat saling mempengaruhi. Ketiga determinan itu adalah, *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norms*, dan *Perceived Behavioral Control*. *Attitude Toward Behavior*

merujuk pada seberapa *favorable* evaluasi individu dalam memunculkan suatu perilaku. Determinan yang kedua adalah *Subjective Norms* yang merujuk pada keyakinan yang ada pada diri individu bahwa orang lain yang signifikan baginya menginginkan atau tidak untuk menampilkan suatu perilaku. Determinan yang terakhir adalah *Perceived Behavioral Control* yang dilandasi *Control Beliefs*, yaitu seperti apakah persepsi seseorang mengenai ada atau tidaknya faktor yang memfasilitasi atau merintangi kemunculan suatu perilaku, sehingga akan mengarahkan keyakinannya mengenai seberapa sulit dan seberapa mampu dirinya melakukan perilaku tertentu.

Oleh karena itu, melalui model *Planned Behavior* ini, peneliti ingin mengetahui determinan yang mempengaruhi pengemudi angkot hingga akhirnya memiliki *intention* untuk memunculkan perilaku melanggar lalu lintas dan sejauh mana masing-masing determinan berimplikasi terhadap pembentukan *intention* pada diri individu. Determinan ini antara lain adalah *Attitude Toward Behavior*, *Subjective Norms*, *Perceived Behavioral Control*.

Penjelasan tentang perilaku pelanggaran lalu lintas yang cenderung menonjol dimunculkan oleh para pengemudi angkutan kota, menarik minat peneliti untuk mengetahuinya lebih mendalam. Berdasarkan pengamatan peneliti, para pengemudi itu melakukan pelanggaran lalu lintas dalam kesehariannya, disebabkan kekhawatiran atau ketakutan tidak berhasil memperoleh penghasilan perhari yang terdiri atas uang setoran (kepada juragan angkot) dan penghasilan untuk dibawa ke rumah guna memenuhi kebutuhan hidup diri dan keluarganya. Oleh karenanya, peneliti tertarik mengetahui seberapa besar *intention* pengemudi angkutan kota dalam melakukan pelanggaran lalu lintas, dan seberapa besar

kontribusi determinan-determinan intention tersebut terhadap intention untuk melakukan pelanggaran lalu lintas.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan sebelumnya mengenai perilaku pelanggaran peraturan lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota di kota Cimahi, maka permasalahan diidentifikasi pada penelitian ini adalah :

Bagaimana kontribusi determinan-determinan *Intention* terhadap *Intention* untuk melanggar peraturan lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota di kota Cimahi.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran mengenai kontribusi determinan-determinan *Intention* terhadap *Intention* untuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota di kota Cimahi.

Tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran yang utuh dan lebih rinci mengenai derajat *Intention*, dan kontribusi ketiga determinan dan kontribusi setiap determinan terhadap *Intention* dalam

melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas oleh pengemudi angkutan kota di kota Cimahi.

1.4 Kegunaan Teoritis

1.4.1 Kegunaan Ilmiah

- Memberi sumbangan informasi pada Teori *Planned Behavior* khususnya mengenai pengembangan teorinya pada pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas.
- Sebagai sumbangan informasi bagi peneliti lain yang hendak melakukan penelitian sejenis mengenai terbentuknya *intention* pengemudi angkutan kota untuk memunculkan perilaku melanggar peraturan lalu lintas ditinjau dari model *Planned Behavior Theory*.

1.4.2 Kegunaan Praktis

- Pemahaman tentang terbentuknya *Intention* pengemudi angkutan kota untuk memunculkan perilaku melanggar peraturan lalu lintas ditinjau dari model *Planned Behavior Theory* dapat membantu pihak pemerintah untuk merancang program yang lebih efektif untuk mencegah akibat yang ditimbulkan dari perilaku tersebut.
- Pemahaman tentang terbentuknya *Intention* pengemudi angkutan kota untuk memunculkan perilaku melanggar peraturan lalu lintas ditinjau dari model *Planned Behavior Theory* dapat membantu pihak yang berwajib untuk merancang pendekatan yang lebih efektif bagi pengemudi angkutan kota agar tidak memunculkan perilaku tersebut.

