

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Manajemen Transportasi

Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses perangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan itu dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan itu berakhir. Unsur-unsur pengangkutan itu sendiri adalah adanya muatan yang diangkut, adanya kendaraan sebagai alat angkutan, ada jalan yang dapat dilalui, ada terminal asal dan tujuan, serta ada sumber daya manusia, organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut, (Nasution, 2004).

2.1.1 Unsur Transportasi

Transportasi memiliki lima unsur yakni, (Nasution, 2004):

a) **Manusia**

Manusia berperan sebagai subjek atau pelaku dari transportasi yang akan memanfaatkan moda transportasi untuk melakukan aktivitasnya, manusia juga berperan sebagai pengatur sistem transportasi agar masih bisa digunakan sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.

b) **Barang**

Barang menjadi objek pengangkutan, pengiriman barang ke beberapa tempat dengan alasan pemasaran sangatlah memerlukan moda transportasi, tidak hanya untuk pemasaran namun juga mobilitas lalin yang dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia.

c) **Kendaraan**

Kendaraan sebagai alat atau moda transportasi berperan penting untuk mengantarkan dan memindahkan objek transportasi dari satu tempat ke tempat yang lain.

d) Jalan

Jalan merupakan suatu unsur yang penting dalam transportasi, jalan menjadi jalur lewatnya moda transportasi, jalan akan menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainya guna memperlancar proses perangkutan dan mobilitas.

e) Organisasi

Suatu sistem pasti membutuhkan suatu organisasi yang mengatur dan bekerja untuk menjamin bahwa suatu sistem tersebut berjalan dengan baik tanpa ada gangguan atau permasalahan di dalamnya. Pihak yang memiliki kewenangan sebagai organisasi pengatur transportasi baik darat, laut maupun udara adalah Departemen Perhubungan Republik Indonesia.

2.1.2 Transportasi Darat Indonesia

Transportasi darat merupakan moda transportasi yang paling dominan di Indonesia dibandingkan moda transportasi lainnya yaitu transportasi udara dan transportasi laut. Hal ini dikarenakan dominasi kegiatan masyarakat yang ada di darat daripada di laut maupun udara. Hasil *survey* O-D Nasional tahun 2001 yang dilakukan oleh Departemen Perhubungan Republik Indonesia menunjukkan bahwa $\pm 95\%$ perjalanan manusia maupun barang dilakukan dengan menggunakan moda transportasi darat.

2.2 Keselamatan Berkendara

Keselamatan berkendara adalah suatu upaya mengurangi kecelakaan raya dengan memperhatikan faktor-faktor penyebab kecelakaan, seperti prasarana, faktor sekeliling, sarana, manusia dan rambu atau peraturan. Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak-anak, ibu maupun para lanjut usia (Soejachmoen, 2004) dalam Rumaidha (2000).

Menurut Mulyadi dan Nurhats (1997) dalam Rumaidha (2000) kelancaran dan keselamatan lalu lintas juga dipengaruhi oleh 3 indikator, yaitu:

a) Pengendara

Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks. Pekerjaan ini memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengendara harus menghadapi kendaraan dengan peralatannya dan menerima pengaruh dan rangsangan dari keadaan sekelilingnya. Kelancaran dan keselamatan lalu lintas tergantung pada kesiapan dan keterampilan pengendara dalam menjalankan kendaraannya. Dalam menjalankan tugasnya pengendara dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu:

1) Faktor eksternal

Kondisi lingkungan yang berbeda-beda mempengaruhi konsentrasi dan perhatian pengendara.

2) Faktor Internal

Kemampuan mengenal merupakan hal yang pertama diperlukan dan hal ini berkaitan dengan panca indera. Pengetahuan yang berkaitan dengan lalu lintas dan kendaraan tidak kalah pentingnya bagi pengendara. Kesanggupan dan kecakapan ini dinyatakan dalam bentuk Surat Izin Mengemudi (SIM). Sikap, hal ini biasanya dipengaruhi oleh kondisi fisik mental dan sikap sangat berpengaruh pada watak dan tingkah laku mengemudi.

3) Kondisi pengendara

Kondisi tubuh pengendara ini akan mempengaruhi ketajaman penglihatan dan waktu reaksi penerimaan rangsang dari luar.

b) Pejalan Kaki

Pejalan kaki merupakan pekerjaan yang sangat sederhana. Dimana elemen ini tidak menggunakan alat apa pun dalam melakukan aktivitasnya.

2.3 Safety Riding

Safety riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita. (Notoatmodjo, 2010).

Implementasi dari pengertian di atas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati dan bertekad untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding* (*safety minded*) telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* dapat kita terapkan yakni dimulai dari diri sendiri dan dimulai dari hal-hal kecil.

2.3.1 Penerapan Safety Riding

Penerapan *Safety Riding* ini telah diatur dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada BAB XI Pasal 203 Ayat 2 huruf a yang berbunyi: “Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi: 8 penyusunan program nasional kegiatan keselamatan dan angkutan jalan.” Adapun penjelasan dari pasal 203 ayat 2 huruf a yaitu bahwa program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya yaitu tentang cara berkendara dengan selamat (*Safety Riding*).

