

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Keselamatan

Dewasa ini keselamatan menjadi istilah yang sangat penting dan populer. Terbukti dari *issue* yang beredar saat ini. Dimana keselamatan bukan hanya milik dunia industri saja namun kini keselamatan juga menjadi hal yang sangat penting bagi pelayanan jasa untuk masyarakat. Artinya keselamatan bukan hanya ada untuk pekerja saja namun keselamatan sudah menjadi milik publik atau biasa disebut dengan *public safety*.

Hal ini karena masyarakat telah bisa memandang dan menilai bahwa istilah keselamatan sangat penting bagi diri mereka. Berikut penjelasan tentang keselamatan.

2.1.1 Pengertian Keselamatan

Keselamatan atau selamat berasal dari bahasa Inggris, yaitu *safety*. Biasanya istilah keselamatan selalu dikaitkan dengan keadaan terbebasnya seseorang dari peristiwa celaka (*accident*) atau nyaris celaka (*near miss*). Pada hakekatnya keselamatan sebagai suatu pendekatan keilmuan maupun sebagai suatu pendekatan praktis mempelajari faktor – faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan dan berupaya mengembangkan berbagai cara dan pendekatan untuk memperkecil risiko terjadinya kecelakaan (Syaaf, 2007).

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, selamat adalah terhindar dari bencana, aman sentosa, sejahtera, tidak kurang suatu apa, sehat, tidak mendapat gangguan, dan kerusakan. Keselamatan adalah keadaan dari selamat. Sehingga keselamatan adalah suatu keadaan yang terhindar dari bencana, aman sentosa, sejahtera, tidak kurang suatu apa, sehat, tidak mendapat gangguan, dan kerusakan.

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian

yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan. (www.wikipedia.org).

Sedangkan menurut Sukidjo (2005) dalam Modul Kuliahnya menjelaskan bahwa keselamatan adalah suatu program yang mampu digunakan untuk mengidentifikasi dan mengendalikan risiko yang tidak bisa diterima sehingga dapat mengendalikan kerugian dari adanya suatu kecelakaan. Menurut Suma'mur (1986) menerangkan definisi keselamatan adalah sarana utama untuk mencegah terjadinya cacat dan kematian sebagai akibat dari kecelakaan.

Keselamatan umumnya didefinisikan sebagai evaluasi dampak dari adanya resiko kematian, cedera, atau kerusakan pada manusia atau benda. Resiko ini dapat timbul karena adanya situasi yang tidak aman atau tindakan yang tidak aman. Contoh dari situasi yang tidak aman adalah lingkungan kerja yang sangat bising, lingkungan kerja dengan kondisi ekstrim (bertemperatur sangat tinggi atau rendah atau bertekanan tinggi) atau terdapat senyawa kimia yang berbahaya. Sebagai respons dari resiko ini, berbagai tindakan diambil sebagai pencegahan. Respons yang diambil umumnya berupa respons secara teknis dan keluarnya peraturan. Sebagai tindakan pencegahan akhir, dilakukan asuransi, yang akan memberikan kompensasi atau restitusi bila terjadi kecelakaan atau kerusakan.

Tujuan dari keselamatan antara lain (Suma'mur, 1986):

1. Melindungi seseorang atas hak keselamatannya dalam melakukan aktivitasnya untuk kesejahteraan hidup
2. Mengamankan suatu kegiatan atau aktivitas
3. Meningkatkan kesejahteraan hidup seseorang

2.1.2 Bentuk – Bentuk Keselamatan

Jenis Keselamatan (www.wikipedia.org):

1. Keselamatan normatif
Keselamatan ini digunakan untuk menerangkan produk atau desain yang memenuhi standar desain.
2. Keselamatan substantif
Keselamatan ini digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman meskipun mungkin tidak memenuhi standar.

3. Keselamatan yang dirasakan

Keselamatan ini digunakan untuk menerangkan keadaan aman yang timbul dalam persepsi orang. Sebagai contoh adalah anggapan aman terhadap keberadaan rambu lalu lintas. Namun, rambu-rambu ini dapat menyebabkan kecelakaan karena menyebabkan pengemudi kendaraan gugup.

2.1.3 Pentingnya Keselamatan

Kerugian yang diakibatkan dari masalah keselamatan maupun kesehatan bila tidak dikendalikan dengan baik akan menjadi beban. Sehingga keselamatan menjadi penting dan sangat diperlukan agar kerugian yang dapat terjadi bisa diperkecil atau ditiadakan.

Jaminan terhadap keselamatan sangatlah diperlukan oleh setiap orang. Hal ini dikarenakan oleh beberapa alasan. Alasan yang pertama karena keselamatan merupakan hak asasi setiap orang, dimana setiap orang berhak untuk mendapatkan hak untuk hidup, sehat, dan selamat. Alasan yang kedua adalah alasan ekonomi. Hal ini agar tidak terjadi kerugian dan beban ekonomi akibat masalah keselamatan. Dan alasan yang ketiga adalah karena adanya hukum atau regulasi (Syaaf, 2007).

Sehingga keselamatan seseorang perlu terjamin dengan baik. Karena setiap kegiatan atau aktifitas apapun, artinya bukan hanya terbatas pada aktifitas industri, selalu mengandung bahaya dan resiko. Bahaya dan risiko tersebut akan menimbulkan konsekuensi, baik terhadap diri sendiri maupun lingkungan sekitar.

Oleh karena itu, aspek keselamatan harus dikelola dengan baik karena dalam keselamatan masalah risiko dan bahaya sering terjadi baik terhadap manusia maupun lingkungan sekitar. Berikut penjelasan tentang bahaya dan risiko.

2.2. Konsep Bahaya

Hidayat (2007) menyatakan bahaya adalah sesuatu yang berpotensi menimbulkan kerugian baik dalam bentuk zat atau benda maupun situasi dan kondisi tertentu. Menurut kamus besar bahasa Indonesia (1990), bahaya adalah segala sesuatu yang mungkin mendatangkan kecelakaan, bencana, kesengsaraan, kerugian dan sebagainya. Sehingga bahaya merupakan suatu potensi yang dimiliki oleh suatu bahan, suatu proses, atau suatu kondisi untuk menimbulkan kerusakan atau kesakitan (kerugian).

Sumber bahaya dapat berupa orang, mesin atau peralatan, material atau bahan, dan lingkungan kerja (Sukijo, 2005). Sumber ini bukan merupakan rangkaian yang sekuensial karena cukup dengan salah satu keterlibatan dari salah satu sumber bahaya ini maka kecelakaan dapat timbul.

Bahaya memiliki beberapa jenis, diantaranya adalah: bahaya fisik, bahaya kimia, bahaya biologis, bahaya mekanis, bahaya psikososial, dan bahaya ergonomi. Namun secara garis besar bahaya dapat dikelompokkan menjadi bahaya terhadap kesehatan maupun bahaya terhadap keselamatan. Bahaya terhadap kesehatan adalah bahaya yang terdapat pada lingkungan yang berpotensi untuk menimbulkan terjadinya gangguan kesehatan dan kesakitan. Bahaya tersebut meliputi: gejala – gejala, keluhan, dan penyakit. Sedangkan bahaya terhadap keselamatan adalah bahaya yang terdapat pada lingkungan yang berpotensi untuk menimbulkan terjadinya *incident* dan *injury* pada manusia. Bahaya tersebut meliputi: cedera, ledakan, dan kebakaran.

Sifat dari bahaya adalah bahwa bahaya tidak dapat dihilangkan secara total namun bahaya dapat dikurangi atau dihindari sedemikian rupa sehingga kecelakaan dapat dihindari. Sehingga untuk mengendalikan suatu bahaya maka diperlukan suatu hirarki pengendalian (Sukijo, 2005).

Hirarki pengendalian merupakan suatu acuan yang digunakan dalam menentukan langkah – langkah pengendalian dari yang utama hingga yang terakhir. Dimana hirarki pengendalian suatu bahaya meliputi: eliminasi, substitusi, minimisasi, *design engineering*, administratif, training, dan APD. Dari beberapa hirarki tersebut, hirarki yang paling utama dan sangat dianjurkan untuk dilakukan pertama kali adalah *engineering*, administratif, dan aspek perilaku (Sukijo, 2005).

Seperti yang telah dijelaskan diatas bahwa bahaya tidak dapat dihilangkan namun dapat dihindari. Sehingga untuk menghindari adanya suatu bahaya maka kita perlu mengenal dan mengetahui hal – hal apa saja yang dapat disebut sebagai bahaya. Cara tersebut adalah dengan melakukan identifikasi bahaya (Sukijo, 2005).

Menurut Sukijo (2005) identifikasi bahaya adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk menemukan atau menentukan potensi bahaya yang dominan di suatu tempat tertentu, dimaksudkan untuk melihat dampak dari aktifitas tersebut dan menentukan tindakan pengendalian. Dari adanya identifikasi bahaya ini maka diharapkan kita dapat mengenali potensi bahaya yang ada disuatu area dan kita mampu untuk menghindari bahaya tersebut.

2.3. Konsep Risiko

Sebuah risiko merupakan kemungkinan kejadian yang menyebabkan kehilangan ancaman. Sebuah ancaman adalah sebuah metode merealisasikan resiko. Menurut Sukijo (2005) risiko adalah seberapa besar kemungkinan suatu alat, proses, dan kondisi untuk menimbulkan kerusakan atau kesakitan/kerugian berupa cedera atau kematian. Atau resiko adalah besarnya kemungkinan dan tingkat keparahan potensi kerugian yang muncul (Sukijo, 2005).

Resiko merupakan ketidaktentuan yang bisa menyebabkan kerugian. Unsur ketidaktentuan tersebut dapat terbagi atas (Salim, 1993):

- Ketidaktentuan ekonomi
- Ketidaktentuan yang disebabkan oleh alam
- Ketidaktentuan yang disebabkan oleh perilaku

Sumber risiko tidak hanya terdiri atas satu sumber saja, namun sumber risiko terdiri atas beberapa elemen, diantaranya: agen, media, proses, dan prosedur yang memiliki potensi menimbulkan kerugian.

Berdasarkan sifatnya, resiko dapat dikelompokan sebagai berikut (Salim, 1993):

- *Speculative Risk* : adalah risiko yang bersifat spekulatif yang bisa mendatangkan kerugian atau keuntungan.

- *Purs Risk* :adalah risiko murni yang selalu menyebabkan kerugian.

Selain itu, jika risiko didasarkan atas jenisnya maka risiko terbagi atas (Salim, 1993): *safety risk*, *health risk*, *environmental risk*, *financial risk*, dan *public risk*. Namun secara garis besar sama seperti bahaya, risiko juga dapat dikelompokkan kedalam dua kelompok besar yaitu: risiko terhadap kesehatan dan risiko terhadap keselamatan.

Risiko terhadap kesehatan adalah besarnya kemungkinan yang dimiliki oleh suatu bahan, proses, dan lingkungan untuk menimbulkan terjadinya gangguan kesehatan dan kesakitan. Risiko terhadap kesehatan dipengaruhi oleh: konsentrasi dan dosis, tingkat dampak, kemungkinan, frekuensi pajanan, dan durasi pajanan. Sedangkan risiko terhadap keselamatan adalah besarnya kemungkinan yang dimiliki oleh suatu bahan, proses dan lingkungan untuk terjadinya kecelakaan dan cedera. Risiko terhadap keselamatan dipengaruhi oleh: kemungkinan/probilitas, konsekuensi, dan pajanan.

Sehingga untuk mengetahui besarnya suatu resiko maka kita dapat mengetahui lewat analisis risiko. Analisis risiko merupakan suatu proses yang sistematis dalam menggambarkan dan mengkuantifikasi risiko – risiko yang berhubungan dengan faktor bahaya dalam seluruh proses kegiatan atau aktifitas.

Besarnya resiko didapatkan dengan cara mengalikan antara bahaya dengan konsekuensi, durasi, dan probabilitas.

2.4. Keselamatan Bersepeda

Ade Chandra (2008) menyatakan dalam setiap kegiatan apapun, termasuk kegiatan bersepeda, maka akan ada bahaya dan resiko yang mengiringinya. Untuk mengurangi bahaya yang mengancam maka perlu memperhatikan tindakan keselamatan bersepeda. Berikut ini beberapa tindakan untuk keselamatan bersepeda, khususnya di jalan raya bagi pesepeda ulang-alik (commuter) yang dapat perlu di sebagai berikut:

1. Patuhi semua peraturan dan rambu-rambu lalu-lintas.
2. Gunakanlah helm, sarung tangan, kaca mata, dan sepatu.

3. Pastikan bahwa ukuran sepeda sesuai dengan pengendara, sehingga pengendara dapat menjangkau tuas rem dengan benar.
4. Pastikan rem dan bagian-bagian sepeda lainnya berfungsi dengan baik.
5. Gunakan lampu depan dan belakang jika menggunakan sepeda di malam hari. Menggunakan reflektor saja tidak cukup.
6. Jangan pernah dua orang menggunakan sepeda yang didesain untuk penggunaan satu orang.
7. Bersepeda jangan pernah bertumpu pada kendaraan lain.
8. Jangan mengemudi dalam kepadatan lalu lintas.
9. Waspada terhadap mobil yang diparkir (pintu mobil dapat terbuka setiap saat) dan mobil yang keluar dari gang atau mobil yang masuk ke jalan.
10. Gunakan tanda-tanda yang jelas ketika akan berbelok arah, misalkan dengan mengangkat tangan.
11. Jangan mengangkut muatan yang dapat mengganggu fungsi pengereman atau menghalangi penglihatan.

Sedangkan pada jurnalnya mengenai pedoman keselamatan dalam bersepeda, Julian (2007) menyatakan keselamatan adalah kebutuhan. Yaitu:

1. **Persiapan Kondisi Tubuh**

Olah raga manapun akan memerlukan persiapan mental dan fisik untuk mendukung aktifitas tersebut. Periksa kondisi kesehatan anda dan tanyakan pada Dokter jika anda ragu pada kondisi kesehatan sebelum melakukan aktifitas bersepeda. Hindari makan berat 2 jam terakhir sebelum bersepeda dan lakukan pemanasan yang cukup meliputi leher, tangan, pinggul, dengkul dan kaki. Setelah selesai aktifitas istirahat satu jam dan lakukan pendinginan dengan memutar semua persendian yang ada.

2. **Persiapan Kondisi Sepeda**

Awal yang baik sebelum melakukan kegiatan bersepeda adalah melakukan pemeriksaan awal mulai dari rem, kondisi permukaan ban, tekanan ban, pengencangan sekrup-sekrup, pelumasan rantai sampai ketinggian sadel, Hal ini sangat diperlukan untuk menjamin kelancaran, nyaman dan keselamatan anda pada waktu berkendara

3. Perlengkapan Sepeda yang Memadai

Rem yang bekerja dengan baik, ban yang tidak gundul dapat mencegah kecelakaan yang diakibatkan karena kondisi sepeda yang kurang baik. Penggunaan alas kaki, helm khusus sepeda, sarung tangan, Kacamata hitam dan celana yang sesuai adalah untuk meminimalkan cedera yang terjadi sewaktu bersepeda. Pada musim hujan diperlukan jas hujan yang cukup melindungi tubuh bagian atas dari basah dan juga opsi penggunaan ban yang terbuat dari karet. Ban cadangan, pompa serta kunci serba guna akan sangat bermanfaat jika anda berencana melakukan perjalanan yang jauh. Jangan membawa beban terlalu banyak karena akan memberatkan anda pada waktu jalan menanjak.

4. Perawatan Sepeda

Walaupun hampir semua sepeda dibuat untuk bisa bertahan puluhan tahun, membersihkan sepeda dan komponennya dari debu, kotoran dan pelumasan komponen selain dapat membuat sepeda lebih awet juga mencegah korosi yang pada bahan metal terutama pada sepeda yang masih menggunakan rangka terbuat dari baja (steel/Hi Ten). Mencuci dan mengeringkan sepeda setelah dipergunakan terutam di musim hujan adalah sangat diperlukan, Rantai, bantalan beroda (bearing), derailleur, sela-sela sekrup, kabel rem/gigi dan rangka sepeda bagian dalam adalah tempat potensi air maupun kotoran/lumpur bersarang dan dapat mengakibatkan korosi.

5. Berkendara secara aman

Berdoa sebelum berangkat mohon keselamatan kepada Tuhan selama beraktifitas. Lokasi kecelakaan yang paling banyak menimpa pengendara sepeda adalah terjadi pada jalan raya. Berilah isyarat dengan tangan jika anda ingin berbelok dan yakinkan anda tidak memotong jalan atau lajur jalan secara tiba-tiba dimana terdapat kendaran bermotor yang melaju kencang ataupun pada tikungan dimana anda tidak bisa melihat kendaraan lain. Kecelakaan dapat diakibatkan oleh kurangnya ketrampilan maupun pengalaman bersepeda pada jalan yang terjal, menurun maupun sempit, atau

pada jalur-jalur perlombaan khusus. Bagi yang baru menekuni bersepeda, jangan ikuti nafsu maupun ketrampilan senior anda yang melakukan manuver-manuver khusus kecuali anda sudah mengetahui teori dasarnya.

6. Keamanan Sepeda

Sepeda baru, mulus dan terawat (juga mungkin berharga mahal) yang akan menarik sebagian orang untuk memilikinya sebaiknya dilengkapi dengan kunci khusus sepeda, kunci serba guna yang terbuat dari kawat baja akan dapat dirusak dalam waktu 5 menit. Jika mereka tidak bisa mendapatkan sepeda anda maka rodanya pun sudah cukup. Perampokan sepeda pada waktu sedang dikendarai sangat kecil kecuali sepeda tersebut di kendarai oleh anak kecil.

2.4.1 Sepeda

Sepeda adalah alat transportasi yang sederhana, tanpa motor sehingga di Indonesia dikenal sebagai kereta angin. Dari bangun sepeda inilah yang akhirnya dibuat sepeda motor.

Seperti ditulis Ensiklopedia Columbia, nenek moyang sepeda diperkirakan berasal dari Prancis. Menurut kabar sejarah, negeri itu sudah sejak awal abad ke-18 mengenal alat transportasi roda dua yang dinamai velocipede. Bertahun-tahun, velocipede menjadi satu-satunya istilah yang merujuk hasil rancang bangun kendaraan dua roda.

Yang pasti, konstruksinya belum mengenal besi. Modelnya pun masih sangat "primitif". Ada yang bilang tanpa engkol, pedal tongkat kemudi (setang). Ada juga yang bilang sudah mengenal engkol dan setang, tapi konstruksinya dari kayu.

Adalah seorang Jerman bernama Baron Karls Drais von Sauerbronn yang pantas dicatat sebagai salah seorang penyempurna velocipede. Tahun 1818, von Sauerbronn membuat alat transportasi roda dua untuk menunjang efisiensi kerjanya. Sebagai kepala pengawas hutan Baden, ia memang butuh sarana transportasi bermobilitas tinggi. Tapi, model yang dikembangkan tampaknya masih mendua, antara sepeda dan kereta kuda. Sehingga masyarakat menjuluki ciptaan sang Baron sebagai dandy horse.

Baru pada 1839, Kirkpatrick MacMillan, pandai besi kelahiran Skotlandia, membuat "mesin" khusus untuk sepeda. Tentu bukan mesin seperti yang dimiliki sepeda motor, tapi lebih mirip pendorong yang diaktifkan engkol, lewat gerakan turun-naik kaki mengayuh pedal. MacMillan pun sudah "berani" menghubungkan engkol tadi dengan tongkat kemudi (setang sederhana).

Sedangkan ensiklopedia Britannica mencatat upaya penyempurnaan penemu Prancis, Ernest Michaux pada 1855, dengan membuat pemberat engkol, hingga laju sepeda lebih stabil. Makin sempurna setelah orang Prancis lainnya, Pierre Lallement (1865) memperkuat roda dengan menambahkan lingkaran besi di sekelilingnya (sekarang dikenal sebagai pelek atau velg). Lallement juga yang memperkenalkan sepeda dengan roda depan lebih besar daripada roda belakang.

Namun kemajuan paling signifikan terjadi saat teknologi pembuatan baja berlubang ditemukan, menyusul kian bagusnya teknik penyambungan besi, serta penemuan karet sebagai bahan baku ban. Namun, faktor safety dan kenyamanan tetap belum terpecahkan. Karena teknologi suspensi (per dan sebagainya) belum ditemukan, goyangan dan guncangan sering membuat penunggangnya sakit pinggang. Setengah bercanda, masyarakat menjuluki sepeda Lallement sebagai *boneshaker* (penggoyang tulang).

Sehingga tidak heran jika di era 1880-an, sepeda tiga roda yang dianggap lebih aman buat wanita dan laki-laki yang kakinya terlalu pendek untuk mengayuh sepeda konvensional menjadi begitu populer. Trend sepeda roda dua kembali mendunia setelah berdirinya pabrik sepeda pertama di Coventry, Inggris pada 1885. Pabrik yang didirikan James Starley ini makin menemukan momentum setelah tahun 1888 John Dunlop menemukan teknologi ban angin. Laju sepeda pun tak lagi berguncang.

Penemuan lainnya, seperti rem, perbandingan gigi yang bisa diganti-ganti, rantai, setang yang bisa digerakkan, dan masih banyak lagi makin menambah daya tarik sepeda. Sejak itu, berjuta-juta orang mulai menjadikan sepeda sebagai alat transportasi, dengan Amerika dan Eropa sebagai pionirnya. Meski lambat laun, perannya mulai disingkirkan mobil dan sepeda motor, sepeda tetap punya pemerhati. Bahkan penggemarnya dikenal sangat fanatik.

Kini sepeda mempunyai beragam nama dan model. Pengelompokan biasanya berdasarkan fungsi dan ukurannya.

- a. Sepeda gunung
Digunakan untuk lintasan off-road dengan rangka yang kuat, memiliki suspensi, dan kombinasi kecepatan sampai 27.
- b. Sepeda jalan raya
Digunakan untuk balap jalan raya, bobot keseluruhan yang ringan, ban halus untuk mengurangi gesekan dengan jalan, kombinasi kecepatan sampai 27.
- c. Sepeda BMX
BMX merupakan kependekan dari bicycle moto-cross, banyak digunakan untuk atraksi.
- d. Sepeda mini
Termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda anak-anak, baik beroda dua maupun beroda tiga.
- e. Sepeda angkut
Termasuk dalam kelompok ini adalah sepeda kumbang, sepeda pos.
- f. Sepeda lipat
Merupakan jenis sepeda yang bisa dilipat dalam hitungan detik sehingga bisa dibawa ke mana-mana dengan mudah.

Untuk fasilitas sepeda UI, sepeda yang dipergunakan adalah jenis sepeda mountain bike ukuran medium dengan 3 x 7 speed buatan polygon. Rencananya jumlah fasilitas sepeda UI yang akan disediakan berjumlah 1.000 – 1.500 sepeda, tapi realisasinya hingga kini baru ada 300 sepeda yang telah dioperasikan sebagai fasilitas di Universitas Indonesia. Dan hingga saat tulisan ini dibuat, jumlah halte atau shelter sepeda UI sudah mencapai 13 halte.

2.4.1 Jalur Sepeda

Jalur sepeda adalah jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda. Penggunaan sepeda

memang perlu diberi fasilitas untuk meningkatkan keselamatan para pengguna sepeda dan bisa meningkatkan kecepatan berlalu lintas bagi para pengguna sepeda. Disamping itu penggunaan sepeda perlu didorong karena hemat energi dan tidak mengeluarkan polusi udara yang signifikan. Beberapa pendekatan desain jalur sepeda:

1. Jalur khusus sepeda dimana jalur untuk sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor
2. Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.

Lebar lajur sepeda sekurang-kurangnya 1 meter cukup untuk dilewati satu sepeda dengan ruang bebas dikiri dan kanan sepeda yang cukup, dan jalur untuk lalu lintas dua arah sekurang-kurangnya 2 meter.

Aspek keselamatan yang paling rawan untuk jalur sepeda adalah dipersimpangan karena disini terjadi konflik dengan jalur kendaraan bermotor pada ruas terutama pada akses jalan ke bangunan atau tempat parkir.

Untuk fasilitas jalur sepeda UI, jalur sepeda dibangun dengan bahan *paving blok* berwarna merah dengan lebar 2,1 meter. Hingga saat ini jalur sepeda yang telah selesai dibangun kurang lebih sepanjang 10 km. Rencananya keseluruhan ruas jalur sepeda yang dibangun akan mencapai 25 km.

2.5. Persepsi

2.6.1 Pengertian Persepsi

Setiap manusia memiliki kemampuan untuk berpikir dan menginterpretasikan tentang segala sesuatu yang dilihat dengan menggunakan akal dan panca inderanya. Kemampuan manusia untuk memberikan pemahaman dan persepsi tentang apa yang mereka lihat dipengaruhi oleh beberapa faktor di antaranya sikap, pengalaman, pengetahuan, perasaan dan daya tangkap. Persepsi merupakan hasil dari proses penangkapan panca indera dan proses berpikir dari akal manusia yang menghasilkan sebuah respon atau tanggapan.

Kejadian – kejadian di alam, dengan rangsangan yang cukup, menimbulkan proses persepsi di otak. Ada dua faktor utama yang menghambat

penerimaan rangsangan. Yang pertama berkaitan dengan tingkat kejadian. Tingkat kejadian yang tinggi disebabkan oleh rangsangan yang besar atau kumpulan dari berbagai rangsangan tunggal biasanya diikuti dengan respon yang rendah. Dan yang kedua adalah rangsangan yang hilang terjadi pada situasi terdapat sinyal yang lebih kuat, saling berkompetisi dan menarik perhatian.

Persepsi sebagai suatu proses dimana individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan - kesan indera mereka untuk memberikan makna terhadap lingkungannya. (Robbin, 2003).

Menurut Sarlito Wirawan Sarwono (1983) persepsi dinyatakan sebagai kemampuan seseorang untuk mengorganisir suatu pengamatan, kemampuan tersebut antara lain : kemampuan untuk membedakan, mengelompokkan dan memfokuskan. Setiap orang bisa saja mempunyai perspsi yang berbeda meskipun objeknya sama. Hal tersebut dimungkinkan karena adanya perbedaan dalam hal sistem nilai dan ciri kepribadian dari individu yang bersangkutan.

Persepsi adalah proses pemahaman ataupun pemberian makna atas suatu informasi terhadap stimulus. Stimulus didapat dari proses penginderaan terhadap objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan antar gejala yang selanjutnya diproses oleh otak. Proses kognisi dimulai dari persepsi. (Wikipedia, 2009)

Dikutip dari Rakhmat (1993), menurut Desideranto persepsi adalah pengalaman tentang objek, peristiwa, atau hubungan – hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Persepsi ialah memberikan makna pada stimuli inderawi.

2.6.2 Faktor yang mempengaruhi pembentukan Persepsi

Robbins (2003) menyimpulkan bahwa setiap persepsi individu yang terbentuk pada diri manusia berasal dari kemampuan manusia untuk memahami situasi. Manusia di tuntut untuk bisa menyesuaikan diri dengan lingkungan dan melakukan interaksi dengan lingkungan hal ini akan mempengaruhi tingkat persepsi seseorang dalam menafsirkan stimulus yang diterimanya. Persepsi manusia terhadap stimulus yang diterima dapat berbeda-beda.

Menurut Stephen P. Robbins ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi individu dalam membentuk persepsi diantaranya:

1. Faktor dalam situasi yang terdiri dari waktu, keadaan tempat kerja, dan keadaan sosial lingkungan kerja.
2. Faktor pada pemersepsi yang terdiri dari sikap, motif, kepentingan, pengalaman, dan pengharapan.
3. Faktor pada target yang terdiri dari hal baru, gerakan, bunyi, ukuran dan latar belakang.

Dikutip dari Rakhmat, menurut David Krech (1962), persepsi manusia terbentuk karena ada faktor:

- 1 Kerangka pengetahuan (*Frame of reference*) yaitu: kerangka pengetahuan yang diperoleh dari pendidikan, pengalaman, pelatihan dan bacaan
- 2 Kerangka pengalaman (*frame of experience*) yaitu: pengalaman yang telah dialami yang tidak terlepas dari lingkungan sekitar yang kemudian melahirkan suatu konsep.

Menurut Notoatmodjo (2005) faktor yang mempengaruhi pembentukan persepsi, yaitu:

1. Faktor Internal
Faktor yang terdapat di dalam diri individu itu sendiri berupa interaksi sosial individu atau terdapat pada orang yang mempersepsikan stimulus itu. Berupa kebutuhan atau tujuan yang diharapkan, pengalaman, pengetahuan, sifat structural dalam individu, kebutuhan panca indera, faktor psikologi, sikap, taraf social ekonomi dan lain – lain.

a. Kebutuhan

Kebutuhan adalah salah satu aspek psikologis yang menggerakkan mahluk hidup dalam aktivitas-aktivitasnya dan menjadi dasar atau alasan berusaha.(Wikipedia, 2009).

Dikutip dari Notoadmojo (2007), motivasi menurut Terry G. adalah keinginan yang terdapat dalam diri seorang individu yang mendorongnya untuk melakukan perbuatan – perbuatan atau

perilaku. Sedangkan menurut Stooner, motivasi adalah hal yang menyebabkan dan yang mendukung tindakan atau perilaku seseorang. Knootz merumuskan bahwa motivasi mengacu pada dorongan dan usaha untuk memuaskan kebutuhan atau suatu tujuan.

Motivasi pada dasarnya merupakan interaksi seseorang dengan situasi tertentu yang dihadapinya. Didalam diri seseorang terdapat kebutuhan atau keinginan terhadap objek diluar seseorang tersebut, kemudian bagaimana seseorang tersebut menghubungkan antara kebutuhan dengan situasi di luar objek tersebut dalam rangka memenuhi kebutuhan tersebut. Oleh sebab itu, motivasi adalah salah satu alasan seseorang untuk bertindak dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya.

Notoatmodjo (2005), kebutuhan akan menyebabkan stimulus tersebut dapat masuk kedalam rentang perhatian kita dan kebutuhan ini akan menyebabkan kita menginterpretasikan stimulus secara berbeda.

b. Pengalaman

Pengalaman ialah hasil persentuhan alam dengan panca indera manusia. Berasal dari kata peng – alam - an. Pengalaman memungkinkan seseorang menjadi tahu dan hasil tahu ini kemudian disebut pengetahuan. (Wikipedia,2009).

Menurut Notoadmojo (2005), pengalaman yang dimiliki seseorang merupakan faktor yang sangat berperan dalam menginterpretasikan stimulus yang kita peroleh.

Stephen P. Robbins menyatakan pengalaman masa lalu seseorang akan menghilangkan atau meniadakan kepentingan suatu objek. Objek atau peristiwa yang belum pernah dialami sebelumnya akan lebih mencolok dibandingkan yang pernah dialami di masa lalu.

Dikutip dari Rusman (2007), Mulyana berpendapat bahwa perilaku manusia berdasarkan persepsi mengenai realitas yang sudah

dipelajari terhadap suatu objek atau peristiwa dan reaksi mereka terhadap hal – hal yang berdasarkan pengalaman masa lalu yang berkaitan tentang objek atau kejadian yang serupa. Dengan tidak adanya pengalaman terdahulu terhadap suatu objek akan membuat seseorang menafsirkan objek tersebut dengan dugaan semata.

Menurut Dale. G. Leather pengalaman dapat mempengaruhi kecermatan persepsi. Pengalaman di dapat tidak hanya dari proses pembelajaran formal. Pengalaman seseorang bertambah juga melalui rangkaian peristiwa yang pernah dia hadapi. Pengalaman seseorang terhadap sesuatu hal dapat merubah persepsi yang dia miliki. Pengalaman dapat membentuk pemahaman dan persepsi yang berbeda tergantung dari baik buruknya pengalaman yang pernah dialami. Pengalaman dapat mempengaruhi kecermatan kita dalam memberikan sebuah persepsi terhadap sesuatu. (Utama, 2008)

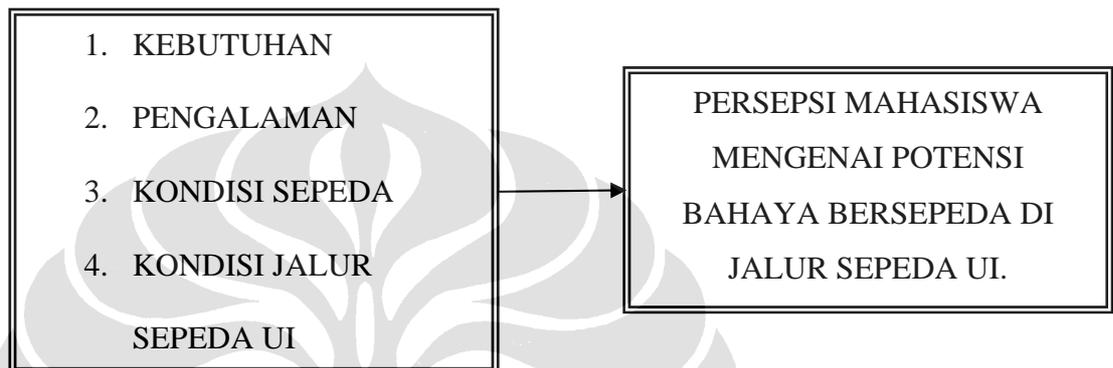
2. Faktor Eksternal

Faktor stimulus itu sendiri, dan faktor lingkungan dimana persepsi itu berlangsung yang terdapat pada objek persepsi, yaitu intensitas atau kekuatan stimulus, ukuran stimulus, perubahan stimulus, ulangan dari stimulus, pertentangan atau kontras dari stimulus.

BAB 3

KERANGKA KONSEP DAN DEFINISI OPERASIONAL

3.1. Kerangka Konsep



Berdasarkan studi kepustakaan, faktor – faktor yang mendukung pembentukan persepsi seseorang, terdiri atas dua kelompok besar yaitu faktor internal dan juga faktor eksternal. Faktor internal terdiri atas kebutuhan dan pengalaman sedangkan faktor eksternal terdiri atas kondisi lingkungan sekitar.

Sehingga dalam penelitian ini yang menjadi faktor internal adalah pengalaman dan kebutuhan pengendara sepeda kampus dan yang menjadi faktor eksternal adalah kondisi sepeda serta kondisi jalur sepeda. Maka variabel penelitian terdiri atas: kebutuhan, pengalaman, kondisi sepeda, dan kondisi jalur sepeda. Dimana variabel ini akan mempengaruhi terbentuknya persepsi seseorang, tepatnya persepsi mahasiswa mengenai potensi bahaya bersepeda di jalur sepeda UI.

3.2. Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi Operasional	Pengukuran
INDEPENDEN			
1.	Kebutuhan	Jenis kebutuhan mahasiswa dalam menggunakan fasilitas sepeda dan jalur sepeda UI.	<p>Cara: Wawancara Terstruktur</p> <p>Alat: Kuesioner</p> <p>Hasil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transportasi - Rekreasi - Olah raga
2.	Pengalaman	<ul style="list-style-type: none"> • Pengalaman Frekuensi bersepeda Adalah tingkat keseringan mahasiswa dalam menggunakan sepeda kampus • Pengalaman kecelakaan Adalah pernah atau tidaknya mahasiswa dalam mengalami kecelakaan sepeda kampus. • Pengalaman melihat kecelakaan Adalah pernah atau tidaknya mahasiswa melihat secara langsung kejadian terhadap kecelakaan sepeda kampus 	<p>Cara: Wawancara Terstruktur</p> <p>Alat: Kuesioner</p> <p>Hasil:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengalaman Frekuensi Bersepeda <ul style="list-style-type: none"> • Frekuensi Bersepeda < 5 kali • Frekuensi bersepeda 5 – 16 kali • Frekuensi bersepeda > 15 kali 2. Pengalaman Kecelakaan <ul style="list-style-type: none"> • Pernah : jika mahasiswa pernah

			<p>mengalami kecelakaan sepeda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tidak pernah: jika mahasiswa belum pernah mengalami kecelakaan sepeda <p>3. Pengalaman Melihat Kecelakaan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pernah: jika mahasiswa pernah melihat kecelakaan sepeda • Tidak pernah: jika mahasiswa tidak pernah melihat kecelakaan sepeda
3.	Kondisi Sepeda	Pendapat atau pandangan mahasiswa mengenai kondisi sepeda UI.	<p><u>Cara:</u> Wawancara Terstruktur</p> <p><u>Alat:</u> Kuesioner</p> <p><u>Hasil:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Baik (jika seluruh komponen sepeda

			dalam kondisi baik) - Kurang (jika ada kerusakan dari salah satu atau lebih komponen)
4.	Kondisi Jalur Sepeda	Pendapat atau pandangan mahasiswa mengenai kondisi fasilitas jalur sepeda UI.	<u>Cara:</u> Wawancara Terstruktur <u>Alat:</u> Kuesioner <u>Hasil:</u> - Baik: jika kondisi jalur sepeda tidak ada masalah. - Kurang: jika kondisi jalur sepeda ada masalah atau gangguan.
DEPENDEN			
	Persepsi mahasiswa mengenai potensi bahaya bersepeda di jalur sepeda UI.	Gambaran persepsi mahasiswa mengenai potensi bahaya bersepeda di jalur sepeda UI pada tahun 2009.	