1.5 Kerangka Pemikiran

Pengemudi angkutan kota dapat dengan mudah membentuk suatu perilaku untuk mematuhi peraturan lalu lintas apabila ia menghendakinya. Ia juga dapat mencegah kemunculan perilaku melanggar tersebut jika perilaku tersebut bertentangan dengan dirinya. Terkait dengan hal itu, *intention* adalah disposisi yang paling dekat dengan munculnya suatu perilaku spesifik untuk melakukan pelanggaran lalu lintas. (Icek Ajzen,1985)

Seseorang membentuk *intention* untuk menuju pada suatu perilaku tertentu. Hal ini tentu saja diharapkan merupakan suatu perilaku positif. *Intention* positif menghasilkan perilaku yang positif. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota bukanlah suatu perilaku yang positif. Pada salah satu determinan *Intention* yaitu *Attitude toward behavior*, seseorang mengevaluasi perilakunya sebagai sesuatu yang menguntungkan atau tidak menguntungkan. Bagi pengemudi angkutan kota, melanggar peraturan lalu lintas dianggap menguntungkan karena evaluasi dari perilaku tersebut diharapkan memberikan hasil yang lebih dari tarif setoran yang harus mereka berikan kepada juragan dan sisanya diberikan untuk keluarga. Begitupula ketika orang-orang yang signifikan bagi pengemudi angkutan kota menginginkan mereka untuk menghasilkan setoran yang sesuai ketentuan (bagi pemilik unit angkutan kota) dan selisih setoran yang cukup besar untuk diberikan kepada keluarganya, dengan melakukan cara apapun termasuk melanggar peraturan lalulintas (*Subjective Norms*).

Ditinjau dari Teori *Planned Behavior*, pengemudi angkutan kota memiliki *intention* untuk melanggar peraturan lalu lintas dipengaruhi oleh ketiga

determinan yang memiliki sifat resiprokal atau saling mempengaruhi. (Icek Ajzen,1985). Determinan yang pertama adalah *attitude toward behavior* pada pengemudi angkutan kota. *Attitude toward behavior* ini dilandasi oleh *beliefs* mengenai konsekuensi dari perilaku melanggar peraturan lalu lintas yang disebut *behavioral beliefs*. *Attitude toward behavior* ini berbanding lurus dengan kekuatan dari *behavioral beliefs* yang dihubungkan dengan *outcomes evaluation* perilaku terhadap melanggar peraturan lalu lintas. Individu yang percaya bahwa suatu perilaku melanggar peraturan lalu lintas akan mengarah pada konsekuensi yang positif seperti menguntungkan baginya, maka ia akan memiliki *attitude* yang *favorable* terhadap perilaku tersebut. Tetapi sebaliknya, individu akan memiliki *attitude* yang *unfavorable* terhadap pelanggaran lalu lintas apabila perilaku ini dianggap akan mengarahkannya pada konsekuensi yang negative seperti merugikan. (Icek Ajzen, 1985)

Jadi, apabila pengemudi angkutan kota menganggap bahwa perilaku melanggar lalu lintas adalah sesuatu yang menguntungkan karena dapat menghasilkan sesuatu yang ia inginkan yaitu memenuhi target penghasilan perhari, maka *attitude* yang dimilikinya akan semakin *favorable*. Sebaliknya apabila pengemudi angkutan kota menganggap bahwa perilaku melanggar lalu lintas adalah merugikan mereka karena mendapat hukuman dari pelanggaran tersebut, maka *attitude* yang dimilikinya menjadi semakin *unfavorable*. Semakin *favorable attitude* yang dimiliki pengemudi angkutan kota dalam melanggar lalu lintas, maka semakin kuat pengaruhnya terhadap *intention*. Sebaliknya juga, apabila *attitude* dalam perilaku melanggar lalu lintas semakin *unfavorable* maka semakin lemah pengaruhnya terhadap *intention*.