Berdasarkan hal tersebut, jelas bahwa penerapan *Safety Riding* merupakan program nasional yang harus didukung penuh dan dilaksanakan demi terciptanya keselamatan dan keamanan di jalan raya. Dalam penerapan di lapangan, ada beberapa hal atau poin penting yang harus diperhatikan oleh para pengendara

dalam berkendara sebagaimana yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain seperti:

- a. Kelengkapan kendaraan bermotor standard (sesuai BAB VII Bagian keempat tentang perlengkapan kendaraan bermotor).
- b. Kaca spion wajib ada 2 (dua) buah kiri dan kanan (sesuai BAB VII Bagian kedua dengan tentang persyaratan teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor pasal 48 Ayat 2 huruf a).
- c. Lampu depan, lampu rem lampu sein kanan-kiri, klakson yang berfungsi (sesuai BAB VII Bagian kedua tentang persyaratan teknik dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor pasal 48 Ayat 3 huruf f: BAB IX Paragraf 2 tentang penggunaan lampu pasal 107 Ayat 2 Ketentuan Pidana sesuai BAB XX Pasal 285 ayat 1: dan Pasal 290).
- d. STNK dan SIM selalu siap atau tidak *expired*. (sesuai BAB VIII Paragraf 3 Pasal 80 huruf d).
- e. Plat Nomor di depan dan belakang (sesuai BAB VII Bagian ketujuh tentang Registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor Pasal 68 dan Pasal 70: BAB XIX Bagian kedua Paragraf 1 tentang pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan Pasal 265 Ayat 1 huruf a: dan BAB XX tentang Ketentuan Pidana Pasal 280).
- f. Memakai perlengkapan atau aksesoris *Safety Riding* yang relatif paling aman, antara lain:
 1. *Helmet* (pelindung Kepala) yang sudah berlabel SNI (Standar Nasional Indonesia). Adapun penggunaan Helm ini telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 BAB VII Bagian keempat Pasal 57 Ayat 2; BAB IX tentang Lalu Lintas Bagian Keempat Paragraf 1 Pasal 106 ayat 8 dan 9 serta Ketentuan Pidana sesuai BAB XX Pasal 291 ayat 1 dan pasal 292.
 2. Jaket
Tentunya pada perjalanan jauh sangatlah dibutuhkan, pilihlah yang menyerap keringat dan tidak tembus angin. Direkomendasikan jenis jaket dari bahan Gore-Lex atau Cordura yang tahan akan gesekan dan air yang dilapisi dengan bahan katun di sisi dalamnya. Terdapat protector pada

pundak, punggung, siku dan sepanjang tulang tangan untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kecelakaan.

3. Celana panjang

Sangat dianjurkan yang terbuat dari bahan tebal, seperti jeans, *soft canvas*, kulit, Gore-Lex dan cordura. Tiga bahan yang disebutkan terakhir memiliki daya tahan gesekan yang lumayan baik. Hanya saja kurang nyaman digunakan apabila matahari sedang terik. Namun untuk meniasati hal ini, biasanya dipasang lapisan dari bahan katun di sisi dalam nya, agar dapat menyerap keringat dengan baik.

4. Sepatu

Klasifikasi sepatu yang memenuhi syarat yaitu, sepatu haruslah tinggi dan melewati mata kaki dan berpelindung tepat pada mata kaki, tidak bertali, nyaman dipakai, terbuat dari bahan alami (kulit), sol terbuat dari bahan karet agar tidak licin, memiliki pelindung diujung jari kaki, ukuran lebih panjang 1 cm untuk mengantisipasi bila dalam perjalanan jauh kaki mengalami pembengkakan, memiliki sirkulasi udara yang baik.

5. Sarung Tangan

Glove berfungsi sebagai peredam resiko bila terjadi kecelakaan lalu lintas. Pilihlah sarung tangan yang berbahan kulit, karena bahan kulit tidak meneruskan sifat “panas” ke telapak tangan pada saat ada gesekan dengan permukaan jalan.

6. *Knee protector* (pelindung lutut), *elbow protector* (pelindung lengan dan siku).

7. Rompi Pelindung Dada.

8. *Mask* (masker atau penutup hidung).

2.4 Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda (PP No. 22 Tahun 2009). Definisi lain dari kecelakaan adalah suatu kecelakaan jalan yang berakibat terjadinya korban luka yang diakibatkan oleh suatu kendaraan atau lebih yang terjadi di jalan raya, dan didata polisi (ROSPA, 1992, dalam Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

Menurut Asian Development Bank (ADB), pejalan kaki, pengguna kendaraan bermotor dan tidak bermotor di negara berkembang lebih sering menjadi korban kecelakaan lalu lintas daripada di negara maju, karena pada negara berkembang jumlah fasilitasnya belum memadai. Warpani (2002), dalam Mayuna (2011) menjelaskan bahwa khususnya di Indonesia penyebab utama besarnya angka kecelakaan adalah faktor manusia, baik karena kelalaian, keteledoran ataupun kelengahan para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalulintas, atau sengaja maupun tak sengaja tidak menghiraukan sopan santun dan aturan berlalu lintas di jalan umum.

