



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGARUH PERSEPSI RISIKO DAN *SENSATION-SEEKING*
TRAIT TERHADAP PENGAMBILAN KEPUTUSAN UNTUK
MENGEBUT PADA PENGEMUDI MOTOR USIA MUDA**

*(The Influence of Risk Perception and Sensation-Seeking Trait Toward
Decision to Speeding on Young Motorcyclist)*

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana
Psikologi**

**MELITA TARISA
0606093242**

**UNIVERSITAS INDONESIA
FAKULTAS PSIKOLOGI
PROGRAM REGULER
DEPOK
JULI 2012**

HALAMAN PENGESAHAN

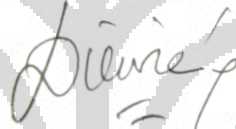
Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Melita Tarisa
NPM : 0606093242
Program Studi : S1 Reguler Psikologi
Judul Skripsi : Pengaruh Persepsi Risiko dan *Sensation-Seeking Trait* Terhadap Pengambilan Keputusan Untuk Mengebut Pada Pengemudi Motor Usia Muda

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Program Studi Sarjana Fakultas Psikologi, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing Skripsi




Dewi Maulina S.Psi., M.Psi.
NIP : 197902092010122003

Penguji 1

Penguji 2



Dr. Guritnaningsih A. Santoso
NIP: 195304201977032001



Imelda Ika Dian Oriza, S.Psi, M.Psi
NIP : 197602012010122002

DISAHKAN OLEH

Depok, 5 Juli 2012

Ketua Program Sarjana Fakultas
Psikologi Universitas Indonesia



(Prof. Dr. Frieda Mangunsong Siahaan, M.Ed.)
NIP. 195408291980032001

Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Indonesia



Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Indonesia
(Dr. Wilman Dahlan Mansoer, M.Org.Psy.)
NIP. 194904031976031002

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Saya bersedia menerima sanksi dari Fakultas Psikologi Universitas Indonesia apabila terbukti melakukan tindak plagiat.

Nama : Melita Tarisa

NPM : 0606093242

Tanda tangan:

Tanggal : 5 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Kepada Tuhan Yang Manis Lagi Murah Hati, saya ucapkan terima kasih yang tidak akan hilang digosok sabun sekalipun. Dengan jujur saya bersyukur untuk semua saja yang Ia anugerahkan kepada saya, terutama selama proses menjalani perjuangan menyusun skripsi ini. Lewat berbagai cara dan peristiwa Ia telah menguatkan saya “menyelesaikan apa yang telah saya mulai”. Tidak sedikit pula Ia hadir lewat pribadi-pribadi yang banyak membantu saya dalam keseluruhan proses ini. Maka, saya pun hendak menyapa dan berterima kasih kepada:

1. Dewi Maulina, S.Psi, M.Psi. , dosen pembimbing skripsi saya selama dua tahun ini. Terima kasih atas waktu, bimbingan, kesabaran, ketegasan, dorongan, teguran, dan segala bentuk kemurahan hati yang telah diberikan. Saya sungguh berterima kasih. Tidak kurang tidak lebih. Tulus dari hati. Semoga berkenan.
2. Dr. Guritnaningsih A.Santoso dan Imelda Ika Dian Oriza, S.Psi, M.Psi, penguji sidang skripsi yang telah memberikan banyak masukan untuk perbaikan dan pengembangan penelitian ini pasca-sidang. Semoga selalu dikuatkan menjadi pengajar yang luar biasa!
3. Dra. Siti Farida Haryoko Boru Tobing, M.Psi, pembimbing akademik saya yang mau hadir saat saya butuh. Semoga saya akan punya waktu dan kesempatan untuk membalas kemurahan hati beliau.
4. Dr.Risa Anwar, yang satu ini tentu untuk Anda. Bagaimana mungkin orang bisa bilang bahwa perempuan yang bekerja akan kekurangan waktu untuk mencurahi anaknya dengan cinta? Mereka pasti belum kenal Anda. Terima kasih telah mengantarkan saya sampai ke sini. Sungguh!
5. Keluarga Besar Sivitas Akademika F.Psikologi UI. Rasanya saya tidak bisa meminta keluarga dengan hasrat pengetahuan yang lebih manis daripada yang satu ini. Terima kasih atas tahun-tahun luar biasa yang banyak membantu saya belajar tentang banyak hal. Juga terima kasih atas lamaran persahabatan yang diajukan. Saya terima dengan senang hati!

6. Bapak dan adik-adikku yang tersebar di sana-sini. Karena kalian juga berjuang dengan cara kalian masing-masing, maka saya pun tegar berjuang. Keluarga yang lucu. Tapi menguatkan. Terima kasih. Adik Maria Tarisa, khusus untukmu, terima kasih telah mau ‘berbagi’ nama almamater dengan saya. *I can see you belong here at Psiko UI!*
7. Untuk kalian, manusia-manusia ramah dan baik hati yang datang menepuk punggung saya yang sibuk sendiri. Teman-teman seperjalanan yang saya temui dalam berbagai komunitas yang saya geluti: Keluarga Mahasiswa Katolik Universitas Indonesia, Pastoral Mahasiswa Keuskupan Agung Jakarta, Komunitas maGis Jakarta dan Indonesia. Dari kalian saya belajar bersandar dan sedia menjadi sandaran. Begitu banyak nama berloncatan di kepala saya ketika menulis ini. Maka, semua saja. Meski tidak disebut satu per satu, terima kasih.
8. Untuk alam yang dengan bahasanya banyak mengajarkan kepada saya tentang hidup. Gunung Gede, Pangrango, Rinjani, Papandayan, terima kasih. Selalu saja setiap saya rasanya enggan melaju, kalian ingatkan pada apa yang menunggu di akhir perjalanan. Bahwa peluh keringat perjuangan di sepanjang jalan dapat kering dengan segera, lelah kaki yang melangkah terus dapat pulih, dan perjumpaan dengan satu diri sendiri memang butuh keberanian.
9. Seluruh responden maupun pihak lain yang terlibat dalam penelitian saya. Peran Anda bukan hanya tempelan, saya benar-benar terbantu!
Selesai sudah. Karena kalian saya dapat menyelesaikan ini. TERIMA KASIH!
Semoga sekiranya apa yang telah saya curahkan untuk skripsi ini dapat berguna bagi perkembangan kecintaan saya, psikologi.

Depok, Juli 2012

Melita Tarisa

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Melita Tarisa
NPM : 0606093242
Program Studi : S1 Reguler
Fakultas : Psikologi
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

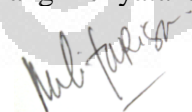
Pengaruh Persepsi Risiko dan *Sensation-Seeking Trait* Terhadap Pengambilan Keputusan Untuk Mengebut Pada Pengemudi Motor Usia Muda

beserta perangkat yang ada. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan sebagai pemilik Hak Cipta

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : 5 Juli 2012

Yang menyatakan,



(Melita Tarisa)

ABSTRAK

Nama : Melita Tarisa
Program Studi : S1 Reguler Psikologi
Judul : Pengaruh Persepsi Risiko dan *Sensation-Seeking Trait* Terhadap Pengambilan Keputusan Untuk Mengebut Pengemudi Motor Usia Muda

Pengemudi sepeda motor usia muda seringkali dikenali lewat kecenderungan mereka melakukan perilaku mengemudi yang berisiko. Salah satu perilaku mengemudi berisiko yang banyak dilakukan adalah mengebut. Kecenderungan pengemudi melakukan perilaku mengebut dapat dicermati dengan menggunakan pemahaman teori pengambilan keputusan. Keputusan pengemudi dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk membuktikan pengaruh dua faktor internal, yaitu persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan untuk mengebut dengan menggunakan pendekatan *field research*. Sampel penelitian ini adalah 107 orang pengemudi sepeda motor berusia muda (18-25 tahun). Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebesar 16,5% kebervariasian perilaku mengebut dapat dijelaskan oleh persepsi risiko dan *sensation-seeking*. *Sensation-seeking* memberikan pengaruh yang lebih besar dibandingkan persepsi risiko dalam menjelaskan perilaku mengebut. Eksplorasi terhadap faktor-faktor lain yang mempengaruhi pengambilan untuk mengebut perlu dilakukan untuk mendapatkan pemahaman yang lebih komprehensif tentang dinamika perilaku mengebut pada pengemudi motor usia muda.

Kata kunci:

Persepsi risiko, *sensation-seeking*, perilaku mengemudi berisiko, perilaku mengebut, pengambilan keputusan, pengemudi berusia muda

ABSTRACT

Name : Melita Tarisa
Study Program: Bachelor Program Faculty of Psychology Regular Class
Title : The Influence of Risk Perception and Sensation-Seeking Trait Toward Decision to Speeding on Young Motorcyclist

Young motorcyclists are often engage in risky riding behavior. One of the most prevalent risky riding behaviors among the young motorcyclists are the speeding behavior. Their susceptibility to speeding can be understood in terms of the decision-making theory. To make a decision, the individual are affected by two factors, the internal factors and the external factors. This research is aimed to prove the effect of two internal factors, i.e risk perception and sensation-seeking traits towards the decision to speeding by using fied research methods. The participants of this research consist of 107 young motorcyclists aged from 18 to 25. Results of findings claimed 16.5% variability of speeding decisions can be explained by risk perception and sensation seeking trait. Sensation-seeking traits had a bigger impact on decision to speeding than risk perception. Future studies should explore other factors that accounts to decision to speeding in order to have a more comprehensive understanding of speeding behavior in young motorcyclists.

Keywords:

Risk perception, sensation-seeking, speeding behavior, risky riding behavior, decision making, young motorcyclist

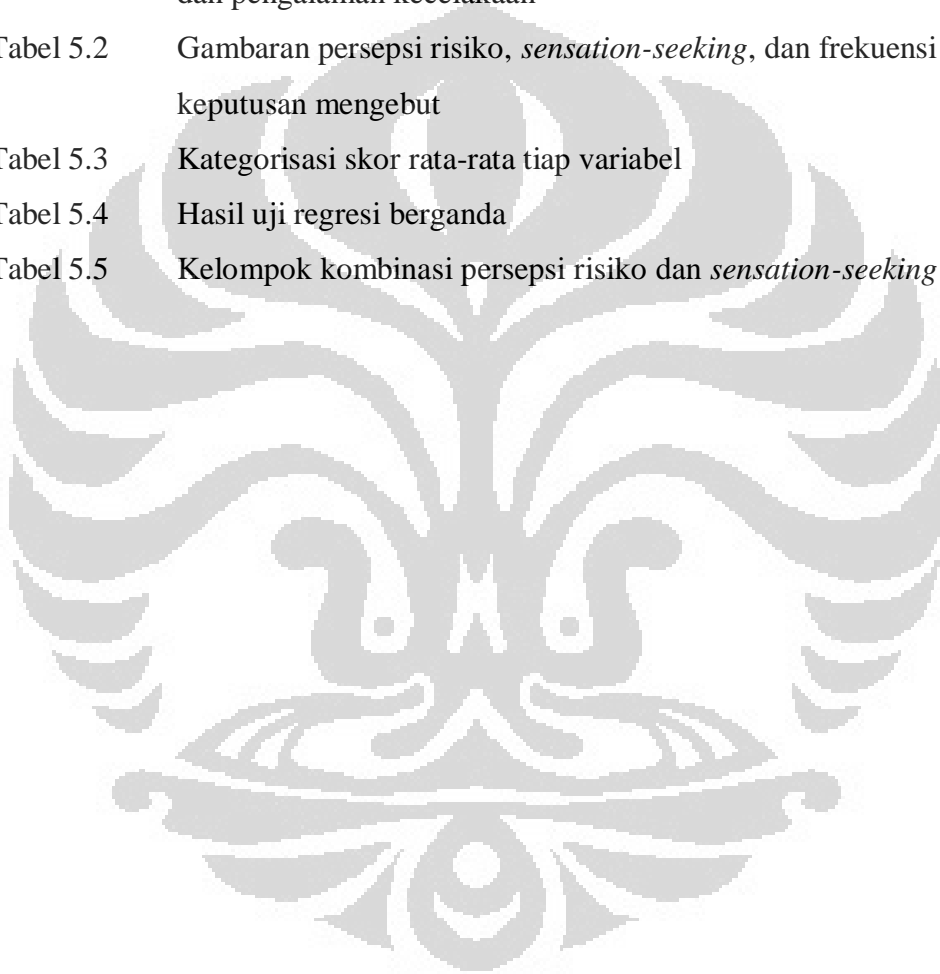
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	v
ABSTRAK.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan Penelitian.....	5
1.3 Manfaat Penelitian.....	5
1.4 Sistematika Penulisan.....	6
2. TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Pengambilan Keputusan (<i>Decision-Making</i>).....	7
2.1.1 Pengambilan Keputusan dalam Konteks Mengemudi.....	8
2.1.2 Definisi Pengambilan Keputusan.....	8
2.1.3 Proses Pengambilan Keputusan dalam Mengemudi.....	9
2.1.3.1 <i>Availability Heuristic</i>	10
2.1.3.2 <i>Representativeness Heuristic</i>	11
2.1.4 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keputusan Mengebut.....	11
2.1.4.1 Faktor Internal.....	11
2.1.4.2 Faktor Eksternal.....	13
2.2 Persepsi Risiko.....	15
2.2.1 Definisi Persepsi Risiko.....	15
2.2.2 Hubungan Persepsi Risiko dan Keputusan Mengebut.....	15
2.2.3 Mispersepsi Risiko dan Keputusan Mengebut.....	16
2.3 <i>Trait Sensation-Seeking</i>	17
2.3.1 Definisi <i>Trait Sensation-Seeking</i>	17
2.3.2 Hubungan <i>Sensation-Seeking</i> dan Keputusan Mengebut.....	17
2.4 Pengaruh Persepsi Risiko dan <i>Trait</i> Kepribadian Terhadap Perilaku Mengebut.....	19
3. MASALAH DAN HIPOTESIS.....	22
3.1 Masalah Penelitian.....	22
3.1.1 Masalah Konseptual.....	22
3.1.2 Masalah Operasional.....	22
3.2 Hipotesis Penelitian.....	
3.1.2 Hipotesis Null (H_0).....	22
3.1.3 Hipotesis Alternatif (H_A).....	23
3.3 Variabel Penelitian.....	23

3.2.1 Variabel Terikat.....	23
3.2.2 Variabel Bebas.....	23
3.2.3 Variabel Sekunder.....	24
4. METODE PENELITIAN.....	26
4.1 Responden Penelitian.....	26
4.1.1 Karakteristik Responden Penelitian.....	26
4.1.2 Teknik Pengambilan Sampel.....	26
4.1.3 Jumlah Sampel.....	26
4.2 Tipe dan Desain Penelitian.....	27
4.3 Alat Ukur Penelitian.....	27
4.3.1 Skenario Mengemudi.....	27
4.3.2 Alat Ukur Kepribadian- <i>Sensation-Seeking Trait</i>	31
4.4 Prosedur Penelitian.....	32
4.4.1 Tahap Persiapan.....	32
4.4.2 Tahap Uji Coba.....	33
4.4.3 Tahap Pelaksanaan.....	35
4.7 Metode Analisis.....	35
5. ANALISIS DAN INTERPRETASI.....	36
5.1 Gambaran Umum Responden.....	36
5.1.1 Usia, Pengalaman Mengemudi, dan Pengalaman Kecelakaan.....	36
5.1.2 Gambaran Persepsi Risiko, <i>Sensation-Seeking</i> , dan Keputusan Mengebut Pada Responden.....	37
5.2 Pengaruh Persepsi Risiko dan <i>Sensation-Seeking</i> Terhadap Perilaku Mengebut.....	38
5.3 Perbandingan Perilaku Mengebut Berdasarkan Kombinasi Persepsi Risiko dan <i>Sensation-Seeking</i>	40
5.4 Analisa Kualitatif.....	41
6. KESIMPULAN, DISKUSI, DAN INTERPRETASI.....	43
6.1 Kesimpulan.....	43
6.2 Diskusi.....	44
6.3 Saran.....	48
6.3.1 Saran Metodologis.....	48
6.3.2 Saran Praktis.....	49
DAFTAR PUSTAKA.....	50
Lampiran	