Determinan yang kedua adalah *subjective norms* yaitu keyakinan individu bahwa apabila orang-orang yang signifikan menginginkannya untuk menampilkan suatu perilaku, maka kemudian hal ini menjadi tekanan sosial bagi individu tersebut agar berperilaku demikian. Sebaliknya, apabila orang-orang yang signifikan tersebut tidak menginginkannya untuk menampilkan suatu perilaku tertentu, maka orang-orang yang signifikan ini memberi tekanan sosial pada dirinya untuk tidak berperilaku demikian. *Subjective norms* ini sering juga disebut *perceived sosial pressure* karena tekanan sosial yang diberikan oleh orang-orang yang signifikan tersebut pada individu yang bersangkutan. *Subjective norms* ini merupakan suatu fungsi antara *normative beliefs* dan *motivation a comply* terhadap individu yang signifikan baginya. *Normative beliefs* yang melandasi *subjectives norms* ini adalah *beliefs* bahwa individu merasa orang-orang yang signifikan baginya merasa setuju atau tidak setuju pada perilakunya.

Dalam melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas, orang-orang yang signifikan bagi pengemudi angkutan kota adalah pasangan hidup, anak, dan juga orang yang memiliki kendaraan. Pengemudi angkutan kota memiliki kewajiban untuk memberikan setoran dengan nilai yang telah disepakati oleh pengemudi dan juragan yang memiliki unit angkutan kota, selain itu pengemudi angkutan kota juga memiliki kewajiban untuk memberikan penghasilannya untuk kelangsungan hidup keluarga mereka. Apabila pengemudi angkutan kota merasa orang-orang yang signifikan tersebut menginginkan dirinya untuk melanggar lalu lintas, maka pengemudi angkutan kota mendapat tekanan untuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas. Sebaliknya apabila pengemudi angkutan kota merasa orang-orang yang signifikan tersebut tidak menginginkan dirinya untuk melakukan

pelanggaran peraturan lalu lintas, maka pengemudi mendapat tuntutan social untuk tidak melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas.

Tekanan sosial yang diterima oleh pengemudi angkutan kota berupa tuntutan yang diberikan oleh juragan angkutan kota untuk memenuhi setoran yang sudah disepakati dan harapan keluarga agar ketika pengemudi pulang, membawa uang selisih jumlah setoran yang cukup untuk memenuhi kebutuhan keluarga. Tekanan sosial ini membuat pengemudi angkutan kota akan melakukan berbagai cara untuk memenuhinya, termasuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas. Tentu saja harapan orang-orang yang signifikan tersebut baik dari juragan angkutan kota dan keluarga tidak secara langsung diutarakan oleh mereka, namun hal ini ditafsirkan oleh pengemudi angkutan kota untuk membenarkan perilaku melanggar peraturan lalu lintas sebagai cara untuk memenuhi tuntutan-tuntutan tersebut. Apabila orang signifikan bagi pengemudi angkutan kota memberikan tuntutan sosial untuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas, maka menguatkan pengaruh *Subjective norms* terhadap *intention*. Sebaliknya apabila pengemudi angkutan kota merasa bahwa orang-orang yang signifikan baginya tidak memberikan tuntutan sosial untuk melanggar peraturan, maka hal ini akan melemahkan pengaruh *subjective norms* terhadap *intention*.

Determinan yang terakhir adalah *perceived behavioral control*. *Perceived behavioral control* ini dilandasi oleh *control beliefs*. *Perceived behavioral control* adalah fungsi dari *control beliefs* yaitu ada atau tidaknya faktor yang memfasilitasi atau merintangi kemunculan suatu perilaku. Faktor yang memfasilitasi pengemudi angkutan kota untuk melakukan pelanggaran lalu lintas misalnya kurangnya kontrol dari penegak hukum, dalam hal ini polisi yang kurang

