



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGARUH *SENSATION-SEEKING* DAN PERSEPSI RISIKO  
TERHADAP PENGAMBILAN KEPUTUSAN MELANGGAR  
LAMPU MERAH PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR  
DEWASA MENENGAH DI JAKARTA**

**(*THE INFLUENCE OF SENSATION-SEEKING AND RISK  
PERCEPTION TOWARD RUNNING RED LIGHT DECISION  
MAKING IN MIDDLE ADULTHOOD MOTORCYCLE DRIVER  
IN JAKARTA*)**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana**

**Mohamad Ichwan**

**0706281324**

**FAKULTAS PSIKOLOGI**

**PROGRAM REGULER**

**DEPOK**

**JULI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGARUH *SENSATION-SEEKING* DAN PERSEPSI RISIKO  
TERHADAP PENGAMBILAN KEPUTUSAN MELANGGAR  
LAMPU MERAH PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR  
DEWASA MENENGAH DI JAKARTA**

***(THE INFLUENCE OF SENSATION-SEEKING AND RISK  
PERCEPTION TOWARD RUNNING RED LIGHT DECISION  
MAKING IN MIDDLE ADULTHOOD MOTORCYCLE DRIVER  
IN JAKARTA)***

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana**

**Mohamad Ichwan**

**0706281324**

**FAKULTAS PSIKOLOGI**

**PROGRAM REGULER**

**DEPOK**

**JULI 2012**

**HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS**

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Mohamad Ichwan**

**NPM : 0706281324**

**Tanda Tangan:**



**Tanggal : 1 Juli 2012**

## LEMBAR PENGESAHAN

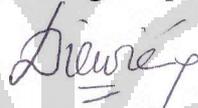
Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Mohamad Ichwan  
NPM : 0706281324  
Program Studi : S1 Reguler  
Judul Skripsi : Pengaruh *Sensation-seeking* dan Persepsi Risiko terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah pada Pengemudi Sepeda Motor Berusia Tua di Jakarta

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Program Studi S1 Reguler Ilmu Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Indonesia.

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing Skripsi 1



Dewi Maulina S.Psi., M.Psi.

NIP : 197902092010122003

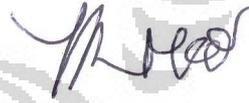
Penguji 1



Dr. Guritnaningsih A. Santoso

NIP: 195304201977032001

Penguji 2



Dra. Erida Rusli, M.si

NIP : 195211141986012001

Ditetapkan di : Depok

Tanggal :

### DISAHKAN OLEH

Ketua Program Pendidikan Sarjana  
Fakultas Psikologi UI



Prof. Dr. Frieda M. M. S. M.Ed., Psi.

NIP. 195408291980032001

Dekan Fakultas Psikologi UI



Dr. Wilman Dahlan Mansoer M.Org.Psy

NIP. 194904031976031002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas izin-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Saya menyadari bahwa tanpa banyak bantuan dari berbagai pihak, sejak masa perkuliahan hingga pada proses penyusunan skripsi ini, akan sangat sulit bagi saya untuk melakukannya dengan sendiri. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua saya, Syamsu Ridjal dan Rr. Sri Susilodewi atas segala dukungan yang telah diberikan selama ini.
2. Dewi Maulina, S.Psi, M.Psi. selaku dosen pembimbing skripsi dan Dr. Sri Redatin Retno Pudjianti, M.Si. selaku pembimbing akademik. Terima kasih atas waktu dan bimbingan yang diluangkan untuk saya.
3. Ibu Hj. Inan Samsinar yang telah banyak memfasilitasi saya sejak awal masa kuliah hingga saat ini.
4. Rekan-rekan penelitian payung saya; Melita Tarisa, Priyandana Kusumadi, dan Happy Anggreyni S. yang telah banyak membantu dalam berbagi sumber literatur, informasi mengenai responden penelitian, dan masih banyak lagi.
5. Rekan-rekan Psikologi UI 2007 (Psikojoy) yang banyak memberikan semangat (Oneng, Ai, Yuni, Mira Caliantra, Marina, Rena, Bayu, dll) juga kepada Bagus Wicaksono, Renaldi Wicaksono dan Tobias Dwiyanto yang banyak memberikan informasi yang dibutuhkan dalam pengerjaan skripsi.
6. Sejumlah rekan Psikologi UI 2008 terutama Junita Sinaga, Derry Adityo, dan Penghuni Gedung H Lantai 3 Psikologi UI untuk SPSS dan format penulisan skripsi dan juga Andi Reza Pahlevi yang laptopnya sudah mendahului orangnya untuk menjalani sidang skripsi.
7. Mas Rachmad Santoso yang menjaga labkom tetap bersih dari virus, Krisanti Sekar Puri untuk pinjaman buku format penulisan APA terbarunya, dan Mas Andi Supandi K. Untuk obrolan panjangnya mengenai statistika.
8. Rekan-rekan lainnya yang telah banyak memberikan dukungan selama ini, Tiara Ramadhanti, Ervera Anastasia, Yustisiana Hidayati, Permata Dewi