DAFTAR TABEL

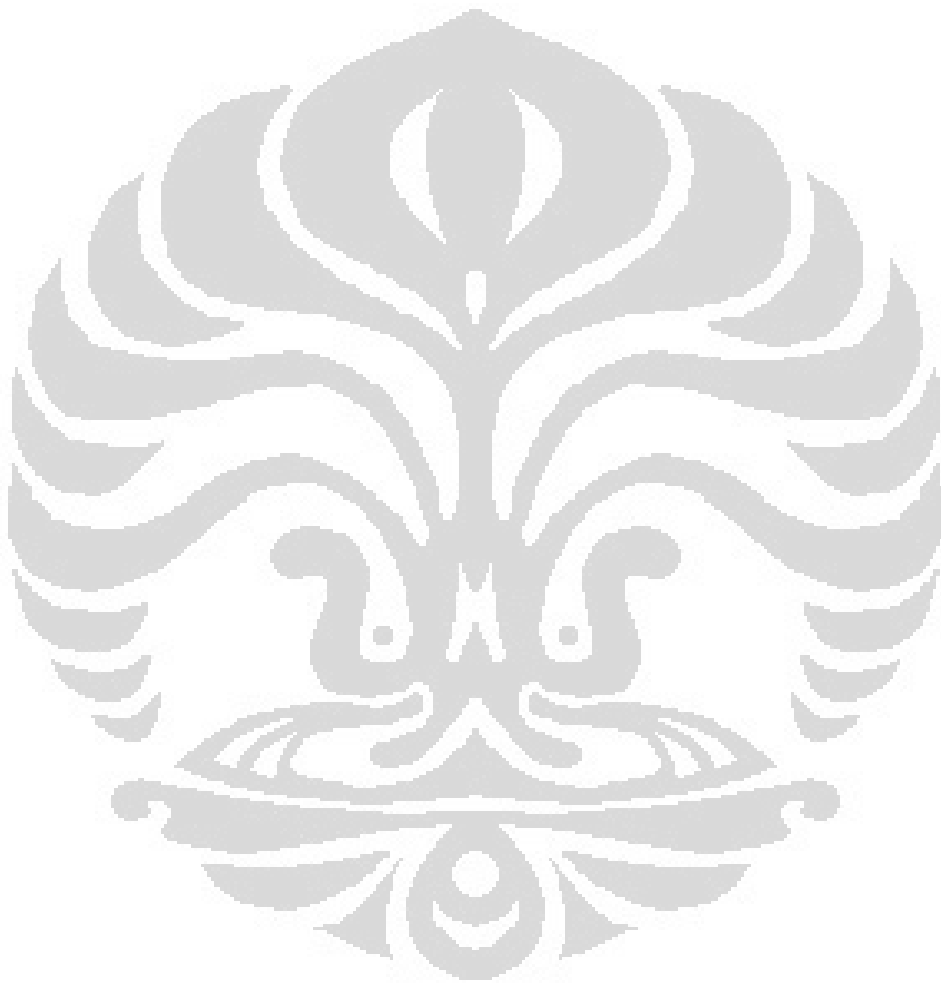
- Tabel 4.1 Gambaran situasi mengemudi berdasarkan kemungkinan kecelakaan dan kemungkinan mengebut
- Tabel 4.2 Kisi-kisi skenario mengemudi
- Tabel 4.3 Kisi-kisi item persepsi risiko mengemudi
- Tabel 5.1 Gambaran responden berdasarkan usia, pengalaman mengemudi, dan pengalaman kecelakaan
- Tabel 5.2 Gambaran persepsi risiko, *sensation-seeking*, dan frekuensi keputusan mengebut
- Tabel 5.3 Kategorisasi skor rata-rata tiap variabel
- Tabel 5.4 Hasil uji regresi berganda
- Tabel 5.5 Kelompok kombinasi persepsi risiko dan *sensation-seeking*



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Tabel SPSS

Lampiran B Contoh Kuesioner



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Salah satu moda transportasi yang menjadi pilihan mayoritas penduduk DKI Jakarta adalah sepeda motor. Hal ini terbukti dari terus meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor secara konsisten dari tahun ke tahun (Soedhodho, 2009). Bagi penduduk DKI Jakarta, sepeda motor mempunyai keuntungan seperti harga unit sepeda motor yang relatif murah, biaya operasional yang lebih terjangkau, dan kemudahan bergerak dalam berbagai kondisi lalu lintas. Keuntungan-keuntungan tersebut membuat sepeda motor menjadi pilihan terbaik untuk berkendara meskipun mengemudi sepeda motor mempunyai risiko yang lebih besar dibandingkan dengan kendaraan lainnya.

Houston (2011) menjelaskan bahwa risiko mengemudi berasal dari tiga faktor, yaitu sifat kendaraan, faktor lingkungan, dan perilaku pengemudi motor. Dari segi sifat kendaraan, risiko mengemudi sepeda motor disebabkan oleh bentuk fisik sepeda motor yang membuat pengemudinya mudah kehilangan keseimbangan saat mengemudi. Sepeda motor juga memberikan perlindungan yang sangat minim bagi pengemudinya. Oleh karena itu, pengemudi sepeda motor membutuhkan tambahan alat-alat pelindung seperti helm dan jaket. Selain itu, keadaan lingkungan seperti cuaca juga tipe dan kondisi jalan yang dilalui mempunyai pengaruh yang besar terhadap pengalaman mengemudi dengan sepeda motor. Kondisi jalanan yang ada kebanyakan dirancang untuk mengakomodasi tipe kendaraan yang lebih besar dibandingkan sepeda motor. Hal ini membuat risiko kecelakaan mengemudi sepeda motor lebih besar daripada saat mengemudi kendaraan seukuran mobil, bus, dan lain-lain. Lebih lanjut lagi, dijelaskan bahwa faktor yang paling berpengaruh terhadap risiko kecelakaan pengemudi sepeda motor adalah perilaku pengemudi motor sendiri.

Pengemudi sepeda motor memang seringkali melakukan aksi mengemudi yang berbahaya (Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, 2011). Aksi berbahaya tersebut biasanya berupa tingkah laku mengemudi seperti melanggar marka jalan dan rambu lalu lintas, melawan arus, dan melakukan gerakan zig-zag dengan

kecepatan tinggi. Aksi-aksi tersebut dapat dikategorikan sebagai perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko adalah tingkah laku mengambil risiko dalam mengemudi yang meningkatkan risiko kecelakaan. Lebih lanjut lagi, dijelaskan bahwa yang termasuk dalam perilaku mengemudi berisiko adalah mengebut (*speeding*), tidak menjaga jarak aman (*tailgating*), melanggar rambu dan lampu lalu lintas, menyalip tanpa mengikuti peraturan yang berlaku (*weaving*), dan melakukan kegiatan yang tidak berhubungan dengan kegiatan mengemudi, misalnya, mengemudi sambil menerima panggilan telepon, makan, merokok, dan lain sebagainya (Eby & Molnar, 1998; Dula, 2003).

Kecenderungan mengemudi berisiko itulah yang menjadikan pengemudi sepeda motor rentan mengalami kecelakaan. Di Indonesia sendiri, angka kecelakaan sepeda motor memang tergolong tinggi. Data Statistik Kementerian Perhubungan (2007) menunjukkan bahwa kelompok usia yang paling banyak mengalami kecelakaan adalah kelompok usia 26-30 tahun dan 16-25 tahun. Pengendara berusia di bawah 30 tahun memang seringkali dinyatakan sebagai kelompok pengendara yang paling berisiko mengalami kecelakaan sebagai akibat dari perilaku mengemudi berisiko (Elander, West & French, 1993; Fergusson, Swain-Campbell, Horwood, 2003; Mullin dkk., 2000, dalam Haworth dkk., 2005; Hong & Yong Gee, 2009). Houston (2011) dan Hong & Yong Gee (2009) juga menegaskan bahwa pengemudi laki-laki berusia muda (18-25 tahun) merupakan kelompok usia pengemudi yang paling rentan mengalami kecelakaan akibat mengebut saat mengemudi.

Harre (2000) berpendapat bahwa tingginya angka kecelakaan pada pengemudi laki-laki berusia muda mungkin tidak semata-mata disebabkan oleh situasi mengemudi, melainkan terletak pada permasalahan dalam proses pengolahan informasi yang mengarah pada pengambilan keputusan saat mengemudi. Persepsi risiko merupakan salah satu proses pengolahan informasi yang penting dalam membuat keputusan mengemudi. Kemampuan individu untuk memberikan nilai risiko dari pilihan yang ada mempunyai andil besar dalam menentukan keputusan mengemudi yang akan diambil. Misalnya, saat melalui suatu jalan raya satu arah di malam hari, individu memutuskan untuk mengebut karena jalanan sedang sepi. Dalam hal ini, individu melihat bahwa nilai risiko kecelakaan yang dapat

dialaminya dengan mengemudi di jalanan yang sepi cukup rendah sehingga ia akhirnya memutuskan untuk mengemudi. Padahal, sesungguhnya mengemudi dapat mengurangi stabilitas kendaraan. Kondisi mengemudi di malam hari juga membuat jarak pandang terbatas yang dapat membuat individu lalai melihat adanya lubang di jalan yang dapat menimbulkan kecelakaan. Contoh ini menunjukkan keterbatasan yang dimiliki individu dalam melakukan persepsi risiko.

Secara khusus, pengemudi sepeda motor berusia muda dikenal sebagai kelompok yang seringkali mengambil keputusan untuk mengemudi. Dari penelitian-penelitian yang dilakukan, kelompok pengemudi berusia muda tersebut cenderung memiliki kekeliruan dalam mempersepsikan risiko yang ada dalam suatu situasi mengemudi (Machin & Sankey, 2008; Hong & Yong Gee, 2009). Persepsi risiko merupakan kemampuan seseorang untuk memberikan nilai risiko kecelakaan yang terdapat dalam suatu situasi mengemudi (Eby & Molnar, 1998; Berry, Johnson, & Porter, 2011; Diamant & Broussard, 2002). Kemampuan ini merupakan pengalaman subjektif seseorang dalam menanggapi potensi kecelakaan yang ada dalam suatu situasi mengemudi (Deery, 1999). Lebih lanjut lagi, Machin & Sankey (2008) membagi persepsi risiko ke dalam dua dimensi, yaitu *cognitive-based* dan *affective-based*. Persepsi risiko yang bersifat *cognitive-based* menekankan kepada proses persepsi dan pengolahan informasi yang dilakukan oleh individu. Di sisi lain, persepsi risiko yang bersifat *affective-based* menunjukkan kecemasan dan pandangan individu mengenai kecelakaan lalu lintas dan cedera yang ditimbulkan oleh kecelakaan tersebut. Dalam penelitian mereka, komponen persepsi risiko yang paling mempengaruhi keputusan mengemudi adalah keyakinan untuk mengemudi. Penelitian sebelumnya telah beberapa kali menemukan kaitan persepsi risiko dengan kecenderungan individu untuk mengemudi (Dula, 2003; Machin & Sankey, 2008; Wong, Chung, & Huang, 2009; Hong & Yong Gee, 2009; Ivers dkk., 2009; Machin & Plint, 2010). Hasil penelitian yang ada menunjukkan bahwa pengemudi berusia muda cenderung mempunyai persepsi risiko yang rendah terhadap situasi-situasi mengemudi. Hal inilah yang diduga mendorong mereka untuk mengemudi.

Selain persepsi risiko, faktor internal yang juga diduga kuat mempengaruhi proses pengambilan keputusan untuk mengebut pada pengemudi motor berusia muda adalah kepribadian (Machin & Sankey 2008; Hong & Yong Gee, 2009; Wong Chung & Huang, 2010). Kepribadian dapat dimaknai sebagai pola karakteristik individu yang berkontribusi terhadap perbedaan tingkah laku individu (Feist & Feist, 2006). Ciri kepribadian yang paling sering ditemukan terkait dengan perilaku mengebut adalah *sensation-seeking*, yaitu kebutuhan individu untuk merasakan sensasi pengalaman yang *arousing* (Hong & Yong Gee, 2009; Wong, Chung, & Huang, 2010). Individu dengan kecenderungan *sensation-seeking* yang tinggi cenderung menyukai kegiatan mengebut di jalan. Kebutuhan individu untuk mendapatkan sensasi *arousing* yang didapatkan saat individu memutuskan untuk mengebut saat mengemudi. Dari hasil wawancara terhadap beberapa pengemudi sepeda motor, peneliti menemukan bahwa sensasi yang didapat saat mengebut di jalan itu kerap menjadi pendorong individu untuk mengemudi dengan kecepatan tinggi. Haque, Chin, & Lim (2010) menegaskan bahwa *sensation-seeking* merupakan prediktor yang baik terhadap perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi. Selain itu, mereka juga menemukan *sensation-seeking* merupakan ciri kepribadian yang ada pada pengemudi sepeda motor yang punya kecenderungan sangat tinggi untuk mengebut (*high-speed offenders*).

Dari uraian di atas, peneliti melihat adanya pengaruh persepsi risiko dan kepribadian, dalam hal ini *trait sensation-seeking*, terhadap keputusan untuk mengebut pada pengemudi sepeda motor. Hal ini penting untuk diteliti lebih lanjut mengingat angka kecelakaan yang melibatkan pengemudi sepeda motor tergolong tinggi. Perbaikan konfigurasi sepeda motor dan kondisi jalan memang dapat dilakukan untuk mengurangi risiko kecelakaan pada pengemudi sepeda motor. Akan tetapi, mengingat perilaku manusia adalah faktor utama yang berkontribusi terhadap kecelakaan sepeda motor, penelitian psikologi transportasi perlu terus digiatkan untuk mendapatkan pemahaman yang komprehensif terhadap perilaku-perilaku mengemudi yang menyebabkan kecelakaan (Soedhodho, 2009; Houston, 2011). Selain itu, peneliti melihat bahwa penelitian mengenai ciri kepribadian pengemudi sepeda motor yang mempengaruhi perilaku mengemudi sendiri masih

belum banyak mendapat perhatian dari penelitian-penelitian di Indonesia. Meski telah terdapat penelitian yang mencermati persepsi risiko mengemudi, namun belum ada yang secara khusus melihat dinamika persepsi risiko dan *trait sensation-seeking* pengemudi yang mendorongnya untuk mengemudi saat mengemudi motor.

Berdasarkan uraian di atas, permasalahan yang ingin dijawab dalam penelitian ini adalah “apakah terdapat pengaruh persepsi risiko dan *trait sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan untuk mengemudi pada pengemudi sepeda motor laki-laki berusia muda, yaitu mereka yang berada pada kelompok usia 18-25 tahun?” Peneliti akan menjawab permasalahan tersebut dengan melakukan penelitian kuantitatif terhadap pengemudi sepeda motor di daerah Jabodetabek untuk mengetahui pola pengambilan keputusan untuk mengemudi pada situasi-situasi mengemudi tertentu.

1.2 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan adanya pengaruh persepsi risiko dan *trait sensation-seeking* yang signifikan terhadap pengambilan keputusan untuk mengemudi pada pengemudi sepeda motor laki-laki usia muda (18-25 tahun).

1.3 Manfaat Penelitian

Secara ilmiah atau teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah literatur mengenai pengambilan keputusan, terutama yang berhubungan dengan situasi yang berisiko. Dalam hal ini, dapat menambah pengetahuan tentang hubungan sebab-akibat persepsi risiko, *trait sensation-seeking*, dan pengambilan keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor berusia 18-25 tahun.

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah hasil penelitian ini yang dapat memberikan gambaran profil pengemudi motor di DKI Jakarta (dari data demografik) juga pemahaman akan hal-hal yang mempengaruhi perilaku pengemudi motor. Dari data tersebut, kita dapat memahami dinamika lalu lintas dari sudut pandang psikologi dan hasil penelitian ini dapat berkontribusi untuk memberikan pertimbangan bagi pemerhati lalu lintas untuk menyusun intervensi

yang tepat bagi pengemudi sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan akibat perilaku mengebut.

1.4 Sistematika Penulisan

Setelah bab pendahuluan ini, penelitian ini terdiri dari empat bab lanjutan.

Bab 2 merupakan tinjauan pustaka, yang terdiri dari tinjauan pustaka yang membahas tentang pengambilan keputusan berisiko, persepsi risiko, dan kepribadian dari berbagai sumber untuk mendukung penelitian ini.

Bab 3 merupakan bagian metode penelitian yang menjelaskan masalah penelitian, hipotesis penelitian, variabel penelitian, yaitu pengambilan keputusan mengebut; persepsi risiko; *sensation-seeking*; dan variabel bebas terkait seperti usia; jenis kelamin; pengalaman mengemudi; dan faktor-faktor eksternal.

Bab 4 merupakan bagian metode penelitian yang menjelaskan karakteristik penelitian, teknik pengambilan sampel, tipe dan desain penelitian, alat ukur penelitian, yang meliputi penjelasan mengenai skenario mengemudi dan skala *sensation-seeking*, prosedur penelitian, yang terdiri dari persiapan dan pelaksanaan penelitian, dan prosedur analisis data.

Bab 5 melaporkan hasil penelitian, yang diawali dengan laporan pelaksanaan penelitian, termasuk gambaran umum partisipan berdasarkan usia; pengalaman mengemudi; dan pengalaman kecelakaan dan analisis hasil yang diperoleh.

Bab 6 berisi kesimpulan dari penelitian ini, diskusi hasil penelitian, dan saran untuk penelitian lanjutan dan aplikasi hasil penelitian.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi pembahasan mengenai teori-teori yang akan digunakan dalam penelitian. Pada bagian awal akan dijelaskan tentang pengambilan keputusan yang meliputi pengambilan keputusan dalam konteks mengemudi, definisi, proses pengambilan keputusan, dan faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan. Peneliti juga akan memaparkan penjelasan teoritis mengenai persepsi risiko dan *sensation-seeking*. Pada bagian akhir, peneliti akan menjelaskan mengenai dinamika hubungan persepsi risiko dan *trait sensation-seeking*, dan pengambilan keputusan untuk mengebut pada pengemudi sepeda motor berusia muda.

2.1 Pengambilan Keputusan (*Decision-Making*)

2.1.1 Pengambilan Keputusan dalam Konteks Mengemudi

Dalam mengemudi, individu selalu berhadapan dengan situasi-situasi yang menuntutnya untuk membuat keputusan-keputusan (Diamant & Broussard, 2002). Lebih jauh lagi, Eby (2004) menjelaskan bahwa keputusan-keputusan yang dihadapi individu dalam konteks mengemudi harus dibuat dalam waktu yang cepat. Hal ini membuat pengemudi tidak dapat selalu memproses informasi-informasi yang dibutuhkannya dengan baik untuk membuat keputusan yang komprehensif. Karenanya, keputusan-keputusan yang diambil individu saat mengemudi merupakan keputusan yang berisiko dan dapat mengarah pada bentuk-bentuk perilaku mengemudi berisiko.

Perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku mengemudi yang dapat meningkatkan probabilitas objektif terjadinya kecelakaan juga fatalitas cedera yang akan dialami seandainya terjadi kecelakaan. Beberapa perilaku yang tergolong perilaku mengemudi berisiko adalah mengebut (*speeding*), melanggar lampu merah, mengemudi dengan tidak menjaga jarak aman (*tailgating*), juga menggunakan alat komunikasi selama mengemudi (Eby & Molnar, 1998; Dula, 2003). Bentuk mengemudi berisiko yang paling sering

dilakukan oleh pengemudi motor adalah *speeding* atau mengebut. Selain itu, mengebut merupakan penyebab kecelakaan yang paling tinggi bagi pengemudi sepeda motor (Elander, West, & French, 1999; MAIDS, 2009; IMMA, 2010). Eby & Molnar (1998) menjelaskan bahwa mengebut sebagai bentuk mengemudi berisiko merupakan hasil dari proses pengambilan keputusan, di mana mengebut menjadi pilihan di antara sejumlah perilaku mengemudi lainnya sebagai akibat dari ketidakmampuan individu untuk membuat keputusan yang baik. Ketidakmampuan individu untuk membuat keputusan yang baik ini terkait dengan terbatasnya informasi yang menjadi bahan pertimbangan individu untuk membuat keputusan.

Berdasarkan pertimbangan di atas, penelitian ini akan memusatkan perhatian pada bagaimana individu mengambil keputusan mengebut pada situasi-situasi mengemudi yang dihadapi saat mengendarai sepeda motor. Secara khusus, peneliti membatasi pengertian mengebut sebagai pelanggaran terhadap batas kecepatan yang ada untuk situasi mengemudi yang ditemui (Berry, Johnson, & Porter, 2011).

Dalam konteks mengemudi di Indonesia, batas kecepatan kendaraan diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu batas kecepatan saat berada dalam kota adalah 50 km/jam, di luar kota 80 km/jam, saat dalam pemukiman (keramaian) 25 km/jam, dan di jalan bebas hambatan 100 km/jam (National Traffic Management Centre, 2012). Undang-Undang tersebut juga menjelaskan bahwa mengebut merupakan perilaku mengemudi dengan kecepatan 10km/jam di atas batas kecepatan yang berlaku.

2.1.2 Definisi Pengambilan Keputusan (*Decision-Making*)

Definisi pengambilan keputusan menurut Fishburn (1972, dalam Andersen, 1977) adalah:

deliberate act of selection by the mind, of an alternative from a set of competing alternatives in the hope, expectation or belief that the actions envisioned in carrying out the selected alternative will accomplish certain goals (hal 3).

Galotti (2009) menambahkan pemahaman bahwa pengambilan keputusan merupakan aktivitas kognitif yang terjadi saat memilih satu keputusan di antara sejumlah alternatif yang ada. Dari kedua definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengambilan keputusan adalah aktivitas kognitif membuat satu pilihan di antara sejumlah alternatif pilihan yang ada untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Dalam penelitian ini, yang dicermati adalah kecenderungan individu untuk mengambil keputusan yang mengarah kepada perilaku mengemudi berisiko, yaitu mengebut.

2.1.3 Proses Pengambilan Keputusan dalam Mengemudi

Proses pengambilan keputusan yang terjadi saat mengemudi ini berlangsung dalam waktu yang singkat sehingga individu mungkin tidak melakukan analisa kognitif yang komprehensif (Eby & Molnar, 1998). Oleh karenanya, proses pengambilan keputusan ini tidak disadari sepenuhnya oleh individu. Berhadapan dengan waktu pengambilan keputusan yang singkat, pengemudi lebih banyak menggunakan model pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* (Bonino, Cattelino, Ciairano, 2005). Dalam pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*, individu dapat mengabaikan informasi-informasi yang kurang terkait sehingga keputusan dapat dibuat dengan lebih efektif. Model *heuristic* juga dapat menggambarkan keterbatasan manusia sebagai agen kognitif dalam memproses informasi sehingga dapat dipahami mengapa beberapa keputusan yang diambil saat mengemudi menjurus kepada perilaku berisiko seperti mengebut.

Gigenrenz & Gaismaier (2011) menegaskan bahwa pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* adalah strategi pengambilan keputusan yang menghiraukan sebagian informasi yang ada untuk dapat membuat keputusan yang lebih akurat dalam waktu yang lebih singkat dari model pengambilan keputusan yang lebih kompleks. Dalam pengertian ini, dalam model pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* terdapat juga pertimbangan terhadap akibat-akibat yang akan terjadi. Individu dilihat sebagai agen kognitif yang mampu mengambil keputusan dari berbagai sudut pandang, pada model *heuristic*, individu memiliki keterbatasan dalam memproses

informasi untuk membuat keputusan. Keterbatasan dalam memproses informasi itu tertuang dalam beberapa jenis pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*.

Berikut adalah jenis-jenis pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*.

2.1.3.1 Availability Heuristic

Availability heuristic berarti individu bergantung pada informasi-informasi yang dapat mereka ingat saat membuat keputusan. Dalam membuat keputusan dengan gaya *availability heuristic* ini, individu menunjukkan ketergantungan pada memori (*reliance of memory*). Galotti (2009) menjelaskan bahwa ingatan yang dipertimbangkan individu dalam membuat keputusan menggunakan metode ini berkaitan dengan pengalaman pribadinya. Sebagai contoh, individu yang sedang mengendarai sepeda motor melalui suatu jalan yang belum pernah ia lalui sebelumnya melihat sebuah tanda peringatan batas kecepatan, namun, karena individu tidak mempunyai ingatan pernah mengalami kecelakaan di tempat tersebut dan tidak terdapat informasi mengenai kecelakaan di tempat tersebut, individu dapat saja memutuskan untuk tidak mengurangi kecepatannya atau mengemudi melebihi batas kecepatan. Sementara itu, individu yang beberapa kali melewati jalan tersebut mempunyai ingatan akan kecelakaan yang pernah ia lihat di tempat tersebut, sehingga ia lebih mungkin membuat keputusan untuk tidak mengemudi melebihi batas kecepatan demi berhati-hati.

Availability heuristic berkaitan dengan estimasi frekuensi kemungkinan terjadinya suatu konsekuensi. Estimasi ini didapat dari ingatan-ingatan yang tersedia secara mudah, misalnya karena ada pengalaman pribadi atau diingat karena ingatan tersebut masih baru. Dalam konteks mengemudi saat mengemudi, konsekuensi yang dipertimbangkan oleh individu adalah kemungkinan terjadinya kecelakaan. Selain itu, pengambilan keputusan dengan model ini

sangat efektif dilakukan saat menghadapi situasi-situasi yang familiar bagi individu. Misalnya, saat mengemudi melalui jalan yang sering dilalui, individu dapat lebih efektif membuat keputusan untuk mengebut atau tidak karena individu dapat dengan mudah mengenali risiko-risiko yang dapat terjadi di daerah tersebut.

2.1.3.2 Representativeness Heuristic

Dalam pengambilan keputusan dengan metode *representativeness heuristic*, individu menilai ciri-ciri karakteristik tertentu yang menjadi representasi sebuah kelompok (Breckler dkk., 2006). Misalnya, dalam konteks mengemudi, individu melihat kelompok pengemudi yang sering kecelakaan adalah kelompok pengemudi yang tidak pernah menggunakan helm. Dari hal tersebut, individu mempunyai keyakinan lebih bahwa pengemudi yang mungkin mengalami kecelakaan adalah pengemudi yang tidak memakai helm. Hal ini dapat membuat individu lupa, bahwa selain penggunaan helm, ada hal-hal lain yang dapat menyebabkan kecelakaan. Misalnya, melakukan perilaku mengemudi berisiko dalam bentuk mengebut.

2.1.4 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keputusan Mengebut

Dalam subbab ini akan dipaparkan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi individu saat mengambil keputusan untuk mengebut. Faktor-faktor tersebut dapat dibagi menjadi dua kelompok besar, yaitu faktor internal dan faktor eksternal.

2.1.4.1 Faktor Internal

Faktor internal adalah hal-hal yang berasal dari dalam diri individu sebagai agen pengambil keputusan. Yang termasuk dalam faktor internal adalah usia, jenis kelamin, pengalaman mengemudi, persepsi risiko, dan kepribadian.

a. Usia

Usia memiliki pengaruh signifikan terhadap kemungkinan individu untuk mengebut. Pengemudi berusia muda adalah kelompok yang paling banyak ditemukan melakukan perilaku tersebut (French, Elander, & West, 1993; Hong & Yong Gee, 2009; Berry, Johnson, & Porter, 2011). Huang & Koplín (2011) menambahkan bahwa pengemudi berusia muda yang berada pada usia di bawah 25 tahun adalah kelompok yang paling rentan untuk melakukan pengambilan keputusan yang berisiko.

b. Jenis Kelamin

Kelompok pengemudi berjenis kelamin laki-laki ditemukan sebagai kelompok yang lebih banyak melakukan perilaku mengebut daripada kelompok pengemudi berjenis kelamin perempuan. Selain itu, kelompok pengemudi berusia laki-laki juga merupakan kelompok yang secara umum mempunyai kemungkinan terlibat kecelakaan karena mengebut saat mengemudi (Hong & Yong Gee, 2009; Huang & Koplín, 2011).

c. Pengalaman Mengemudi

Pengalaman mengemudi merupakan perolehan pengetahuan dan keahlian untuk dapat mengemudi dengan baik. Selain itu, pengalaman mengemudi juga berkaitan dengan kemampuan untuk mengaplikasikan pengetahuan serta keahlian itu secara efektif dan efisien. Huang & Koplín (2011) menegaskan bahwa selain pengetahuan dan keahlian mengenai koordinasi motorik dalam mengemudikan kendaraan, yang lebih penting adalah kompetensi individu dalam membuat keputusan-keputusan saat mengemudi. Kompetensi individu dalam membuat keputusan mengemudi ini berkembang dengan adanya pengalaman.

d. Persepsi Risiko

Pengambilan keputusan dalam mengemudi berkaitan dengan beberapa fungsi berpikir. Salah satu karakteristik berpikir pada usia muda adalah kecenderungan mereka untuk menilai rendah risiko yang ada dalam segala hal (French, Elander, & West, 1993). Persepsi risiko ditemukan sebagai fungsi kognitif yang paling relevan dalam menjelaskan perilaku pengambilan keputusan berisiko yang dilakukan oleh individu (Hong & Yong Gee, 2009).

e. Kepribadian

Pengambilan keputusan merupakan salah satu bentuk perilaku yang menjadi hasil ekspresi kepribadian (Diamant & Broussard, 2002). Karenanya, saat mengemudi individu membuat keputusan sesuai dengan ciri-ciri kepribadiannya (French, Elander, & West, 1993; Wong, Chung, & Huang, 2010). Dalam hal pengambilan keputusan untuk mengebut, salah satu ciri kepribadian yang paling kuat diduga memberikan pengaruh adalah *sensation seeking*. Beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa individu dengan ciri *sensation seeking* tinggi cenderung senang mengebut.

2.1.4.2 Faktor Eksternal

Dalam membuat keputusan, individu juga dipengaruhi oleh hal-hal yang berasal dari luar diri pengemudi. Hal-hal tersebut merupakan faktor eksternal yang turut memberikan pengaruh terhadap keputusan-keputusan yang dibuat oleh pengemudi. Diagram Ishikawa (Berry, Johnson, & Porter, 2011) merumuskan beberapa klasifikasi faktor eksternal yang mempengaruhi keputusan individu untuk mengebut saat mengemudi, yaitu tipe dan kondisi kendaraan juga dinamika perjalanan yang dilalui oleh pengemudi.

a. Tipe dan Kondisi Kendaraan

Disain kendaraan akan mempengaruhi individu untuk membuat keputusan yang sesuai. Menurut Porter, apabila kendaraan tersebut memadai untuk mengejar, maka pengemudi akan terdorong untuk memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi. Kondisi kendaraan seperti usia kendaraan juga mempengaruhi keputusan yang dibuat oleh individu. Kendaraan yang sudah berusia tua dinilai tidak cukup baik apabila dikendarai dengan kecepatan tinggi. Hal ini akan menghambat pengemudi dalam memutuskan untuk mengejar. Selain itu, terdapat juga pengaruh keberadaan penumpang.

b. Dinamika Perjalanan yang Dilalui

Dinamika perjalanan meliputi konfigurasi jalan yang dilalui, cuaca yang dihadapi dalam perjalanan, dan waktu mengemudi. Hal-hal ini mempunyai nilai risiko yang berbeda-beda. Semakin besar risiko yang ditemui individu dalam suatu dinamika perjalanan, semakin kecil kemungkinan individu untuk mengejar. Misalnya, kondisi mengemudi di jalan satu arah saat cuaca sedang cerah di siang hari mempunyai nilai risiko yang lebih rendah daripada mengemudi di jalan dua arah saat cuaca berangin di malam hari. Maka, individu akan lebih mungkin untuk mengejar dalam situasi mengemudi di jalan satu arah saat cuaca cerah di siang hari.

c. Keberadaan Penumpang (*Passenger Effect*)

Lingkungan sosial juga mempunyai pengaruh terhadap keputusan yang diambil pengemudi untuk mengejar. Pengaruh sosial ini berupa keberadaan penumpang (*passenger effect*). Simons-Morton, Lerner, Singer (2005) menemukan bahwa keberadaan penumpang laki-laki cenderung meningkatkan kecenderungan untuk mengejar pada pengemudi usia muda. Lebih lanjut lagi, National Highway Traffic Safety Association

(2012) menjelaskan bahwa keberadaan penumpang yang ada dalam satu kelompok usia dengan pengemudi cenderung mendorong pengemudi untuk membuat keputusan mengemudi yang berisiko seperti mengebut.

Dalam penelitian ini, pengaruh persepsi risiko dan *trait sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan untuk mengebut akan menjadi fokus utama. Untuk itu pada bagian berikut akan dijelaskan lebih lanjut mengenai persepsi risiko dan *trait sensation-seeking*.

2.2 Persepsi Risiko (*Risk Perception*)

2.2.1 Definisi Persepsi Risiko

Slovic (1987) mendefinisikan persepsi risiko sebagai:

“the judgments people make when they are asked to characterize and evaluate hazardous activities and technologies.” (hal. 281)

Sementara itu, Deery (1999) menjelaskan persepsi risiko sebagai berikut:

“the subjective experience of risk in potential traffic hazards.” (hal. 226)

Dari kedua definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa persepsi risiko adalah kemampuan seseorang untuk memberikan penilaian terhadap nilai dan karakteristik risiko yang terdapat dalam sebuah pilihan dan penilaian ini merupakan pengalaman subjektif setiap individu. Dalam hal mengemudi, jenis risiko yang dipersepsikan oleh individu adalah probabilitas terjadinya kecelakaan akibat keputusan-keputusan yang dibuat saat mengemudi (Eby & Molnar, 1998; Berry, Johnson, & Porter, 2011). Maka, dalam penelitian ini, persepsi risiko merupakan kemampuan seseorang untuk secara subjektif memberikan nilai risiko kecelakaan yang terdapat dalam suatu situasi mengemudi.

2.2.2 Hubungan Persepsi Risiko dan Keputusan Mengebut

Risiko adalah hal yang umum ditemui individu saat mengemudi. Hal yang mendasari persepsi risiko dalam mengemudi adalah *probabilistic thinking*, yaitu pemahaman bahwa suatu kejadian mungkin terjadi dengan memenuhi hukum probabilitas tertentu (Fischbein, 1975, dalam Eby & Molnar, 1998). Dalam mengemudi, individu mempersepsi risiko secara kontekstual. Artinya, besar risiko yang dipersepsi oleh pengemudi bergantung pada situasi-situasi mengemudi yang spesifik (Ivers dkk., 2009). Beberapa situasi mengemudi yang mempunyai risiko kecelakaan yang tinggi, antara lain mengemudi di malam hari, mengemudi di saat cuaca buruk, mengemudi dengan kecepatan tinggi (*speeding*), mengemudi di saat volume kendaraan tinggi (daerah perkotaan), dan mengemudi di saat lelah, mengemudi di daerah tidak dikenal (Eby, 2004). Nilai risiko pada situasi-situasi mengemudi tersebut dipengaruhi oleh usia, dimana pengemudi muda menilai risiko situasi tersebut lebih rendah daripada pengemudi yang berusia lebih tua (Eby & Molnar, 1998; Ivers dkk., 2009).

2.2.3 Mispersepsi Risiko dan Keputusan Mengebut

Nilai risiko yang diatribusikan individu pada pilihan-pilihan dalam mengemudi bersifat subjektif (Eby & Molnar, 1998). Maka, nilai risiko tersebut tidak selalu tepat atau sesuai dengan probabilitas objektif yang ada. Dengan kata lain, persepsi risiko individu memiliki nilai *error* tertentu atau terdapat mispersepsi risiko. Eby & Molnar (1998) menjelaskan adanya empat hal yang mempengaruhi mispersepsi risiko dalam mengemudi, yaitu *optimism bias*, *availability heuristic*, *cumulative risk*, dan *positive outcome bias*. Meskipun hal ini juga ditemukan pada pola persepsi risiko pengemudi di semua umur, namun pengemudi muda ditemukan paling banyak menunjukkan pola mispersepsi risiko tersebut. Pengemudi muda cenderung memberikan nilai persepsi risiko kecelakaan yang rendah karena mereka memiliki kepercayaan diri bahwa kemampuan mengemudi mereka di atas rata-rata pengemudi lainnya. Hal ini merupakan bentuk dari *optimism bias*. Pendapat ini didukung oleh pemaparan teoritis Keating & Halpern-Felsher (2008) dan hasil penelitian Machin & Sankey (2008).

Selain *optimism bias*, Eby & Molnar (1998) menjelaskan bahwa pengemudi juga mengalami kesulitan untuk membuat perhitungan probabilitas yang baik. Hal ini berkaitan dengan *availability heuristic*, di mana seseorang cenderung mengkalkulasi kemungkinan terjadinya kecelakaan hanya berdasarkan sejauh mana informasi yang dibutuhkannya dapat di-*recall*. Selain itu individu juga mungkin gagal mengenali risiko yang bersifat kumulatif dalam mengemudi (*cumulative risk*) dan individu cenderung menilai preferensi konsekuensi mereka mempunyai kemungkinan terjadi lebih tinggi daripada konsekuensi yang tidak mereka sukai (*positive outcome bias*).

2.3 Trait Sensation-Seeking

2.3.1 Definisi Trait Sensation-Seeking

Zuckerman (2007) mendefinisikan *sensation-seeking* sebagai:

“a trait that defined by the seeking of varied, novel, complex, and intense sensations and experiences, and the willingness to take physical, legal, and financial risks for the sake of such experience.”

Sementara itu, Eby (2004) secara khusus mengemukakan definisi *sensation-seeking* terkait pengemudi:

“the behavior associated with a psychological need to seek out and engage in activities for the purposes of stimulation.”

Dalam hal ini dipahami bahwa bagi individu dengan *sensation-seeking* tinggi, terdapat kebutuhan untuk melakukan kegiatan-kegiatan yang memberikan stimulasi indriawi terhadap dirinya. Untuk mencapai stimulasi tersebut, individu melakukan kegiatan yang dapat memberikannya sensasi dan pengalaman yang kuat atau *intense*. Dari kedua definisi ini, dapat disimpulkan bahwa *sensation-seeking* merupakan ciri kepribadian yang mendorong seseorang untuk mencari pengalaman yang baru, kompleks, dan *intense* untuk mendapatkan stimulasi indriawi.

2.3.2 Hubungan Trait Sensation-Seeking dan Keputusan Mengebut

Kegiatan mengemudi merupakan kegiatan yang telah menjadi bagian dari kehidupan kita sehari-hari. Maka, secara alamiah, mengemudi menjadi salah satu cara untuk mengekspresikan ciri-ciri kepribadian kita (Underwood & Geoffrey, 2004; Zuckerman, 2007). Dalam penelitian ini, secara khusus dicermati hubungan antara *sensation-seeking* sebagai aspek kepribadian dan mengemudi sebagai salah satu kegiatan mengemudi. Hubungan antara *sensation-seeking* dan perilaku mengemudi telah dikonfirmasi oleh beberapa penelitian (Hong & Yong Gee, 2009; Machin & Sankey, 2008; Wong, Chung & Huang, 2010). Penelitian-penelitian tersebut melihat *sensation-seeking* sebagai salah satu faktor penyebab individu membuat keputusan untuk melakukan *risky riding* dalam bentuk mengemudi. Selain *sensation-seeking*, Machin & Sankey (2008) juga mengidentifikasi empat *traits* kepribadian lain yang berkontribusi terhadap perilaku mengemudi. Keempat *traits* tersebut adalah *anxiety*, *anger*, *altruism*, dan *normlessness*. Dalam penelitian tersebut juga ditemukan bahwa individu dengan *traits sensation-seeking* dan *anger* mempunyai kecenderungan lebih besar untuk mengemudi.

Penelitian Machin & Sankey kemudian dilanjutkan oleh Wong, Chung, & Huang (2010). Penelitian Wong, Chung, & Huang (2010) dilakukan untuk mengidentifikasi ciri kepribadian yang mempengaruhi keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor berusia muda di Taiwan. Dari penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap kelompok pengemudi mempunyai ciri karakteristik yang berbeda-beda. Ciri kepribadian ini yang kemudian mempengaruhi sifat pengemudi motor di daerah tersebut. Untuk pengemudi berusia muda di Taiwan, ciri kepribadian yang mempengaruhi perilaku mengemudi adalah *sensation-seeking*, *impatience*, dan *amiability*. Pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* yang tinggi merupakan pengemudi yang paling banyak memutuskan untuk mengemudi.

Lebih lanjut, Zuckerman (2007) menjelaskan bahwa pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* yang tinggi mempunyai kecenderungan untuk melihat dirinya sebagai pengemudi yang mempunyai *skill* mengemudi yang baik. Hal ini menjadikan pengemudi *sensation-seeker* menilai rendah risiko yang terdapat dalam suatu kegiatan. Dalam hal ini, dapat dimengerti bahwa

pengemudi dengan *sensation-seeking* tinggi mungkin saja mempunyai persepsi risiko yang rendah sehingga mendorongnya untuk melakukan perilaku mengebut. Eby (2004) juga menambahkan bahwa pengemudi dengan *sensation-seeking* tinggi sering terlibat dalam perilaku mengemudi berisiko seperti mengebut semata untuk mendapatkan pengalaman yang membuat mereka *psychologically aroused*. Henessy (2011) menegaskan pendapat ini dengan menjelaskan bahwa mengemudi memang menjadi kesempatan yang sangat baik bagi pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* yang tinggi untuk memenuhi kebutuhan mereka akan *arousal*, ketegangan, bahaya, kecepatan, dan kompetisi. Karena itulah, mereka cenderung mengebut saat mengemudi.

2.4 Pengaruh Persepsi Risiko dan Trait Kepribadian Terhadap Perilaku Mengebut

Pengambilan keputusan merupakan bagian penting dari pengalaman mengemudi yang dialami individu (Diamant & Broussard, 2002). Dalam tingkat signifikansi yang berbeda-beda, individu selalu dituntut untuk mengambil keputusan saat mengemudi, mulai dari rute perjalanan yang harus ditempuh hingga keputusan mengenai perilaku mengemudi yang akan ditunjukkan ketika menghadapi situasi-situasi tertentu. Misalnya, individu berhadapan dengan situasi jalanan yang sepi dan lengang dalam keadaan mengemudi yang terburu-buru. Saat itu, individu memilih pilihan untuk mengebut agar cepat sampai tujuan atau memilih untuk tidak mengebut demi keselamatan.

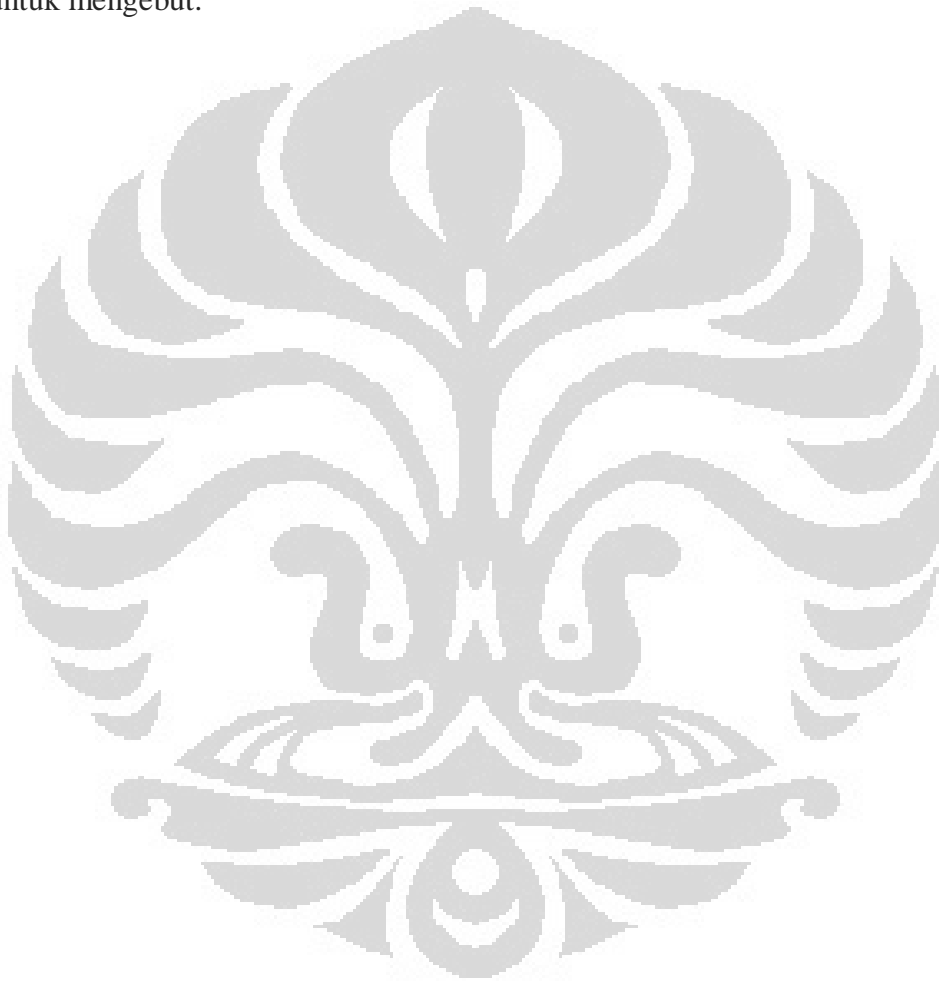
Pemahaman mengenai dinamika pengambilan keputusan mengebut saat mengemudi tersebut dapat dipahami dengan menggunakan teori pengambilan keputusan model *heuristic* (Bonino, Cattelino, Ciairano, 2005). Dalam model ini, individu dilihat sebagai agen pengambilan keputusan yang dapat luput melibatkan seluruh informasi yang ada dalam mengambil sebuah keputusan. Dengan model pengambilan keputusan yang ringkas, individu tidak perlu mempertimbangkan semua informasi yang ada. Cukup ditekankan pada informasi-informasi yang relevan dengan situasi spesifik yang sedang dihadapi. Pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* ini dapat berujung pada keputusan untuk melakukan perilaku mengemudi yang berisiko, misalnya mengebut. Hal ini menjadi

berbahaya ketika individu mengambil keputusan untuk mengebut tanpa teliti dalam menimbang seluruh informasi yang ada (Eby & Molnar, 1998). Penelitian menunjukkan bahwa pengemudi berusia muda merupakan kelompok pengemudi yang paling sering tidak teliti dalam membuat keputusan. Pada kelompok pengemudi ini, kemampuan mereka untuk mempersepsi risiko masih sangat rendah. Seringkali pengemudi berusia muda tidak cermat dalam mengenali nilai-nilai risiko yang ada dalam sebuah situasi mengemudi yang spesifik. Mereka mempunyai kecenderungan untuk menilai rendah risiko yang ada dalam pelbagai situasi. Maka, mereka mempunyai kemungkinan yang tinggi untuk melakukan perilaku mengemudi yang berisiko seperti mengebut.

Selain persepsi risiko, individu juga dipengaruhi oleh karakteristik kepribadiannya dalam membuat keputusan. Pada kelompok pengemudi berusia muda, karakteristik kepribadian yang berpengaruh adalah ciri *sensation-seeking* (Zuckerman, 2007; Hong & Yong Gee, 2009; Wong, Chung, & Huang, 2010). Pengemudi berusia muda biasanya mempunyai kecenderungan untuk mengalami peristiwa yang dapat memberikan sensasi indriawi yang menggairahkan. Mengebut merupakan salah satu jalan memperoleh sensasi tersebut. Karenanya, kelompok pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* yang tinggi mempunyai kecenderungan tinggi untuk mengebut.

Beberapa penelitian mengajukan pemahaman bahwa pengaruh *sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan merupakan pengaruh tidak langsung dengan persepsi risiko sebagai mediator (Hong & Yong Gee, 2009; Wong, Chung, & Huang, 2010). Artinya, ciri *sensation-seeking* individu akan mempengaruhi caranya memandang dan menilai sebuah risiko. Zuckerman (2007) memperkuat pendapat ini dengan menyatakan pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* seringkali memandang dirinya memiliki kemampuan mengemudi yang sangat baik sehingga mereka cenderung memberikan nilai risiko yang rendah pada pilihan untuk mengebut. Dalam penelitian Wong, Chung, & Huang (2010) ditemukan bahwa pengemudi motor dengan ciri *sensation-seeking* tinggi dan persepsi terhadap risiko kecelakaan rendah merupakan kelompok dengan kecenderungan paling tinggi untuk melakukan perilaku mengebut.

Dari pemaparan di atas, dapat disimpulkan bahwa persepsi risiko dan ciri *sensation-seeking* sama-sama mempunyai pengaruh dalam membentuk dinamika pengambilan keputusan pada pengemudi berusia muda. Persepsi risiko yang rendah dan ciri *sensation-seeking* yang tinggi diduga sebagai kombinasi yang paling mendorong individu untuk melakukan perilaku mengemudi yang berisiko seperti mengebut. Sementara itu, persepsi risiko yang tinggi dan ciri *sensation-seeking* yang rendah merupakan kombinasi yang paling menghambat individu untuk mengebut.



BAB 3

MASALAH, HIPOTESIS, DAN VARIABEL PENELITIAN

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai masalah penelitian, hipotesis penelitian, dan operasionalisasi variabel penelitian.

3.1 Masalah Penelitian

3.1.1 Masalah Konseptual

Masalah konseptual dalam penelitian ini adalah:

- a. “apakah ada pengaruh persepsi risiko yang signifikan terhadap keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun” dan
- b. “apakah ada pengaruh *trait sensation-seeking* yang signifikan terhadap keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun”

3.1.2 Masalah Operasional

Masalah operasional dalam penelitian ini adalah:

- a. “apakah ada pengaruh skor persepsi risiko yang signifikan terhadap frekuensi mengambil keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun” dan
- b. “apakah ada pengaruh skor *trait sensation-seeking* yang signifikan terhadap frekuensi mengambil keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun”

3.2 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan permasalahan penelitian di atas, hipotesis yang diajukan peneliti adalah :

3.2.1 Hipotesis Null

H_{01} : Tidak ada pengaruh skor persepsi risiko terhadap frekuensi mengambil keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun.

H₀₂: Tidak ada pengaruh skor *sensation-seeking* terhadap frekuensi mengambil keputusan untuk mengebut pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun.

3.2.2 Hipotesis Alternatif

H_{A1}: Ada pengaruh skor persepsi risiko terhadap frekuensi mengambil keputusan untuk mengebut pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun.

H_{A2}: Ada pengaruh skor *sensation-seeking* terhadap frekuensi mengambil keputusan untuk mengebut pada pengemudi motor laki-laki berusia 18-25 tahun.

3.3 Variabel Penelitian

3.3.1 Variabel Terikat

Variabel terikat penelitian ini adalah pengambilan keputusan untuk mengebut, yaitu aktivitas kognitif membuat suatu pilihan di antara sejumlah alternatif pilihan yang ada untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Penelitian ini akan fokus pada pengambilan keputusan untuk mengebut yang diukur dengan melihat jumlah keputusan mengebut yang diambil individu saat berhadapan dengan skenario-skenario mengemudi yang tersaji dalam kuesioner.

3.3.2 Variabel Bebas

Di dalam penelitian ini terdapat dua variabel bebas. Variabel bebas pertama adalah persepsi risiko dan variabel kedua adalah *trait sensation-seeking*.

3.3.2.1 Persepsi Risiko

Persepsi risiko adalah kemampuan seseorang untuk memberikan penilaian terhadap nilai dan karakteristik risiko yang terdapat dalam sebuah pilihan. Persepsi risiko diukur dengan mencermati skor total persepsi risiko individu yang menggambarkan kemampuan individu memberikan nilai risiko kecelakaan dalam kuesioner.

3.3.2.2 Trait Sensation-Seeking

Trait kepribadian yang dicermati dalam penelitian ini adalah *sensation-seeking*, yaitu kecenderungan individu untuk mencari sensasi-sensasi indriawi yang *rewarding*. Kecenderungan *sensation-seeking* individu diukur dengan menggunakan kuesioner kepribadian.

3.3.3 Variabel Sekunder

Variabel sekunder adalah faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi variabel-variabel penelitian, tapi tidak diikutsertakan dalam pengukuran penelitian. Faktor-faktor ini dapat memperkuat atau memperlemah kekuatan hubungan antar variabel yang diukur (Kumar, 1999). Maka, penelitian ini akan memberlakukan kontrol terhadap variabel-variabel sekunder berikut.

3.3.3.1 Usia

Peneliti membatasi responden penelitian ini pada mereka yang berusia 18-25 tahun, yang menurut Statistik Kementerian Perhubungan (2007) merupakan kelompok pengemudi sepeda motor yang paling banyak mengalami kecelakaan. Kelompok usia ini dapat dibagi menjadi dua kategori. Kategori remaja akhir, yaitu mereka yang berusia 18-21 tahun, dan kategori dewasa muda, yaitu mereka yang berusia 21-25 tahun (Papalia, Olds, & Feldman, 2007).

3.3.3.2 Jenis Kelamin

Penelitian ini melakukan kontrol pada pengaruh jenis kelamin dengan melibatkan responden berjenis kelamin laki-laki. Pengemudi laki-laki seringkali disebut sebagai kelompok pengemudi yang gemar mengemudi dengan kecepatan tinggi (Hong & Yong Gee, 2009).

3.3.3.3 Pengalaman Mengemudi dengan Sepeda Motor

Untuk memastikan responden dalam penelitian ini memiliki karakteristik yang hampir sama, penelitian ini akan memusatkan perhatian pada kelompok pengemudi sepeda motor yang telah memiliki

pengalaman mengemudi dengan sepeda motor lebih dari enam bulan (Taylor dkk., 2011). Pengemudi dengan pengalaman lebih dari enam bulan dianggap telah mempunyai ketrampilan mengemudi yang sudah mahir.

3.3.3.4 Faktor Eksternal

Hal-hal yang dikelompokkan sebagai faktor eksternal adalah faktor-faktor di luar kontrol individu yang turut mempengaruhi pengambilan keputusan individu untuk mengemudi, misalnya keadaan jalan, waktu mengemudi, cuaca saat mengemudi, adanya *time-urgency* (Berry, Johnson, & Porter, 2011). Faktor-faktor ini dikontrol dengan menjadikannya faktor situasional yang dimunculkan dalam skenario mengemudi. Pada penelitian ini, faktor eksternal yang datang dari keberadaan penumpang dikontrol dengan memberikan situasi mengemudi sendirian pada setiap skenario mengemudi (konstansi situasi).

BAB 4

METODE PENELITIAN

Bab ini akan berisi penjelasan mengenai metode yang digunakan, responden penelitian, tipe dan desain penelitian, alat ukur, metode skoring, prosedur penelitian, dan teknik analisis.

4.1 Responden Penelitian

4.1.1 Karakteristik Responden Penelitian

Responden penelitian ini adalah pengemudi sepeda motor pribadi yang memiliki karakteristik sebagai berikut:

- berjenis kelamin laki-laki
- berusia 18-25 tahun
- sudah memiliki SIM C selama minimal 6 bulan
- berdomisili di daerah Jabodetabek

4.1.2 Teknik Pengambilan Sampel

Jumlah populasi umum dari penelitian ini, yaitu pengemudi sepeda motor di DKI Jakarta, sangat besar. Peneliti memiliki keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya untuk dapat meneliti keseluruhan populasi yang ada. Maka, peneliti akan mengambil data penelitian dari sekelompok responden (*sample*) yang akan menjadi basis untuk mewakili data dari keseluruhan kelompok populasi (Kumar, 1999). Penelitian ini akan melakukan aplikasi teknik *accidental sampling* dalam pengambilan data penelitian. Dalam hal ini, kelompok responden yang menjadi tujuan peneliti adalah mereka yang memenuhi karakteristik responden penelitian tersebut di atas dan bersedia untuk terlibat dalam penelitian ini.

4.1.3 Jumlah Sampel

Untuk mendapat akurasi aplikasi hasil penelitian di kelompok populasi umum, peneliti mengambil data dari 100 responden. Roscoe (1969) menyatakan bahwa jumlah sampel 100 orang atau lebih akan membuat

penyebaran sampel (*sampling distribution*) dari nilai mean akan mendekati normal.

4.2 Tipe dan Desain Penelitian

Berdasarkan jumlah kontak dengan responden penelitian, penelitian ini termasuk penelitian *cross-sectional* atau *one-shot studies*, di mana peneliti hanya melakukan satu kali pengambilan data. Penelitian ini juga termasuk penelitian *non-eksperimental*, di mana peneliti mengukur suatu variabel dan berusaha menjelaskannya dengan melihat hubungannya dengan variabel lain (Kumar, 1999). Dalam penelitian ini, peneliti melakukan pengukuran terhadap hasil keputusan pengemudi motor dan melihat hubungan hasil keputusan tersebut dengan persepsi risiko dan kecenderungan *sensation-seeking*.

4.3 Alat Ukur Penelitian

4.3.1 Skenario Mengemudi

Penelitian ini memusatkan pengukuran pengambilan keputusan untuk mengebut pada pengemudi sepeda motor. Pengukuran terhadap hasil pengambilan keputusan tersebut diukur menggunakan kuesioner berisi skenario mengemudi yang menggambarkan situasi-situasi yang biasa ditemui individu saat mengemudi. Model skenario ini juga digunakan dalam penelitian Budiastomo (2007) tentang pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Model ini dianggap paling memadai untuk memberikan gambaran pengambilan keputusan yang terjadi pada responden.

Skenario-skenario mengemudi yang digunakan dalam penelitian ini dikembangkan dari hasil studi pustaka dan elisitasi yang dilakukan peneliti terhadap pengemudi sepeda motor berusia 18-25 tahun. Dari hasil studi pustaka, peneliti merumuskan bahwa situasi-situasi yang mendorong individu untuk mengambil keputusan untuk mengebut bergantung pada beberapa hal, yaitu kondisi pengemudi, bentuk jalan, cuaca, juga waktu saat mengemudi (Eby, 2004; Berry, Johnson, & Porter, 2011). Situasi-situasi ini saling berhubungan dan membentuk nilai kemungkinan kecelakaan (risiko) dan kemungkinan mengebut dalam setiap situasi. Kemungkinan mengebut

menggambarkan situasi-situasi di mana individu terdorong (kemungkinan mengemudi tinggi) atau terhambat (kemungkinan mengemudi rendah) untuk mengemudi. Sedangkan kemungkinan kecelakaan menggambarkan situasi-situasi di mana individu mempunyai kemungkinan rendah atau tinggi untuk mengalami kecelakaan bila mengemudi. Hasil elisitasi membantu peneliti untuk menentukan skenario-skenario mengemudi yang umum dihadapi oleh individu sehari-hari. Berikut adalah simpulan dari hasil tinjauan pustakan dan studi elisitasi yang kemudian menjadi panduan dalam membuat skenario.

Tabel 4.1 Gambaran Situasi Mengemudi Berdasarkan Kemungkinan Mengemudi dan Kecelakaan

Faktor Situasi	Kemungkinan Mengemudi		Kemungkinan Kecelakaan	
	Tinggi	Rendah	Tinggi	Rendah
Kondisi Pengendara	- ingin cepat pulang - ada janji - ada ujian - ditunggu teman - melalui jalan yang sering dilalui - ingin memecahkan rekor	- berkendara santai - ingin menikmati perjalanan - berangkat terlalu cepat - melalui jalan yang asing	- pengendara lelah - pengendara mengantuk	- pengendara dalam kondisi fit
Bentuk Jalan	- jalan raya - jalan satu arah	- perempatan - pertigaan	- jalan raya dua arah - jalan berkelok-kelok - jalanan licin - jalan berlubang	- jalanan lurus - terdapat jalur khusus pengendara sepeda motor
Cuaca	- cerah	- berangin - hujan rintik - berkabut	- hujan - berkabut	- cerah
Waktu Berkendara	- subuh - larut malam - malam		- alam - subuh - larut - malam - pagi	- siang - sore
Situasi Lalu Lintas	- kosong - lengang	- ramai - padat	- kosong - lengang	- ramai - padat

Dari rumusan tabel di atas, peneliti memilih empat variasi situasi untuk dikembangkan menjadi delapan skenario. Berikut adalah penjabaran karakteristik situasi yang terdapat dalam skenario.

Tabel 4.2 Kisi-Kisi Skenario Mengemudi

Kemungkinan Kecelakaan	Kemungkinan Mengebut	Nomor Skenario
tinggi	Tinggi	2,7
rendah	Tinggi	3,5
tinggi	Rendah	4,6
sedang	Tinggi	1,8

Setiap skenario dalam penelitian terusun dari beberapa karakteristik situasi yang menggambarkan kemungkinan mengebut tinggi/rendah dan kemungkinan kecelakaan tinggi/rendah. Kombinasi kemungkinan kecelakaan rendah dan kemungkinan mengebut rendah tidak disertakan dalam skenario karena dianggap tidak mendorong munculnya perilaku mengebut.

Contoh situasi mengemudi dalam skenario nomor 7, yang memuat nilai kemungkinan mengebut tinggi dan kemungkinan kecelakaan tinggi (isi disesuaikan dengan Tabel 4.1) :

“Anda baru saja kembali dari sebuah pertemuan di daerah yang tidak biasa Anda lalui. Hari sudah malam dan cuaca berangin cukup kencang. Anda ingin segera tiba di rumah karena perut Anda terasa tidak enak. Di tengah jalan, Anda melalui jalan satu arah yang sedang kosong.”

Skenario ini diimbangi oleh skenario nomor 2 dengan karakteristik yang sama:

“Dalam perjalanan pulang kerja di malam hari, Anda harus melalui rute perjalanan yang asing bagi Anda. Sepanjang perjalanan, Anda merasa kondisi tubuh Anda tidak fit. Terlebih lagi, saat itu angin malam bertiup kencang.

Anda ingin segera sampai di rumah untuk dapat beristirahat. Anda kemudian tiba di suatu jalan satu arah yang sedang sepi.”

Kedua skenario ini disusun secara setara untuk memuat beberapa karakteristik situasi yang menggambarkan situasi mengemudi dengan kemungkinan mengebut tinggi dan kemungkinan kecelakaan akibat mengebut yang tinggi. Dalam kedua skenario, kondisi pengendara dikenali dengan kondisi tidak familiar dengan jalan, ingin segera tiba di rumah karena sakit; bentuk jalan merupakan jalan satu arah, cuaca saat mengemudi yang berangin cukup kencang, waktu berkendara di malam hari, dan situasi lalu lintas yang kosong.

Dalam skenario mengemudi tersebut, responden diminta untuk membayangkan dirinya sedang mengendarai sepeda motor dan bertemu dengan beberapa skenario. Menghadapi skenario tersebut, responden diminta untuk menjawab beberapa pertanyaan terkait persepsi risiko dan pengambilan keputusan. Terdapat pula empat pertanyaan yang mengukur persepsi risiko. Pertanyaan tersebut diadaptasi dari kuesioner *Road Safety Behavior Scale* (RSBS) yang dikembangkan oleh Machin & Sankey (2008). Dalam RSBS terdapat pengukuran dua dimensi persepsi risiko, yaitu dimensi afektif dan dimensi kognitif. Berikut adalah penjabaran item-item persepsi risiko tersebut.

Tabel 4.3 Kisi-Kisi Item Persepsi Risiko Mengemudi

Dimensi	Sub-Dimensi	Nomor Item
afektif	kecemasan	2
kognitif	kemungkinan kecelakaan	1
	keyakinan mengemudi	3
	bahaya mengemudi	4

Item-item tersebut diikuti dengan pilihan-pilihan jawaban yang menunjukkan nilai risiko yang ada dalam skenario tersebut sesuai yang dipersepsikan oleh responden. Semakin tinggi nilai yang dipilih responden, semakin tinggi nilai risiko yang dipersepsikan dalam situasi yang diberikan. Pilihan nilai yang diberikan dimulai dari 1 (sangat rendah) hingga 6 (sangat tinggi). Untuk mendapat nilai total persepsi risiko, nilai yang diberikan untuk setiap item dijumlah. Pada item nomor 3, yang merupakan *unfavorable item*, skor yang diberikan untuk penilaian di balik. Nilai 6 dikonversi menjadi 1, nilai 5 menjadi 2, nilai 4 menjadi 3, nilai 3 menjadi 4, nilai 2 menjadi 5, dan nilai 6 mejadi 1. Secara keseluruhan terdapat 32 item yang mengukur persepsi risiko. Maka, skor total persepsi risiko dalam kuesioner ini akan berkisar antara 32 sampai dengan 192.

