

BAB V HASIL PENELITIAN

V.1. Kerangka Penyajian

Penyajian hasil penelitian dibagi menjadi 2 bagian, yaitu:

1. Dilakukan penggambaran karakteristik responden siswa/i pengendara sepeda motor di tiga sekolah di kota Bogor yang telah dipilih oleh penulis, yang mencakup jenis kelamin, jenis sekolah, dan lama berkendara.
2. Analisis univariat berdasarkan variabel independen dan dependen untuk mengetahui gambaran karakteristik responden terhadap persepsi keselamatan berkendara.

V.2. Karakteristik Responden

Tabel V.1 Distribusi Karakteristik Responden

Karakteristik	Jumlah	Persentase(%)
Umum	144	60.3
Jenis Sekolah	kejuruan	39.7
	Total	100.0
Jenis Kelamin	pria	80.8
	wanita	19.2
	Total	100.0
Lama Berkendara	<1tahun	33.5
	1-3tahun	37.7
	>3tahun	28.9
	Total	100.0

V.2.1 Jenis Sekolah Responden

Responden pada penelitian ini berjumlah 239 orang, yang berasal dari 2 sekolah yang berbeda jenisnya, yaitu Sekolah Menengah Atas umum yang terdiri dari swasta dan negeri, serta kejuruan. Dari jumlah total responden didapat jumlah

responden yang berasal dari SMA umum sebanyak 144 responden atau 60,3%, dan dari sekolah kejuruan sebanyak 95 responden atau 39,7%

V.2.2. Jenis Kelamin

Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari penyebaran kuesioner kepada 239 responden, didapat 193 responden atau 80,8% berjenis kelamin pria, dan sisanya sebanyak 46 responden atau 19,2% berjenis kelamin wanita.

V.2.3. Lama Berkendara

Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari penyebaran kuesioner mengenai lama berkendara sepeda motor, diperoleh 80 responden atau 33,5% telah mengendarai sepeda motor kurang dari satu tahun, 90 responden atau sekitar 37,7% telah mengendarai sepeda motor antara 1-3 tahun, dan sisanya 69 responden atau 28,9% telah mengendarai sepeda motor diatas 3 tahun. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel V.1 dibawah ini:

V.3. Analisis Univariat

Melalui uji normalitas yang dilakukan dengan menggunakan *software* SPSS 13.0 terhadap variabel total nilai dan persentase total nilai. diperoleh nilai signifikan untuk variabel pengetahuan sebesar 0.094, untuk variabel motivasi sebesar 0.088, variabel pengalaman sebesar 0.053, variabel lingkungan sebesar 0.100, variabel kendaraan sebesar 0.105, dan variabel persepsi sebesar 0.068, dimana apabila nilai signifikan lebih besar dari 0.05 maka yang dipergunakan adalah nilai median. Nilai median untuk pengetahuan, yakni 73.33%, motivasi 60.00%, pengalaman 64.00%, lingkungan 65.00%, kendaraan 78.33%, dan persepsi sebesar 68.52%.

V.3.1 Pengetahuan

Tabel V.2 Distribusi Tingkat Pengetahuan berdasarkan Karakteristik Responden

Karakteristik		Rata-rata persentase total nilai(%)	Tingkat pengetahuan (Median = 73.33%)
Jenis	Umum	73.27	Baik
Sekolah	Kejuruan	70.62	Kurang baik
Jenis	pria	72.78	Kurang baik
Kelamin	wanita	69.85	Kurang baik
Lama	<1tahun	71.33	Kurang baik
Berkendara	1-3tahun	73.89	Baik
	>3tahun	71.07	Kurang baik
Rata-rata Keseluruhan		72.22	Kurang baik

V.3.1.1 Gambaran tingkat Pengetahuan berdasarkan Jenis Sekolah

Dari 239 responden, sebanyak 144 responden yang berasal dari sekolah umum yaitu negeri dan swasta memiliki tingkat pengetahuan baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 73.27%, dan sisanya sebanyak 95 responden yang berasal dari sekolah kejuruan memiliki tingkat pengetahuan kurang baik dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 70.62%.

V.3.1.2 Gambaran tingkat Pengetahuan berdasarkan Jenis Kelamin

Dari 239 responden penelitian, didapatkan hasil 193 responden pria dan 46 responden wanita sama-sama memiliki tingkat pengetahuan yang kurang baik. Dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 72,78 untuk responden pria dan 69,85% untuk responden wanita.