menindak tegas pengemudi angkutan kota melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas, dan hal yang merintanginya adalah kontrol ketat dari penegak hukum yang menindak dengan tegas segala bentuk pelanggaran peraturan lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi angkutan kota secara sengaja ataupun tidak sengaja. *Control beliefs* ini bisa didasarkan pada pengalaman masa lalu dalam menampilkan suatu perilaku. Misalnya saja ketika sekali atau dua kali pengemudi melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas namun tidak mendapat peringatan atau hukuman berupa tilang dari penegak hukum, maka selanjutnya pengemudi angkutan kota memiliki kecenderungan untuk melakukan hal serupa. Tetapi biasanya *control beliefs* ini lebih banyak dipengaruhi oleh informasi sekunder suatu perilaku seperti dengan melakukan observasi pada pengalaman orang lain yang dikenal dan observasi pada faktor lain yang meningkatkan atau menurunkan kesulitan yang dirasakan dalam memunculkan suatu perilaku tertentu.

Sebelum memiliki *intention* untuk melanggar peraturan lalu lintas, pengemudi angkutan kota sudah memiliki persepsi mengenai apakah ia mampu mengendalikan dirinya untuk dapat menaati peraturan lalu lintas seperti tidak berhenti di tempat dengan tanda dilarang stop, dan apakah dengan melanggar maka akan berakibat sesuatu bagi dirinya. Semakin pengemudi mempersepsi bahwa dirinya mampu melanggar peraturan lalu lintas, maka *perceived behavioral control* yang dimilikinya akan semakin kuat sehingga *intention* untuk melanggar peraturan lalu lintas juga akan semakin kuat. Tetapi sebaliknya, apabila pengemudi angkutan kota mempersepsi bahwa dirinya tidak mampu atau kurang mampu untuk melanggar peraturan lalu lintas, maka *perceived behavioral control*

yang dimilikinya akan semakin lemah sehingga *intention* untuk melanggar peraturan lalu lintas juga akan semakin lemah.

Ketiga determinan *intention* seperti yang disebutkan di atas memiliki kontribusi yang sama-sama signifikan untuk memprediksi *intention* terhadap perilaku. Hubungan ketiga determinan tersebut juga bisa dijelaskan sebagai hubungan yang resiprokal. Apabila pengemudi angkutan kota percaya bahwa dengan melanggar peraturan lalu lintas akan menghasilkan konsekuensi yang positif yaitu meningkatkan penghasilan perharinya, dan apabila pengemudi angkutan kota merasa bahwa orang-orang yang signifikan baginya menginginkannya dan memberi tekanan baginya untuk melanggar peraturan lalulintas, dan semakin ia merasa mampu untuk melanggar peraturan lalulintas, maka *intention* yang dimilikinya akan kuat sehingga perilaku melanggar peraturan lalu lintas semakin mungkin terrealisasi. Tetapi sebaliknya, apabila pengemudi angkutan kota percaya bahwa dengan melanggar peraturan lalulintas menghasilkan konsekuensi yang negatif yaitu hukuman dari pihak yang berwajib, dan apabila pengemudi angkutan kota merasa bahwa orang-orang yang signifikan baginya tidak memberikan tuntutan sosial sehingga pengemudi angkutan kota juga tidak harus melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas, dan semakin ia merasa tidak mampu untuk melanggar peraturan lalu lintas, maka *intention* yang dimilikinya akan lemah sehingga perilaku melanggar peraturan lalu lintas semakin mungkin tidak terrealisasi.