Setelah itu, responden diminta untuk mengambil keputusan mengebut atau tidak mengebut sesuai apa yang akan dia lakukan bila menghadapi skenario tersebut. Pilihan “ya” berarti responden memutuskan untuk mengebut dan pilihan “tidak” berarti responden memutuskan untuk tidak mengebut saat berkendara dalam situasi yang ada dalam skenario. Pada pengolahan data, pilihan “ya” mempunyai bobot nilai 1 dan pilihan “tidak” mempunyai bobot nilai 0. Skor total pengambilan keputusan merupakan penjumlahan skor pilihan untuk mengebut atau tidak mengebut dari setiap situasi yang diberikan. Dengan demikian, skor responden untuk keputusan mengebut berkisar antara 0 hingga 8.

4.3.2 Alat Ukur Kepribadian- *Sensation Seeking Trait*

Pada penelitian ini, ciri kepribadian akan diukur dengan menggunakan alat bantu sebuah kuesioner kepribadian. Kuesioner kepribadian ini dikembangkan dari skala kepribadian RSBS Machin & Sankey (2008). Dalam RSBS, *sensation-seeking trait* diukur oleh 10 item. Sebanyak 8 item merupakan item *favorable*, sementara 2 item lainnya merupakan item *unfavorable*. Item-item *favorable* dinilai dengan skor 1-6 (sangat tidak setuju hingga sangat setuju). Skor total *sensation seeking* didapat dari penjumlahan keseluruhan nilai skor pada item-item yang ada dalam kuesioner.

4.4 Prosedur Penelitian

Penelitian terbagi menjadi tiga tahap, yaitu tahap persiapan, tahap uji coba, dan tahap pelaksanaan penelitian.

4.4.1 Tahap Persiapan

Peneliti mewawancarai dua belas orang pengemudi sepeda motor berjenis kelamin laki-laki yang berada pada rentang usia 18-25 tahun. Dari hasil wawancara tersebut, peneliti mendapat gambaran mengenai dua hal, yaitu proses pengambilan keputusan saat mengemudi dan situasi-situasi mengemudi yang biasa ditemui pengemudi. Peneliti kemudian mulai mengembangkan skenario mengemudi dari hasil wawancara elisitasi dan studi pustaka.

Setelah itu peneliti fokus pada pengembangan alat ukur *sensation-seeking*. Pada tahap ini, peneliti melakukan adaptasi kuesioner *trait sensation-seeking* yang dikembangkan oleh Machin & Sankey (2008) ke dalam bahasa Indonesia. Adaptasi ini dilakukan dengan melakukan penerjemahan butir-butir soal kuesioner dari Bahasa Inggris ke Bahasa Indonesia. Hasil terjemahan tersebut kemudian diberikan kepada salah seorang Staff Pengajar di Lembaga Bahasa Fakultas Ilmu Budaya Universitas Indonesia untuk dilakukan *back-translation*. Setelah dirasa cukup, peneliti pun siap melakukan uji coba alat ukur.

Peneliti juga melakukan uji keterbacaan terhadap 15 orang responden guna mendapat masukan kualitatif mengenai bentuk fisik alat ukur yang akan digunakan. Dari uji keterbacaan tersebut, peneliti menyimpulkan bahwa alat ukur yang digunakan membutuhkan waktu yang cukup lama untuk dikerjakan oleh responden, selain itu format lembaran (tidak berupa buku) lebih memudahkan responden menjawab pertanyaan. Peneliti pun mendapat masukan mengenai situasi-situasi mengemudi yang telah disusun. Dari masukan tersebut, peneliti memperbaiki skenario mengemudi dan menyusun ulang format alat ukur sesuai usulan yang diberikan responden.

4.4.2 Tahap Uji Coba

Pada tahap ini, peneliti bermaksud mengetahui nilai reliabilitas dan validitas alat ukur skenario mengemudi dan *sensation-seeking*. Uji coba dilaksanakan tanggal 30 Desember 2011 hingga 3 Januari 2012 dengan melibatkan 73 responden.

4.4.2.1 Uji Validitas Alat Ukur

Uji validitas dilakukan dengan mencari nilai korelasi antara skor item dan skor total. Dalam uji validitas ini, yang dituju adalah uji validitas konstruk, yaitu sejauh mana butir-butir soal yang ada dalam kuesioner mewakili konstruk yang hendak diukur (Anastasi & Urbina, 1997). Uji validitas konstruk dilakukan dengan melihat konsistensi internal setiap kuesioner. Hal tersebut dapat diketahui dengan melihat korelasi antar butir soal yang ada. Dari hasil tersebut, butir soal yang dianggap baik adalah butir soal dengan skor korelasi antar butir soal yang mencapai angka lebih besar sama dengan 0.2 (Kline, 1986). Maka, dalam uji validitas ini, peneliti mencari nilai korelasi internal butir-butir soal dan mempertahankan butir soal dengan nilai korelasi lebih besar sama dengan 0.2 ($r_{it} \geq 0.2$).

Skenario mengemudi berisi 32 butir soal yang mengukur persepsi risiko. Seluruh butir soal dalam skenario ini dipertahankan karena mempunyai nilai korelasi internal lebih besar sama dengan 0.2 ($r_{it} \geq 0.2$). Pada alat ukur *sensation-seeking*, peneliti melakukan uji validitas untuk 10 butir soal. Dilihat dari nilai korelasi internal, peneliti memutuskan untuk mengeliminasi dua buah butir soal dengan $r_{it} < 0.2$. Maka, alat ukur *sensation-seeking* kini terdiri dari 8 butir soal.

4.4.2.2 Uji Reliabilitas Alat Ukur

Uji reliabilitas dilakukan untuk melihat konsistensi respon yang diberikan individu ketika mereka dihadapkan pada tes yang sama atau tes dengan butir-butir soal yang setara pada kondisi waktu pengetesan yang berbeda (Anastasi & Urbina, 1997). Menurut Groth-Marnat (1984), nilai koefisien reliabilitas yang memadai untuk digunakan dalam

kepentingan penelitian adalah lebih besar atau sama dengan 0.7. Maka, uji reliabilitas dilakukan terhadap kedua alat ukur untuk melihat apakah kedua alat ukur tersebut mempunyai nilai konsistensi yang baik, yaitu lebih besar atau sama dengan 0.07.

Idealnya, alat ukur skenario mengemudi diuji dengan menggunakan metode *tes-retest*, untuk melihat konsistensi respon individu saat dihadapkan pada tes yang sama dalam dua waktu pengetesan yang berbeda. Akan tetapi, hal tersebut tidak memungkinkan untuk diaplikasikan dalam penelitian ini. Karenanya, peneliti memutuskan untuk melakukan uji *split-half coefficient* untuk melihat adanya konsistensi respon individu pada dua bagian tes. Metode ini digunakan untuk melihat konsistensi skenario dalam mengukur respon subjek apabila berhadapan dengan situasi skenario yang berbobot setara. Dalam hal ini, setiap jenis skenario yang ada mempunyai dua variasi. Respon subjek terhadap kedua variasi ini kemudian dibandingkan untuk mendapatkan koefisien reliabilitasnya (Kaplan & Saccuzzo, 1982). Dari hasil uji statistik antar dua belahan atau variasi skenario tersebut, didapatkan nilai koefisien Spearman-Brown 0.651. Nilai koefisien ini masih berada di bawah 0.7 sehingga belum dianggap mempunyai konsistensi yang baik. Tapi, menimbang nilai α yang didapat lebih besar dari 0.7 ($\alpha = 0.754$), maka peneliti memutuskan bahwa alat ukur skenario mengemudi sudah cukup konsisten antar bagian untuk digunakan dalam penelitian.

Selain alat ukur skenario mengemudi, peneliti juga melakukan uji konsistensi alat ukur *sensation-seeking*. Alat ukur *sensation-seeking* diuji dengan menggunakan metode *Alpha-Coefficient*. Hal ini dimaksudkan untuk melihat konsistensi respon subjek terhadap butir-butir soal yang ada dalam kuesioner. Nilai koefisien Alpha digunakan untuk melihat konsistensi internal respon individu terhadap alat ukur. Nilai koefisien α alat ukur *sensation-seeking* untuk total 8 butir soal adalah 0,714. Nilai ini menunjukkan konsistensi internal respon yang cukup tinggi untuk digunakan dalam penelitian.

4.4.3 Tahap Pelaksanaan

Untuk proses pengambilan data penelitian, peneliti menyiapkan 120 kuesioner untuk disebar kepada responden yang memenuhi kriteria umum, yaitu pengendara sepeda motor berusia 18-25 tahun berjenis kelamin laki-laki. Peneliti memastikan penyebaran kuesioner berimbang dari segi usia responden. Juga berusaha mendapatkan responden dari semua area di Jabodetabek. Proses pengambilan data berlangsung dari tanggal 13-20 Januari 2012 dengan menggunakan metode *accidental sampling*, di mana peneliti mengumpulkan responden berdasarkan faktor kebetulan (Kumar, 1999; Kerlinger & Lee, 2000). Artinya, siapa saja yang peneliti temui dalam tahap pelaksanaan dapat menjadi responden penelitian asal sesuai dengan kriteria umum. Dalam proses pengambilan data, tim peneliti tidak menemukan kesulitan yang berarti. Beberapa responden bahkan sangat responsif dan antusias dalam membantu peneliti mengumpulkan data. Dari 110 kuesioner yang berhasil dikumpulkan kembali, sebanyak 107 kuesioner dapat digunakan untuk pengolahan data.

4.5 Metode Analisis

Pengolahan data akan dilakukan secara kuantitatif berupa perhitungan statistik yang digunakan untuk menguji hipotesis penelitian. Perhitungan menggunakan *software* SPSS (*Statistical Package for the Social Science*) versi 13.0. Gambaran umum subjek penelitian akan dihitung dengan menggunakan frekuensi dan persentase. Gambaran umum tersebut meliputi usia dan pengalaman mengemudi. Untuk melihat pengaruh dari persepsi risiko dan *trait sensation-seeking* terhadap perilaku mengebut, peneliti menganalisis data dengan teknik *multiple-regression*.

BAB 5

ANALISIS DAN INTERPRETASI

Pada bab ini akan dijabarkan hasil yang diperoleh dari penelitian ini, yang mencakup gambaran umum subjek (berdasarkan, usia, dan pengalaman mengemudi), gambaran umum hasil penelitian (frekuensi perilaku mengebut), analisis hasil penelitian (pengaruh persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap perilaku mengebut), dan analisis tambahan penelitian.

5.1 Gambaran Umum Responden

Dari 110 kuesioner yang diperoleh dalam pengumpulan data, terdapat 107 data yang dapat diolah lebih lanjut. Berikut adalah gambaran umum responden berdasarkan usia, pengalaman mengemudi, pengalaman kecelakaan, skor persepsi risiko, skor *sensation-seeking*, dan pengambilan keputusan untuk mengebut.

5.1.1 Usia, Pengalaman Mengemudi, dan Pengalaman Kecelakaan

Tabel 5.1 Gambaran Responden Berdasarkan Usia, Pengalaman Mengemudi, Pengalaman Kecelakaan

Karakteristik	Frekuensi (orang)	Presentase (%)
Usia	18-21 tahun	37 34,6
	22-25 tahun	70 65,4
Pengalaman Mengemudi	1-2 tahun	4 3,74
	2-4 tahun	24 22,43
	4-6 tahun	25 23,36
	> 6 tahun	54 50,47
Pengalaman Kecelakaan	Pernah	74 69,2
	Tidak Pernah	33 30,8

Dari segi usia, responden yang paling banyak terlibat dalam penelitian ini merupakan responden yang berada pada paruh usia 22-25 tahun (65,4%). Dilihat dari pengalaman mengemudi, sebagian besar responden mempunyai pengalaman lebih dari 6 tahun (50,5%). Hal ini dapat diartikan bahwa responden yang terlibat dalam penelitian termasuk kelompok pengemudi yang mempunyai pengalaman mengemudi yang cukup banyak. Dari tabel tersebut juga dapat disimpulkan bahwa kebanyakan responden (69,2%) mempunyai pernah mengalami kecelakaan saat mengemudi.

5.1.2 Gambaran Persepsi Risiko, *Sensation-Seeking*, dan Frekuensi Mengambil Keputusan Untuk Mengebut pada Responden

Untuk melakukan interpretasi terhadap skor persepsi risiko, *sensation-seeking*, dan frekuensi mengambil keputusan untuk mengebut pada kelompok responden, peneliti mencari skor rata-rata tiap variabel dan membagi distribusi skor rata-rata tiap variabel ke dalam tiga bagian. Skor rata-rata diperoleh dengan membagi skor total dengan jumlah item. Skor rata-rata variabel persepsi risiko berada pada rentang 1-6, skor rata-rata variabel *sensation-seeking* pada rentang 1-6, sedangkan skor rata-rata frekuensi mengambil keputusan untuk mengebut pada rentang 0-8.

Berikut adalah gambaran responden berdasarkan skor rata-rata persepsi risiko, *sensation-seeking*, dan frekuensi keputusan mengebut.

Tabel 5.2 Gambaran Persepsi Risiko, *Sensation-Seeking*, Frekuensi Keputusan Mengebut

Aspek	Skor Rata-Rata Keputusan Mengebut	Standar Deviasi
Persepsi Risiko	3,55	0,54
<i>Sensation-Seeking</i>	3,67	0,78
Keputusan Mengebut	3,01	1,97

Distribusi rentang skor rata-rata kemudian dibagi menjadi tiga bagian. Batas skor tiap bagian didapat dengan membagi rentang skor dengan jumlah

kelompok kategori (Rentang Skor/3). Kategorisasi skor rata-rata tersebut secara rinci dapat dilihat pada Tabel 5.3.

Tabel 5.3 Kategorisasi Skor Rata-Rata Tiap Variabel

Kategori	Rentang Skor Rata-Rata		
	Persepsi Risiko	<i>Sensation-Seeking</i>	Frekuensi Keputusan Mengebut
Rendah	1 – 2,67	1 – 2,67	0 – 2.67
Sedang	2,68 – 4,34	2,68 – 4,34	2,68 – 5,34
Tinggi	4,35 - 6	4,35 - 6	5,35 - 8

Berdasarkan kategorisasi di atas, nilai rata-rata persepsi risiko kelompok responden ($M = 3.55$, $SD = 0.54$) tergolong kelompok dengan kecenderungan untuk memberikan nilai sedang terhadap risiko kecelakaan yang ada dalam skenario mengemudi. Apabila dilihat dari nilai rata-rata skor *sensation-seeking* ($M = 3.67$, $SD = 0.78$), kelompok responden merupakan kelompok dengan kecenderungan *sensation-seeking* yang cenderung sedang. Sedangkan nilai rata-rata frekuensi keputusan mengebut ($M = 3.01$, $SD = 1.97$) memberikan gambaran bahwa kelompok responden yang terlibat dalam penelitian mempunyai kecenderungan mengambil keputusan untuk mengebut yang sedang.

5.2 Pengaruh Persepsi Risiko dan *Sensation-Seeking* Terhadap Perilaku Mengebut

Analisis *multiple regression* dilakukan untuk menguji pengaruh persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap perilaku mengebut. Pengolahan data dengan SPSS menunjukkan hasil seperti pada Tabel 5.4.