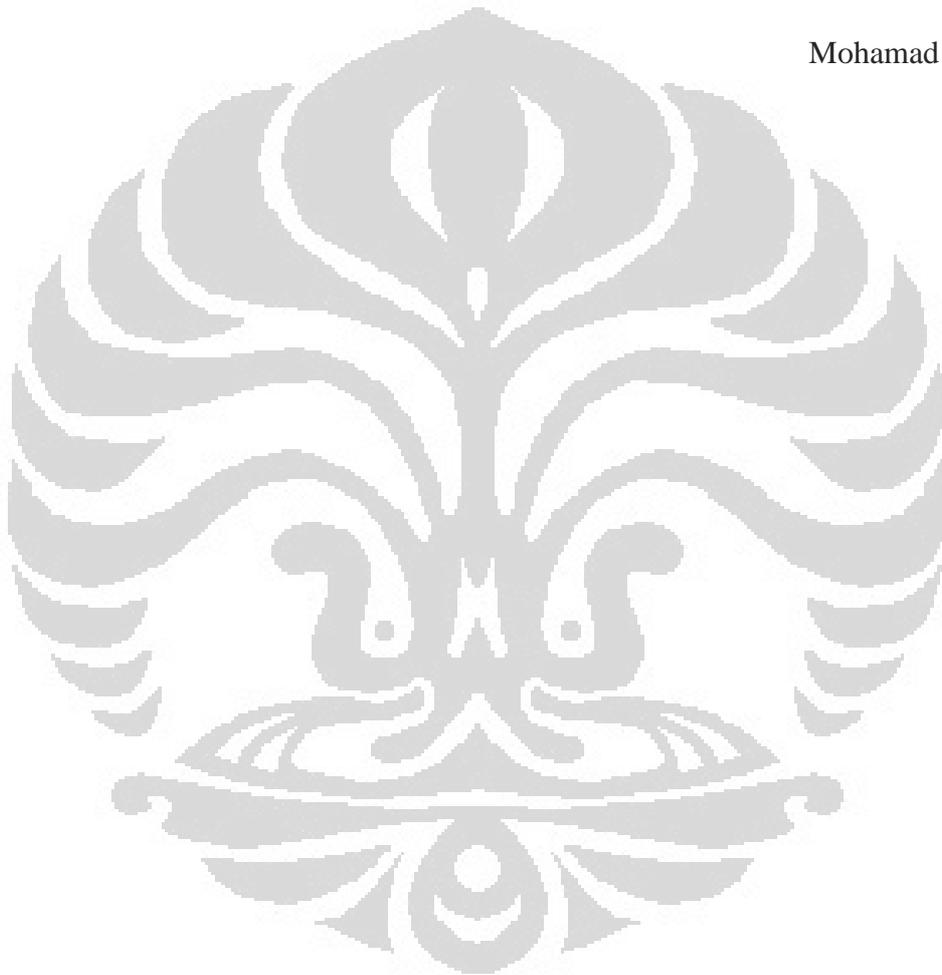
Andanti, Sianiviyanti Yoke Y., Hans Aditya, dan yang lain yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu.