2.4.1 Tipe dan Karakteristik Kecelakaan

Menurut Abubakar (1996), dalam Mayuna (2011) secara garis besar pengelompokan kecelakaan berdasarkan proses terjadinya adalah:

- a. Kecelakaan tunggal (KT), yaitu kecelakaan tunggal yang dialami oleh satu kendaraan.
- b. Kecelakaan pejalan kaki (KPK), yaitu kecelakaan tunggal yang melibatkan pejalan kaki.
- c. Kecelakaan membelok dua kendaraan (KMDK), yaitu kejadian kecelakaan pada saat melakukan gerakan membelok dan hanya dua kendaraan yang membelok.
- d. Kecelakaan membelok lebih dari dua kendaraan (KMLDK), yaitu kejadian kecelekaan pada saat melakukan gerakan membelok dan lebih dari dua kendaraan yang terlibat.

- e. Kecelakaan tanpa ada gerakan membelok dua kendaraan (KDK), yaitu kejadian kecelakaan pada saat berjalan lurus atau kejadian kecelakaan tanpa ada gerakan dan hanya dua kendaraan yang terlibat.
- f. Kecelakaan tanpa membelok lebih dari dua kendaraan (KLDK) yaitu kejadian kecelakaan pada saat berjalan lurus atau kecelakaan yang terjadi tanpa ada gerakan membelok dan lebih dari dua kendaraan yang terlibat.

Secara garis besar karakteristik kecelakaan menurut tabrakan dapat diklasifikasikan dengan dasar yang seragam (Fachrurozy, 1986, dalam Mayuna, 2011):

1. *Rear-angle* (Ra), tabrakan antara kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, tidak berlawanan arah, kecuali pada sudut kanan.
2. *Rear-end* (Re), kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah, kecuali pada jalur yang sama.
3. *Sideswipe* (Ss), kendaraan yang menabrak kendaraan lain dari samping ketika berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan, kecuali pada jalur yang berbeda.
4. *Head on* (Ho), tabrakan antara kendaraan yang berjalan pada arah yang berlawanan.
5. *Backing*, tabrakan secara mundur.

Berdasarkan jenis korban, menurut ADB (1996), dalam Mayuna (2011) korban kecelakaan lalu lintas dikelompokkan menjadi:

- a. Korban Meninggal Dunia adalah korban yang meninggal di tempat kejadian atau dalam waktu beberapa hari, atau paling lambat 30 hari setelah kejadian sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas.
- b. Korban Cedera Berat adalah korban yang memerlukan perawatan di rumah sakit, paling sedikit satu malam.
- c. Korban Cedera Ringan adalah korban yang memerlukan perawatan medis namun tidak harus menginap di rumah sakit.

2.5 Manajemen Risiko

Manajemen risiko adalah suatu upaya mengelola risiko untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang tidak diinginkan secara komprehensif, terencana dan terstruktur dalam suatu kesisteman yang baik (Ramli, 2010). Namun menurut (Webb, 1994) manajemen risiko adalah “suatu kegiatan yang dilakukan untuk menanggapi risiko yang telah diketahui (melalui rencana analisis risiko atau bentuk observasi lain) untuk meminimalisasi konsekuensi buruk yang mungkin muncul”. Untuk itu risiko harus didefinisikan dalam bentuk suatu rencana atau prosedur yang reaktif. Pengertian manajemen risiko sebagai semua rangkaian kegiatan yang berhubungan dengan risiko, dimana didalamnya termasuk perencanaan (*planning*), penilaian (*assessment*) (identifikasi dan dianalisa), penanganan (*handling*), dan pemantauan (*monitoring*) risiko.

2.5.1 Tujuan Manajemen Risiko

Manajemen risiko pada dasarnya adalah bagian dari manajemen yang terintegrasi dalam bertujuan untuk memaksimalkan kemajuan pencapaian organisasi dengan cara meminimalkan kerugian yang dapat terjadi.

Tujuan dari manajemen risiko menurut AS/NZS 4360 (2004) adalah sebagai berikut:

- a. Membantu meminimalisasikan meluasnya efek yang tidak diinginkan terjadi.
- b. Memaksimalkan pencapaian tujuan organisasi dengan meminimalkan kerugian.
- c. Melaksanakan program manajemen secara efisien sehingga memberikan keuntungan bukan kerugian.
- d. Melakukan peningkatan pengambilan keputusan pada semua *level*.
- e. Menyusun program yang tepat untuk menimalisasi kerugian pada saat terjadi kegagalan.
- f. Menciptakan manajemen proaktif bukan reaktif.

2.5.2 Manfaat Manajemen Risiko

Manfaat dari manajemen risiko adalah dapat mencegah perusahaan dari kegagalan, yang mana sebagian besar dapat menghancurkan fasilitas atau aset. Menurut AS/NZS 4360 (2004) manfaat menerapkan manajemen risiko adalah:

- a. Memperkecil kemungkinan suatu kejadian yang tidak diinginkan dan mengurangi efek yang ditimbulkan dari kemungkinan tersebut.
- b. Meningkatkan produktifitas kerja.
- c. Membantu meningkatkan perencanaan kerja perusahaan yang efektif, lingkungan kerja, produksi dan mencapai performa perusahaan yang lebih baik.
- d. Mendapatkan keuntungan dari segi ekonomi dan kemudahan untuk memenuhi target perusahaan dan perlindungan aset.
- e. Meningkatkan kesehatan dan kesejahteraan karyawan.

