

STUDI MENGENAI INTENSI *SAFETY RIDING BEHAVIOR* PADA MAHASISWA MENGENDARA MOTOR DI UNIVERSITAS PADJADJARAN

DESTYA FINIARTY

ABSTRACT

Safety riding atau keselamatan berkendara merupakan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara baik bagi pengendara itu sendiri maupun bagi pengendara lain. Secara umum tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran intensi *safety riding behavior*, termasuk di dalamnya gambaran mengenai ketiga determinan pembentuk intensi *safety riding behavior*. Subjek penelitian (N = 164) adalah pengendara motor yang merupakan mahasiswa Universitas Padjadjaran. Hasil penelitian ini menunjukkan sebesar 56% responden memiliki intensi kuat untuk melakukan *safety riding* dan sebesar 44% responden memiliki intensi lemah untuk melakukan *safety riding*. Hasil analisis data dengan metode regresi linear berganda menunjukkan bahwa 45.4% variasi dari intensi *safety riding behavior* dibentuk oleh sikap, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsi. Sedangkan sisanya, sebesar 54.6% disumbangkan oleh faktor lain yang tidak diketahui atau tidak diteliti terkait dengan hasil *elicited study* yang belum sepenuhnya mewakili atau mengukur intensi melalui ketiga determinannya. Secara parsial, determinan yang memiliki kontribusi paling tinggi dalam pembentukan intensi *safety riding behavior* adalah sikap ($\beta = 0.471$), yang selanjutnya diikuti oleh kontrol perilaku yang dipersepsi ($\beta = 0.225$) dan norma subjektif ($\beta = 0.126$).

Kata-kata kunci: Intensi, *safety riding behavior*, sikap, norma subjektif, kontrol perilaku, pengendara motor, mahasiswa

PENDAHULUAN

Teknologi merupakan salah satu aspek yang terus berkembang pesat sampai saat ini. Salah satu bentuk kemajuan teknologi di Indonesia diterapkan dalam sistem transportasi. Di era globalisasi seperti saat ini, manusia dituntut untuk mempunyai mobilitas yang tinggi, khususnya pada daerah perkotaan. Setiap hari masyarakat, khususnya masyarakat perkotaan, selalu bepergian dari suatu tempat ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Saat ini semakin banyak alat transportasi canggih yang diciptakan untuk memenuhi kebutuhan manusia, salah satunya yaitu transportasi darat. Berbagai inovasi diciptakan dalam menciptakan kendaraan bermotor. Semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang diproduksi menunjukkan semakin bertambahnya pengguna kendaraan bermotor.

Popularitas penggunaan sepeda motor di dunia, terutama di negara maju mulai meningkat pada pertengahan tahun 1990-an dan sampai saat ini jumlahnya masih bertambah, meskipun proporsinya di negara maju masih tergolong kecil. Tren mengenai popularitas sepeda motor juga terjadi di negara-negara berkembang. Karena biaya rendah, kemudahan, dan kemampuan bermanuver di jalan-jalan padat, sepeda motor menjadi transportasi yg sangat penting di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, termasuk di Indonesia.

Berdasarkan data yang didapatkan dari badan pusat statistik (diakses *online* dari <http://www.bps.go.id> pada tanggal 7 Desember 2013), dari tahun 1987 sampai 2011 terus terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia. Hasil survey yang dilakukan BPS menunjukkan bahwa kendaraan bermotor dengan jenis sepeda motor merupakan jenis yang paling tinggi jumlahnya dibandingkan dengan jenis kendaraan bermotor lainnya. Jumlah sepeda motor yang ada di Indonesia sampai pada tahun 2011 mencapai 68.839.341 buah.