9. dan kepada seluruh responden maupun pihak lain yang terlibat dalam penelitian saya.

Akhir kata, saya berharap semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan memberikan manfaat praktis bagi pembaca

Depok, 1 Juli 2012

Mohamad Ichwan



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mohamad Ichwan

NPM : 0706281324

Program Studi : S1 Reguler Ilmu Psikologi

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 *Sensation-seeking* dan Persepsi Risiko terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah pada Pengemudi Sepeda Motor Berusia Tua di Jakarta.

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada : 1Juli 2012

Yang Menyatakan,

  
(Mohamad Ichwan)

**ABSTRAK**

**Nama** : Mohamad Ichwan

**Program Studi** : S1 Reguler Psikologi

**Judul** : Pengaruh *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah di Jakarta

Pengemudi sepeda motor dewasa menengah di wilayah Jakarta seringkali melakukan pelanggaran lampu merah. Penelitian ini bertujuan untuk membuktikan pengaruh dari *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi dewasa menengah dengan memberikan skenario mengemudi. Sampel penelitian ini adalah 100 orang pengemudi sepeda motor berusia antara 45 hingga 65 tahun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi risiko memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Di sisi lain, *sensation-seeking* tidak berpengaruh secara signifikan. Penelitian selanjutnya perlu dilakukan terhadap pengemudi sepeda motor dewasa menengah yang tergabung dalam klub sepeda motor. Hal ini dilakukan karena pengemudi tersebut mengemudi untuk bersenang-senang, bukan untuk tujuan aktivitas rutin sehari-hari.

**Kata kunci:**

*Sensation-seeking*, persepsi risiko, pengambilan keputusan melanggar lampu merah, usia dewasa menengah

## ABSTRACT

**Name** : Mohamad Ichwan

**Study Program** : S1 Regular Psychology

**Judul** : The Influence of *Sensation-seeking* and Risk Perception Toward Running Red Light Decision Making in Middle Adulthood Motorcycle Driver in Jakarta

Middle adulthood motorcycle riders in Jakarta often running red lights. This running red lights behavior influenced by two factors, sensation-seeking and risk perception. This study purposes is proving the influence of sensation-seeking and risk perception toward running red light decision making on middle adulthood by giving them driving scenarios. Samples in this study are 100 motorcycle riders within age range between 45 to 65 years old. The result shows that risk perception has influence toward running red light decision making. On the other hand, sensation-seeking doesn't. The next researches should aim middle adulthood who joined motorcycle clubs because they ride for joys and pleasures, not for daily routine activities.

**Keywords :**

Sensation-seeking, risk perception, running red light decision making, middle adulthood

