

PENGARUH PERSEPSI DALAM PENGAMBILAN KEPUTUSAN TERHADAP PENGGUNAAN JEMBATAN PENYEBERANGAN

(The Influence of Perception on Decision Making Regarding the Use of Pedestrian Sky Cross)

Listiani Nurul Huda¹, Cinthya Margaretta², Naomi Cevania Purba²

^{1,2}Departemen Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara

Kampus USU, Jalan Almamater, Kampus USU, Medan, Sumatera Utara

20155 E-mail: listiani@usu.ac.id

ABSTRAK

Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan cedera bahkan kematian masih menjadi perhatian global terutama bagi pengguna jalan yang rentan yaitu pejalan kaki. Terdapat berbagai faktor yang memengaruhi kecelakaan pada pejalan kaki dimana salah satunya adalah perilaku berisiko ketika menyebrang jalan. Hal yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pada pejalan kaki adalah dengan menyediakan jembatan penyeberangan khususnya di daerah padat lalu lintas. Rendahnya tingkat penggunaan jembatan penyeberangan berhubungan dengan persepsi pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana persepsi yang dimiliki oleh pejalan kaki menentukan tindakan dalam pengambilan keputusan terhadap penggunaan jembatan penyeberangan. Metode yang digunakan dalam penelitian berdasarkan Teori TPB (*Theory of Planned Behavior*). Subjek yang terlibat dalam penelitian ini sebanyak 10 orang pejalan kaki yang ditemui secara random, dengan kondisi 5 orang pejalan kaki yang menyebrangi jalan menggunakan jembatan penyeberangan dan 5 orang pejalan kaki yang menyebrangi jalan tanpa menggunakan jembatan penyeberangan. Teori TPB digunakan melalui wawancara terhadap subjek. Hasil teori TPB akan mengkategorikan hasil wawancara kedalam tiga kelompok keyakinan dan empat kelompok perasaan. Pengelompokan tersebut menjelaskan bagaimana persepsi dan emosi akan mempengaruhi pengambilan keputusan dalam penggunaan jembatan penyeberangan oleh pejalan kaki. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi positif tentang faktor keamanan dan ingin mencoba hal baru mendorong pejalan kaki untuk memutuskan menggunakan jembatan penyeberangan ketika akan menyeberang. Hal ini mengindikasikan bahwa persepsi positif tersebut menghasilkan emosi positif seperti adanya rasa aman dan ingin mencoba hal baru saat menggunakan jembatan penyeberangan.

Kata kunci: Jembatan Penyeberangan, Pejalan Kaki, Pengambilan Keputusan, Persepsi, Teori TBP

ABSTRACT

The high rate of traffic accidents that cause injuries and even deaths is still a global concern, especially for vulnerable road users, namely pedestrians. There are various factors that affect accidents in pedestrians, one of which is risky behavior when crossing the road. What can be done to improve pedestrian safety is to provide a pedestrian bridge, especially in heavy traffic areas. The low level of use of pedestrian bridges is related to pedestrian perception. This study aims to explain how the perception possessed by pedestrians determines actions in decision-making on the use of pedestrian bridges. The method used in the research is based on the Theory of Planned Behavior (TPB). The subjects involved in this study were 10 pedestrians who were randomly encountered, with the condition of 5 pedestrians who crossed the road using a pedestrian bridge and 5 pedestrians who crossed the road without using a pedestrian bridge. The theory of SDGs is used through interviews with subjects. The results of the TPB theory will categorize the results of the interviews into three belief groups and four groups of feelings. The grouping explains how perceptions and emotions will influence decision-making in the use of pedestrian bridges. The results of the study show that a positive perception of safety factors and wanting to try new things encourages pedestrians to decide to use a pedestrian bridge when they are going to cross. This indicates that the positive perception produces positive emotions such as a sense of security and wanting to try new things when using a pedestrian bridge.

Keywords: Decision-Making, Sky Cross, Pedestrians, Perceptions, Theory of Planned Behavior

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kematian dan cedera masih menjadi perhatian global dimana keselamatan para pengguna jalan yang rentan, terutama pejalan kaki, masih menjadi masalah utama. Kecelakaan pada pejalan kaki disebabkan oleh berbagai faktor, salah satunya adalah perilaku berisiko ketika mereka menyeberang jalan. Salah satu langkah yang sangat penting untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki adalah dengan memisahkan jalur mereka dari pengguna jalan lain (seperti pengemudi mobil atau pengendara sepeda motor) yang dapat dilakukan dengan membangun jembatan penyeberangan.

Penggunaan jembatan penyeberangan cenderung bervariasi secara signifikan dalam masyarakat yang berbeda. Hal tersebut dapat kita lihat dari beberapa penelitian terdahulu. Sisipiku (2003) mengamati perilaku dan persepsi pejalan kaki terhadap berbagai fasilitas pejalan kaki. Di antara berbagai faktor, keselamatan dan kenyamanan merupakan faktor utama dalam penggunaan fasilitas penyeberangan. Rasanen., et al. (2007) melakukan studi terhadap lima jembatan penyeberangan pejalan kaki di Turki. Studi ini berfokus pada menemukan faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan jembatan penyeberangan oleh pejalan kaki. Keterjangkauan pejalan kaki terhadap lokasi, keselamatan dan kenyamanan dianggap sebagai variabel independen. Studi ini juga menyarankan bahwa penyediaan eskalator pada jembatan penyeberangan dapat meningkatkan kinerja jembatan, sementara lampu lalu lintas di bawah jembatan berhubungan negatif dengan tingkat penggunaan jembatan. Ramandani., et al. (2018) melakukan penelitian mengenai efisiensi penyeberangan jembatan pejalan kaki di Banjarmasin, Indonesia. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa penghematan waktu adalah faktor paling signifikan yang memengaruhi preferensi pejalan kaki untuk memilih penyeberangan di jalan raya. Alasan lain pemilihan penyeberangan jalan raya adalah kurangnya pemeliharaan dan kebersihan jembatan penyeberangan serta adanya pengemis di jembatan tersebut. Penelitian ini juga menyarankan agar dilakukan pemasangan pagar di jembatan untuk meningkatkan jumlah pejalan kaki yang menggunakan jembatan dan pemeliharaan serta kebersihan jembatan perlu dilakukan dengan baik. Saadati., et al. (2019) melakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan jembatan penyeberangan pejalan kaki di Iran. Penampilan buruk jembatan dan pencahayaan yang rendah merupakan hambatan bagi pejalan kaki dalam menggunakan jembatan penyeberangan. Penelitian ini juga menekankan bahwa ketika pejalan kaki bersama anak, mereka cenderung menggunakan jembatan penyeberangan. Solorzano., et al. (2010) menguji alasan pejalan kaki memilih menggunakan atau tidak menggunakan jembatan penyeberangan di kota Meksiko. Hasil studi menunjukkan bahwa alasan utama penggunaan jembatan penyeberangan adalah keselamatan, sedangkan alasan utama tidak menggunakan jembatan penyeberangan adalah kemalasan. Selain itu, karakteristik fisik jembatan terbukti signifikan dalam memutuskan penggunaan jembatan penyeberangan oleh pejalan kaki.

Selain itu, Laporan Status Global tentang Keselamatan Jalan Raya 2018, yang diluncurkan oleh WHO pada Desember 2018, menunjukkan bahwa jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas tahunan mencapai 1,35 juta. Cedera lalu lintas di jalan raya kini merupakan penyebab kematian utama bagi orang berusia 5-29 tahun. Beban ini terutama ditanggung oleh pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor, terutama mereka yang tinggal di negara berkembang. Menurut statistik lalu lintas Iran pada tahun 2006, 38% dari kecelakaan di Tehran terkait dengan perilaku pejalan kaki, seperti tidak menggunakan jembatan penyeberangan. Penelitian juga menunjukkan bahwa tingkat penggunaan jembatan pejalan kaki di Vietnam, Turki dan Malaysia sebesar 35,9%- 96,5%, 6%-63% dan 19%-74%. Pejalan kaki mengalami cedera karena berbagai alasan termasuk perilaku berisiko. Oleh karena itu, untuk meningkatkan perilaku lalu lintas yang aman, diperlukan pemahaman menyeluruh tentang faktor-faktor psikologis yang mendasari dan berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki pada tingkat individu. Informasi yang diperlukan untuk memahami faktor-faktor tersebut dapat diperoleh melalui pengumpulan data kualitatif yang berlandaskan teori dimana umumnya memiliki tingkat efektivitas yang lebih tinggi.

Sikap memiliki peran yang kuat dalam memprediksi perilaku. Sikap dapat didefinisikan sebagai hasil pengambilan keputusan terhadap obyek yang diekspresikan ke dalam proses-proses kognitif, afektif (emosi) dan perilaku. Sebagai suatu konsep hipotesis, sikap tidak dapat diukur secara langsung, tetapi dapat disimpulkan dari respon yang teramati. Teori TPB (*Theory of Planned Behavior*) merupakan salah satu teori yang paling komprehensif dan sesuai dalam memahami perilaku.

Menurut teori ini, persepsi seseorang akan memengaruhi emosi orang tersebut dimana emosi akan berdampak pada pengambilan keputusan. Persepsi seseorang terhadap sesuatu sangat ditentukan oleh pengalaman,

tingkat perhatian dan emosi. Teori ini mengarahkan perilaku manusia menjadi tiga faktor keyakinan yaitu keyakinan perilaku, keyakinan normatif, dan keyakinan kontrol. Keyakinan perilaku menciptakan sikap yang menguntungkan atau tidak menguntungkan terhadap perilaku. Keyakinan normatif adalah tentang bagaimana seseorang berpikir bahwa orang yang paling penting dalam hidup mereka berpikir mereka harus atau tidak boleh melakukan perilaku tertentu. Keyakinan normatif mengarah pada pembentukan tekanan sosial yang dirasakan atau norma mental. Keyakinan kontrol adalah tentang faktor internal dan eksternal yang dapat membuat melakukan perilaku mudah atau sulit. Keyakinan ini menciptakan kontrol perilaku yang dirasakan. Studi tentang keyakinan perilaku, normatif, dan kontrol adalah dasar untuk pengembangan intervensi. Oleh karena itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan dampak persepsi yang dimiliki oleh pejalan kaki yang memengaruhi emosi sehingga berdampak pada pengambilan keputusan terhadap penggunaan jembatan penyeberangan.

METODE

Subjek yang berpartisipasi dalam penelitian ini berjumlah 10 orang (Sugiyono, 2014) yang berada dalam rentang usia produktif yaitu 18-54 tahun (WHO, 2017). Teknik penentuan sampel dengan *purposive sampling* dimana subjek dipilih dengan kriteria tertentu. Subjek penelitian berpartisipasi dalam wawancara berlandaskan TPB (*Theory of Planned Behavior*) yang merupakan salah satu teori paling komprehensif dan sesuai untuk memahami perilaku. Teori ini berisi pertanyaan terbuka (wawancara semi-struktural) yang dirancang untuk menggali kode- kode yang terkait dengan alasan penggunaan jembatan oleh pejalan kaki.

Menurut teori ini, perilaku manusia ditentukan oleh tiga faktor utama: keyakinan mengenai perilaku itu sendiri, keyakinan tentang norma sosial, dan keyakinan tentang kendali atas perilaku tersebut. Keyakinan tentang perilaku membentuk persepsi yang positif atau negatif terhadap perilaku tersebut. Keyakinan tentang norma sosial berkaitan dengan bagaimana seseorang mempersepsikan pandangan orang terdekat tentang apakah harus atau tidak melakukan perilaku tertentu. Sementara itu, keyakinan tentang kendali perilaku membentuk persepsi yang mempengaruhi pengambilan keputusan dalam melaksanakan perilaku tersebut. Berikut panduan topik pada TPB (*Theory of Planned Behavior*).

1. Sikap (Keyakinan Perilaku)
 - a. Apa keuntungan dari penggunaan jembatan untuk pejalan kaki?
 - b. Apa kekurangan dari penggunaan jembatan untuk pejalan kaki?
2. Norma Subjektif (Keyakinan Normatif)
 - a. Apakah ada orang atau kelompok yang menyetujui penggunaan jembatan oleh anda? Siapa?
 - b. Apakah ada orang atau kelompok yang tidak menyetujui penggunaan jembatan oleh Anda? Siapa?
3. Kendali Perilaku (Keyakinan Kontrol)
 - a. Faktor atau situasi apa yang membuat Anda merasa mudah menggunakan jembatan?
 - b. Faktor atau situasi apa yang membuat Anda merasa sulit atau tidak mungkin untuk menggunakan jembatan?

Hasil wawancara kemudian akan dikategorikan berdasarkan faktor pada TPB dan jenis perasaan yang ditunjukkan oleh pejalan kaki, kategori tersebut berupa kekhawatiran, keamanan, kemarahan, dan perasaan lainnya. Setelah dikategorikan maka akan ditarik kesimpulan bagaimana persepsi dan emosi akan mempengaruhi pengambilan keputusan dalam penggunaan jembatan penyeberangan oleh pejalan kaki. Ajzen dan Fishbein mengusulkan tiga hukum untuk menentukan sebagian besar keyakinan yang disebutkan:

1. Pertimbangkan 10 atau 12 keyakinan yang memiliki frekuensi paling banyak.
2. Pertimbangkan semua keyakinan yang disebutkan oleh setidaknya 10% atau 20% dari peserta.
3. Pertimbangkan sebanyak mungkin keyakinan yang diperlukan untuk membentuk persentase tertentu (misalnya, 75%) dari total jawaban yang disebutkan. Keyakinan dipilih bahwa setidaknya 10% dari peserta telah membicarakannya sebagai keyakinan yang luar biasa.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian dilakukan pada jembatan penyeberangan yang terdapat di kawasan Kota Medan. Jembatan penyeberangan ini menjadi penghubung antara Yuki Simpang Raya dan Mesjid Raya Al-Mashun seperti ditunjukkan pada **Gambar 1**. Jembatan ini berada diatas arus lalu lintas 2 jalur. Subjek penelitian ini adalah sebanyak 10 orang yang dipilih secara random dan dibagi menjadi 2 kategori, yaitu 5 orang pejalan kaki yang

menyebrangi jalan menggunakan jembatan penyeberangan dan 5 orang pejalan kaki yang menyebrangi jalan tanpa menggunakan jembatan penyeberangan seperti ditunjukkan pada **Gambar 2**.



Sumber: Pengumpulan Data

Gambar 1. Jembatan penyeberangan yang menjadi lokasi pada penelitian ini.



(a)



(b)



Sumber: Pengumpulan Data

Gambar 2. Subjek penelitian: (a) pejalan kaki yang menyebrangi jalan menggunakan jembatan penyeberangan; (b) pejalan kaki yang menyebrangi jalan tanpa menggunakan jembatan penyeberangan.

Penelitian ini melibatkan 10 orang pejalan kaki (6 orang laki-laki dan 4 orang perempuan) dengan rentang usia adalah 18-54 tahun, yang kebanyakan memiliki status belum menikah. Sebaran profesi dari pejalan kaki adalah pelajar/mahasiswa, karyawan swasta, ibu rumah tangga, PNS, dan wiraswasta. **Tabel 1.** Menunjukkan demografi dari subjek penelitian yang dipilih secara random untuk diwawancarai.

Tabel 1. Demografi Subjek Penelitian

Variabel		Persentase (%)
Jenis Kelamin	Laki-Laki	60
	Perempuan	40
Umur	18-23	20
	24-39	30
	30-35	10
	36-54	40
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	40
	Karyawan Swasta	10
	Ibu Rumah Tangga	10
	PNS	30
	Wiraswasta	10
Status	Belum Menikah	70
	Sudah Menikah	30

Sumber: Pengumpulan Data

Hasil wawancara yang dilakukan terhadap pejalan kaki dirangkum kedalam **Tabel 2.** berdasarkan 3 faktor utama berdasarkan pada TPB (*Theory of Planned Behavior*).

Tabel 2. Hasil Wawancara

Faktor Keyakinan		Kutipan Wawancara
Sikap (Keyakinan Perilaku)	Keuntungan	PK1 “Saya tidak berani menyebrangi jalan yang padat lalu lintas, saya kira jembatan penyeberangan ini membantu saya” PK5 “Saya menikmati pemandangan dari atas”
	Kerugian	PK3 “Saya takut ketinggian, saya rasa jembatan itu akan roboh kalau saya menggunakannya” PK7 “Saya sudah berumur, tidak sanggup naik tangga sebanyak itu, lebih baik lewat dari bawah saja”
Norma Subjektif (Keyakinan Normatif)	Setuju	PK2 “Orang tua saya bilang lebih baik lewat jembatan penyeberangan daripada dari bawah, padat sekali kendaraan yang melintas”
	Tidak Setuju	PK4 “Ibu saya bilang jangan melalui jembatan karena adik saya yang kecil ikut, soalnya dia minta turun kalau naik jembatan itu, bahaya kalau dia berlarian”
Kendali Perilaku (Keyakinan Kontrol)	Memberdayakan	PK8 “Sepertinya di Medan saya hanya menjumpai 1 jembatan penyeberangan seperti ini, saya mau mencoba nya, ternyata menyenangkan” PK6 “Pengalaman baru bagi saya menggunakan jembatan penyeberangan ini”
	Meragukan	PK9 “Aduh, lutut saya sudah bermasalah, naik tangga sebanyak itu, saya sudah tidak kuat” PK10 “Jembatan itu cocoknya untuk anak muda, yang sudah tua seperti saya ini, gak berani lagi naik keatas, tinggi sekali itu seperti ini”

Sumber: Pengumpulan Data

Tabel diatas menunjukkan bahwa tiga faktor keyakinan (keyakinan perilaku, norma subjektif/keyakinan normatif dan kendali perilaku/keyakinan kontrol) mengindikasikan bahwasanya persepsi dalam penggunaan jembatan penyeberangan bersifat positif dan negatif. Masing-masing menunjukkan hasil sebesar 20%, 10% dan 20%. Hal ini mengindikasikan bahwasanya persepsi positif untuk menggunakan jembatan penyeberangan didominasi oleh faktor keamanan dan keinginan dalam mencoba hal baru. Sebaliknya persepsi negative untuk tidak menggunakan

jembatan penyeberangan didominasi oleh faktor kesehatan. Kemudian persepsi tersebut akan memengaruhi emosi pejalan kaki.

Persepsi positif mengindikasikan bahwa jembatan penyeberangan membantu pejalan kaki dengan selamat sekaligus dapat melihat keadaan lalu lintas dari atas dalam hal keyaninan didominasi oleh sikap dan perilaku. Persepsi memiliki dampak signifikan pada emosi seseorang. Emosi adalah respons psikologis yang timbul sebagai hasil dari cara seseorang mempersepsikan dan menafsirkan situasi atau stimulus tertentu. Ketika seseorang mempersepsikan situasi sebagai menyenangkan, aman, atau positif, mereka cenderung mengalami emosi positif seperti kebahagiaan atau kegembiraan. Sebaliknya, jika mereka mempersepsikan situasi sebagai berbahaya atau tidak menyenangkan, mereka mungkin mengalami emosi negatif seperti ketakutan atau kecemasan. Kemudian emosi akan mempengaruhi tindakan apa yang akan dilakukan dalam menghadapi suatu situasi.

Sebagaimana emosi dapat memengaruhi pengambilan keputusan, maka perasaan yang dilaporkan berdasarkan hasil wawancara, dikelompokkan menjadi 4 kategori, yaitu kekhawatiran, ketidakamanan, kemarahan, dan kejutan atau perasaan lainnya.

Tabel 3. Perasaan/Emosi

Kategori	Perasaan yang timbul	Kutipan Wawancara
Khawatir	Merasa tidak aman	PK1 “Saya tidak berani menyebrangi jalan yang padat lalu lintas, saya kira jembatan penyeberangan ini membantu saya”
	Ketakutan	PK7 “Saya sudah berumur, tidak sanggup naik tangga sebanyak itu, lebih baik lewat dari bawah saja”
	Stress	PK10 “Jembatan itu cocoknya untuk anak muda, yang sudah tua seperti saya ini, gak berani lagi naik keatas, tinggi sekali itu sepeertinya”
	Ketidaknyamanan	PK3 “Saya takut ketinggian, saya rasa jembatan itu akan roboh kalau saya menggunakannya”
Ketidakamanan	Keselamatan	PK5 “Kalau dari atas, saya jadi lebih santai, tidak terlalu pusing lihat kiri dan kanan sebelum menyebrang”
	Tanpa gangguan	PK2 “Saya pernah nyaris tertabrak dulu karena menyebrang, kalau ada jembatan seperti ini kan, jadi aman dan selamat sampai tujuan”
	Santai	PK8 “Agak rawan yah sebenarnya, ada bagian yang rentan saya rasa saat berjalan, tapi tidak semua sih, hanya bagian itu”
	Keyakinan	PK9 “Aduh, lutut saya sudah bermasalah, naik tangga sebanyak itu, saya sudah tidak kuat”
Kemarahan	Iritasi	PK8 “Padat sekali lho dibawah sana, kalau ada yang mau nyebrang, pasti akan diklakson sama pengemudi, sudah bingung ditambah dengan keributan, kesal jadinya”
	Kecewa	
	Amarah	
	Jengkel	
Kejutan dan Perasaan lainnya	Terkejut	PK8 “Sepertinya di Medan saya hanya menjumpai 1 jembatan penyeberangan seperti ini, saya mau mencoba nya, ternyata menyenangkan”
	Heran	PK6 “Pengalaman baru bagi saya menggunakan jembatan penyeberangan ini”
	Keberatan	PK5 “Saya menikmati pemandangan dari atas”

Sumber: Pengumpulan Data

Tabel diatas menunjukkan bahwasanya persepsi positif menimbulkan emosi positif yang mengarah pada rasa aman dan nyaman saat menggunakan jembatan penyeberangan. Emosi positif memiliki nilai sebesar 58% yang mendorong pejalan kaki memilih untuk menggunakan jembatan penyeberangan. Persepsi negatif menimbulkan emosi negatif yang mengarah pada rasa khawatir dan ketakutan saat menggunakan jembatan penyeberangan. Emosi negatif memiliki nilai sebesar 42% yang mendorong pejalan kaki untuk memilih tidak menggunakan jembatan penyeberangan.

Hasil penelitian terkait keyakinan perilaku menunjukkan bahwa pejalan kaki cenderung memiliki persepsi yang positif dengan adanya jembatan penyeberangan. Hal tersebut dapat kita lihat dari beberapa respon pejalan kaki saat wawancara seperti “Saya tidak berani menyebrangi jalan yang padat lalu lintas, saya kira jembatan penyeberangan ini membantu saya” atau “Kalau dari atas, saya jadi lebih santai, tidak terlalu pusing lihat kiri dan kanan sebelum menyebrang”. Pejalan kaki melihat jembatan penyeberangan sebagai pilihan yang aman, terutama ketika lalu lintas sedang padat dan kendaraan melaju dengan cepat. Persepsi tersebut kemudian mempengaruhi perasaan atau emosi pejalan kaki. Hal ini kemudian berdampak pada keputusan pejalan kaki untuk memilih menyeberang menggunakan jembatan guna menghindari situasi yang lebih stres, sambil menikmati pemandangan dari atas. Meskipun begitu, penggunaan jembatan sering dihindari karena alasan kesehatan yang menjadi pertimbangan bagi orang tua, serta rasa takut pada ketinggian yang terkadang dirasakan oleh generasi muda.

Hasil penelitian terkait keyakinan normatif menunjukkan bahwa keluarga dan teman dekat memiliki peran yang signifikan dalam membentuk persepsi seseorang dalam mendukung atau menentang penggunaan jembatan. Dalam hal ini, orang yang paling berpengaruh adalah ibu, sedangkan anggota keluarga dan kenalan lainnya hanya memiliki sedikit dampak terhadap keputusan. Temuan ini konsisten dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Zareharofteh dan Eslami (2021), yang juga menunjukkan bahwa ibu memiliki peran kunci dalam pengambilan keputusan.

Hasil penelitian terkait keyakinan kontrol menunjukkan bahwa faktor individu seperti rasa penasaran akan hal baru, rasa aman dan tenang cenderung mendominasi penggunaan jembatan penyeberangan. Faktor lain seperti keterbatasan kemampuan fisik, membawa anak, serta usia dapat mencegah penggunaan jembatan penyeberangan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, kesimpulan yang dapat diambil adalah penggunaan jembatan penyeberangan tergantung kepada persepsi para pejalan kaki. Persepsi memainkan peran penting dalam pengambilan keputusan para pejalan kaki dalam menentukan apakah akan menggunakan jembatan penyeberangan sebagai sarana menyebrang jalan atau tidak melalui jembatan. Hal tersebut karena apa yang pejalan kaki persepsikan atau bagaimana mereka melihat situasi dapat mempengaruhi bagaimana mereka mengevaluasi informasi dan akhirnya membuat keputusan.