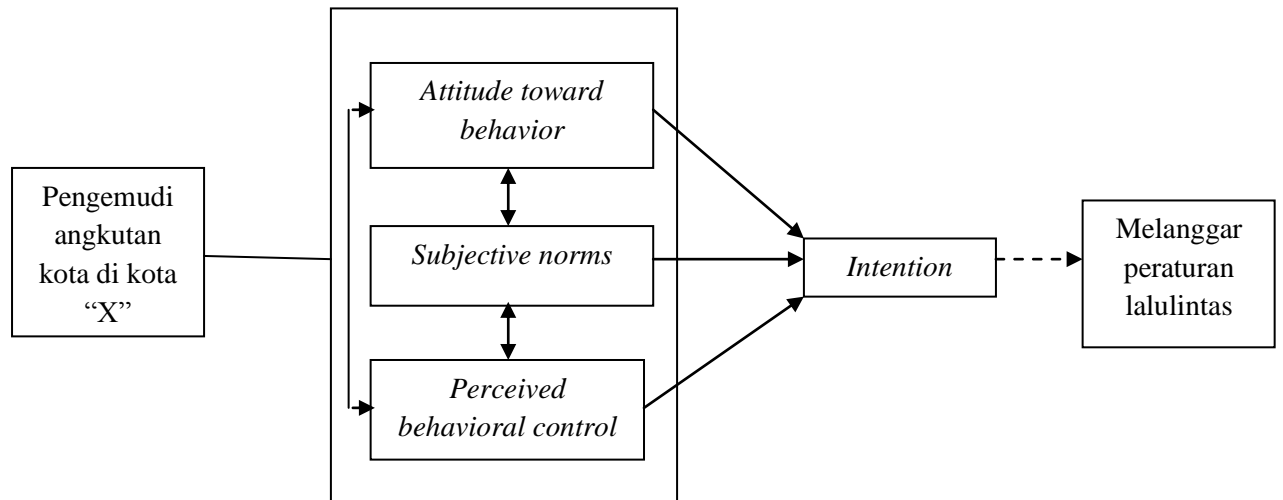
Berbeda halnya apabila terdapat variasi pada ketiga determinan tersebut yaitu tidak seluruh determinan-determinan tersebut positif atau negatif seperti contoh sebelumnya. Berdasarkan Teori Planned Behavior, walaupun dua dari

ketiga determinan yang berpengaruh terhadap *intention* untuk melanggar peraturan lalu lintas adalah positif, namun belum tentu *intention* pengemudi angkutan kota untuk melanggar peraturan lalu lintas semakin kuat. Hal ini disebabkan karena *intention* ditentukan bukan berdasarkan jumlah determinan yang positif terhadap perilaku melanggar peraturan lalu lintas, melainkan seberapa besar pengaruh masing-masing determinan baik yang positif maupun yang negatif dalam memunculkan *intention* untuk menampilkan perilaku melanggar peraturan lalu lintas. Oleh karena itu terdapat kemungkinan walaupun ada dua determinan yang berpengaruh terhadap pembentukan *intention* melanggar peraturan lalu lintas yang bernilai positif, namun *intention* akhir yang terbentuk justru akhirnya negatif. Hal ini dapat terjadi apabila determinan yang tersisa bernilai negatif, namun justru paling berpengaruh terhadap terbentuknya *intention* untuk melanggar peraturan lalu lintas. Begitupula sebaliknya, apabila dua determinan yang bernilai negatif berpengaruh terhadap pembentukan *intention* melanggar peraturan lalu lintas, namun *intention* akhir yang terbentuk justru akhirnya adalah positif.

Jadi *intention* yang dimiliki pengemudi angkutan kota dalam melanggar peraturan lalu lintas ini dipengaruhi oleh interaksi antara ketiga determinan yaitu *attitude toward behavioral*, *subjective norms*, dan *perceived behavioral control*. Aturan utamanya yaitu semakin positif *attitude toward behavioral*, semakin positif *subjective norms* dan semakin besar *perceived behavioral control* yang dimiliki, maka semakin kuat pula *intention* yang dimiliki pengemudi angkutan kota untuk melanggar peraturan lalu lintas. Pada akhirnya, dengan memiliki

derajat kontrol aktual yang adekuat terhadap perilaku, individu diharapkan dapat melaksanakan *intention* yang dimilikinya ketika kesempatan terbuka.

Skema Kerangka Pemikiran



1.6 Asumsi

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti mengasumsikan bahwa :

- 1). Setiap pengemudi angkutan kota di kota Cimahi memiliki *Intention* untuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas.
- 2). Kuat lemahnya *Intention* para pengemudi angkutan kota untuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas ditentukan oleh kuat lemahnya kontribusi determinan-determinan *Intention*.
- 3). Semakin *favorable* perilaku melanggar peraturan lalu lintas, semakin kuat tuntutan orang signifikan dan semakin besar mempersepsi mampu melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas, maka akan semakin

menguatkan *Intention* untuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas.