

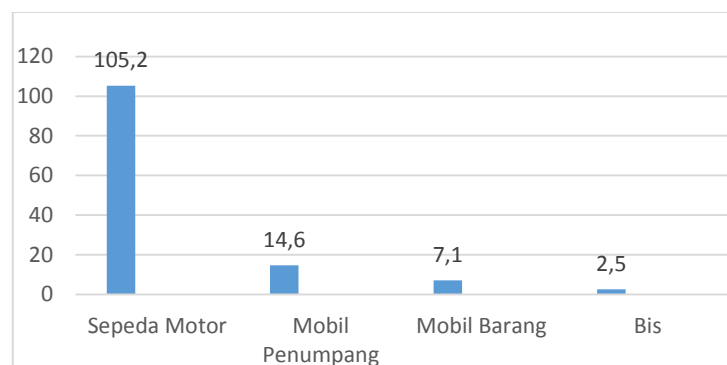
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Bagi sebagian besar penduduk Indonesia sepeda motor menjadi kendaraan yang sangat diminati, hal ini disebabkan karena sepeda motor merupakan kendaraan yang memiliki cukup banyak kelebihan jika dibandingkan dengan alat transportasi lain seperti sepeda ataupun mobil. Dari sisi harga, sepeda motor termasuk kendaraan dengan harga per unit yang relatif terjangkau, kendaraan ini juga memberikan kemudahan bergerak dalam berbagai kondisi lalu lintas serta memiliki biaya operasional yang relatif lebih murah dibandingkan kendaraan lainnya.

Saat ini, maraknya penawaran kredit sepeda motor oleh dealer semakin memudahkan masyarakat untuk memiliki kendaraan roda dua ini. Tak heran jumlah pengendara sepeda motor semakin meningkat dari tahun ke tahun seperti yang terlihat pada diagram sebagai berikut:



Sumber : Badan Pusat Statistik Tahun 2016

Gambar 1.1
Grafik Jumlah Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis (dalam jutaan)

Sementara itu pada tahun 2014 tercatat bahwa populasi sepeda motor di Kota Bandung sekitar 895 ribuan atau 72% dari total keseluruhan kendaraan bermotor di Kota Bandung (Rusyanto, 2014). Fakta ini menunjukkan bahwa sepeda

motor masih menjadi alat transportasi pilihan nomor satu masyarakat bahkan mendapat julukan sebagai kendaraan ‘rakyat’ versi masyarakat di era modern.

Beragam kelebihan yang ditawarkan sepeda motor bukan berarti tidak mengandung bahaya. Kasus kecelakaan kendaraan bermotor di Indonesia termasuk dalam kondisi yang memprihatinkan bahkan diprediksi akan terus meningkat seiring semakin meningkatnya populasi sepeda motor di jalan. Korlantas Polri (2016) mencatat bahwa terjadi lebih dari 65.000 kecelakaan sepeda motor dengan korban tewas mencapai 10.000 jiwa, yang artinya bahwa dalam setiap 9,1 menit terjadi satu kasus kecelakaan dan setiap hari ada 28 jiwa tewas akibat kecelakaan lalu lintas. Fakta yang cukup mencengangkan adalah sekitar 75% kasus kecelakaan ini melibatkan anak dibawah umur. Pada tahun 2015 dari total pelaku kecelakaan yang mencapai 46.394 orang sebanyak 7.079 diantaranya adalah pelajar. Usia korban berstatus pelajar sebanyak 14.141 orang atau 19.2% dari 73.546 korban. Presentasi korban dengan latar belakang pendidikan sekolah lanjutan atas (SLA) adalah 57%, terbanyak kedua adalah sekolah lanjutan pertama (SLP) sebanyak 17 % kemudian sekolah dasar (SD) sebanyak 12%, dan perguruan tinggi (PT) sebanyak 6 %. Sedangkan, data Korlantas Polri di 2010 – 2014, ada 157 ribu anak dibawah umur yang menjadi korban kecelakaan. Sebaliknya, ada saetidaknya 25 ribu anak di bawah umur jadi pelaku kecelakaan (Marta & Amelia, 2017).

Sebagian besar kecelakaan yang terjadi di Kota Bandung terjadi pada ruas jalan arteri primer di Kota Bandung dikarenakan jalan – jalan tersebut adalah akses utama yang digunakan masyarakat untuk kebutuhan transportasi.

Adapun jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas sepeda motor berdasarkan rentang usia dapat dilihat pada table 1.2 sebagai berikut:

Tabel 1.1
Jumlah Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Dari Segi Usia

No	Wilayah	Pelaku					
		10 – 20 th	21 – 30 th	31 – 40 th	41 – 50 th	51 – 60 th	61 th >
1	Bandung	51	82	59	28	31	5
2	Bandung Barat	9	36	21	14	10	2
3	Bandung Tengah	30	56	21	10	7	4
4	Bandung Timur	46	66	113	75	24	3
	Jumlah	136	240	214	127	72	14

Sumber : Satlantas Polrestabes Bandung (2016)

Sedangkan data tentang jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas sepeda motor dilihat dari segi pendidikan adalah sebagai berikut:

Tabel 1.2
Jumlah Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Dari Pendidikan

No	Wilayah	Pelaku			
		SD	SMP	SMA	Kuliah
1	Bandung	51	82	59	28
2	Bandung Barat	9	36	21	14
3	Bandung Tengah	30	56	21	10
4	Bandung Timur	46	66	113	75
	Jumlah	136	240	214	127

Sumber : Satlantas Polrestabes Bandung (2016).

Berdasarkan data pada tabel 1.1 dan 1.2 menunjukkan bahwa jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak berada pada rentang usia 21-30 tahun dan dari segi pendidikan pelaku kecelakaan terbanyak adalah SMP. Pengemudi yang usianya di bawah 30 tahun memang seringkali dikatakan sebagai kelompok pengendara yang paling berisiko mengalami kecelakaan sebagai akibat dari perilaku mengemudi yang berisiko (Elander, West, & French, 1993; Ferguson, Swain-Campbell, Horwood, 2003; Mullin dkk., 2000, dalam (Tarisa, 2012)).

Houston (2011) dan Hong & Yong Gee (2009) menegaskan bahwa pengemudi laki-laki berusia muda atau dalam kelompok 18-25 tahun merupakan kelompok usia dari pengemudi sepeda motor yang paling berisiko dan paling rentan mengalami kecelakaan akibat mengemudi saat mengemudi. Hal ini juga

dipertegas berdasarkan hasil survey yang dilakukan *California Highway Patrol* bahwa pengemudi pria lebih banyak terlibat dalam kecelakaan kendaraan di jalan dengan presentase 64% merupakan kesalahan pengemudi pria sedangkan sisanya kesalahan perempuan yaitu 36%. Sejalan dengan survey tersebut disebutkan bahwa pengemudi pria lebih banyak melakukan kesalahan dalam berkendara yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan pengemudi wanita ((DTMR), 2010).

Tingginya angka kecelakaan sepeda motor bukan semata-mata terjadi begitu saja, akan tetapi memiliki beberapa factor. Faktor terbanyak penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia sebanyak 73%, sarana 18%, pra sarana 2%, dan lingkungan sebanyak 7%. Hal yang perlu dicermati adalah faktor kelalaian manusia yang merupakan faktor penyebab kecelakaan terbanyak menurut KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) (Johanes, 2015).

Kecelakaan pada pengendara sepeda motor merupakan kombinasi dari beberapa elemen, yaitu lingkungan, manusia, dan kendaraan. Tetapi penelitian yang mengkaji bagaimana peran elemen manusia dalam kaitannya dengan kecelakaan sepeda motor dan resiko keselamatan secara umum belum banyak ditemukan (Bagaskara, 2017). Secara lebih jelas faktor-faktor penyebab kecelakaan dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 1.3
Faktor Penyebab Kecelakaan

Faktor Penyebab Kecelakaan	Presentase
Faktor pengendara	85%
Faktor kendaraan	4%
Faktor jalan dan prasarana	3%
Faktor pemakai jalan lainnya	3%
Faktor lingkungan	5%
Jumlah	100%

Sumber: BPS Tahun 2010

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa faktor pengendaralah yang menjadi faktor utama atau faktor terbesar yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Data tersebut dipertegas bahwa dari 85% modus kesalahan yang dilakukan

pengemudi yang menjadi penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5 sampai 8%.

Lebih lanjut Houston (2011) menyatakan bahwa “faktor penentu dan yang paling berisiko dalam aspek berkendara sepeda motor yaitu faktor kendaraan dan perilaku mengemudi”. Dari segi kendaraan, risiko mengemudi sepeda motor disebabkan oleh bentuk fisik sepeda motor yang membuat pengemudinya mudah kehilangan keseimbangan sehingga mempengaruhi keamanan terhadap pengemudinya.

Berdasarkan paparan di atas sudah jelas bahwa penggunaan sepeda motor tidak terlepas dari risiko kecelakaan. Angka kematian yang tinggi dikalangan pengendara sepeda motor antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap risiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Pengendara muda lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak memperhatikan keselamatan dalam berkendara.

Rendahnya persepsi risiko membuat mereka mengabaikan antisipasi terhadap risiko bahaya. Padahal persepsi merupakan kunci berfikir, yang mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak. Istilah risiko lebih merujuk pada probabilitas terjadinya bahaya (Aquilina, 2012) tersirat dalam istilah tersebut adalah adanya peluang untuk menghindari bahaya. Jadi seberapa besar individu aktif atau pasif terhadap kemungkinan terjadi bahaya atau kecelakaan saat berkendara tergantung pada persepsinya terhadap peluang untuk terhindar dari bahaya tersebut.

Persepsi risiko merupakan salah satu proses pengolahan informasi yang penting dalam membuat keputusan dalam mengemudi. Persepsi risiko adalah proses menilai konsekuensi dari alternatif perilaku mengemudi berisiko Schiffman & Kanuk (2010) dalam (Situmorang & Maulina, 2013). Proses persepsi risiko

merupakan hasil dari sejumlah faktor yang mempengaruhi bagaimana pengemudi mengukur risiko yang muncul dengan tepat dan mengukur kemampuan individu mengatasi risiko tersebut. Pengalaman individu, kondisi lingkungan, dan juga kepribadian pengemudi dapat mempengaruhi bagaimana pengemudi dalam menilai risiko yang kemudian akan mempengaruhi kecenderungannya untuk melakukan perilaku berisiko Deery (1999) dalam (Situmorang & Maulina, 2013).

Persepsi risiko menjadi faktor individual yang secara langsung mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi sepeda motor (Situmorang & Maulina, 2013). Misalkan, saat melalui jalan raya satu arah di malam hari, individu memutuskan untuk mengebut karena jalanan sepi. Dalam hal ini, individu melihat bahwa risiko kecelakaan yang dapat dialaminya cukup rendah sehingga muncul perilaku mengemudi dengan mengebut. Padahal, sesungguhnya mengebut dapat mengurangi stabilitas kendaraan. Kondisi jalanan malam hari juga cenderung minim pencahayaan sehingga membuat jarak pandang lebih terbatas serta dapat membuat individu tidak cakap dalam melihat keadaan jalan seperti jalanan yang berlubang. Contoh ini menunjukkan keterbatasan yang dimiliki individu dalam melakukan persepsi risiko.

Dari penelitian-penelitian yang telah dilakukan banyak disebutkan bahwa pengemudi usia muda memiliki kecenderungan tinggi terhadap kesalahan melakukan persepsi terhadap risiko dalam situasi mengemudi. Dalam hal ini pada proses persepsi risiko dibagi kedalam dua dimensi yaitu *affective-based* dan *cognitive-based*. *Affective-based* menekankan pada kecemasan dan pandangan individu mengenai kecelakaan dan cedera yang bisa dialami dari kecelakaan tersebut. Sedangkan *cognitive-based* yang lebih menekankan persepsi dan pengolahan informasi yang dilakukan oleh individu tersebut. Hasil dari penelitian yang ada juga menunjukkan bahwa pengemudi usia muda cenderung mempunyai persepsi risiko yang rendah dengan kecenderungan mengebut dalam situasi mengemudi (Machin & Sankey, 2008; Hong & Yong Gee, 2009) dalam (Tarisa, 2012).

Salah satu penyebab rendahnya persepsi risiko pada pengemudi sepeda motor adalah adanya *sensation seeking* pada pengemudi tersebut. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Sabey dan Taylor (Tarisa, 2012) yang menunjukkan bahwa “penyebab utama dari kecelakaan sepeda motor di lalu lintas adalah kesalahan dari pengendara (*human error*) yang timbul akibat *sensation seeking* yang berlebihan sehingga termotivasi untuk menunjukkan perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko merupakan salah satu *human error* yang dianggap signifikan menyebabkan kecelakaan pada pengendara sepeda motor’.