Selain itu, persepsi juga dapat memengaruhi perasaan atau emosi pejalan kaki terhadap situasi yang dialami yaitu saat menyebrangi jalan. Persepsi pejalan kaki yang positif terhadap penggunaan jembatan akan menghasilkan emosi yang positif sedangkan persepsi yang negatif akan memberikan emosi yang negatif pula. Adapun emosi yang memengaruhi pengambilan keputusan para pejalan kaki dalam penggunaan jembatan penyeberangan dikategorikan menjadi empat yaitu khawatir, ketidakamanan, kemarahan serta kejutan dan perilaku lainnya. Persepsi para pejalan kaki tentang penggunaan jembatan penyeberangan membentuk keyakinan dan kepercayaan dari pejalan kaki. Keyakinan ini dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu keyakinan perilaku (keuntungan dan kerugian yang dirasakan), keyakinan normatif (persetujuan dari orang terdekat), dan keyakinan kontrol (situasi yang memudahkan dan menyulitkan penggunaan jembatan).

Berdasarkan penelitian ini, jembatan penyeberangan sangat dapat membantu dalam mempermudah pejalan kaki menyeberang jalan terutama jalan yang memiliki dua jalur dan dalam keadaan lalu lintas yang ramai atau padat. Implikasi dari tidak menggunakan jembatan penyeberangan ketika menyeberang di jalan dengan dua jalur dan selalu dalam keadaan ramai atau padat adalah meningkatnya risiko kecelakaan pada pejalan kaki. Selain itu, hal tersebut juga dapat menjadi gangguan lalu lintas dikarenakan pejalan kaki menyeberang di sembarang tempat sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, sosialisasi tentang penggunaan jembatan penyeberangan bagi pejalan kaki untuk menjamin keselamatan dan keamanan ketika akan menyeberang jalan sangat diperlukan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas karunia-Nya yang tiada henti sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulis juga berterima kasih kepada Departemen Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara dan setiap partisipan yang telah bersedia meluangkan waktu untuk terlibat dalam penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen I. Constructing a TpB questionnaire: Conceptual and methodological considerations. *TpB Quest*, pp. 1-14.
- Ajzen I. dan Fishbein M. Attitudes and the attitude behavior relation: Reasoned and automatic processes. *Eur J Soc Psychol*, Vol. 11, No. 1, pp. 1-33.
- Cœugnet, S., dkk. 2019. Risk-taking, emotions and socio-cognitive dynamics of pedestrian streetcrossing decision-making in the city. *Transportation Research Part F*, Vol. 65, pp. 141-157
- H. N. Ramadani, H. Rahmani, A. Gazali. Study of efficiency of pedestrian bridge crossing in the road of pangeran antasari. *matec web of conference*. MATEC Web of Conference, 2018.
- L-Lopez, H. Solorzano, E. F. Arais. Use and non-use of pedestrian bridges in mexico city: The pedestrian perspective. *National Library of Medicine*, 2010.
- M. Rasanen, T. Laujen, F. Alticafarbay. Pedestrians self report of factors influencing the use of pedestrian bridges. *Accident Analysis and Prevention* 39, 2007.
- M. Saadati, E. Hemmatie, H. Moradie. Factors influencing pedestrian bridge use: a – self report study. *journal of injury and violence research*. *Journal of Injury and Violence Research*., 2019.
- Middlestadt SE. Beliefs underlying eating better and moving more: Lessons learned from comparative salient belief elicitations with adults and youths. *Ann Am Acad Polit Soc Sci*, Vol. 640, No. 1, pp. 81-100.
- Tehrani H., dkk. Applying socioecological model to improve women's physical activity: A randomized control trial. *Iran Red Crescent Med J*, Vol. 18, No. 3.
- V. P. Sisiopkiu and D. Akin. Pedestrian behavior and perception towards various pedestrian facilities: an examination based on survey data. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 2003.
- World health organization. Global status report on road safety 2018 [Internet]. Geneva: World Health Organization; 2018 [Unknown Cited]. Available from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>.
- Zareharofteh, F. dan Eslami, M. 2021. Pedestrians' Outstanding Beliefs Regarding Bridge Use– A Directed Content Analysis. *Health Education and Health Promotion*, Vol. 9, No. 2, pp. 127- 134.