Tabel 5.4 Hasil Uji Regresi Berganda

Variabel	F	p	β	T	p
Persepsi Risiko	10,311	0.000	-0.026	-2.402	0.18
Sensation-Seeking			0.087	2.941	0.04

Dari hasil uji regresi berganda tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel persepsi risiko dan *sensation-seeking* secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap keputusan untuk mengebut ($F = 10.311$, $p < 0.05$). Sebesar 16,5% kebervariasiaian perilaku mengebut dapat dijelaskan oleh persepsi risiko dan *sensation-seeking* ($R = 0,165$). Jika dilihat pengaruh setiap variabel, diperoleh hasil bahwa persepsi risiko ($t = -2.402$, $p < 0.05$) dan *sensation-seeking* ($t = 2.941$, $p < 0.05$) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap keputusan untuk mengebut. Variabel *sensation-seeking* memiliki pengaruh yang lebih besar daripada variabel persepsi risiko ($\beta_{sensation-seeking} > \beta_{persepsi\ risiko}$). Dengan demikian, H_{01} dan H_{02} penelitian ini ditolak.

Berdasarkan hasil analisis regresi berganda tersebut, dapat dibuat persamaan regresi sebagai berikut.

$$\text{Keputusan Mengebut} = 3.356 - 0.026 * \text{Persepsi Risiko} + 0.087 * \text{Sensation-Seeking}$$

Persamaan regresi di atas berarti:

- Skor keputusan mengebut akan berkurang sebanyak 0.026 poin jika skor persepsi risiko bertambah sebanyak 1 satuan, sementara skor *sensation-seeking* konstan
- Skor perilaku mengebut akan bertambah sebanyak 0.087 poin jika skor *sensation-seeking* bertambah sebanyak 1 satuan, sementara skor persepsi risiko konstan

5.3 Perbandingan Perilaku Mengebut Berdasarkan Kombinasi Persepsi Risiko dan *Sensation-Seeking*

Untuk memperkaya hasil penelitian, peneliti melakukan analisis tambahan terhadap variabel-variabel penelitian yang diukur. Pertama-tama, peneliti mencermati karakteristik responden berdasarkan dua variabel bebas, yaitu persepsi risiko dan *sensation-seeking*. Responden terbagi menjadi empat kelompok berdasarkan kombinasi skor kedua variabel tersebut, yaitu kelompok persepsi risiko tinggi dan *sensation-seeking* tinggi (PRt-SSt), kelompok persepsi risiko rendah dan *sensation-seeking* rendah (PRr-SSr), kelompok persepsi risiko tinggi dan *sensation-seeking* rendah (PRt-SSr), juga kelompok persepsi risiko rendah dan *sensation-seeking* tinggi (PRr-SSt). Berikut adalah gambaran skor *mean* responden berdasarkan kelompok kombinasi tersebut.

Tabel 5.5 Kelompok Kombinasi Persepsi Risiko dan *Sensation-Seeking*

Kelompok	Mean Keputusan Mengebut	Standar Deviasi
persepsi risiko tinggi <i>sensation-seeking</i> tinggi	2,70	2,05
persepsi risiko rendah <i>sensation-seeking</i> rendah	2,30	2,05
persepsi risiko tinggi <i>sensation-seeking</i> rendah	2,45	1,53
persepsi risiko rendah <i>sensation-seeking</i> tinggi	3,81	1,89

Dari pengelompokan tersebut, peneliti melakukan uji analisis varians kelompok (ANOVA) untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan antar kelompok yang signifikan dalam hal perilaku mengebut. Dari uji homogenitas varian kelompok dengan menggunakan Levene-Test, disimpulkan bahwa asumsi dasar bahwa keempat kelompok homogen terpenuhi ($p > .05$). Nilai F yang diperoleh dari uji ANOVA adalah sebesar 3,352. Nilai F ini menunjukkan adanya perbedaan jumlah pengambilan keputusan untuk mengebut yang signifikan antar

kelompok, $F(3,210) = 3,352$, $p = 0,02$). Dilihat dari nilai *mean*, dapat dicermati bahwa kelompok dengan kecenderungan mengebut paling tinggi adalah kelompok dengan persepsi risiko rendah dan *sensation-seeking* tinggi.

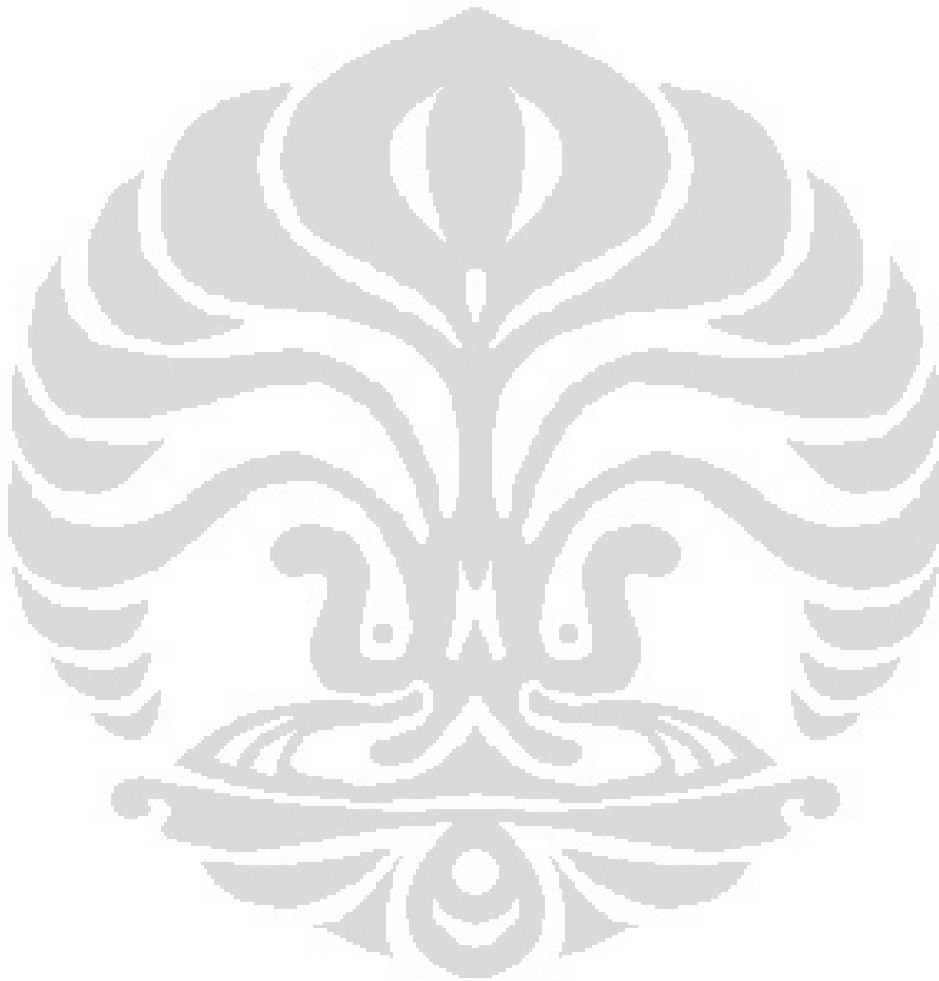
5. 4 Analisa Kualitatif

Selain melakukan analisa kuantitatif, peneliti juga melakukan analisa kualitatif untuk mengenali alasan-alasan yang menjadi pertimbangan pengemudi saat membuat keputusan untuk mengebut. Analisa kualitatif tersebut dilakukan dengan melaksanakan wawancara lanjutan terhadap 10 responden penelitian. Dari hasil wawancara, peneliti dapat menyimpulkan kedalaman pengambilan keputusan untuk mengebut dari beberapa aspek, yaitu faktor pendorong untuk mengebut dan faktor penghambat untuk mengebut. Beberapa faktor yang biasanya mendorong pengemudi untuk mengebut adalah faktor internal, yaitu hal-hal yang berasal dari dalam diri pengemudi, dan faktor eksternal, yaitu yang berasal dari lingkungan luar pengemudi.

Faktor internal yang mendorong untuk mengebut adalah kondisi mengantuk (4 orang), kepribadian (7 orang), kondisi emosional (5 orang), adanya faktor kepentingan (10 orang), dan kemampuan mengemudi (3 orang). Mengebut membuat konsentrasi kembali penuh karena ada tantangan lebih untuk menguasai motor sehingga pengemudi yang sedang mengantuk cukup sering mengebut. Ada pengemudi yang mengebut untuk mendapatkan kesenangan pribadi, misalnya menang 'balapan' dengan kendaraan lain, berhasil memacu kendaraan hingga kecepatan tertentu. Adanya kepercayaan yang tinggi terhadap kemampuan mengemudi yang dimiliki juga mendorong individu untuk memutuskan untuk mengebut. Sementara itu, faktor eksternal yang mendorong perilaku mengebut adalah kondisi lalu lintas cukup lowong (8 orang), ada tekanan dari pengemudi lain untuk mengemudi dengan cepat (10 orang), dan kondisi kendaraan memadai untuk ngebut (5 orang).

Faktor yang biasanya menghambat pengemudi untuk mengebut adalah kepribadian pengemudi yang taat aturan, tenang, dan tidak mudah terpengaruh (8 orang). Hal ini dinilai cenderung membantu pengemudi untuk berkendara dengan hati-hati dan tidak mengebut. Kondisi Fisik pengemudi juga memberikan

pengaruh apakah pengemudi akan memutuskan untuk mengebut atau tidak. Apabila pengemudi berkendara dalam keadaan capek, mengantuk, lelah, atau sakit, maka pengemudi cenderung menghindari untuk mengebut (1 orang). Kondisi jalan yang tidak memadai, seperti jalanan yang berlubang dan licin membuat pengemudi enggan untuk mengebut karena takut mengalami kecelakaan. Selain itu, cuaca hujan dan kondisi kendaraan yang tidak baik juga turut andil mempengaruhi pengambilan keputusan pengemudi untuk mengebut (7 orang).



BAB 6

KESIMPULAN, DISKUSI, DAN SARAN

Bab ini akan berisi mengenai kesimpulan untuk menjawab pertanyaan penelitian berdasarkan hasil analisis data yang terkait dengan persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap perilaku mengemudi. Selain itu peneliti juga membuat diskusi mengenai hasil penelitian serta keterbatasan pada penelitian ini. Terakhir, peneliti memberikan saran yang berkaitan dengan penelitian ini, baik berupa saran teoritis bagi penelitian selanjutnya, maupun saran praktis bagi pengemudi dan pihak-pihak yang terkait.

6.1 Kesimpulan

Permasalahan utama yang hendak dijawab dalam penelitian ini adalah apakah terdapat pengaruh persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap perilaku mengemudi pada pengemudi sepeda motor berusia muda. Dari hasil analisis penelitian yang telah dipaparkan di bab 5, dapat disimpulkan hal-hal berikut:

- 1) Ada pengaruh yang signifikan dari persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor usia muda
- 2) Ada pengaruh yang signifikan dari *traitt sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor usia muda
- 3) *Trait Sensation-Seeking* mempunyai pengaruh yang lebih besar daripada persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan untuk mengemudi pada pengemudi motor usia muda
- 4) Terdapat perbedaan signifikan antar kelompok responden yang dibuat berdasarkan kombinasi karakteristik persepsi risiko dan *sensation-seeking*. Kelompok dengan karakteristik persepsi risiko rendah dan *sensation-seeking* tinggi merupakan kelompok dengan kecenderungan mengemudi yang paling tinggi.
- 5) Faktor internal yang dinilai mendorong perilaku mengemudi adalah keadaan pengemudi yang mengantuk, kepribadian dan kondisi

emosional pengemudi, dan keyakinan terhadap kemampuan mengemudi.

- 6) Faktor eksternal yang dinilai mendorong perilaku mengebut adalah kondisi lalu lintas yang lowong dan kondisi kendaraan yang memadai untuk mengebut
- 7) Faktor internal yang dinilai menghambat perilaku mengebut adalah kepribadian pengemudi yang tenang dan tidak mudah terpengaruh dan kondisi fisik pengemudi yang sedang mengantuk, lelah, atau sakit.
- 8) Faktor eksternal yang menghambat perilaku mengebut adalah kondisi jalan yang rusak, cuaca hujan, dan kondisi kendaraan yang tidak prima.

6.2 Diskusi

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persepsi risiko dan *sensation-seeking* merupakan faktor yang berpengaruh secara signifikan terhadap pengambilan keputusan untuk mengebut. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya (Ulleberg & Rundmo, 2003; Machin & Sankey, 2008; Wong, Chung, & Huang, 2010). Selain itu, penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh *sensation-seeking* lebih besar daripada persepsi risiko dalam proses pengambilan keputusan untuk mengebut. Dengan begitu, penelitian ini mendukung hasil-hasil penelitian sebelumnya bahwa *sensation-seeking* mempunyai pengaruh yang besar terhadap pengambilan keputusan untuk mengebut (Hong & Yong Gee, 2009; Wong, Chung, & Huang, 2010).

Dari hasil analisis tambahan yang melihat perbandingan keputusan mengebut antar kelompok kombinasi persepsi risiko dan *sensation-seeking* diketahui bahwa kelompok yang mempunyai kecenderungan mengebut paling tinggi adalah kelompok dengan ciri persepsi risiko yang rendah dan *sensation-seeking* yang tinggi. Hal ini sesuai dengan dugaan peneliti mengenai dinamika kedua variabel tersebut dalam mempengaruhi keputusan untuk mengebut. Penelusuran lebih lanjut mengenai interaksi kedua variabel dalam mempengaruhi pengambilan keputusan saat mengemudi akan memberikan *insight* yang

mendalam terhadap pemahaman mengenai proses pengambilan keputusan pengemudi berusia muda.

Peneliti lalu mencoba menganalisa lebih dalam mengenai dua variabel bebas utama yang telah ditemukan secara signifikan berkontribusi terhadap pengambilan keputusan mengemudi. Kelompok responden mempunyai nilai rata-rata persepsi risiko yang sedang. Hal ini tidak sesuai dengan dugaan teoritis bahwa pengemudi berusia muda merupakan kelompok pengemudi yang cenderung memberikan nilai rendah terhadap persepsi risiko. Keating & Halpern-Felsher (2008) menjelaskan bahwa pendapat tersebut memang tidak didukung oleh bukti empiris yang kuat. Penelitian-penelitian yang ada tidak menunjukkan bukti bahwa pengemudi berusia muda mempunyai pemahaman akan risiko yang secara signifikan lebih rendah. Pengemudi yang cenderung melakukan perilaku mengemudi berisiko memang ditemukan mempunyai persepsi risiko yang rendah, namun hal ini belum terbukti disebabkan semata oleh faktor usia.

Lebih lanjut lagi, peneliti mencermati bahwa salah satu komponen persepsi risiko yang banyak mempengaruhi adalah keyakinan akan kemampuan mengemudi. Penelitian ini secara kualitatif menunjukkan bahwa individu menunjukkan perhatian terhadap kemampuannya dalam mengemudi. Apabila ia sangat yakin terhadap kemampuannya untuk mengemudi, maka individu cenderung memilih untuk mengemudi. Hal ini sesuai dengan hasil temuan Machin & Sankey (2008) bahwa aspek persepsi risiko yang paling berpengaruh adalah keyakinan terhadap mengemudi (*self-efficacy*). Penilaian tinggi terhadap kemampuan mengemudi ini juga dikenal sebagai salah satu bentuk mispersepsi risiko, yaitu nilai kesalahan (*error*) dalam mengatribusi nilai risiko yang ada. Mispersepsi risiko yang berupa keyakinan sangat tinggi terhadap kemampuan mengemudi adalah *optimism bias*. Ini memang merupakan ciri khas pengemudi berusia muda (Keating & Halpern-Felsher, 2008). Meski hal ini sesuai dengan hasil penelitian-penelitian sebelumnya, namun dalam penelitian ini tidak mempunyai informasi lanjutan seperti tingkat pendidikan atau jenis pekerjaan responden yang dapat memperkaya analisis mengenai variasi skor persepsi risiko.

Zuckerman (2007) mencermati bahwa keputusan yang dibuat individu untuk melakukan kegiatan yang berbahaya seperti mengemudi tidak semata

ditekankan pada persepsi risiko. Maka, seharusnya penelitian mengenai perilaku mengemudi ini tidak hanya terbatas pada persepsi risiko yang ada, namun juga pada sejauh mana individu merasa mendapat keuntungan dari pilihan yang dia buat (Eby & Molnar, 1998; Wong, Chung, & Huang, 2010).