Sensation Seeking didefinisikan sebagai kecenderungan untuk mencari sensasi dan pengalaman yang baru, beragam, dan ekstrem, serta keinginan untuk mengambil risiko, baik itu secara fisik, sosial, legal, dan finansial. Dinyatakan juga bahwa perilaku berisiko berkorelasi dengan *Sensation-seeking* dimana orang dengan *Sensation-seeking* tinggi cenderung meremehkan risiko atau dapat menerima risiko sebagai konsekuensi untuk merasakan sensasi atau pengalaman tertentu. Sebaliknya, individu dengan *sensation-seeking* rendah cenderung menilai situasi lebih berisiko dan menganggap bahwa tidak ada keuntungan dari mengambil risiko tersebut (Zuckerman, 2007)

Menurut (Zuckerman, 2007) *sensation-seeking* yang tinggi dapat menurunkan penilaian atau persepsi terhadap risiko. Persepsi risiko yang rendah ini kemudian meningkatkan kecenderungan untuk mengambil tindakan berisiko. Pada studi lain berpendapat bahwa *sensation-seeking* meningkatkan pola mengemudi yang berbahaya, seperti mengemudi agresif (seperti berteriak kepada pengemudi lain, mengklakson secara agresif, dan terlibat dalam balapan liar). Selain itu, Waylen dan McKenna (2008) dalam (Bagaskara, 2017) juga menemukan bahwa *sensation seeking* tinggi terkait dengan sikap terhadap perilaku berisiko di jalan.

Seperti yang telah dipaparkan sebelumnya perilaku keselamatan berkendara salah satunya didasarkan pada *risk perception*. Yakni bagaimana persepsi terhadap besar kecilnya risiko yang dihadapi dikaitkan dengan besar kecilnya *sensation seeking* yang dimiliki para pengemudi. Artinya bahwa semakin rendah

persepsi risiko kecelakaan pada diri pengemudi, maka semakin besar juga keinginan untuk mengemudi yang tidak sesuai aturan yang ada. Sebaliknya, semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan pada diri pengemudi, maka semakin rendah keinginannya untuk melanggar aturan dalam situasi mengemudi.

Penjelasan di atas memaparkan bahwa tingginya angka kecelakaan pada pengemudi sepeda motor mungkin bukan hanya karena situasi mengemudi melainkan terletak pada permasalahan dalam proses pengolahan informasi yang mengarah pada pengambilan keputusan saat mengemudi. Oleh karena itu, peneliti berkeinginan untuk melakukan kajian lebih lanjut mengenai “**Hubungan *Sensation Seeking* dengan *Risk Perception* pada Pengemudi Sepeda Motor di Kota Bandung**”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada paparan latar belakang masalah, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah “apakah terdapat hubungan antara *sensation seeking* dengan *risk perception* pada pengemudi sepeda motor di Kota Bandung”.

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi apakah terdapat hubungan antara *sensation seeking* dengan *risk perception* pada pengemudi sepeda motor pria dan wanita di Kota Bandung.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki kegunaan teoritis dengan menambah dan memperkaya kajian serta referensi mengenai *sensation seeking* dalam hubungannya dengan *risk perception* pada pengemudi sepeda motor, khususnya berkenaan dengan informasi mengenai keberagaman karakteristik yang dimiliki pengemudi sepeda motor di usia remaja di Kota Bandung, dan diharapkan dapat

membantu memberikan pemahaman tentang faktor – faktor yang mempengaruhi cara mengemudi pada pengemudi sepeda motor usia remaja di Kota Bandung.

Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan memiliki kegunaan secara praktis seperti untuk instansi terkait misalnya kepolisian dan dinas perhubungan agar dapat memahami dinamika yang terjadi sehingga dapat menjadi masukan dalam upaya intervensi pencegahan terhadap kecelakaan yang mungkin terjadi akibat perilaku tersebut.

1.5 Struktur Organisasi Skripsi

1. BAB 1 PENDAHULUAN berisi mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan struktur organisasi skripsi.
2. BAB II KAJIAN TEORI berisi mengenai landasan teori yang akan digunakan untuk penelitian, yaitu mengenai *risk perception* pada pengemudi pria dan pengemudi wanita.
3. BAB III METODE PENELITIAN berisi mengenai metode yang digunakan dalam penelitian. Bab ini menguraikan beberapa hal seperti lokasi dan subjek penelitian, desain penelitian, teknik pengambilan data, instrumen penelitian, dan teknik analisis data yang digunakan.
4. BAB IV PENELITIAN DAN PEMBAHASAN berisi mengenai pengolahan data dan pembahasan hasil penelitian.
5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN menyajikan kesimpulan berdasarkan penafsiran dan pemaknaan peneliti terhadap hasil analisis

temuan penelitian sekaligus memberikan saran – saran yang bermanfaat untuk berbagai pihak.