Ketidakseimbangan antara pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dan pembangunan jalan menyebabkan terjadinya kepadatan lalu lintas. Kepadatan lalu lintas ini diperparah oleh hadirnya pengguna jalan yang tidak tertib, seperti sopir

kendaraan umum dan pengendara sepeda motor (diakses online dari bapeda-jabar.go.id). Sepeda motor sebagai kendaraan dengan jumlah terbesar di Indonesia mendapatkan banyak keluhan dari pengguna jalan yang lainnya. Keluhan tersebut terkait dengan perilaku pelanggaran lalu lintas yang biasa ditampilkan oleh para pengendara sepeda motor pada saat keadaan lalu lintas sedang padat atau lancar seperti kebut-kebutan, menyalip kendaraan lain secara tiba-tiba, menggunakan jalur lalu lintas dari arah berlawanan, dan melanggar rambu lalu lintas atau marka jalan (www.kompas.com diakses pada tanggal 12 Februari 2014).

Dalam Operasi Simpatik Lodaya yang digelar oleh Polda Jabar pada tanggal 7 – 13 Mei 2013, Kabidhumas Polda Jabar Kombes Pol Martinus Sitompul mengatakan bahwa terdapat 129 orang mahasiswa dan pelajar melakukan pelanggaran lalu lintas. Jumlah tersebut merupakan jumlah terbanyak ke dua setelah pegawai swasta dan yang paling banyak melakukan pelanggaran adalah pengendara motor. (dalam <http://www.tmcbandung.com> diakses pada tanggal 6 Desember 2013).

Tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh mahasiswa ternyata banyak terjadi di kawasan Jatinangor, salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang saat ini diusung menjadi Kota Pendidikan. Berdasarkan wawancara kepada Kepolisian Sektor Jatinangor, menyatakan bahwa tingkat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara motor di daerah Jatinangor merupakan hal yang paling tinggi dibandingkan dengan pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan lain dan mahasiswa pengendara motor merupakan kalangan yang cukup banyak melakukan pelanggaran lalu lintas. Berikut ini merupakan data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Jatinangor pada tahun 2011 sampai 2013

TAHUN 2011	TAHUN 2012	TAHUN 2013
128	360	429

Tabel 1.2 Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Jatinangor

NO	JENIS LAKA LANTAS	TAHUN 2011	TAHUN 2012	TAHUN 2013
1.	Tabrak Lari			4
2.	Kendaraan Bermotor R2	36	33	44
3.	Kendaraan Bermotor R4 Umum / angkot	3	2	5
4.	Kendaraan Bermotor R4 pribadi	8	7	15
5.	Kendaraan Bermotor Bus umum / wisata	3	5	12

Tabel 1.3 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Jatinangor

Sumber : Kepolisian Negara Republik Indonesia, Resor Sumedang, Sektor Jatinangor

Di Jatinangor terdapat empat perguruan tinggi yaitu Universitas Padjadjaran (UNPAD), Institut Teknologi Bandung (ITB), Institut Koperasi Indonesia (IKOPIN), dan Institut Pemerintahan Dalam Negeri (IPDN), maka tidaklah heran jika mahasiswa pengendara motor menjadi penyumbang terbanyak pelaku pelanggaran lalu lintas. Unpad merupakan perguruan tinggi dengan jumlah mahasiswa terbanyak yang ada di Jatinangor.

Hasil pengambilan data awal yang dilakukan peneliti menunjukkan bahwa mahasiswa Universitas Padjadjaran meyakini bahwa *safety riding* memiliki manfaat-manfaat untuk dirinya, walaupun masih ada yang meyakini bahwa *safety riding* dapat memberikan kerugian baginya. Selain itu diketahui juga banyak orang-orang disekitar mahasiswa yang dipersepsikan oleh mahasiswa mendukungnya untuk melakukan *safety riding*. Namun, walaupun begitu masih banyak yang tidak menampilkan perilaku *safety riding* dengan melakukan pelanggaran lalu lintas walaupun mereka, tetapi dari data awal tersebut, menunjukkan juga bahwa masih ada mahasiswa yang menampilkan perilaku *safety riding*. Lalu bagaimana memprediksi seseorang akan dapat menampilkan perilaku *safety riding* atau tidak? Menurut *Theory of Planned Behavior* (Icek ajzen, 1975) mengatakan bahwa perilaku manusia pada konteks yang

spesifik, dalam hal ini perilaku *safety riding*, dapat diprediksi dan dijelaskan dengan melihat intensi seseorang karena intensi merupakan determinan langsung dari suatu perilaku.