V.3.1.3 Gambaran tingkat Pengetahuan berdasarkan Lama Berkendara

Dari 239 responden penelitian, sebanyak 80 responden yang berkendara kurang dari 1 tahun dan lebih dari 3 tahun ternyata memiliki tingkat pengetahuan kurang baik dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 71,33% untuk yang

telah berkendara kurang dari 1 tahun dan 71,07% untuk yang telah berkendara diatas 3 tahun. Sebanyak 90 responden yang telah berkendara antara 1-3 tahun ternyata memiliki tingkat pengetahuan yang lebih baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 73,89%. Sedangkan untuk rata-rata keseluruhan diperoleh nilai sebesar 72.22%, yang berarti tingkat pengetahuan yang dimiliki responden terhadap berkendara aman dan selamat kurang baik.

V.3.2 motivasi

Tabel V.3 Distribusi motivasi berdasarkan Karakteristik Responden

Karakteristik		Rata-rata persentase total nilai(%)	Motivasi (Median = 60.00%)
Jenis Sekolah	umum	59.95	Kurang baik
	kejuruan	61.31	Baik
Jenis Kelamin	pria	60.18	Baik
	wanita	61.80	Baik
Lama Berkendara	<1tahun	61.36	Baik
	1-3tahun	60.39	Baik
	>3tahun	59.62	Kurang baik
Rata-rata Keseluruhan		60.49	Baik

V.3.2.1 Gambaran Motivasi berdasarkan Jenis Sekolah

Dari 239 responden, sebanyak 144 responden yang berasal dari sekolah umum yaitu negeri dan swasta memiliki motivasi berkendara selamat kurang baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 59.95%, dan sisanya sebanyak 95 responden yang berasal dari sekolah kejuruan memiliki motivasi berkendara selamat baik dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 61.31%.

V.3.2.2 Gambaran Motivasi berdasarkan Jenis Kelamin

Dari 239 responden diperoleh hasil, baik pada pria yang berjumlah 193 responden maupun pada wanita. Pada wanita yang berjumlah 46 responden memiliki motivasi berkendara baik, dengan rata-rata persentase nilai 60.18% untuk pria dan sebesar 61.80% untuk wanita.

V.3.2.3 Gambaran Motivasi berdasarkan Lama Berkendara

Dari 239 responden, sebanyak 80 responden dan 90 responden yang mengendarai sepeda motor dibawah 1 tahun dan yang telah berkendara 1-3tahun memiliki motivasi berkendara dengan selamat baik. Dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 61.36% untuk yang telah berkendara dibawah 1tahun, dan 60.39% untuk yang telah berkendara selama 1-3tahun. Sebanyak 69 responden yang telah berkendara sepeda motor di atas 3 tahun justru memiliki motivasi berkendara dengan selamat kurang baik. Dengan rata-rata persentase total nilai 59.62%. Untuk rata-rata total keseluruhan motivasi responden terhadap berkendara dengan selamat diperoleh nilai sebesar 60.49% yang berarti motivasi responden terhadap berkendara aman dan selamat baik.

V.3.3 Pengalaman

Tabel V.4 Distribusi Pengalaman berdasarkan Karakteristik Responden

Karakteristik		Rata-rata persentase total nilai(%)	Pengalaman (Median = 64.00%)
Jenis	umum	63.33	Kurang baik
Sekolah	kejuruan	64.12	Baik
Jenis	pria	63.30	Kurang baik
Kelamin	wanita	65.08	Baik
Lama	<1tahun	64.65	Baik
Berkendara	1-3tahun	64.11	Baik
	>3tahun	61.88	Kurang baik

Tabel V.4 (sambungan)

Rata-rata Keseluruhan	63.64	Kurang baik
-----------------------	-------	-------------

V.3.3.1 Gambaran Pengalaman berdasarkan Jenis Sekolah

Berdasarkan penyebaran kuesioner terhadap 239 responden, sebanyak 144 responden yang berasal dari sekolah umum yaitu negeri dan swasta memiliki pengalaman berkendara selamat kurang baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 63.33%, dan sisanya sebanyak 95 responden yang berasal dari sekolah kejuruan memiliki pengalaman berkendara aman dan selamat kurang baik dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 64.12%.

V.3.3.2 Gambaran Pengalaman berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner terhadap 239 responden, sebanyak 193 responden berjenis kelamin pria ternyata memiliki pengalaman berkendara dengan selamat kurang baik dibandingkan dengan 46 responden wanita. Dengan rata-rata persentase total nilai untuk pria sebesar 63.30% dan sebesar 65.08% untuk wanita.

V.3.3.3 Gambaran Pengalaman berdasarkan Lama Berkendara

Berdasarkan penyebaran kuesioner kepada 239 responden, didapatkan sebanyak 80 responden yang telah mengendarai sepeda motor kurang dari 1 tahun dan 90 responden yang telah berkendara sepeda motor selama 1-3 tahun ternyata memiliki pengalaman berkendara dengan selamat baik. Dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 64.65% untuk yang telah berkendara kurang dari 1 tahun dan 64.11% untuk yang telah berkendara 1-3 tahun. Sisanya 69 responden yang telah mengendarai sepeda motor di atas 3 tahun, justru memiliki pengalaman terhadap berkendara dengan selamat kurang baik, dengan rata-rata total persentase nilai sebesar 61.88%. Sedangkan untuk rata-rata keseluruhan pengalaman responden terhadap berkendara aman dan selamat diperoleh nilai sebesar 63.64%, yang berarti pengalaman responden terhadap berkendara aman dan selamat kurang baik.

V.3.4 Kondisi Lingkungan

Tabel V.5 Distribusi kondisi Lingkungan berdasarkan Karakteristik Responden

Karakteristik		Rata-rata persentase total nilai(%)	Kondisi lingkungan (Median = 65.00%)
Jenis	umum	65.34	Baik
Sekolah	kejuruan	65.12	Baik
Jenis	pria	65.44	Baik
Kelamin	wanita	64.49	Kurang baik
Lama	<1tahun	66.91	Baik
Berkendara	1-3tahun	65.22	Baik
	>3tahun	63.38	Kurang baik
Rata-rata Keseluruhan		65.25	Baik

V.3.4.1 Gambaran Kondisi Lingkungan berdasarkan Jenis Sekolah

Dari 239 responden, sebanyak 144 responden dan 95 responden yang berasal dari sekolah umum dan kejuruan menyatakan kondisi lingkungan yang sering dilaluinya baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 65.34 untuk sekolah umum dan 65.12% untuk sekolah kejuruan.

V.3.4.2 Gambaran Kondisi Lingkungan berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner terhadap 239 responden, sebanyak 193 responden pria menyatakan kondisi lingkungan yang sering dilewatinya sudah baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 65.44%. Sebanyak 46 responden wanita menyatakan kondisi lingkungan yang dilewatinya kurang baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 64.49%.

V.3.4.3 Gambaran Kondisi Lingkungan berdasarkan Lama Berkendara

Dari 239 orang responden yang dilakukan penelitian, sebanyak 80 responden yang telah berkendara sepeda motor kurang dari 1 tahun dan sebanyak

90 responden yang telah berkendara sepeda motor selama 1-3 tahun menyatakan kondisi lingkungan yang dilewatinya baik dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 66.91% untuk yang telah berkendara kurang dari 1 tahun, dan 65.22% untuk yang telah berkendara 1-3 tahun. Sedangkan sebanyak 69 responden yang telah berkendara diatas 3 tahun, menyatakan bahwa kondisi lingkungan yang sering dilewai kurang baik, dengan rata-rata persentase total nilai 63.38%. sedangkan untuk rata-rata keseluruhan diperoleh angka 65.25%, yang berarti kondisi lingkungan yang sering dilewati oleh responden baik.

V.3.5 Kondisi Kendaraan (sepeda motor)

Tabel V.6 Distribusi kondisi Kendaraan (sepeda motor) berdasarkan Karakteristik Responden

Karakteristik		Rata-rata persentase total nilai(%)	Kondisi kendaraan (Median = 78.33%)
Jenis Sekolah	umum	78.34	Baik
	kejuruan	74.66	Kurang baik
Jenis Kelamin	pria	77.25	Kurang baik
	wanita	75.32	Kurang baik
Lama Berkendara	<1tahun	77.64	Kurang baik
	1-3tahun	77.18	Kurang baik
	>3tahun	75.60	Kurang baik
Rata-rata Keseluruhan		76.88	Kurang baik

V.3.5.1 Gambaran Kondisi Kendaraan berdasarkan Jenis Sekolah

Dari data 239 responden yang diteliti, sebanyak 144 responden yang berasal dari sekolah umum yaitu negeri dan swasta memiliki kondisi umum sepeda motor baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 78.34%, dan sisanya sebanyak 95 responden yang berasal dari sekolah kejuruan memiliki

kondisi umum sepeda motor kurang baik dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 74.66%.

V.3.5.2 Gambaran Kondisi Kendaraan berdasarkan Jenis kelamin

Dari 239 responden, sebanyak 193 responden pria ternyata dan 46 responden wanita menyatakan kondisi kendaraannya secara umum kurang baik, hal tersebut didapat dari rata-rata persentase total nilai sebesar 77.25% untuk pria, dan 75.32% untuk wanita.

V.3.5.3 Gambaran Kondisi Kendaraan berdasarkan Lama Berkendara

Dari 239 responden, sebanyak 80 responden yang telah 1 tahun mengendarai sepeda motor, 90 responden yang telah berkendara sepeda motor antara 1-3 tahun, dan sebanyak 69 responden yang telah mengendarai sepeda motor diatas 3 tahun ternyata memiliki kondisi kendaraan yang kurang baik. Hal tersebut didapat dari rata-rata persentase total nilai sebesar 77.64% untuk yang 1 tahun, 77.48% untuk yang 1-3 tahun, dan 75.60% untuk yang diatas 3 tahun. Sedangkan untuk rata-rata keseluruhan kondisi kendaraan diperoleh angka sebesar 76.88% yang berarti kondisi kendaraan yang sering digunakan responden kurang baik.

V.3.6 Gambaran Persepsi Keselamatan Berkendara Sepeda Motor

Tabel V.7 Distribusi Persepsi Keselamatan Berkendara berdasarkan Karakteristik Responden

Karakteristik		Rata-rata persentase total nilai(%)	Persepsi keselamatan berkendara (Median = 68.52%)
Jenis	umum	69.44	Baik
Sekolah	kejuruan	68.44	Baik
Jenis	pria	69.17	Baik
Kelamin	wanita	68.52	Baik

Tabel V.7 (sambungan)

Lama	<1tahun	69.65	Baik
Berkendara	1-3tahun	69.56	Baik
	>3tahun	67.66	Kurang baik
Rata-rata Keseluruhan		69.04	Baik

V.3.6.1 Gambaran Persepsi Keselamatan Berkendara Sepeda Motor berdasarkan Jenis Sekolah

Dari 239 responden penelitian, sebanyak 144 responden dan 95 responden yang berasal dari sekolah umum dan kejuruan memiliki persepsi keselamatan berkendara baik, dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 69.44% untuk sekolah umum dan 68.44% untuk sekolah kejuruan.

V.3.6.2 Gambaran Persepsi Keselamatan Berkendara Sepeda Motor berdasarkan Jenis Kelamin

Dari 239 responden, sebanyak 193 responden pria dan 46 responden wanita ternyata sama-sama memiliki persepsi keselamatan berkendara yang baik. Dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 69.17% untuk pria, dan 68.52% untuk wanita.

V.3.6.3 Gambaran Persepsi Keselamatan Berkendara Sepeda Motor berdasarkan Lama Berkendara

Dari 239 responden, sebanyak 80 responden yang telah berkendara kurang dari 1 tahun ternyata memiliki persepsi keselamatan berkendara yang baik. Begitu juga dengan 90 responden yang telah mengemudikan sepeda motor selama 1-3 tahun, memiliki persepsi yang baik dengan rata-rata persentase total nilai sebesar 69.65% untuk yang berkendara kurang dari 1 tahun, dan 69.56% untuk yang telah berkendara 1-3 tahun. Sebanyak 69 responden yang telah berkendara lebih dari 3 tahun, ternyata memiliki persepsi berkendara dengan selamat yang kurang baik. Berdasarkan pada rata-rata persentase total nilai sebesar 67.66%. sedangkan untuk rata-rata keseluruhan diperoleh angka sebesar 69.04% yang berarti persepsi responden terhadap keselamatan berkendara baik.

BAB VI

PEMBAHASAN

VI.1 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitik, dimana penulis ingin memperoleh gambaran persepsi siswa/i Sekolah Menengah Atas di 3 sekolah yang berbeda di kota Bogor. Dalam penelitian ini penulis memiliki beberapa keterbatasan, diantaranya yaitu:

1. Keterbatasan jumlah sampel, mengingat jumlah populasi siswa/i pengendara sepeda motor cukup besar. Sedangkan penulis hanya memperoleh 239 sampel dari 3 sekolah yang berbeda.
2. Jawaban responden dari pertanyaan-pertanyaan pada kuesioner, masih banyak yang kurang sesuai dengan persepsi responden itu sendiri. Masih banyak responden yang mengisi secara bersamaan dengan rekannya ataupun mengisi dengan terburu-buru, sehingga jawaban yang ada pada kuesioner kurang bisa mewakili persepsi responden.
3. Persepsi responden dipengaruhi oleh banyak faktor yang sangat kompleks dan biasanya sulit untuk melakukan pengukuran serta membutuhkan waktu yang cukup lama. Oleh karena itu penelitian ini hanya dilakukan pada faktor-faktor yang dapat diukur dan diperkirakan mempunyai hubungan dengan persepsi responden berdasarkan teori yang ada.

VI.2 Pembahasan Hasil Penelitian

VI.2.1 Pengetahuan Responden Terhadap Keselamatan Berkendara

Salah satu hal yang mempengaruhi persepsi adalah pengetahuan. Hal tersebut juga didukung oleh David Krech (1962) yang berpendapat bahwa persepsi seseorang sangat dipengaruhi oleh tingkat pengetahuan yang dimilikinya. Pengetahuan ini dapat diperoleh dari pendidikan, bacaan, penelitian, dan lain-lain. Dengan alat indera manusia dapat menangkap pengetahuan yang dibutuhkannya, dari hasil penelitian ini diperoleh hasil mayoritas responden memiliki tingkat pengetahuan kurang baik.

Pengetahuan bisa diperoleh baik secara langsung maupun tidak langsung (Mehra dan Burhan), pengetahuan langsung diperoleh dari hasil persepsi baik

secara intern maupun ekstern. Sedangkan pengetahuan tidak langsung dapat diperoleh dari hasil kesaksian, kesimpulan, dan penilaian. Pengetahuan langsung yang diperoleh responden berupa pengetahuan yang diperoleh ketika mengikuti ujian SIM, baik itu teori maupun praktik. Dalam ujian teori SIM responden memperoleh pengetahuan baik itu mengenai keselamatan berlalu lintas, peraturan perundang-undangan, kendaraan, dan rambu-rambu. Sedangkan dalam ujian praktik responden memperoleh pengetahuan berupa cara mengemudikan sepeda motor dengan baik dan benar, cara berbelok, saat di persimpangan dan lainnya.

Namun, tingkatan pengetahuan akan keselamatan yang baik tidak menjamin seseorang berperilaku aman ketika berkendara. Banyak faktor yang mempengaruhi cara mengemudi seseorang, misalkan mental dan emosi. Seseorang yang memiliki pengetahuan baik, namun memiliki perilaku berkendara yang buruk, maka dapat berpengaruh terhadap keselamatan berkendara. Pengetahuan yang dimiliki responden kebanyakan hanya bersifat tahu saja secara teori, tanpa bisa mengaplikasikannya.

VI.2.2 Motivasi Responden Terhadap Keselamatan Berkendara

Kebutuhan merupakan pendorong utama motivasi. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, biasanya kita memotivasi diri (A.H. Maslow). Maslow sendiri membagi kebutuhan itu kedalam lima tingkatan, yaitu kebutuhan fisik (memenuhi rasa lapar, dahaga, dan dorongan nafsu), kebutuhan keamanan (merasa aman dan bebas dari bahaya), kebutuhan akan rasa cinta, kebutuhan akan penghargaan, dan kebutuhan aktualisasi diri.

