

STUDI DESKRIPTIF MENGENAI SIKAP MAHASISWA PENGENDARA MOTOR TERHADAP *SAFETY RIDING BEHAVIOR*

IQBAL FARID MUNGgaran

ABSTRAK

Keselamatan berkendara wajib dilakukan oleh setiap pengendara mobil maupun sepeda motor. Hal itu dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dalam berkendara. Akan tetapi di sekitar wilayah Jatinangor masih terdapat beberapa pengendara sepeda motor yang tidak menerapkan keselamatan berkendara dalam mengendarai sepeda motor. Peneliti mengamati sebagian besar pengendara sepeda motor yaitu mahasiswa. Oleh karena itu, peneliti melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui gambaran sikap mahasiswa pengendara motor terhadap keselamatan berkendara.

Rancangan penelitian yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif yang bersifat non-eksperimental. Jumlah sampel pada penelitian ini sebanyak 126 orang dari 7 fakultas di Universitas Padjadjaran. Penelitian ini dilakukan terhadap mahasiswa pengendara sepeda motor. Peneliti menggunakan *cluster random sampling* dalam pengambilan sampel.

Hasilnya adalah sebanyak 96% mahasiswa memiliki sikap yang positif, 4% sikap netral dan 0% sikap negatif. Para responden memiliki sikap yang positif terhadap perilaku keselamatan berkendara. Akan tetapi sikap positif ini tidak berkorelasi dengan perilaku yang ditampilkan.

Kata kunci : sikap, mahasiswa, pengendara sepeda motor, keselamatan berkendara

PENDAHULUAN

Saat ini kebutuhan manusia semakin bertambah seiring dengan perkembangan zaman yang ada. Salah satunya adalah masalah transportasi. Perkembangan transportasi dari waktu ke waktu berkembang dengan pesat. Untuk saat ini sepeda motor masih menjadi pilihan terbanyak bagi masyarakat di beberapa kota di Indonesia dalam memilih kendaraan bermotor. Berdasarkan data dari BPS jumlah pengguna sepeda motor meningkat dari tahun 1987 – 2013. Pada tahun 1987 jumlah pengguna motor hanya 5.554.305 juta dan data terakhir tahun 2013 menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan yaitu 84.732.652 juta (www.bps.go.id). Selama 26 tahun para pengguna sepeda motor bertambah secara signifikan hampir delapan puluh juta orang. Tidak dipungkiri juga semakin lama akan semakin bertambah banyak para pengguna sepeda motor dari tahun ke tahun. Meningkatnya jumlah konsumen alat transportasi khususnya sepeda motor tentu harus diikuti dengan perluasan jalan yang memadai. Akan tetapi perluasan jalan pun tidak terlaksana sehingga dengan kondisi seperti itu jalan akan semakin padat.

Dengan kondisi seperti ini bukan hal yang tidak mungkin akan terjadi kecelakaan dalam berkendara. Pengendara motor merupakan salah satu yang memiliki resiko cukup besar dalam kecelakaan lalu lintas. Sepeda motor dapat menjadi ancaman terbesar terhadap kecelakaan yang terjadi di jalan dan menjadi penyumbang korban tertinggi. Setidaknya delapan dari sepuluh kecelakaan lalu lintas yang terjadi melibatkan sepeda motor (www.hubdat.go.id). Indonesia juga merupakan salah satu negara dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi di dunia. Berdasarkan data yang diperoleh dari www.dephub.go.id angka kecelakaan dari tahun 2007 – 2013 cenderung meningkat meskipun pada tahun 2013 angka kecelakaan menurun.

Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Dalam *Handbook of Psychology Traffic* (2011, hal 375) dikatakan bahwa kerentanan kecelakaan lalu lintas yang tinggi pada sepeda

motor disebabkan oleh faktor karakteristik motor, faktor lingkungan dan faktor manusia. Untuk faktor manusia ada beberapa hal yang kurang diperhatikan oleh masyarakat sehingga dapat terjadi kecelakaan. Diantaranya adalah para pengguna sepeda motor tidak terlalu mementingkan *safety riding* atau keselamatan dalam berkendara.

Berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti, beberapa pengendara masih ada yang tidak menggunakan helm, melawan arus membonceng lebih dari satu penumpang, dan melanggar rambu-rambu lalu lintas. Berdasarkan data awal, peneliti mendapatkan tujuh responden yang menjawab beberapa pertanyaan peneliti. Dari tujuh responden, semuanya pernah melakukan pelanggaran lalu lintas saat mengemudi motor. Pelanggarannya beranekaragam seperti menerobos lampu merah, tidak memakai helm, memotong jalur, tidak membawa SIM dan membonceng penumpang lebih dari satu orang. Beberapa pengendara beralasan ingin lebih cepat sampai, terburu-buru dan kurang efektif karena harus memutar balik yang jaraknya cukup jauh. Semua responden memiliki perlengkapan motor yang lengkap. Mereka juga sudah mengetahui tentang apa itu *safety riding*. Hampir kebanyakan responden mengatakan bahwa *safety riding* adalah berkendara dengan aman. Mereka sudah memiliki pengetahuan mengenai *safety riding* tetapi mereka melakukan pelanggaran yang sekiranya dapat membahayakan keselamatan diri mereka.

Selama ini walaupun banyak pelanggaran seperti itu di Jatinangor jarang sekali pihak kepolisian menilang pengendara motor. Sehingga hal itu pun dianggap oleh pengendara sebagai hal yang wajar. Mengapa mereka berperilaku seperti itu? Dalam konsep psikologi, suatu predisposisi perilaku dapat dilihat salah satunya melalui sikap.

Sikap adalah suatu ide yang digerakkan oleh emosi yang mempengaruhi munculnya perilaku tertentu terhadap suatu objek sosial dan atau situasi sosial tertentu (Triandis, 1971). Sikap akan mengarahkan perilaku kita. Sikap juga akan terbentuk dari pengalaman kita dimasa lalu. Sikap juga merupakan integrasi terhadap perasaan suka dan tidak suka terhadap suatu objek yang nanti akan menentukan perilaku kita. Dari definisi tersebut memberi kesan bahwa sikap memiliki 3 komponen yaitu kognitif, afektif dan *behavioral*. Hal ini dapat menggambarkan bagaimana sikap dinyatakan. Berdasarkan pemaparan di atas peneliti tertarik untuk melihat gambaran sikap mahasiswa pengendara motor terhadap *safety riding behavior*.

METODE PENELITIAN

Rancangan penelitian yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif,, dimana teknik ini bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, factual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 2005).

Variabel dalam penelitian ini adalah sikap. Dimensi dari sikap terdiri dari kognitif, afektif, dan *behavioral*.

Alat ukur yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner. Kuesioner ini berbentuk *self-report* untuk mengetahui gambaran sikap mahasiswa berdasarkan teori sikap yang dikemukakan oleh Triandis (1971). Reliabilitas alat ukur adalah 0,941.

Populasi dalam penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Padjadjaran yang mengendarai motor. Karakteristik subjek dalam penelitian ini adalah ; Mahasiswa aktif di Universitas Padjadjaran (angkatan 2012-2014), Memiliki kendaraan motor sendiri (bukan meminjam), Menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi ke kampus, dan sehari-sehari berkegiatan

menggunakan sepeda motor. Teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah *Multiple Stage Cluster Sampling*. Jumlah sampel dalam penelitian ini sebanyak 126 orang. Peneliti menggunakan rumus lemeshow untuk menentukan jumlah sampel.

HASIL

.Dari total 126 orang responden terdapat 121 orang (96%) tergolong memiliki sikap positif, sebanyak 5 orang (4%) tergolong ke dalam sikap netral dan tidak ada satu orang pun yang tergolong ke dalam sikap negatif. Dapat dikatakan bahwa mayoritas responden memiliki kesetujuan akan dilakukannya *safety riding* saat berkendara karena mereka memiliki perasaan yang baik atau positif terhadap hal-hal yang tertera dalam *safety riding*. Lalu juga perasaan yang mereka miliki tersebut mengindikasikan tujuan yang ingin mereka capai dalam berkendara terpenuhi jika melakukan *safety riding*. Dengan kata lain juga responden memiliki kesediaannya untuk menerima secara penuh mengenai *safety riding* sehingga sikap positif terhadap *safety riding behavior* muncul dalam diri mahasiswa pengendara motor.