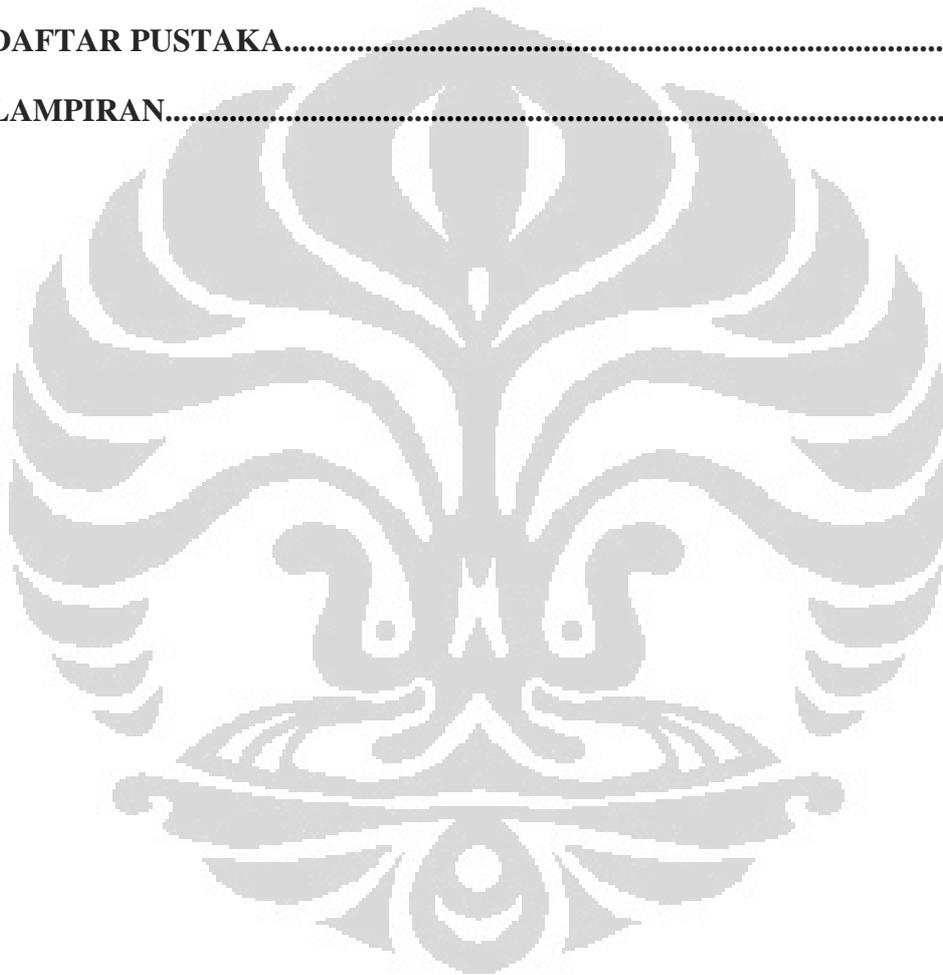
## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB 1. PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Tujuan Penelitian.....	6
1.3 Manfaat Penelitian.....	6
1.4 Sistematika Penulisan.....	6
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>8</b>
2.1 Pengambilan Keputusan .....	8
2.1.1 Definisi Pengambilan Keputusan.....	8
2.2 Pengambilan Keputusan dalam Mengemudi.....	8
2.2.1 Pengambilan Keputusan yang Bersifat <i>Heuristic</i> .....	9
2.2.1.1 <i>Availability Heuristic</i> .....	9
2.2.1.2 <i>Representativeness Heuristic</i> .....	10
2.3 Pengambilan Keputusan dalam Perilaku Mengemudi yang Berisiko.....	11
2.3.1 Definisi Perilaku Mengemudi yang Berisiko.....	11

2.3.2 Jenis-jenis Perilaku Mengemudi yang Berisiko.....	11
2.3.3 Perilaku Melanggar Lampu Merah.....	12
2.3.4 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pengambilan Keputusan untuk Melanggar Lampu Merah.....	12
2.3.4.1 Faktor Eksternal.....	13
2.3.4.2 Faktor Internal.....	13
2.4 <i>Sensation-seeking</i> .....	15
2.4.2 <i>Sensation-seeking</i> pada Perilaku Melanggar Lampu Merah.....	15
2.4.3 <i>Sensation-seeking</i> pada Pengemudi Dewasa Menengah.....	16
2.5 Persepsi Risiko.....	16
2.5.1 Persepsi Risiko dan Perilaku Melanggar Lampu Merah.....	17
2.6 Dinamika Hubungan <i>Sensation-seeking</i> , Persepsi Risiko, dan Perilaku Melanggar Lampu Merah.....	17
<b>BAB 3. MASALAH, HIPOTESIS, DAN VARIABEL PENELITIAN.....</b>	<b>19</b>
3.1 Masalah.....	19
3.1.1 Masalah Umum.....	19
3.2.1 Hipotesis Penelitian.....	19
3.2 Variabel Penelitian.....	20
3.2.1 Variabel Terikat.....	20
3.2.2 Variabel Bebas.....	20
3.2.2.1 <i>Sensation-seeking</i> .....	20
3.2.2.2 Persepsi Risiko.....	20
3.2.3 Variabel <i>Extraneous</i> .....	21
<b>BAB 4. METODE PENELITIAN.....</b>	<b>23</b>
4.1 Tipe dan Desain Penelitian.....	23
4.2 Responden Penelitian.....	23