2.5.3 Perkembangan ISO 31000:2018

Secara umum, ISO 31000:2018 menyederhanakan versi 2009. Hal itu langsung terlihat antara lain dari nama yang berubah dari "*principles and guidelines*" menjadi hanya "*guidelines*" serta dari jumlah halaman yang menyusut dari 24 halaman menjadi 16 halaman. Diagram yang menggambarkan hubungan prinsip, kerangka kerja, dan proses manajemen proses pun berubah. Pada versi 2009, prinsip, kerangka kerja, dan proses digambarkan sebagai rangkaian unsur yang berurutan, sedangkan pada versi 2018 ketiga bagian ini digambarkan sebagai sistem terbuka yang saling berkaitan. (CRMS Indonesia bekerja sama dengan Badan Standardisasi Nasional (BSN) Indonesia, 2018).

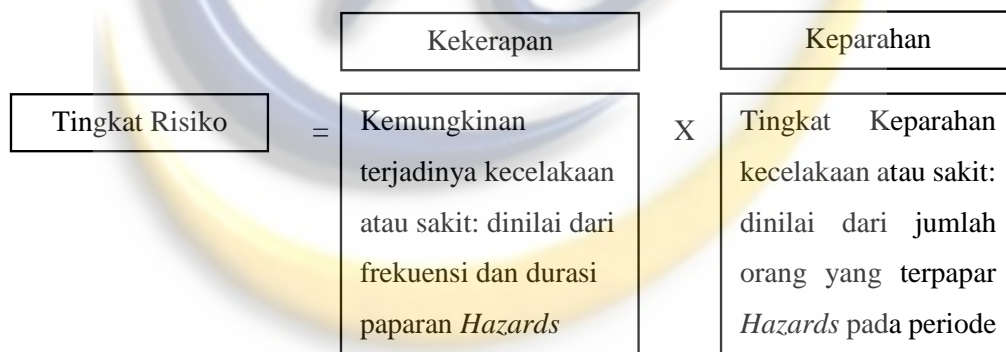
ISO 31000:2018 mengubah 11 prinsip manajemen risiko yang ada pada versi 2009 menjadi 1 tujuan dan 8 prinsip. Satu prinsip, yaitu "penciptaan dan perlindungan nilai" (*value creation and protection*), diubah menjadi tujuan manajemen risiko. Dua prinsip, yaitu "bagian pengambilan keputusan" dan "secara eksplisit menangani ketidakpastian", dihapus dan dicantumkan sebagai keterangan umum pada bagian lain dari standar ini. (CRMS Indonesia bekerja sama dengan Badan Standardisasi Nasional (BSN) Indonesia, 2018).

Berikut prinsip manajemen risiko ISO 31000:2018 adalah sebagai berikut:

- a. Terintegrasi
- b. Terstruktur dan Komprehensif
- c. Disesuaikan
- d. Inklusif
- e. Dinamis
- f. Informasi terbaik yang tersedia
- g. Faktor manusia dan budaya
- h. Peningkatan sinambung

2.5.4 Penilaian Risiko (*Risk Assessment*)

Risiko adalah suatu kemungkinan terjadinya kecelakaan atau kerugian pada periode waktu tertentu atau siklus operasi tertentu. Sedangkan tingkat risiko merupakan perkalian antar tingkat kekerapan (*Likelihood/probability*) dan keparahan (*Consequence/severity*) dari suatu kejadian yang dapat menyebabkan timbul dari pemaparan suatu *Hazards* di tempat kerja.



Gambar 2.1 Bagan Penentuan Tingkat Risiko

(Sumber: Tarwaka. [2008])

Potensi bahaya ditemukan pada tahap identifikasi bahaya akan dilakukan penilaian risiko guna menentukan tingkat risiko (*risk rating*) dari bahaya tersebut (AS/NZS 4360:2004). Penilaian risiko dilakukan untuk menentukan risiko yang dihasilkan dari dua macam parameter yaitu frekuensi kejadian (*Likelihood*) dan dampak risiko (*severity*) yang ditimbulkan. Penjelasan tentang *Likelihood* dan *Severity* dapat dilihat pada Tabel 2.1-Tabel 2.5.

