

## **BAB 5**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **5.1 PELAKSANAAN PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan selama kurang lebih satu minggu, mulai tanggal 30 April sampai dengan 8 Mei 2009 dengan menyebarkan kuesioner kepada responden untuk mendapatkan data primer. Jumlah sampel yang dibutuhkan adalah 93 orang. Untuk menghindari hal-hal seperti ketidaklengkapan pengisian data, dan kekurangan kuesioner kembali, maka penulis menyebarkan 105 kuesioner dan kemudian diolah dengan menggunakan program SPSS 10.00. Dari 105 kuesioner yang disebar, kuesioner yang memenuhi syarat dan dapat digunakan untuk analisis adalah 98 kuesioner.

#### **5.2 HASIL ANALISIS UNIVARIAT**

Analisis univariat dilakukan untuk mendeskripsikan karakteristik masing-masing variabel yang diteliti yang merupakan perhitungan distribusi frekuensi dan persentase masing-masing variabel yang diteliti. Adapun hasil analisis univariat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **5.1.1 Faktor Internal**

###### **a. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Umur**

Responden dalam penelitian ini adalah dewasa muda dengan rentang umur 18-25 tahun, dengan umur termuda adalah 18 tahun dan umur tertua adalah 24 tahun. Berdasarkan hasil penelitian didapatkan dari 98 responden, yang berusia  $\leq 20$  tahun sebanyak 49 (49%) responden, sedangkan responden yang berusia  $>20$  tahun sebanyak 50 (51%) responden .

###### **b. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Jenis Kelamin**

Dari hasil penelitian berdasarkan jenis kelamin didapatkan sebagian besar responden berjenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 62 (63.3%) responden, sedangkan yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 36 (36.7 %) responden.

**c. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Pengalaman**

Berdasarkan pengalaman responden terhadap kejadian atau peristiwa yang terkait dengan kecelakaan yang pernah dialami didapat responden yang memiliki pengalaman sedikit sebanyak 51 (52%) responden, sedangkan yang mempunyai pengalaman banyak sebanyak 47 (48%) responden.

**d. Frekuensi Responden Menurut Kepercayaan**

Berdasarkan kepercayaan responden terhadap kemampuan kendaraan dalam melindungi mereka dari dampak yang ditimbulkan oleh kejadian kecelakaan lalu lintas, didapat mayoritas responden memiliki kepercayaan tinggi yaitu sebanyak 54 (55.1%) responden, sedangkan yang memiliki kepercayaan rendah yaitu sebanyak 44 (44.9%) responden.

**5.1.2 Faktor Eksternal**

**a. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Pengaruh Teman**

Hasil penelitian berdasarkan pengaruh yang diberikan oleh teman terhadap responden, didapat 49 (50%) responden mendapat pengaruh yang sedikit dari temannya, dan 49 (50%) responden mendapat pengaruh yang banyak dari temannya.

**b. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Hukum dan Peraturan**

Berdasarkan hukum dan peraturan yang berlaku, didapatkan mayoritas responden (72 responden atau 73.5%) menilai hukum dan peraturan baik dan sebanyak responden dan 26 (26.5%) responden menilai hukum dan peraturan yang buruk.

**c. Distribusi Frekuensi Responden Menurut Media Massa**

Hasil penelitian berdasarkan media massa, didapatkan mayoritas responden mendapatkan informasi yang banyak dari media massa yaitu 82 (83.7%) responden. Sedangkan yang mendapatkan sedikit informasi dari media massa yaitu 16 (16.3%) responden

Tabel 5.1 Distribusi Frekuensi Responden

| Variabel                | Jumlah |      |
|-------------------------|--------|------|
|                         | N      | %    |
| <b>Faktor Internal</b>  |        |      |
| Umur                    |        |      |
| • >20 tahun             | 50     | 51   |
| • ≤ 20 tahun            | 48     | 49   |
| Jenis Kelamin           |        |      |
| • Perempuan             | 36     | 36.7 |
| • Laki-laki             | 62     | 63.3 |
| Pengalaman              |        |      |
| • Banyak                | 47     | 48   |
| • Sedikit               | 51     | 52   |
| Kepercayaan             |        |      |
| • Tinggi                | 54     | 55.1 |
| • Rendah                | 44     | 44.9 |
| <b>Faktor Eksternal</b> |        |      |
| Teman                   |        |      |
| • Banyak                | 49     | 50   |
| • Sedikit               | 49     | 50   |
| Hukum dan Peraturan     |        |      |
| • Baik                  | 72     | 73.5 |
| • Buruk                 | 26     | 26.5 |
| Media Massa             |        |      |
| • Banyak                | 82     | 83.7 |
| • Sedikit               | 16     | 16.3 |

### 5.1.3 Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara

Hasil penelitian berdasarkan persepsi risiko keselamatan berkendara responden, diperoleh 49 (50%) responden memiliki persepsi risiko buruk, sedangkan yang memiliki persepsi risiko baik ada 49 (50%) responden.

Tabel 5.2 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Persepsi Risiko

| Persepsi risiko keselamatan berkendara | Jumlah |     |
|--|--------|-----|
|  | N      | %   |
| Buruk                                  | 49     | 50  |
| Baik                                   | 49     | 50  |
| Jumlah                                 | 98     | 100 |

### 5.1.4 Penggunaan Sabuk Keselamatan

Hasil penelitian berdasarkan penggunaan sabuk keselamatan, didapatkan mayoritas mahasiswa Universitas Indonesia Kampus Depok yang menjadi responden pada penelitian ini yang memiliki penggunaan sabuk keselamatan baik yaitu sebanyak 59 (60.2%) responden, dan 39.8% atau 39 responden yang penggunaan sabuk keselamatan buruk.

Tabel 5.3 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Penggunaan Sabuk Keselamatan

| Penggunaan sabuk keselamatan | Jumlah |      |
|------------------------------|--------|------|
|                              | N      | %    |
| Buruk                        | 39     | 39.8 |
| Baik                         | 59     | 60.2 |
| Jumlah                       | 98     | 100  |

### 5.3 ANALISIS BIVARIAT

Analisis bivariat merupakan analisis yang dilakukan untuk melihat hubungan antara variabel-variabel yang diteliti. Adapun hasil yang didapatkan dari analisis bivariat dengan menggunakan SPSS 10.00 adalah sebagai berikut:

#### 5.3.1 Hubungan Variabel Pendahulu Terhadap Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara

##### 1. Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Menurut Jenis Kelamin

Hasil analisis hubungan antara jenis kelamin dengan persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara, diperoleh hasil jenis kelamin laki-laki yang mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 34 (54.8) responden dan yang berjenis kelamin perempuan yang mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 15 (41.7) responden. Dari hasil uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0.312 dan nilai alpha sebesar 0.05. Karena nilai *p value* yang didapatkan lebih besar dari nilai alpha maka dapat disimpulkan bahwa **tidak ada hubungan** antara jenis kelamin dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

##### 2. Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Menurut Pengalaman

Hasil analisis hubungan antara pengalaman responden terhadap kejadian atau peristiwa yang terkait dengan kecelakaan yang pernah dialami dengan persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara, didapatkan hasil responden yang memiliki pengalaman yang sedikit terhadap kejadian kecelakaan dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 7 (13.7%) responden, sedangkan responden yang memiliki pengalaman yang banyak terhadap kejadian kecelakaan dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 42 (89.4%) responden. Dari hasil uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0.000 dan nilai alpha sebesar 0.05. Karena nilai *p value* yang didapatkan lebih kecil dari nilai alpha maka dapat disimpulkan bahwa **ada hubungan** antara pengalaman

terhadap kejadian kecelakaan yang pernah dialami oleh responden dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

### 3. Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Menurut Kepercayaan

Hasil analisis hubungan antara kepercayaan responden terhadap kemampuan kendaraan dalam melindungi mereka dari dampak yang ditimbulkan oleh kejadian kecelakaan lalu lintas dengan persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara, didapatkan hasil responden dengan kepercayaan rendah yang mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 29 (65.9%) responden, dan yang memiliki kepercayaan tinggi dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 20 (37.0%) responden. Dari hasil uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0.008 dan nilai alpha sebesar 0.05. Nilai *p value* yang didapatkan tersebut lebih kecil daripada nilai alpha yang digunakan, maka dapat disimpulkan bahwa **ada hubungan** antara kepercayaan dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

### 4. Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Menurut Teman

Hasil analisis hubungan antara pengaruh teman dengan persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara, diketahui responden yang memiliki pengaruh yang sedikit dari temannya dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 7 (14.3%) responden, sedangkan yang memiliki pengaruh yang banyak dari temannya dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 42 (85.7%) responden. Dari hasil uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0.000 dan nilai alpha sebesar 0.05. Dengan didapatkannya nilai *p value* yang lebih kecil dari nilai alpha maka dapat disimpulkan bahwa **ada hubungan** antara teman dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

### 5. Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Menurut Hukum Dan Peraturan Yang Berlaku

Hasil analisis hubungan antara hukum dan peraturan dengan persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara, diperoleh hasil responden yang menilai hukum dan peraturan buruk dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 10 (38.5) responden, dan yang menilai hukum dan peraturan baik dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 39 (54.2) responden. Dari hasil uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0.253 dan nilai alpha sebesar 0.05. Karena nilai *p value* yang didapatkan lebih besar dari nilai alpha maka dapat disimpulkan bahwa **tidak ada hubungan** antara hukum dan peraturan yang berlaku dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

### 6. Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Menurut Media Massa

Hasil analisis hubungan antara media massa dengan persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara, didapatkan hasil responden yang sedikit mendapatkan informasi dari media massa dan mempunyai persepsi risiko keselamatan baik adalah sebanyak 6 (37.5) responden, sedangkan responden yang banyak mendapatkan informasi dari media massa dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik adalah sebanyak 43(52.4) responden. Dari hasil uji statistik didapatkan nilai  $p=0.412$  dan nilai alpha sebesar 0.05. Dengan didapkannya nilai *p value* yang lebih besar dari nilai alpha maka dapat disimpulkan bahwa **tidak ada hubungan** antara media massa dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

Tabel 5.4 Distribusi Persepsi dengan Faktor-Faktor yang mempengaruhi

| Variabel            | Persepsi    |            | Total | P value |
|---------------------|-------------|------------|-------|---------|
|                     | Buruk<br>n% | Baik<br>n% |       |         |
| Faktor Internal     |             |            |       |         |
| Jenis Kelamin       |             |            |       |         |
| • Perempuan         | 21 (58.3)   | 15 (41.7)  | 36    | 0.312   |
| • Laki-laki         | 28 (45.2)   | 34 (54.8)  | 62    |         |
| Pengalaman          |             |            |       |         |
| • Banyak            | 5(10.6)     | 42(89.4)   | 47    | 0.000   |
| • Sedikit           | 44(86.3)    | 7(13.7)    | 51    |         |
| Kepercayaan         |             |            |       |         |
| • Tinggi            | 34(63.0)    | 20 (37.0)  | 54    | 0.008   |
| • Rendah            | 15 (34.1)   | 29(65.9)   | 44    |         |
| Variabel            | Persepsi    |            | Total | P value |
|                     | Buruk<br>n% | Baik<br>n% |       |         |
| Faktor Eksternal    |             |            |       |         |
| Teman               |             |            |       |         |
| • Banyak            | 7 (14.3)    | 42 (85.7)  | 49    | 0.000   |
| • Sedikit           | 42(85.7)    | 7(14.3)    | 49    |         |
| Hukum dan Peraturan |             |            |       |         |
| • Baik              | 33 (45.8)   | 39 (54.2)  | 72    | 0.253   |
| • Buruk             | 16 (61.5)   | 10 (38.5)  | 26    |         |
| Media Massa         |             |            |       |         |
| • Banyak            | 39 (47.6)   | 43(52.4)   | 82    | 0.412   |
| • Sedikit           | 10 (62.5)   | 6(37.5)    | 16    |         |

### 5.3.2. Hubungan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Terhadap Penggunaan Sabuk Keselamatan

Hasil analisis hubungan antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan, didapatkan hasil responden yang memiliki persepsi risiko keselamatan berkendara buruk yang penggunaan sabuk keselamatannya baik adalah sebanyak 12(24.5%) responden dan yang memiliki persepsi risiko keselamatan berkendara baik dan penggunaan sabuk keselamatannya baik adalah sebanyak 47 (49.9%) responden. Dari hasil uji statistik didapatkan nilai *p value* sebesar 0.000 dan nilai alpha sebesar 0.05. Dengan



didapatkannya nilai *p value* yang lebih kecil dari nilai alpha maka dapat disimpulkan bahwa **ada hubungan** antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan.

Odd Ratio yang diperoleh dengan membandingkan antara persepsi risiko buruk dengan persepsi risiko keselamatan baik didapat  $OR = 72.45$ : 95% confidence interval (CI) = 15,26-334.02, artinya responden yang memiliki persepsi risiko keselamatan berkendara yang buruk mempunyai peluang 72,458 kali untuk tidak menggunakan sabuk keselamatan dibandingkan responden yang memiliki persepsi risiko keselamatan berkendara yang baik.

Tabel 5.5 Distribusi Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara

| Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara: | Penggunaan Sabuk Keselamatan |           | Total | P value |
|---|------------------------------|-----------|-------|---------|
|   | Buruk                        | Baik      |       |         |
| Buruk                                   | 37 (75.5)                    | 12 (24.5) | 49    | 0.000   |
| Baik                                    | 2 (4.1)                      | 47 (49.9) | 49    |         |

## BAB 6 PEMBAHASAN

### 6.1 Keterbatasan Penelitian

1. Penilaian persepsi risiko dinilai berdasarkan komposit variabel-variabel yang terdapat pada Teori *Health Belief Model*, bukan satu persatu tiap variabel, sehingga tidak diketahui secara pasti variabel mana yang paling mempengaruhi dalam membentuk perilaku penggunaan sabuk keselamatan pada responden. Selain itu, Teori *Health Belief Model* memiliki kelemahan yaitu tidak memperhatikan faktor-faktor di luar individu seperti faktor lingkungan dan faktor ekonomi, yang juga bisa mempengaruhi individu dalam mempersepsikan risiko yang akan dihadapinya. Oleh karena itu, sebaiknya dilakukan penelitian lebih lanjut dengan menggunakan Teori *Health Belief Model* yang telah modifikasi.
2. Penelitian ini menggunakan desain *cross sectional*, di mana variabel-variabel yang digunakan, diukur pada saat bersamaan sehingga sulit untuk menentukan variabel mana yang terjadi terlebih dahulu. Penggunaan desain *cross sectional* dilakukan karena adanya keterbatasan waktu yang dimiliki oleh peneliti dan tidak lengkapnya ketersediaan data terdahulu yang membahas tentang penggunaan sabuk keselamatan dan hubungannya dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

### 6.2 Hasil Analisis Bivariat

#### 6.2.1 Distribusi Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara Dengan Variabel Yang Mempengaruhinya

##### 1. Hubungan Antara Jenis Kelamin Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara

Hasil penelitian dengan menggunakan perhitungan statistik didapatkan tidak ada hubungan yang bermakna antara jenis kelamin dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Artinya bahwa persepsi risiko berkendara responden yang baik bisa saja jenis kelaminnya laki-laki, begitu juga persepsi

risiko keselamatan berkendara responden yang buruk bisa saja jenis kelaminnya perempuan. Dengan demikian jenis kelamin responden laki-laki atau perempuan tidak mempengaruhi persepsi risiko keselamatan berkendara responden.

Ketidakterbacaan hubungan antara jenis kelamin dengan persepsi risiko keselamatan berkendara dapat terjadi karena adanya pengaruh teman dalam mengasumsikan risiko yang dihadapinya. Selain itu, frekuensi mengendarai kendaraan dapat mempengaruhi persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara. Weymen dan Kelly (1999 dalam Williamson dan Weymen, 2005) menyatakan bahwa orang yang tidak familiar terhadap suatu bahaya cenderung untuk menganggap remeh risiko yang dia hadapi. Berdasarkan pengamatan penulis pada responden, didapatkan lebih banyak pengendara laki-laki yang mengendarai sendiri kendaraannya dibandingkan dengan pengendara perempuan. Hal ini yang mungkin menyebabkan hasil yang didapatkan pada perhitungan SPSS 10.00 dimana perempuan memiliki persepsi risiko berkendara yang lebih buruk dari pada laki-laki. Weymen dan Kelly (1999 dalam Williamson dan Weymen, 2005) menyebutkan bahwa semakin sering seseorang mengendarai kendaraannya, maka semakin banyak pengalaman pribadi mengenai risiko yang dihadapi, pengetahuan mengenai risiko tersebut, dan persepsi mengenai kemampuan mengendalikan risiko, sehingga semakin baik persepsi mereka terhadap keselamatan berkendara.

## **2. Hubungan Antara Pengalaman Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara**

Hasil penelitian dari perhitungan statistik diperoleh kesimpulan bahwa ada hubungan yang bermakna antara pengalaman dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Artinya bahwa persepsi risiko berkendara responden baik jika responden memiliki pengalaman yang banyak terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas, sebaliknya persepsi risiko keselamatan berkendara responden buruk jika responden memiliki pengalaman sedikit terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian banyak sedikitnya

pengalaman responden terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas mempengaruhi persepsi risiko keselamatan berkendara responden.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dale G. Leathers yang mana didapatkan bahwa pengalaman mempengaruhi kecermatan persepsi. Pengalaman tidak selalu didapat dari proses belajar secara formal tetapi dapat juga diperoleh melalui rangkaian kejadian yang pernah dihadapi. Dalam mempersepsikan sebuah risiko yang ada pada sebuah bahaya, salah satu yang mempengaruhinya adalah pengalaman terhadap risiko tersebut. Pengalaman langsung seseorang dengan risiko bisa mendorong seseorang untuk percaya bahwa kemungkinan pengulangan kejadian risiko lebih besar daripada yang sesungguhnya. Pengalaman seseorang akan menentukan apakah seseorang menganggap penting suatu risiko dibandingkan dengan sesuatu yang lain yang secara statistik sangat berbahaya. Selain pengalaman pribadi individu terhadap risiko yang ada pada sebuah bahaya, pengalaman orang lain juga memiliki pengaruh yang besar dalam membentuk persepsi individu.

Kebermaknaan hubungan antara pengalaman dengan persepsi risiko keselamatan berkendara bisa digunakan untuk mempengaruhi orang lain dalam mengubah persepsi mereka menjadi lebih baik terutama yang berhubungan dengan persepsi risiko keselamatan berkendara, salah satunya dengan menceritakan kembali pengalaman yang dihadapi seseorang selama berkendara di jalan raya, dan lain sebagainya. Karena menurut Geller (2001) pada lingkungan kerja, pekerja menunjukkan perhatian yang besar dan cenderung lebih perhatian terhadap bahaya ketika cedera dan *nearmiss* yang terjadi diceritakan oleh *coworker* yang lebih berpengalaman dari mereka dibandingkan dengan persentasi mengenai data statistik. Contohnya: "kata pak polisi, paman Jack mungkin akan meninggal dalam kecelakaan jika dia tidak menggunakan sabuk keselamatannya".

### **3. Hubungan Antara Kepercayaan Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara**

Hasil penelitian secara statistik diperoleh bahwa ada hubungan yang bermakna antara kepercayaan dengan persepsi risiko keselamatan

berkendaraan. Artinya bahwa persepsi risiko berkendara responden baik jika responden memiliki kepercayaan yang rendah terhadap keamanan kendaraannya, begitu juga persepsi risiko keselamatan berkendara responden buruk jika responden memiliki kepercayaan yang tinggi terhadap keamanan kendaraannya. Dengan demikian, kepercayaan responden terhadap keamanan kendaraannya dalam melindungi mereka dari risiko keselamatan berkendara mempengaruhi persepsi risiko keselamatan berkendara responden.

Kepercayaan responden terhadap kendaraannya dalam mengendalikan bahaya mempengaruhi persepsi seseorang terhadap risiko yang mereka hadapi. Kepercayaan merupakan strategi konseptual yang digunakan oleh individu untuk mengurangi kompleksitas dari sebuah bahaya terutama ketika mereka tidak memiliki pengetahuan yang cukup mengenai bahaya yang akan dihadapinya. Artinya, Bila seorang pengendara percaya bahwa kendaraan yang digunakan layak jalan dan aman untuk dikendarai, maka risiko yang dipersepsinya kecil. Risiko akan dipersepsi besar bila pengendara tersebut tidak percaya bahwa kendaraan yang digunakannya akan membawanya ke tempat tujuan dengan aman (Ropek & Slovic, 2003).

Kepercayaan seseorang terhadap kendaraannya bisa berpengaruh buruk terhadap *nonoccupant* seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara motor. Pengaruh buruk tersebut bisa dijelaskan melalui teori *Compensating-Behavior*, yaitu teori yang memprediksi hubungan positif antara kepercayaan terhadap kemampuan kendaraan dalam melindungi penumpangnya dengan kejadian kematian pada *nonoccupant* di jalan raya. Dalam teori ini, dijelaskan bahwa ketika pengendara merasa aman dan percaya dengan kemampuan kendaraannya dalam melindungi mereka dari akibat yang ditimbulkan oleh kejadian kecelakaan, maka pengendara akan cenderung untuk berkendara dengan tidak hati-hati, sehingga pada akhirnya menyebabkan kejadian kecelakaan lalu-lintas yang lebih banyak (Peltzan, 1975 dalam Cohon dan Einav, 2003).

Jika individu merasa aman dengan kendaraan yang dimilikinya maka ada kemungkinan individu akan memiliki persepsi risiko keselamatan berkendara yang buruk, oleh karena itu ada baiknya pihak pengembang

otomotif juga mengingatkan calon pengendara bahwa semua kelengkapan keamanan yang dimiliki kendaraan tidak akan berfungsi secara maksimal jika pengendara tidak berkendara dengan baik dan mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku.

Selain itu berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Garbacz (1991, dalam Cohen and Einav, 2003) didapatkan bahwa peningkatan pelaksanaan hukum dan peraturan, seperti penetapan dengan tegas batas kecepatan kendaraan, secara signifikan dan positif mampu mencegah peningkatan kejadian kematian di jalan raya yang terjadi pada *nonoccupant*, yang disebabkan oleh cara berkendara yang tidak aman dari pengendara akibat kepercayaan berlebih terhadap keamanan dan kemampuan kendaraannya dalam melindungi mereka ketika kecelakaan terjadi. Sehingga pada akhirnya *safety driving* yang sebenarnya dapat tercipta, dimana bukan hanya penumpang kendaraan yang aman, namun juga orang-orang yang ada di luar kendaraan (*nonoccupant*).

#### **4. Hubungan Antara Teman Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendaraan**

Hasil penelitian secara statistik didapat bahwa ada hubungan yang bermakna antara teman dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Artinya bahwa persepsi risiko berkendara responden bisa baik jika responden mendapatkan pengaruh yang banyak dari teman dan percaya dengan apa yang dikatakan oleh teman mereka, begitu juga persepsi risiko keselamatan berkendara responden bisa buruk jika responden mendapatkan sedikit pengaruh dari teman-teman. Dengan demikian sedikit banyaknya pengaruh yang diberikan oleh teman mengenai informasi kecelakaan lalu lintas mempengaruhi persepsi risiko keselamatan berkendara responden.

Bukti menyebutkan bahwa yang paling besar dan kuat mempengaruhi individu dalam menciptakan persepsi adalah teman-teman yang berhubungan dengan sebuah perilaku. Penelitian yang dilakukan oleh Harris (1998, dalam Jaccard, Tonya Dodge, Hart Blanton, 2005) menganalisis pengaruh orang tua dan teman terhadap perilaku remaja, dan disimpulkan bahwa sekitar 50% dari

keberagaman kepribadian remaja merupakan bawaan genetik, dan 50% yang utama merupakan pengaruh dari teman sebayanya. Penelitian lain telah membandingkan pengaruh dari teman yang berbeda-beda dan menyimpulkan bahwa teman akrab adalah yang paling potensial mempengaruhi kepribadian dibandingkan dengan teman secara umum. Geller (2001) menyebutkan bahwa terkadang pendapat teman kerja turut mempengaruhi persepsi seseorang terhadap sesuatu.

Dengan adanya hubungan bermakna antara teman dengan persepsi risiko keselamatan berkendara, maka teman dapat dimanfaatkan untuk membentuk persepsi risiko yang baik dalam diri individu. Misalnya melakukan *hazard communication* dengan menggunakan pengalaman teman sebagai salah satu sumber informasi bagi individu untuk menambah pengalaman mereka. Komunikasi bahaya berupa cerita ini bisa disebar luaskan melalui website Universitas Indonesia atau website tiap-tiap fakultas agar mudah diakses oleh mahasiswa.

#### **5. Hubungan Antara Hukum Dan Peraturan Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendaraan**

Dari hasil perhitungan statistik dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara hukum dan peraturan yang berlaku dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Artinya bahwa persepsi risiko berkendara responden bisa saja pelaksanaan hukum buruk, begitu juga persepsi risiko keselamatan berkendara responden bisa saja buruk ketika pelaksanaan hukum dan peraturan baik. Dengan demikian baik buruknya pengetahuan mengenai hukum dan peraturan yang berlaku tidak mempengaruhi persepsi risiko keselamatan berkendara responden.

Ketidakbermakna hubungan antara hukum dengan persepsi risiko keselamatan berkendara responden bisa disebabkan oleh ketidakpercayaan responden terhadap kekonsistenan pelaksanaan hukum dan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintahan yang bertanggung jawab. Apabila hukum dan peraturan dilaksanakan dengan baik oleh pihak yang berwenang, maka yang terbentuk adalah persepsi yang positif dalam diri individu. Namun

sebaliknya apabila pelaksanaan hukum dan peraturan tersebut kurang perhatian dan pihak yang berwenang tidak bertindak tegas terhadap pelanggaran yang dilakukan maka yang terbentuk adalah persepsi yang negatif, hal ini dapat dilihat dari hasil yang signifikan yang didapatkan dari penelitian.

Adanya hubungan positif antara hukum dan persepsi bisa digunakan dalam meningkatkan persepsi risiko keselamatan berkendara individu, salah satunya adalah dengan meningkatkan dan menegakkan pelaksanaan hukum dan peraturan lalu lintas yang berlaku, memberi sanksi yang tegas terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas serta ketidakpatuhan terhadap rambu-rambu.

## 6. Hubungan Antara Media Massa Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendaraan

Dari hasil perhitungan statistik dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang bermakna antara media massa dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Artinya bisa saja responden mendapatkan informasi yang banyak dari media massa, memiliki persepsi risiko buruk, dan responden yang mendapatkan informasi yang sedikit dari media massa memiliki persepsi risiko keselamatan berkendara yang baik.

Ketidakterbacaan hubungan antara media massa dengan persepsi risiko keselamatan berkendara bisa disebabkan adanya rentang waktu yang lama antara informasi yang telah diterima oleh responden dengan waktu penyebaran kuesioner. Disamping itu bias dalam mempersepsikan risiko dapat disebabkan informasi yang didapatkan dari media massa tidak dialami secara langsung oleh individu. Berdasarkan teori peluru disebutkan bahwa setiap anggota massa memberikan respon yang sama pada stimuli yang datang dari media massa. Karena teori ini mengasumsikan massa yang tidak berdaya ditembaki oleh stimuli media massa, teori ini disebut juga “teori peluru” (*bullet theory*) atau model jarum hipodermis, yang menganalogikan pesan komunikasi seperti menyebut obat yang disuntikan dengan jarum ke bawah kulit pasien. Namun begitu, teori peluru tersebut mendapat serangan diantaranya dari **Carl I. Hovland** yang melakukan beberapa penelitian



eksperimental untuk menguji efek film terhadap tentara. Ia dan kawan-kawannya menemukan bahwa film hanya efektif dalam menyampaikan informasi, tetapi tidak dalam mengubah sikap (Afdjani, 2007). **Joseph Klapper** (1960 dalam dalam Afdjani 2007) menyimpulkan bahwa ada banyak faktor yang mempengaruhi penerimaan informasi oleh individu diantaranya persepsi selektif, terpaan selektif dan ingatan selektif serta proses kelompok, norma kelompok dan opini dari teman.

### **6.2.2 Distribusi Penggunaan Sabuk Keselamatan Dengan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara**

Hasil penelitian berdasarkan perhitungan statistik dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang bermakna antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan. Artinya bahwa penggunaan sabuk keselamatan responden baik jika persepsi risiko berkendara responden baik, begitu juga penggunaan sabuk keselamatan buruk jika persepsi risiko keselamatan berkendara responden buruk. Dengan demikian baik buruknya persepsi risiko keselamatan berkendara responden mempengaruhi penggunaan sabuk keselamatan responden.

Teori *Health Belief Model* tidak hanya digunakan dalam memprediksi perilaku pencegahan di dunia medis, tapi juga dalam ruang lingkup dunia kesehatan yang lebih luas, termasuk untuk memprediksi perilaku keselamatan. Perilaku penggunaan sabuk keselamatan dapat dijelaskan dengan menggunakan teori *Health Belief Model* dimana penggunaan sabuk keselamatan sebagai tindakan pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat dipengaruhi oleh persepsi mereka terhadap risiko keselamatan lalu lintas yang akan menyimpannya. Hal ini juga sesuai dengan Teori *Kurt Lewis*, merupakan teori yang mempengaruhi pembentukan Teori *Health Belief Model*, yang menyatakan bahwa persepsi individu terhadap suatu kondisi lebih besar daripada keadaan yang sebenarnya dari kondisi tersebut, dalam mempengaruhi perilaku (G.M. Hochbaum, 1958).

Baik buruknya persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara diperoleh dari komposit variabel-variabel yang terdapat dalam teori *Health Belief Model*. Pada teori ini disebutkan bahwa individu mau untuk melakukan tindakan

pencegahan, dalam hal ini menggunakan sabuk keselamatan untuk mengurangi risiko yang akan diterima akibat kecelakaan lalu lintas jika mereka merasa akan mendapatkan dampak yang serius dari kejadian kecelakaan yang terjadi (*Perceived Severity*), merasa mudah untuk mendapatkan kejadian kecelakaan (*Perceived Susceptibility*). Disamping itu kemudahan dan hambatan yang diperoleh untuk melakukan tindakan pencegahan menjadi alasan individu dalam memutuskan melaksanakan tindakan pencegahan atau tidak.

Kemaknaan hubungan antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan dapat digunakan untuk merangsang individu untuk melakukan tindakan pencegahan melalui promosi keselamatan, khususnya dalam hal peningkatan penggunaan sabuk keselamatan oleh pihak Departemen Perhubungan, Polisi, maupun pihak UPTK3LH Universitas Indonesia Depok. Selain itu, berdasarkan teori HBM, individu mengambil keputusan untuk melakukan tindakan pencegahan, dalam hal ini penggunaan sabuk keselamatan juga dipengaruhi oleh variabel pemicu, seperti label peringatan. Oleh karena itu peningkatan sabuk keselamatan bisa dilakukan dengan *safety campaign* berupa rambu-rambu penggunaan sabuk keselamatan yang diletakkan pada gerbang pengambilan tiket masuk dan gerbang pengembalian tiket, berupa gambar dan kata-kata “pastikan sabuk keselamatan anda telah terpasang dengan tepat”, yang bertujuan mengingatkan pengendara untuk selalu menggunakan sabuk keselamatannya baik ketika hendak memasuki lingkungan Universitas Indonesia maupun ketika hendak keluar dari lingkungan kampus Universitas Indonesia.

### **6.2.3 Korelasi Antara Variabel Pendahulu, Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara, dan Penggunaan Sabuk Keselamatan**

Penggunaan sabuk keselamatan secara signifikan dipengaruhi oleh persepsi individu terhadap risiko yang akan mereka hadapi ketika mereka berkendara. Persepsi risiko itu sendiri secara signifikan dipengaruhi oleh pengalaman, kepercayaan, dan teman. Berdasarkan hasil analisis statistik untuk melihat korelasi masing-masing variabel yang diteliti, didapatkan bahwa pembentukan pengalaman dari seorang individu dipengaruhi secara positif oleh

temannya, ini berarti bahwa informasi dari teman dapat digunakan oleh individu dalam meningkatkan pengalaman mereka terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas, karena semakin banyak teman memberikan pengaruh seperti pemberian informasi, maka akan semakin banyak pengalaman individu terhadap kejadian kecelakaan lalu-lintas. Selain itu, kepercayaan juga memiliki hubungan yang positif dengan pengalaman dan teman, ini berarti ketika pengalaman langsung mereka terhadap kemampuan kendaraannya dan pengaruh teman berupa informasi yang mereka peroleh tentang kemampuan kendaraan yang dimiliki dalam melindungi penggunanya dari kejadian kecelakaan, maka akan semakin percaya individu dengan kendaraannya. Dengan kepercayaan yang dimiliki oleh individu terhadap kendaraannya, hukum dan peraturan yang berlaku memiliki peran penting dalam menciptakan *safety driving* yang sesungguhnya dan melindungi *nonoccupant* dari kejadian kecelakaan yang ditimbulkan oleh pengendara kendaraan seperti dengan menetapkan secara tegas batas kecepatan dan lain sebagainya, karena berdasarkan teori *Compensating-Behavior*, diketahui bahwa adanya kecenderungan dari individu untuk berkendara dengan tidak hati-hati ketika mereka percaya dengan kemampuan kendaraannya. Akibatnya, jika tidak dikendalikan, maka akan didapatkan penurunan kejadian kematian pada penumpang kendaraan, namun terjadi peningkatan kematian pada *nonoccupant* seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara motor.