Selain persepsi risiko, faktor internal yang juga ditemukan berkontribusi terhadap pengambilan keputusan untuk mengemudi adalah *trait sensation-seeking*. Penelitian ini bahkan menunjukkan bahwa variabel ini mempunyai kontribusi yang lebih besar daripada persepsi risiko dalam menjelaskan variasi pengambilan keputusan responden penelitian. Responden penelitian ini secara umum merupakan kelompok dengan ciri *sensation-seeking* yang sedang. Meskipun *sensation-seeking* dilihat sebagai prediktor yang baik terhadap perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi, Haque, Chin, & Lim (2010) juga menegaskan bahwa ciri *sensation-seeking* merupakan ciri kepribadian yang lebih banyak ada pada pengemudi sepeda motor yang mempunyai kecenderungan sangat tinggi untuk mengemudi. Ciri *sensation-seeking* sedang pada responden penelitian ini dapat menjelaskan mengapa kelompok responden bukan merupakan kelompok pengemudi dengan kecenderungan mengemudi yang tinggi. Selain itu, Henessy (2011) melihat bahwa pola kepribadian tercemin lebih akurat apabila dilihat dari kombinasi beberapa *trait*. Karenanya, pengaruh kepribadian terhadap suatu perilaku lebih baik dilihat sebagai efek dari beberapa komponen. Maka, penelusuran mengenai pengaruh ciri kepribadian pengemudi terhadap mengemudi pun akan lebih komprehensif bila melibatkan *trait* kepribadian lain.

Rendahnya besar kebervariasian pengambilan keputusan untuk mengemudi yang dapat dijelaskan oleh persepsi risiko dan *sensation-seeking* ($R^2 = 0.165$) dalam penelitian ini menunjukkan bahwa penelitian terhadap perilaku mengemudi perlu mempertimbangkan pengukuran faktor-faktor lain. Misalnya, penelusuran mengenai pengaruh ciri kepribadian pengemudi terhadap keputusan mengemudi akan lebih komprehensif bila melibatkan *trait* kepribadian lain. Penelitian Machin & Sankey (2008) dan Wong, Chung, & Huang (2010) mengajukan beberapa *trait* kepribadian lain seperti *altruism* dan *normlessness* sebagai komponen kepribadian yang berperan dalam perilaku mengemudi berisiko.

Selain itu, variabel persepsi terhadap keuntungan yang ada dalam suatu pilihan mengemudi juga akan memperkaya hasil penelitian mengenai dinamika pengambilan keputusan mengemudi. Menurut Zuckerman (2007), kelompok pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* tinggi biasanya menitikberatkan pada keuntungan psikologis yang dapat mereka terima dengan membuat keputusan untuk mengemudi dalam suatu situasi mengemudi dan cenderung mengabaikan risiko yang ada. Faktor-faktor ini tidak diteliti secara mendalam dalam penelitian ini. Maka, hal ini dapat menjadi masukan bagi penelitian-penelitian lanjutan tentang pengambilan keputusan untuk mengemudi.

Penelitian ini juga tidak luput dari beberapa keterbatasan, yaitu dari segi alat ukur dan karakteristik sampel. Untuk mengukur variabel pengambilan keputusan mengemudi dan persepsi risiko, peneliti menggunakan skenario mengemudi. Keunggulan utama skenario mengemudi adalah rekayasa situasi mengemudi yang mudah dirancang dan diaplikasikan sehingga hasil observasi terhadap perilaku mengemudi dalam berbagai situasi dapat dengan mudah dilakukan. Namun, eksplorasi dan pendalaman mengenai penyampaian isi skenario mengemudi memang masih perlu dikembangkan. Pertanyaan-pertanyaan yang mengukur ciri *sensation-seeking* dapat diintegrasikan ke dalam skenario mengemudi sehingga dapat diperoleh pengukuran *sensation-seeking* yang memang khusus mengamati ekspresi *trait* tersebut dalam situasi mengemudi. Peneliti juga melihat pengaruh keberadaan penumpang (*passenger effect*) perlu menjadi salah satu karakteristik yang disertakan dalam pembuatan skenario situasi mengemudi. Menurut *National Highway Traffic Safety* (2012), keberadaan penumpang menjadi salah satu faktor penting yang mempengaruhi pengemudi motor usia muda dalam membuat keputusan mengemudi.

Alat ukur yang bersifat *self-report* juga mempunyai keterbatasan tersendiri. Lajunen & Ozkan (2011) menilai bahwa metode *self-report* sangat rentan terhadap bias yang disebabkan oleh upaya responden mempertahankan *image* tertentu (*impression management*). Untuk itu, dalam menggunakan kuesioner *self-report* perlu dipertahankan anonimitas responden. Pengumpulan data yang dilakukan peneliti memang tidak menjamin hasil yang dikumpulkan terbebas dari bias tersebut. Terlebih karena peneliti melakukan administrasi personal, di mana

peneliti dan responden berinteraksi tatap muka. Hal ini mungkin saja mendorong responden untuk melakukan *impression management*.

Keterbatasan penelitian ini juga terletak pada karakteristik sampel yang terlibat. Responden penelitian ini ternyata merupakan kelompok responden dengan skor rata-rata frekuensi mengebut yang sedang. Apabila penelitian ini dilakukan dengan melibatkan responden yang memang mempunyai kecenderungan tinggi untuk mengebut, hasil penelitian yang didapat mungkin akan berbeda. Penelitian selanjutnya dapat dilakukan untuk membandingkan pengaruh persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan untuk mengebut pada kelompok yang memang sudah terbukti memiliki kecenderungan mengebut tinggi dan kelompok dengan kecenderungan mengebut yang rendah.

6.3 Saran

6.3.1 Saran Metodologis

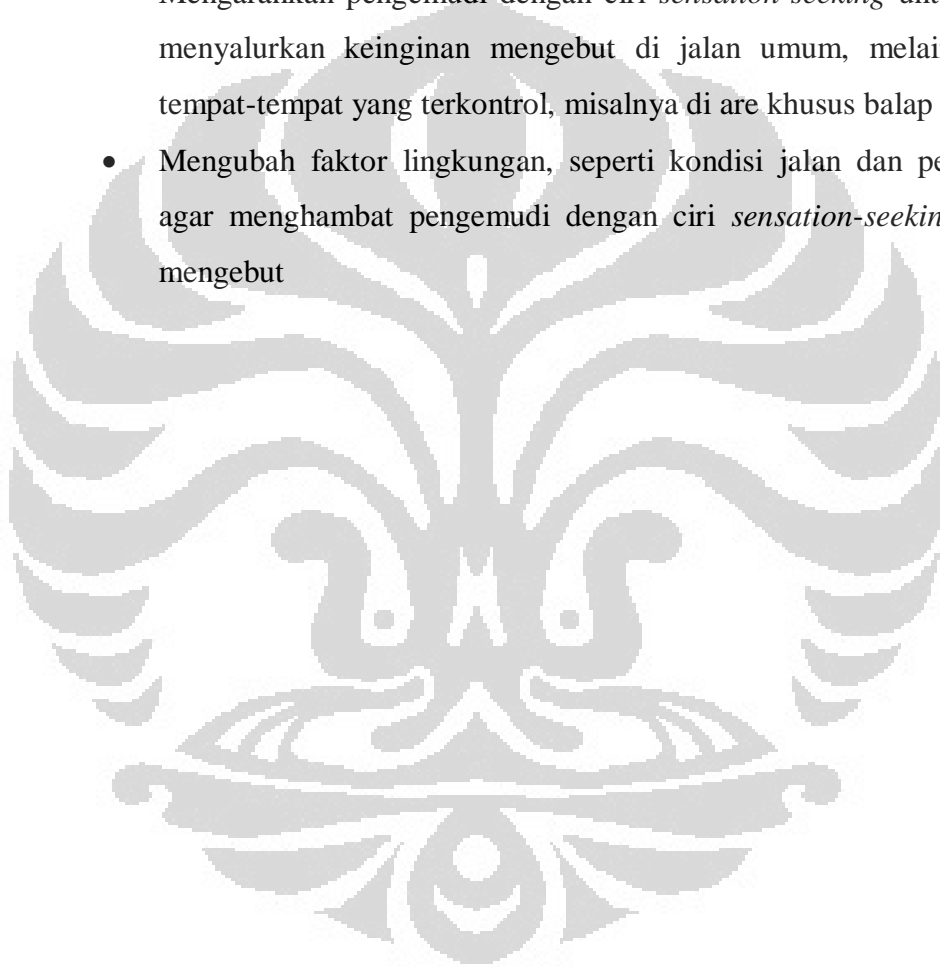
Saran metodologis yang dapat diberikan peneliti adalah sebagai berikut.

- Mengadakan penelitian lanjutan yang membandingkan persepsi risiko dan persepsi keuntungan individu dalam membuat keputusan untuk mengebut
- Melakukan eksplorasi mengenai *trait* kepribadian yang turut memberikan pengaruh pada pengambilan keputusan selain *sensation-seeking*, misalnya *altruism* dan *normlessness*
- Membandingkan pengaruh persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap keputusan untuk mengebut pada kelompok yang memang memiliki kecenderungan mengebut tinggi dan kelompok yang memiliki kecenderungan mengebut rendah
- Melakukan pengukuran perilaku mengebut melalui simulator mengemudi untuk mengurangi jawaban normatif yang mungkin saja diberikan responden

6.3.2 Saran Praktis

Hasil penelitian ini secara praktis dapat berguna untuk hal-hal berikut.

- Memberikan masukan pada para pemerhati kehidupan lalu-lintas, terutama dalam upaya memberikan intervensi kepada pengemudi sepeda motor berusia muda
- Mengusahakan adanya *broadcast* terus menerus mengenai risiko-risiko yang ditemui saat mengemudi
- Mengarahkan pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* untuk tidak menyalurkan keinginan mengemudi di jalan umum, melainkan di tempat-tempat yang terkontrol, misalnya di are khusus balap motor
- Mengubah faktor lingkungan, seperti kondisi jalan dan peraturan, agar menghambat pengemudi dengan ciri *sensation-seeking* untuk mengemudi



DAFTAR PUSTAKA

- Berry, Thomas D., Johnson, Kristie L., & Porter, Bryan E. (2011). Speed(ing). In Bryan E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 249-266). London : Academic Press.
- Chen, Ching-Fu & Chen, Cheng-Wen. (2011). "Speeding For Fun? Exploring the Speeding Behavior of Riders of Heavy Motorcycles Using the Theory of and Planned Behavior and Psychological Flow Theory". *Journal of Accident Analysis and Prevention*, Vol 43 (3), 983-990.
- Chung, Yi-Shih & Wong, Jinn-Tsai. (2010). "Investigating Driving Styles and Their Connections to Speeding and Accident Experience". *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Vol 8.
- Eby, David W. & Molnar, Lisa J. & University of Michigan. Transportation Research Institute. & United States. National Highway Traffic Safety Administration. (1998). *Matching traffic safety strategies to youth characteristics a literature review of cognitive development*. Ann Arbor, Mi. : University of Michigan, Transportation Research Institute.
- Eby, David W. (2004). Driving, Risky. In C. D Spielberger (Ed.), *Encyclopedia of Applied Psychology* (Vol. I, pp. 627-632). University of South Florida, USA: Elsevier Inc.
- Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioural correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113: 279-294.
- Groth-Marnat, Gary .(1984). *Handbook of Psychological Assessment*. New York : Von Nostrand Reinhold.

- Henessy, Dwight. (2011). Social, Personality, and Affective Constructs in Driving. In Bryan E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 149-164). London : Academic Press.
- Huang, Patty & Koplun, Flaura. (2011). Young Drivers. In Bryan E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 315-338). London : Academic Press.
- Houston, David J. (2011). Motorcyclists. In Bryan E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 375-388). London : Academic Press.
- Kaplan, R.M. & Sacuzzo, D.P. (1982). *Psychological Testing Principles, Applications, and Issues*. California : Brooks.
- Keating, Daniel P. & Halpern-Felsher, Bonnie L. (2008). "Adolescent Drivers : A Developmental Perspective on Risk, Proficiency, and Safety". *American Journal of Preventive Medicine*, Vol 35 (3), 272-277.
- Kerlinger, F. N. & Lee, H. B. (2000). *Foundations of Behavioral Research 4th ed.* USA : Harcourt College Publishers.
- Kline, Paul. (1986). *A Handbook of Test Construction : Introduction to Psychometric Design*. New York : Metheun.
- Kumar, Ranjit. (1999). *Research methodology: A step-by-step guide for beginners*. New Delhi: Sage Publications Inc.
- Lajunen & Ozkan. (2011). Self-Report Instruments and Methods. In Bryan E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 43-59). London : Academic Press.
- Machin, M. Anthony & Sankey, K.S. (2008). "Relationships a Between Young Drivers' Personality Characteristics, Risk Perceptions, and Driving

Behavior". *Journal of Accident Analysis and Prevention*, Vol 40 (2), 541-547.

Papalia, Diane E., Olds, Sally W., & Feldman, Ruth D. (2007). *Human development 10th ed.* New York: McGraw-Hill.

Roscoe, J.T. (1969). *Fundamental Research Statistics for Behavioral Sciences.* New York : Holt, Rinehart, and Winston, Inc.

Streff, Fredrick M. (2004). Driving Safety. In C. D Spielberger (Ed.), *Encyclopedia of Applied Psychology* (Vol. I, pp. 633-638). University of South Florida, USA : Elsevier Inc.

Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2003). "Personality, Attitudes, and Risk Perception As Predictors of Risky Driving Behavior Among Young Drivers". *Safety Science*, Vol. 41(5), 427-443.

Zuckerman, Marvin. (2007). *Sensation Seeking and Risky Behavior.* American Psychology Association : Washington DC.

LAMPIRAN

Lampiran A Tabel SPSS

Hasil uji regresi berganda dengan SPSS untuk pengaruh persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap perilaku mengebut pengemudi berusia muda.

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	total_SS ^a total_PR	.	Enter

a. All requested variables entered.

b. Dependent Variable: total_DM

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,407 ^a	,165	,149	1,816

a. Predictors: (Constant), total_SS, total_PR

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	68,008	2	34,004	10,311	,000 ^a
	Residual	342,983	104	3,298		
	Total	410,991	106			

a. Predictors: (Constant), total_SS, total_PR

b. Dependent Variable: total_DM

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3,356	1,700		1,974	,051
	total_PR	-,026	,011	-,226	-2,402	,018
	total_SS	,087	,029	,277	2,941	,004

a. Dependent Variable: total_DM

Hasil uji ANOVA dengan SPSS untuk gambaran pengaruh kelompok kombinasi persepsi risiko dan *sensation-seeking* terhadap perilaku mengebut.

Test of Homogeneity of Variances

total DM

Levene Statistic	df 1	df 2	Sig.
,197	3	103	,898

ANOVA

total DM

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	39,996	3	13,332	3,701	,014
Within Groups	370,995	103	3,602		
Total	410,991	106			

Lampiran B Contoh Kuesioner

Selamat pagi/siang/sore,

Kami adalah mahasiswa semester akhir Fakultas Psikologi Universitas Indonesia yang sedang melakukan penelitian mengenai perilaku berkendara pengendara sepeda motor di Jabodetabek. Untuk itu, kami meminta bantuan Anda untuk berpartisipasi dalam penelitian ini

Kuesioner ini terdiri dari tiga bagian. Setiap bagian mempunyai petunjuk pengisian yang berbeda-beda. Bacalah setiap petunjuk sebelum mulai mengisi kuesioner agar tidak terjadi kekeliruan saat menjawab kuesioner.

Dalam kuesioner ini tidak ada jawaban yang salah. Oleh karena itu, Anda diminta untuk mengisi kuesioner ini sesuai dengan kondisi Anda yang sebenarnya. Data yang Anda berikan akan dijamin kerahasiaannya dan hanya akan digunakan demi kepentingan penelitian ini.

Atas partisipasi Anda dalam penelitian ini, kami ucapkan terima kasih.

Tim Peneliti