4.2.1 Karakteristik Responden Penelitian.....	23
4.2.2 Teknik Pengambilan Sampel.....	23
4.2.3 Jumlah Sampel.....	24
4.2.4 Lokasi Pengambilan Sampel.....	24
4.3 Instrumen Penelitian.....	24
4.3.1 Alat Ukur <i>Sensation-seeking</i> .....	24
4.3.2 Skenario Mengemudi.....	25
4.4 Prosedur Penelitian.....	27
4.4.1 Tahap Persiapan.....	27
4.4.2 Tahap Uji Coba.....	28
4.4.2.1 Uji Coba Pertama.....	28
4.4.2.2 Uji Coba Kedua.....	30
4.4.3 Tahap Pelaksanaan Penelitian.....	31
4.5 Metode Analisis Hasil Penelitian.....	31
<b>BAB 5. ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA.....</b>	<b>32</b>
5.1 Gambaran Usia, Pengalaman Mengemudi, Frekuensi Mengemudi, dan Pengalaman Kecelakaan.....	32
5.2 Gambaran <i>Sensation-seeking</i> , Persepsi Risiko, dan Frekuensi Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah.....	34
5.3 Pengaruh <i>Sensation-seeking</i> dan Persepsi Risiko terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah.....	36
5.4 Analisis Tambahan.....	37
5.4.1 Pengaruh variasi tinggi rendahnya <i>sensation-seeking</i> dan persepsi risiko.....	37

5.4.2 Analisis Hasil Wawancara.....	38
<b>BAB 6. KESIMPULAN, DISKUSI, DAN SARAN.....</b>	<b>42</b>
6.1 Kesimpulan.....	42
6.2 Diskusi.....	43
6.3 Saran.....	46
6.3.1 Saran Metodologis.....	46
6.3.2 Saran Praktis.....	46
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>48</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>53</b>



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 4.1 Derajat Risiko dan Keuntungan Situasi Skenario.....</b>	<b>26</b>
<b>Tabel 5.1 Karakteristik Responden.....</b>	<b>33</b>
<b>Tabel 5.2 Gambaran <i>Sensation-seeking</i>, Persepsi Risiko, dan Frekuensi Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah.....</b>	<b>35</b>
<b>Tabel 5.3 Kategorisasi Skor Rata-rata tiap Variabel.....</b>	<b>35</b>
<b>Tabel 5.4 Hasil Uji Regresi Berganda.....</b>	<b>36</b>
<b>Tabel 5.4 Pengaruh Variasi Tinggi Rendahnya <i>Sensation-seeking</i> dan Persepsi Risiko.....</b>	<b>37</b>



## DAFTAR LAMPIRAN

<b>LAMPIRAN A. Hasil Uji Validitas Skenario Mengemudi.....</b>	<b>58</b>
<b>LAMPIRAN B. Hasil Uji Reliabilitas Skenario Mengemudi.....</b>	<b>58</b>
<b>B.1. Persepsi Risiko.....</b>	<b>58</b>
<b>LAMPIRAN C. Hasil Pengolahan Data SPSS dengan Metode Regresi Berganda.....</b>	<b>59</b>
<b>C.1. Tabel <i>Model Summary</i>.....</b>	<b>59</b>
<b>C.2. Tabel ANOVA.....</b>	<b>59</b>
<b>C.3. Tabel <i>Coefficients</i>.....</b>	<b>59</b>
<b>LAMPIRAN D. Hasil Pengolahan Data SPSS ANOVA (Pengaruh Variasi Skor <i>Sensation-seeking</i> dan Persepsi Risiko Terhadap Frekuensi Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah.....</b>	<b>60</b>
<b>D.1. Tabel <i>Test of Homogeneity of Variances</i>.....</b>	<b>60</b>
<b>D.2. Tabel ANOVA.....</b>	<b>60</b>
<b>D.3. Tabel <i>Descriptives</i>.....</b>	<b>60</b>
<b>LAMPIRAN E. Contoh Skenario Mengemudi.....</b>	<b>62</b>
<b>LAMPIRAN F. Pedoman Wawancara Lanjutan Penelitian.....</b>	<b>63</b>