METODE PENELITIAN

Rancangan penelitian mengenai intensi terhadap *safety riding behavior* pada mahasiswa Universitas Padjadjaran ini menggunakan rancangan penelitian non-eksperimental dimana variabel dari penelitian ini merupakan variabel yang telah ada sebelumnya dan tidak dapat diubah atau direayasa oleh peneliti. Sedangkan teknik atau metode yang digunakan adalah teknik analisis deskriptif yakni teknik yang memberikan gambaran atau deskripsi dari situasi, kejadian atau kumpulan kejadian tertentu (Christensen, 1997). Melalui penelitian ini maka akan diketahui gambaran intensi terhadap perilaku *safety riding* pada mahasiswa Universitas Padjadjaran.

Partisipan

Subjek penelitian ini adalah mahasiswa aktif (angkatan 2011-2013) di Universitas Padjadjaran Jatinangor yang merupakan pengendara sepeda motor. Dengan menggunakan teknik sampling *cluster random sampling* diperoleh jumlah sampel dalam penelitian ini yaitu sebanyak 164 orang mahasiswa Unpad.

Pengukuran

Pengukuran variabel pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan alat ukur yang disusun berdasarkan dari *Theory of Planned Behavior*. Alat ukur ini berbentuk kuesioner yang akan mengukur intensi dan juga determinan-determinan pembentuk intensi yaitu *attitude toward behavior*, *subjective norms*, dan *perceived behavioral control* yang terkait dengan *safety riding behavior*. Kuesioner ini terdiri dari 86 butir item.

HASIL

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis pembahasan mengenai intensi *safety riding behavior*, diperoleh simpulan sebagai berikut:

- a. Secara keseluruhan, lebih dari setengah mahasiswa Unpad yang menjadi responden dalam penelitian ini, yaitu sebesar 56% memiliki intensi yang kuat untuk menampilkan perilaku *safety riding*. Artinya, mayoritas mahasiswa bersedia dan siap untuk melakukan *safety riding* atau dengan kata lain, sebagian besar mahasiswa sudah memiliki niat yang kuat untuk melakukan *safety riding*.
- b. Diantara ketiga determinan pembentuk intensi, *attitude toward behavior* menjadi determinan yang berkontribusi paling besar terhadap pembentukan intensi untuk melakukan *safety riding* ($\beta = 0.471$). Selanjutnya determinan kedua yang berpengaruh adalah *perceived behavioral control* ($\beta = 0.225$) yang merupakan keyakinan mahasiswa terhadap kemampuannya untuk melakukan *safety riding*. Sedangkan *subjective norm* ($\beta = 0.126$) menjadi determinan yang memiliki kontribusi paling rendah diantara dua determinan lainnya.
- c. *Belief* yang berpengaruh atau paling besar kontribusinya pada tiap determinan adalah *belief* mengenai terhindarnya dari kecelakaan, $\beta=0.428$ (*attitude toward behavior*), *belief* mengenai harapan dari teman terkait perilaku *safety riding*, $\beta=0.441$ (*subjective norm*), dan *belief* mengenai pengalaman berkendara yang dikaitkan dengan kemampuan mahasiswa untuk melakukan *safety riding*, $\beta=0.710$ (*perceived behavioral control*).
- d. Hubungan yang paling kuat diantara determinan tersebut adalah hubungan antara *attitude toward behavior* dan *perceived behavioral control* ($r = 0.599$). Artinya, evaluasi terhadap perilaku *safety riding* akan mempengaruhi keyakinan tentang kemampuannya untuk menampilkan perilaku *safety riding*. Begitu juga sebaliknya keyakinan tentang

kemampuannya untuk menampilkan perilaku *safety riding* mempengaruhi evaluasinya terhadap perilaku *safety riding*.

- e. Perilaku *safety riding* secara nyata dipengaruhi oleh intensi mahasiswa untuk melakukan perilaku *safety riding*. Semakin besar niat dan kesediaan mahasiswa untuk melakukan *safety riding* maka peluang munculnya tingkah laku untuk berperilaku *safety riding* semakin besar.