Tabel 2.1 Skala “Probability” Likelihood

Tingkat	Deskripsi	Keterangan
5	<i>Almost Certain</i>	Dapat terjadi setiap saat
4	<i>Likely</i>	Sering terjadi
3	<i>Possible</i>	Dapat terjadi sekali-sekali
2	<i>Unlikely</i>	Jarang Terjadi
1	<i>Rare</i>	Hampir tidak pernah, sangat jarang terjadi

(Sumber: standar AS/NZS 4360)

Tabel 2.2 Skala *Consequence Severity*

Tingkat	Deskripsi	Keterangan
1	<i>Insignificant</i>	Tidak terjadi cedera, kerugian finansial sedikit
2	<i>Minor</i>	Cedera ringan, kerugian finansial sedikit
3	<i>Moderate</i>	Cedera sedang, perlu penanganan medis
4	<i>Major</i>	Kerugian finansial besar, cedera berat >1 orang
5	<i>Catastrophic</i>	Kerugian besar, gangguan produksi fatal >1 orang, kerugian sangat besar dan dampak sangat luas, terhentinya seluruh kegiatan

(Sumber: standar AS/NZS 4360)

Tabel 2.3 Skala Nilai Risiko

Likelihood of risk	Almost certain (5)	5 Supplementary Issue	10 Issue	15 Unacceptable	20 Unacceptable	25 Unacceptable	5
	Probable (4)	4 Acceptable	8 Supplementary Issue	12 Issue	16 Unacceptable	20 Unacceptable	20
	Possible (3)	3 Acceptable	6 Supplementary Issue	9 Issue	12 Issue	15 Unacceptable	6
	Unlikely (2)	2 Acceptable	4 Acceptable	6 Supplementary Issue	8 Supplementary Issue	10 Issue	10
	Rare (1)	1 Acceptable	2 Acceptable	3 Acceptable	4 Acceptable	5 Issue	4
		Insignificant (1)	Minor (2)	Moderate (3)	Major (4)	Catastrophic (5)	
		Consequence of risk					

(Sumber: standar AS/NZS 4360)

Tabel 2.4 Matriks Penilaian Risiko

Matriks Penilaian Risiko (AS / NZS 4360 : 1995) (lanjutan)

Peluang	AKIBAT				
	1	2	3	4	5
A	S	S	T	T	T
B	M	S	S	T	T
C	R	M	S	T	T
D	R	R	M	S	T
E	R	R	M	S	S

Keterangan:

T : Tinggi, memerlukan perencanaan khusus di tingkat manajemen puncak, dan penanganan dengan segera / kondisi darurat.

S : Signifikan, memerlukan perhatian dari pihak manajemen dan melakukan tindakan perbaikan secepat mungkin.

M : Moderat, tidak melibatkan manajemen puncak, namun sebaiknya segera diambil tindakan penanganan / kondisi bukan darurat.

R : Rendah, risiko cukup ditangani dengan prosedur rutin yang berlaku.

Perhatian !: Acuan di atas hanya berupa panduan / guidance dan dapat disesuaikan dengan kondisi perusahaan masing-masing.

(Sumber: standar AS/NZS 4360)

2.6 Theory of Planned Behaviour (TPB)

Theory of Planned Behavior (TPB) tampaknya sangat cocok untuk menjelaskan niat *whistleblowing*, dalam hal ini adalah tindakan yang dilakukan didasarkan pada proses psikologis yang sangat kompleks Gundlach dkk (2003) dalam Sulistomo (2012). Selanjutnya Ajzen's mengatakan TPB telah diterima secara luas sebagai alat untuk menganalisis perbedaan antara sikap dan niat serta sebagai niat dan perilaku. Dalam hal ini, upaya untuk menggunakan TPB sebagai pendekatan untuk menjelaskan *whistleblowing* dapat membantu mengatasi beberapa keterbatasan penelitian sebelumnya, dan menyediakan sarana untuk memahami kesenjangan luas diamati antara sikap dan perilaku.

Theory of Planned Behavior (TPB) merupakan pengembangan dari *Theory of Reasoned Action* (TRA) yang telah dikemukakan sebelumnya oleh Fishbein dan Ajzen pada tahun 1975. *Theory of Planned Behavior* (TPB) didasarkan pada asumsi bahwa manusia biasanya akan bertindak laku sesuai dengan pertimbangan akal sehat, bahwa manusia akan mengambil informasi yang ada mengenai tingkah laku yang tersedia secara implisit atau eksplisit mempertimbangkan akibat dari tingkah laku tersebut. Manusia adalah makhluk sosial. Hal tersebut menunjukkan bahwa manusia hidup berdampingan dengan

manusia yang lain. Seseorang akan membutuhkan orang lain dalam menjalankan kehidupannya. Perilaku yang ditunjukkan oleh seseorang juga akan mempengaruhi perilaku orang lain.

Ajzen dan Fishben (1985) menyempurnakan *Theory of Reasoned Action* (TRA) dan memberikan nama TPB. TPB menjelaskan mengenai perilaku yang dilakukan individu timbul karena adanya niat dari individu tersebut untuk berperilaku dan niat individu disebabkan oleh beberapa faktor internal dan eksternal dari individu tersebut. Sikap individu terhadap perilaku meliputi kepercayaan mengenai suatu perilaku, evaluasi terhadap hasil perilaku, norma subyektif, kepercayaan normatif dan motivasi untuk patuh. Teori ini didasarkan pada asumsi bahwa manusia adalah makhluk yang rasional yang akan memperhitungkan implikasi dari tindakan mereka sebelum mereka memutuskan untuk melakukan suatu perilaku yang akan mereka lakukan. TPB menjelaskan bahwa niat individu untuk berperilaku ditentukan oleh tiga faktor, yaitu:

a) Sikap terhadap perilaku

Sikap bukanlah perilaku, namun sikap menghadirkan suatu kesiapsiagaan untuk tindakan yang mengarah pada perilaku Lubis (2010) dalam Sulistomo (2012). Individu akan melakukan sesuatu sesuai dengan sikap yang dimilikinya terhadap suatu perilaku. Sikap terhadap perilaku yang dianggapnya positif itu yang nantinya akan dipilih individu untuk berperilaku dalam kehidupannya. Oleh karena itu sikap merupakan suatu wahana dalam membimbing seorang individu untuk berperilaku.