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Jakarta merupakan wilayah dengan pertumbuhan ekonomi yang relatif tinggi. Pertumbuhan ini menyebabkan Jakarta harus memiliki sarana dan prasarana perkotaan untuk memperkuat fungsi internal dan eksternal kota (Renstrada Propinsi DKI Jakarta, 2007). Salah satu sarana prasarana yang harus dimiliki tersebut adalah sarana prasarana di bidang transportasi (Parikesit, 2011). Akan tetapi, sarana dan prasarana transportasi di wilayah Jakarta ternyata masih belum baik. Hal ini dapat dilihat dari sering terjadinya kemacetan lalu lintas di wilayah Jakarta (Renstrada Propinsi DKI Jakarta, 2007).

Akibat dari kemacetan tersebut, banyak orang yang cenderung memilih sepeda motor sebagai sarana untuk berpergian dari satu tempat ke tempat lainnya di wilayah Jakarta (Susilo dkk, 2007). Penggunaan sepeda motor sebagai sarana berpergian di wilayah Jakarta bahkan menempati urutan teratas dalam hasil *survey Jakarta Urban Transport Policy Integration* (Parikesit, 2011). Hal ini dikarenakan sepeda motor memiliki sejumlah kelebihan dalam situasi lalu lintas yang macet. Keuntungan-keuntungan tersebut adalah lebih cepat untuk sampai di tempat tujuan dibandingkan kendaraan umum, menghemat biaya perjalanan, dan lebih mudah untuk memecah kemacetan lalu lintas (health.kompas.com, 2012).

Tingginya penggunaan sepeda motor sebagai sarana berpergian ternyata tidak diikuti oleh perhatian yang serius terhadap keselamatan mengemudi oleh penggunanya. Hal ini dapat terlihat dari data kecelakaan lalu lintas yang dilansir Polda Metro Jaya. Dalam data ini, dapat dilihat bahwa 62 persen kecelakaan lalu lintas antara periode Januari hingga Oktober 2011 melibatkan sepeda motor (vivanews.com, 2011). Salah satu kecelakaan yang paling sering dialami oleh pengemudi sepeda motor adalah kecelakaan yang diakibatkan oleh pelanggaran lampu merah (Chang, Wang, Lai, 2009). Di wilayah Jakarta sendiri, pelanggaran lampu merah yang dilakukan oleh pengemudi sepeda motor juga seringkali terjadi. Hal ini misalnya dapat dilihat dari kasus penilangan elektronik di perempatan Sarinah, Jakarta Pusat dan hasil Operasi Zebra Jaya yang dilakukan

oleh Polda Metro Jaya. Dari kedua kasus tersebut, mayoritas pengemudi yang mengalami penilangan adalah pengemudi sepeda motor dan jenis pelanggaran yang paling banyak dilakukan adalah melanggar lampu merah (www.komisikepolisianindonesia.com, 2011; ntmc-korlantaspolri.blogspot.com, 2011).

Pelanggaran lampu merah yang dilakukan oleh pengemudi sepeda motor diakibatkan oleh kesalahan pengambilan keputusan (Elminity, Radwan, Yan, & Jardaneh, 2010). Kesalahan-kesalahan tersebut dapat terjadi dalam beberapa situasi. Pertama, saat pengemudi berhadapan dengan sinyal lampu yang berubah dari hijau ke merah. Pada saat itu pengemudi akan membuat keputusan apakah akan terus melaju atau berhenti. Kesalahan pengambilan keputusan dalam situasi ini dapat menyebabkan pengemudi melanggar lampu merah dan dapat berakibat timbulnya kecelakaan. Situasi kedua adalah ketika pengemudi dengan sengaja mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah. Hal ini disebabkan karena pengemudi merasa yakin bahwa risiko yang didapat dari pelanggaran terhadap lampu merah tersebut dapat diterima. (Elmitiny, Radwan, Yan, & Jardaneh, 2010; Doerzaph, 2004).