Dari hasil penelitian ini didapatkan hasil keseluruhan motivasi responden terhadap keselamatan berkendara dapat dikategorikan baik. Dengan melihat pada karakteristik hanya pada yang telah berkendara di atas 3 tahun yang memiliki motivasi berkendara selamat rendah. Hal ini dikarenakan responden memiliki kebutuhan akan penghargaan dan aktualisasi diri sehingga kurang memperhatikan keselamatan. Dari jawaban di kuesioner dapat diketahui, responden yang memiliki motivasi berkendara rendah senang mengebut karena merasa diakui oleh teman-temannya. Jika dilihat dari titik pandang motivasi, teori Maslow tersebut menyatakan bahwa meskipun tidak ada kebutuhan yang pernah dipenuhi secara

lengkap, suatu kebutuhan yang dipuaskan secara banyak tak lagi termotivasi. Hal ini dapat membuktikan bahwa responden yang memiliki motivasi berkendara rendah belum merasa puas terhadap kebutuhan akan penghargaan dan pengakuan, sehingga Ia akan terus memenuhi kebutuhan tersebut sampai merasa puas. Selain itu masih banyak responden yang memiliki motivasi berkendara selamat kurang baik, karena hanya mempergunakan peranti keselamatan seperti helm hanya ketika ada petugas saja, hal tersebut berarti motivasi responden hanya takut akan ditilang, bukan karena kesadaran akan keselamatan.

Sedangkan pada responden yang memiliki motivasi baik dalam berkendara selamat, apabila dilihat mengenai teori kebutuhan Maslow, telah memenuhi kebutuhan fisik, sehingga prioritas berikutnya adalah pemenuhan kebutuhan akan rasa aman dan selamat. Oleh karena itu menurut Maslow, apabila ingin memotivasi seseorang, kita harus mengetahui orang tersebut sedang berada pada anak tangga apa, sehingga dapat diketahui hal-hal apa yang menjadi motivasi orang tersebut untuk memenuhi kebutuhannya.

Motivasi dan pengetahuan merupakan pembentuk persepsi, berdasarkan pada hasil penelitian, motivasi baik namun tingkat pengetahuan kurang baik secara keseluruhan. Sebagai contoh seseorang telah menggunakan piranti keselamatan yang sesuai dengan standard dan lengkap karena kesadaran akan keselamatan. Namun, ia tidak dapat mengaplikasikan pengetahuannya tentang berkendara sepeda motor secara aman dan selamat, misalkan ia selalu mengemudikan motor di lajur kanan, dan selalu mengemudi dengan kecepatan tinggi, tentu saja hal tersebut dapat berbahaya pada keselamatan berkendara. Dari contoh itu dapat diketahui bahwa seseorang yang memiliki motivasi berkendara dengan selamat baik, belum tentu memiliki tingkat pengetahuan yang baik pula, begitupun sebaliknya.

VI.2.3 Pengalaman Responden Terhadap Keselamatan Berkendara

Menurut Wikipedia Pengalaman ialah hasil persentuhan alam dengan panca indra manusia, berasal dari kata peng-alam-an. Pengalaman memungkinkan seseorang menjadi tahu dan hasil tahu ini kemudian disebut pengetahuan, sedangkan menurut Robbins, salah salah satu faktor selain pengetahuan yang

dapat mempengaruhi persepsi penilaian seseorang adalah pengalaman masa lalu yang dimilikinya. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengalaman responden terhadap keselamatan berkendara dapat dikategorikan kurang baik secara keseluruhan. Hal ini semakin diperkuat dengan hampir setengah dari responden penelitian ini pernah mengalami kecelakaan. Walaupun sebagian besar hanya kecelakaan ringan seperti terserempet, terjatuh, dll.

Pengalaman atau hasil persentuhan alam dengan panca indera manusia dalam penelitian kali ini bersifat kurang baik. Karena sebagian besar responden pernah mengalami kecelakaan, sehingga sangat mempengaruhi gaya responden dalam mengemudi. Pengalaman pernah mengalami kecelakaan pada responden sangat mempengaruhi tingkat pengetahuannya akan keselamatan berkendara. Seperti yang telah disebutkan diatas, pengalaman seseorang menjadikannya tahu, sehingga bisa disimpulkan pengalaman juga merupakan proses pembelajaran responden terhadap persepsi keselamatan berkendara.

VI.2.4 Kondisi Lingkungan yang dilalui Responden

Menurut WHO, dalam *road traffic accidents in developing country*, menyatakan bahwa kondisi lingkungan sangat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas. Menurut Boediharto (1986), hal-hal yang perlu diperhatikan dari suatu jalan yaitu desain teknik, keadaan jalan yang harus mampu menampung kendaraan, kondisi fisik jalan, kelengkapan jalan, dan musim. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa jalan di sekitar kota Bogor yang sering dilalui oleh responden dapat dikategorikan baik.

Apabila dilihat dari desain tekniknya jalan yang sering dilewati oleh responden sudah sesuai dengan keadaan lingkungan sekitar dan dapat menjalin keselamatan sesama pemakai jalan. Jalan protokol sudah cukup dibedakan dengan jalan yang lurus (penyambung), tikungan, persimpangan, bundaran, maupun tanjakan/turunan sudah dapat dipahami dengan baik. Untuk keadaan jalan, biasanya keramaian terjadi hanya pada saat *peak hour* saja. Namun, secara umum jalan di kota Bogor masih cukup menampung jumlah kendaraan yang melintas. Untuk kondisi fisik jalan secara umum sudah cukup baik, hanya terdapat rusak atau bolong-bolong pada beberapa bagian saja, dan itupun tidak pada jalan utama

(protokol). Mengenai kelengkapan jalan akan rambu-rambu lalu lintas, marka atau pembatas jalan sudah cukup baik penempatannya dan dapat menunjang responden untuk berkendara secara aman dan selamat.

Hanya musim yang tidak menentu yang dapat mempengaruhi cara berkendara responden, biasanya pada musim hujan jalan akan menjadi lebih licin dan berbahaya dan pada musim kemarau jalan akan menjadi berdebu dan kering. Selain itu banyaknya pepohonan tua yang terdapat pada jalan protokol, bisa sangat membahayakan, ketika cuaca sudah tidak baik dalam artian terjadi hujan lebat disertai dengan angin kencang akan sangat berbahaya, karena sewaktu-waktu pepohonan tua tersebut bisa saja tumbang dan menimpa pengguna jalan. Sehingga faktor lingkungan seperti tersebut yang tidak terduga yang harus selalu diperhitungkan.

VI.2.5 Kondisi Kendaraan Responden

Faktor utama kendaraan yang langsung menimbulkan kecelakaan adalah karena keterbatasan perancangan atau cacat yang ditimbulkan dari kurangnya pemeliharaan, penyesuaian yang tidak baik dan rusaknya beberapa komponen penting seperti rem, ban dan lampu (F.D. Hobbs). Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi secara umum sepeda motor yang dikendarai oleh responden adalah kurang baik. Jarangnya melakukan perawatan secara rutin terhadap kendaraan seperti mengganti oli kendaraan, tidak mengganti ban apabila kembang ban telah tipis, dapat menjadikan sepeda motor tidak berada dalam kondisi prima dan laik untuk dikendarai, sehingga dapat membahayakan keselamatan pemakainya.

Berdasarkan pada Peraturan Pemerintah no.44 tahun 1994 yang mengatur ketentuan akan kendaraan dan pengemudi menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor khususnya sepeda motor wajib untuk memakai lampu-lampu dan alat pemantul cahaya (pasal 41-64), yang berupa lampu-lampu dan pemantul cahaya yang meliputi lampu utama dekat, lampu utama jauh, lampu penunjuk arah, satu lampu posisi depan dan belakang, satu lampu rem, satu lampu penerangan tanda nomor kendaraan di bagian belakang, satu pemantulan cahaya berwarna merah yang tidak berbentuk segitiga. Pada sebagian besar sepeda motor responden

kebanyakan peranti-peranti tersebut sudah diganti dengan yang tidak standard lagi dengan alasan agar motor terlihat lebih bagus. Lampu utama, lampu rem, lampu tanda nomor kendaraan, bahkan nomor kendaraannya sendiri dilepas oleh kebanyakan responden.

Selanjutnya mengenai komponen pendukung kendaraan bermotor terdiri dari pengatur kecepatan (*speedometer*), kaca spion, penghapus kaca (*weeper*) kecuali sepeda motor, klakson, sabuk keselamatan kecuali sepeda motor, sepakbor, dan bumper kecuali sepeda motor. Pada sebagian besar sepeda motor responden, banyak komponen-komponen pendukung tersebut yang juga merupakan komponen keselamatan sudah diganti dengan yang tidak sesuai dengan standard, seperti kaca spion diganti dengan ukuran yang lebih kecil, pengatur kecepatan (*speedometer*) yang tidak berfungsi, sepakbor diganti dengan ukuran yang tidak sesuai standard, per standard dipotong agar motor terlihat lebih pendek, dengan tujuan untuk tampil lebih gaya dan mengikuti perkembangan dunia otomotif.

Semua ubahan-ubahan yang dilakukan tersebut dapat membahayakan keselamatan penggunaannya. Seperti kaca spion yang seharusnya panjang, dan memiliki kaca yang lebar agar dapat melihat keadaan lalu lintas di sekitar, diganti dengan yang berukuran sangat kecil, sehingga mempersulit pengendara untuk melihat keadaan sekitarnya. Lalu mengenai pengatur kecepatan (*speedometer*) sangat bermanfaat untuk mengetahui kecepatan kendaraan, apakah melewati batas yang ditentukan atau tidak. Apabila tidak berfungsi, maka pengendara hanya mengira-ngira kecepataannya, tanpa mengetahui dengan pasti. Spakbor yang seharusnya dapat melindungi ketika terjatuh, diganti dengan yang tidak sesuai, missal dipotong atau bahkan dilepas sama sekali. Merubah tampilan motor agar terlihat lebih pendek dengan memotong per dapat berbahaya, karena sangat berpengaruh terhadap keseimbangan ketika berkendara dan ketika berbelok. Selain itu motor menjadi lebih mudah oleng.

VI.2.6 Persepsi Siswa/i Terhadap Keselamatan Berkendara Sepeda Motor

Ditinjau dari teori yang dikemukakan oleh Robbins, tentang variabel yang mempengaruhi persepsi seseorang, dalam penelitian kali ini persepsi siswa/i

terhadap keselamatan berkendara dikategorikan baik. Dari lima variabel yang diambil penulis yang dapat mempengaruhi persepsi seseorang dua variabel menunjukkan hasil yang baik yaitu kondisi lingkungan dan motivasi terhadap keselamatan berkendara, sedangkan variabel lainnya yaitu tingkat pengetahuan. Pengalaman, dan kondisi kendaraan dikategorikan menjadi kurang baik.

persepsi yang dimiliki oleh seseorang dapat berubah sesuai dengan apa yang dibutuhkannya. Bisa saja kali ini persepsi lebih baik, namun tidak dengan keesokan harinya. Perbedaan persepsi keselamatan berkendara ada pada setiap individu dan sangat dipengaruhi oleh sikap, motif, kepentingan atau minat, pengalaman masa lalu, dan ekspektasi. Sebagai contoh menurut salah satu responden Ia telah menggunakan semua piranti keselamatan dan telah mengecek semua kondisi kendaraannya hingga menurutnya ia telah aman dalam berkendara, akan berbeda dengan responden lainnya yang ternyata harus melengkapi surat-surat kendaraan dan yang lainnya agar lebih aman saat ada razia yang dilakukan oleh petugas. Dapat ditarik arti apabila satu responden menyatakan yang ia lakukan aman dan selamat, namun responden lain tentunya memiliki persepsi berbeda mengenai aman dan selamat.

Persepsi keselamatan berkendara baik, namun sikap belum tentu baik, seperti yang telah disebutkan diatas sikap seseorang dalam berkendara sepeda motor dapat berubah-ubah sesuai dengan kebutuhan, harapan, tujuan dan motif. Sebagai contoh seorang responden yang memiliki persepsi baik saat berkendara sehari-hari, tentu akan berbeda saat ia harus terburu-buru untuk mengejar waktu agar tidak terlambat datang ke sekolah, dengan tujuan ia tidak mau terlambat, sehingga ia akan memacu sepeda motor dengan kurang memperhatikan masalah keselamatan, seperti menyalip dari sebelah kiri, melewati batas kecepatan yang diperbolehkan, dan lainnya.

Berdasarkan pada variabel-variabel independen yang dapat mempengaruhi pembentukan persepsi keselamatan, tingkat pengetahuan yang dimiliki kurang baik namun persepsi bisa menjadi baik karena motivasi dan variabel independen lainnya dapat berpengaruh pada pembentukan persepsi responden sehingga dapat dikategorikan baik. Dapat dikategorikan baik karena sebagian besar responden masih sangat memperhatikan keselamatan berkendara, sebagai contoh sebagian

besar responden selalu menggunakan helm *full-face* saat berkendara sepeda motor. Responden juga menyadari bahwa keselamatan berkendara sangat erat kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas. Sehingga dapat dikatakan mengemudi dengan tidak aman dan selamat berarti lebih dekat pada kecelakaan lalu lintas.