SIMPULAN DAN SARAN

Dari 126 responden penelitian ini, diperoleh data bahwa mayoritas responden memiliki sikap positif terhadap *safety riding behavior*. Selebihnya responden memiliki sikap netral dan tidak ada responden yang memiliki sikap negatif. Artinya mayoritas responden yang merupakan mahasiswa pengendara motor memiliki sikap yang positif.

Untuk penelitian selanjutnya diharapkan agar faktor – faktor pembentukan sikap dalam dibahas secara lebih detail karena dalam penelitian ini faktor- faktor tersebut belum peneliti eksplorasi lebih lanjut dalam menjelaskan sikap.

Daftar Pustaka

Maio, Gregory R., Geoffrey Haddock. 2010. *The Psychology of Attitudes and Attitude Change*. London : SAGE Publications Ltd.

M. Nazir. 2005. *Metode Penelitian*. Bogor Selatan : Ghalia Indonesia.

Porter, Bryan. 2011. *Handbook of Traffic Psychology 1st edition*. USA : Elsevier Inc.

Saifuddin Azwar. 1998. *Sikap Manusia, Teori, dan Pengukurannya*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.

Sudjana. 2005. *Metoda Statistika*. Bandung : PT Tarsito Bandung.

Triandis, Harry C. 1971. *Attitude and Attitude Change*. New York : John Wiley & Sons, Inc.

Zulrizka Iskandar. 2012. *Psikologi Lingkungan, Teori dan Konsep*. Bandung : Refika Aditama.

Determining Sample Size. <http://www.businessadvocacy.net/dloads/fsSampleSize.pdf> diakses pada 22 Oktober 2015.

Kementerian Perhubungan RI, Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 2013. *Perhubungan Darat Dalam Angka* diakses dari <http://ppid.dephub.go.id/files/datahubdat/pdda2014water.pdf> pada 19 Maret 2015.

Lukman Hakim & Fathul Lubabin, N. 2011. Analisa Sikap Terhadap Aturan Lalu Lintas Pada Komunitas Bermotor. *Jurnal Psikologi Indonesia* 8 (2): 93-103.

Pande, S.S. et al. 2013. Correlation Between Difficulty & Discrimination Indices of MCQs in Formative Exam in Physiology. *South-East Asian Journal of Medical Education*. 7(1): 45 – 50.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan diakses dari <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/1421-peraturan-pemerintah-republik-indonesia-nomor-55-tahun-2012-tentang-kendaraan/download> pada 23 Maret 2015.

[Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Tahun 1987 – 2013](http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1413) diakses dari <http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1413> pada 19 Maret 2015.

[Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan](http://hubdat.dephub.go.id/uu/288-uu-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan/download) diakses dari <http://hubdat.dephub.go.id/uu/288-uu-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan/download> pada 23 Maret 2015.

Waskito Ady & Bambang Susantono. 2014. Analisa Keselamatan Berlalu Lintas Di Lingkungan Kampus Undip. Jurnal Teknik PWK Volume 3 Nomor 4.

Yudhie Andriana. 2012. *Bahan Ajar Sampling* diakses dari <http://blogs.unpad.ac.id/irlandiaginajar/files/2012/02/BabBahanAjarSampling.pdf> pada 16 Oktober 2015.

Annisa Firdiana. 2014. Gambaran Sikap Mahasiswa Unpad Terhadap Kawasan Tanpa Rokok di Kampus Unpad. Skripsi. Tidak diterbitkan. Fakultas Psikologi Universitas Padjadjaran.

Destya Finiarty. 2014. Studi Mengenai Safety Riding Behavior Didasari Intensi Pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Universitas Padjadjaran. Skripsi. Tidak diterbitkan. Fakultas Psikologi Universitas Padjadjaran.

Diah Astari Rahmanita. 2014. Gambaran Sikap Pengendara Ojek di Jatinangor Terhadap Aturan Lalu Lintas. Skripsi. Tidak diterbitkan. Fakultas Psikologi Universitas Padjadjaran.

http://rri.co.id/post/berita/95107/nasional/indonesia_peringkat_lima_dunia_tingkat_kecelakaan_lalu_lintas.html diakses pada 29 Maret 2015.

<http://www.safetyridingcourse.com/> diakses pada 22 Maret 2015.

<http://www.simplypsychology.org/attitudes.html> diakses pada 12 Januari 2016.

<http://www.kamusbahasaindonesia.org/keselamatan%20berkendara/mirip> diakses pada 15 Januari 2016