Kesalahan pengambilan keputusan dalam perilaku melanggar lampu merah dipengaruhi oleh sejumlah faktor. Faktor-faktor tersebut diantaranya adalah usia dari pengemudi, jenis kelamin, kepribadian, persepsi risiko dari pengemudi, pengalaman kecelakaan, dan manajemen terhadap bahaya dalam situasi mengemudi (Chen, 2009; Liu & Özgüner, 2007). Dari sekian banyak faktor tersebut, *sensation-seeking* dan persepsi risiko merupakan faktor yang paling banyak disebutkan memiliki pengaruh terhadap pengambilan keputusan untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko termasuk perilaku melanggar lampu merah (Eby & Molnar, 1998; Nabi, Consoli, Chastang, Chiron, Lafont, & Lagarde, 2005; Lev, HersHKovitz, & Yechiam, 2008).

*Sensation-seeking* merupakan kebutuhan individu untuk mendapatkan sensasi pengalaman yang menimbulkan gairah (Schewebel, dkk, 2007; Wong, Chung, & Huang, 2010). Pengaruh *sensation-seeking* terhadap timbulnya perilaku mengemudi yang berisiko dapat dilihat dari dua kemungkinan. Kemungkinan pertama, pengemudi dengan *sensation-seeking* yang tinggi tidak akan

menganggap sejumlah perilaku mengemudi sebagai sebuah perilaku yang berisiko dikarenakan mereka merasa memiliki kemampuan mengemudi di atas rata-rata. Kemungkinan kedua, pengemudi dengan *sensation-seeking* yang tinggi akan menganggap perilaku mereka sebagai sebuah perilaku yang berisiko namun tetap menerimanya. Hal ini dikarenakan mereka ingin merasakan pengalaman mendebarkan ketika melakukan perilaku berisiko tersebut (Jonah, 1997).

Di sisi lain, persepsi risiko adalah persepsi subjektif terhadap risiko dan cedera kecelakaan pada situasi mengemudi yang memiliki kemungkinan terjadi kecelakaan (Eby & Molnar, 1998). Persepsi risiko berperan terhadap bagaimana seorang pengemudi memandang risiko yang mungkin dialami jika melakukan perilaku mengemudi yang berisiko (Sitkin & Weingart, 1995; Ma, 2009). Jika sebuah perilaku mengemudi dipersepsi memiliki risiko yang tinggi oleh seorang pengemudi, maka pengemudi tersebut akan cenderung untuk tidak melakukan perilaku tersebut (Sitkin dan Weingart, 1995). Hal ini menunjukkan bahwa persepsi risiko memiliki hubungan yang negatif dengan timbulnya perilaku mengemudi berisiko.

Penelitian yang dilakukan oleh Ulleberg & Rundmo (2003) menemukan bahwa pada pengemudi usia remaja, persepsi risiko tidak memiliki hubungan yang signifikan pada berbagai macam perilaku mengemudi berisiko termasuk melanggar lampu merah. Sementara itu, penelitian Rhodes dan Pivik (2011) justru menemukan bahwa persepsi risiko lebih merupakan prediktor terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi dewasa, bukan pada pengemudi usia remaja. Pada pengemudi usia dewasa itu sendiri, ditemukan bahwa persepsi pengemudi terhadap risiko menurun ketika pengemudi beranjak tua dan menjadi lebih berpengalaman (Finn & Bragg, 1986; Mannering & Grodsky, 1995). Temuan ini, jika dikaitkan dengan hubungan yang negatif antara *sensation-seeking* dan persepsi risiko, menunjukkan bahwa ada kemungkinan pada pengemudi dewasa menengah masih ditemukan *sensation seeking* yang tinggi. Hal ini dibuktikan oleh sejumlah penelitian terdahulu yang menemukan bahwa *sensation-seeking* memiliki hubungan yang konsisten terhadap timbulnya perilaku mengemudi berisiko termasuk melanggar lampu merah pada pengemudi usia muda dan dewasa menengah (Oltedal & Rundmo; Schwebel, Severson, Ball, &