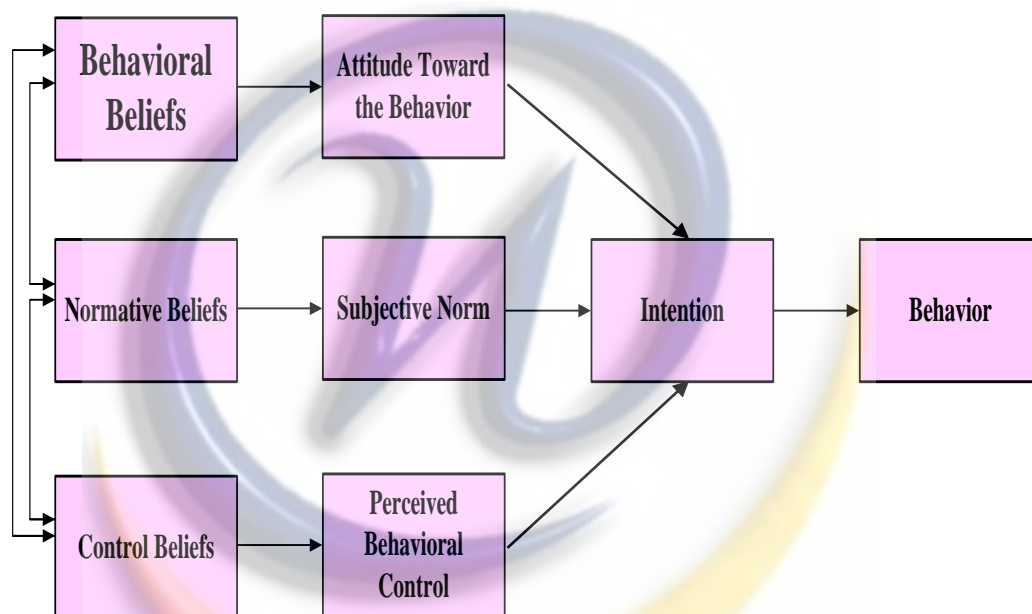
b) Persepsi kontrol perilaku

Dalam berperilaku seorang individu tidak dapat mengontrol sepenuhnya perilakunya dibawah kendali individu tersebut atau dalam suatu kondisi dapat sebaliknya dimana seorang individu dapat mengontrol perilakunya dibawah kendali individu tersebut. Pengendalian seorang individu terhadap perilakunya disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu faktor internal dan juga faktor eksternal. Faktor internal berasal dari dalam diri individu tersebut seperti keterampilan, kemauan, informasi, dan lain-lain. Sedangkan faktor eksternal berasal dari lingkungan yang ada disekeliling individu tersebut. Persepsi terhadap kontrol

perilaku adalah bagaimana seseorang mengerti bahwa perilaku yang ditunjukkannya merupakan hasil pengendalian yang dilakukan oleh dirinya.

c) Norma Subyektif

Seorang individu akan melakukan suatu perilaku tertentu jika perilakunya dapat diterima oleh orang-orang yang dianggapnya penting dalam kehidupannya dapat menerima apa yang akan dilakukannya. Sehingga, *normative beliefs* menghasilkan kesadaran akan tekanan dari lingkungan sosial atau Norma Subyektif.



Gambar 2.2 *Theory Planned Behaviour*

Sumber: Ajzen, I. (1991). *Theory of Planned Behavior*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, p 179-211

2.7 Pengetahuan

Menurut Notoatmodjo (2010), Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga, dan sebagainya). Tingkat pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat berbeda-beda. Secara garis besar dibagi dalam 6 tingkat pengetahuan, yaitu:

- a. Tahu (*know*) diartikan hanya sebagai *recall* (memanggil) memori yang telah ada sebelumnya setelah mengamati sesuatu. Untuk mengetahui atau mengukur bahwa orang tahu sesuatu dapat menggunakan pertanyaan-pertanyaan.
- b. Memahami (*comprehension*) memahami suatu objek bukan sekedar tahu terhadap objek tersebut, tidak sekedar dapat menyebutkan, tetapi harus dapat menginterpretasikan secara benar tentang obyek yang diketahui tersebut.
- c. Aplikasi (*application*) aplikasi diartikan apabila orang yang telah memahami objek yang dimaksud dapat menggunakan atau mengaplikasikan prinsip yang diketahui pada situasi yang lain.
- d. Analisa (*analysis*) kemampuan seseorang untuk menjabarkan dan atau memisahkan, kemudian, mencari hubungan antara komponen-komponen yang terdapat dalam suatu masalah atau objek yang diketahui.
- e. Sintesis (*synthesis*) menunjukkan suatu kemampuan seseorang untuk merangkum atau meletakkan dalam suatu hubungan yang logis dari komponen-komponen pengetahuan yang dimiliki.
- f. Evaluasi (*evaluation*) evaluasi berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek tertentu. Menurut Notoatmodjo (2010), ada beberapa faktor yang mempengaruhi pengetahuan seseorang, yaitu:
 1. Pendidikan merupakan suatu usaha untuk mengembangkan kepribadian dan kemampuan di dalam dan di luar sekolah dan berlangsung seumur hidup.
 2. Media masa atau sumber informasi, sebagai sarana komunikasi, berbagai bentuk media masa seperti televisi, radio, surat kabar, majalah, internet, dan lain-lain mempunyai pengaruh besar terhadap pembentukan opini dan kepercayaan orang.
 3. Sosial budaya dan ekonomi, kebiasaan dan tradisi yang dilakukan oleh orang-orang tanpa melalui penalaran, apakah yang dilakukan baik atau buruk.
 4. Lingkungan, adalah segala sesuatu yang ada disekitar individu, baik lingkungan fisik, biologis, maupun sosial.

5. Pengalaman, sebagai sumber pengetahuan adalah suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan dengan cara mengulang kembali pengetahuan yang diperoleh dalam memecahkan masalah yang dihadapi dimasa lalu.

2.8 Manfaat

Menurut Jogiyanto (2008) manfaat penggunaan merupakan sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan suatu teknologi akan meningkatkan kinerja dari pekerjaannya. Manfaat adalah suatu tingkatan dimana seseorang percaya bahwa suatu penggunaan teknologi tertentu akan meningkatkan prestasi kerja orang tersebut (Davis, 1989).

Adamson dan Shine (2003) mendefinisikan manfaaar sebagai konstruk kepercayaan seseorang bahwa penggunaan sebuah teknologi tertentu akan mampu meningkatkan kinerja mereka. Dari dua definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa manfaat dapat meningkatkan kinerja mereka, oleh karena itu manfaat berlalu lintas dapat meningkatkan keselamatan berkendara.

2.9 Rasa Tanggung Jawab

Rasa tanggung jawab merupakan salah satu aspek kepribadian yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Orang yang bertanggung jawab cenderung dapat melaksanakan tugas dengan baik. Mustari (2014) menyatakan bahwa sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya sebagaimana yang seharusnya dia lakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial, dan budaya), Negara dan Tuhan. Pengertian rasa tanggung jawab di atas berbeda dengan Daryanto (2013: 71) yang menyatakan bahwa tanggung jawab merupakan sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya, yang seharusnya dilakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial, dan budaya), Negara dan Tuhan Yang Maha Esa. Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab merupakan salah satu sikap manusia untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya sesuai dengan yang seharusnya dia lakukan tanpa perlu mengalihkan kepada orang lain. Peran serta siswa dalam kegiatan di sekolah juga dapat meningkatkan

sikap tanggung jawab terhadap kewajiban yang sudah seharusnya dilakukan oleh siswa.

2.10 Minat

Minat adalah suatu keadaan dimana seseorang mempunyai perhatian terhadap sesuatu dan disertai keinginan untuk mengetahui dan mempelajari maupun membuktikan lebih lanjut Bimo Walgito (1981). Menurut Witherington (1985) minat adalah kesadaran seseorang terhadap suatu objek, seseorang, atau situasi tertentu yang mengandung sangkut paut dengan dirinya atau dipandang sebagai sesuatu yang sadar.

Faktor-faktor yang mendasari minat menurut Crow&Crow yang diterjemahkan oleh Z. Kasijan (1984) yaitu faktor dorongan dari dalam, faktor dorongan yang bersifat sosial dan faktor yang berhubungan dengan emosional. Faktor dari dalam dapat berupa kebutuhan yang berhubungan dengan jasmani dan kejiwaan. Timbulnya minat dari diri seseorang juga dapat didorong oleh adanya motivasi sosial yaitu mendapatkan pengakuan dan penghargaan dari lingkungan masyarakat dimana seseorang berada sedangkan faktor emosional memperlihatkan ukuran intensitas seseorang dalam menanam perhatian terhadap suatu kegiatan atau obyek tertentu.

2.11 Perilaku

Perilaku manusia sangatlah kompleks dan mempunyai ruang lingkup yang sangat luas. Bloom (1908), membagi perilaku tersebut ke dalam 3 domain yang terdiri dari domain kognitif, domain afektif dan domain psikomotor. Dalam perkembangan selanjutnya oleh para ahli pendidikan dan untuk kepentingan pengukuran hasil pendidikan ketiga domain tersebut diukur dari:

- a. Pengetahuan peserta didik terhadap materi pendidikan yaitu sesuai dengan yang diberikan oleh guru (*Knowledge*).
- b. Sikap atau anggapan peserta didik terhadap materi pendidikan sesuai dengan yang diberikan oleh guru ketika disekolah (*Attitude*).
- c. Praktek atau tindakan yang dilakukan oleh peserta didik sehubungan dengan materi yang diberikan ketika disekolah (*Practise*).

Terbentuknya suatu perilaku baru, terutama pada orang dewasa dimulai pada domain kognitif, dalam arti subyek tahu terlebih dahulu terhadap stimulus yang berupa materi atau obyek diluarnya sehingga menimbulkan respon batin dalam bentuk sikap subyek terhadap obyek yang diketahuinya itu. Akhirnya berupa rangsangan yaitu obyek yang telah diketahui dan disadari sepenuhnya akan menimbulkan respon yang lebih jauh lagi yaitu berupa tindakan (*action*) terhadap atau sehubungan dengan stimulus obyek tadi. Namun demikian di dalam kenyataannya stimulus yang diterima oleh subyek dapat langsung menimbulkan tindakan. Artinya seseorang dapat bertindak atau berperilaku baru tanpa terlebih dahulu mengetahui makna dari stimulus yang diterimanya. Dengan kata lain, tindakan (*practise*) seseorang tidak harus didasari oleh pengetahuan dan sikap.

2.12 Partial Least Square (PLS)

Partial Least Square (PLS) adalah model persamaan *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan basis komponen atau varian. SEM merupakan salah satu bidang kajian statistik yang dapat menguji sebuah rangkaian hubungan yang relatif sulit terukur secara bersamaan. Menurut Santoso (2004) dalam Aldayanti (2016) SEM adalah teknik analisis *multivariate* yang merupakan kombinasi antara analisis regresi (korelasi) yang bertujuan untuk menguji hubungan antar variabel yang ada pada sebuah model, baik itu antar indikator dengan konstruknya ataupun hubungan antar konstruk.

Menurut Latan dan Ghazali (2012) dalam Aldayanti (2016), PLS merupakan pendekatan alternatif yang bergeser dari pendekatan SEM berbaris *covariance* menjadi berbasis varian. SEM berbaris kovarian pada umumnya menguji kualitas atau teori, sedangkan PLS lebih bersifat *predictive model*. Teknik analisis dalam penelitian menggunakan PLS dilakukan dengan dua tahap, yaitu:

- a. Tahap pertama adalah melakukan uji pengukuran pada model, yaitu menguji validitas dan reliabilitas konstruk dari masing-masing indikator.
- b. Tahap kedua adalah melakukan uji struktural modal yang mempunyai tujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh korelasi antara variabel dengan konstruk-konstruk yang diukur dengan menggunakan uji T.

2.13 *Average Variance Extracted (AVE)*

Nilai *Average Variance Extracted (AVE)* digunakan untuk mengukur banyaknya varian yang dapat ditangkap oleh konstruksinya dibandingkan dengan variansi yang ditimbulkan oleh kesalahan pengukuran. Nilai AVE yang baik adalah harus lebih besar dari 0,5 (Hair, 2014). AVE mempunyai formula sebagai berikut:

$$AVE = \frac{\sum Std.Loading^2}{(\sum Std.Loading)^2 + \epsilon.j}$$

Keterangan:

Std. Loading diperoleh dari *standardized loading* untuk tiap-tiap indikator yang didapat dari hasil perhitungan komputer.

$\epsilon.j$ adalah *measurement error* dari tiap-tiap indikator (1-Std. Loading).

2.14 *Variance Inflation Factors*

Variance Inflation Factors (VIF) merupakan salah satu statistik yang dapat digunakan untuk mendeteksi gejala multikolinear (*multicollinearity*) pada analisis regresi. Multikolinear adalah suatu kondisi dimana terjadi korelasi yang kuat antara variabel-variabel bebas yang diikutsertakan dalam membentuk model regresi linear. Nilai VIF yang baik menurut Hair (2014) harus lebih besar dari lima.

2.15 *Cronbach's Alpha*

Cronbach's Alpha merupakan koefisien alpha yang dikembangkan oleh Cronbach (1951) sebagai ukuran umum dari konsistensi internal skala multi-item. Angka *Cronbach's Alpha* pada kisaran 0,6 adalah dapat diterima. Uji keandalan setiap variabel diukur dengan menggunakan *Cronbach's Alpha* dikarenakan teknik ini merupakan teknik pengujian keandalan kuesioner paling sering digunakan (Bryman dan Bell 2007). Selain itu, dengan melakukan *Cronbach's Alpha* maka akan terdeteksi indikator-indikator yang tidak konsisten (Malhotra, 2012). Rumus menghitung *Cronbach's Alpha* adalah sebagai berikut:

$$r_i = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma b^2}{\sigma t^2} \right)$$

Keterangan:

k = banyaknya butir pertanyaan atau butir soal

$\sum \sigma b^2$ = jumlah varians butir

σt^2 = varians total

2.16 *Composite Reliability*

Nilai *Composite Reliability* digunakan untuk mengukur konsistensi dari blok indikator atau dengan kata lain mengukur nilai sesungguhnya reliabilitas suatu konstruk. Direkomendasikan nilai *Composite Reliability* lebih besar dari 0,7 (Ghozali, 2008).

$$\rho^c = \frac{(\sum \lambda_i)^2}{\sum \lambda_i + \sum_i \text{var}(\varepsilon_i)}$$

Keterangan:

λ_i = *component loading* ke indikator

$\text{var}(\varepsilon_i) = 1 - \lambda$