Rizzo, dalam Schwebel, dkk, 2007). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa *sensation-seeking* memiliki hubungan yang konsisten terhadap timbulnya perilaku mengemudi berisiko pada semua kelompok usia.

Dalam hasil sejumlah penelitian, seringkali perilaku mengemudi berisiko termasuk perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi dewasa menengah lebih sering berfokus pada penurunan kemampuan kognitif, persepsi, dan motorik (Anstey, Wood, Lord, & Walker, 2005; Ball, dkk, 2006). Hal ini merupakan sesuatu yang wajar mengingat penurunan kemampuan kognitif, persepsi, dan motorik tersebut dialami oleh pengemudi seiring dengan penambahan usia dan berujung pada perubahan cara pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya. Akan tetapi, kebanyakan literatur sangat sedikit membahas mengenai hubungan antara *sensation-seeking* terhadap timbulnya perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi usia dewasa menengah (Schwebel, dkk, 2007). Dari sedikit penelitian yang khusus meneliti hubungan antara kepribadian (termasuk *sensation-seeking*) dan persepsi risiko terhadap timbulnya perilaku mengemudi berisiko (termasuk pelanggaran terhadap lampu merah) justru menemukan bahwa perilaku mengemudi berisiko termasuk melanggar lampu merah pada pengemudi dewasa menengah juga dipengaruhi oleh tingginya *sensation-seeking* dan rendahnya kemampuan mempersepsi risiko (Owsley, McGwin, & McNeal, 2003; Iversen & Rundmo, 2002).

Dengan melihat adanya hubungan *sensation-seeking* dan persepsi risiko pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah terhadap perilaku melanggar lampu merah, maka hal ini penting untuk diteliti lebih mendalam. Terlebih lagi, kebanyakan penelitian mengenai perilaku mengemudi yang berisiko selama ini cenderung lebih berfokus kepada perilaku mengebut pada pengemudi usia muda (Ho & Gee, 2009; Houston, 2011). Jika mengamati situasi keseharian di wilayah Jakarta yang sering dilanda kemacetan, mengebut tentunya akan sulit untuk dilakukan. Sebaliknya, kepadatan lalu lintas justru mendorong pengemudi untuk melanggar lampu merah. Ditambah lagi, hasil penelitian Taylor (1999) dan Haque, Chin, & Lim (2010) menunjukkan hasil bahwa pengemudi dewasa menengah masih sering melakukan pelanggaran lampu merah.

Hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap sepuluh orang responden yang merupakan pengemudi sepeda motor usia antara 45 hingga 65 tahun di Jakarta juga menemukan bahwa pengemudi usia tersebut masih melakukan sejumlah perilaku melanggar lampu merah. Perilaku melanggar lampu merah dianggap sebagai perilaku mengemudi berisiko yang paling sering dilakukan. Situasi-situasi yang menyebabkan pengemudi melanggar lampu merah adalah saat pengemudi sedang berada dalam tekanan waktu, adanya ketidaksabaran dan stres yang dialami pengemudi akibat kemacetan, pengemudi mudah diprovokasi oleh orang lain untuk melanggar lampu merah, dan ketika kondisi fisik pengemudi yang masih prima sehingga memiliki respons yang cepat. Dalam wawancara yang sama, ditemukan bahwa menurut responden, pelanggaran lampu merah dianggap memiliki risiko cukup tinggi. Akan tetapi, risiko tersebut seringkali diabaikan oleh pengemudi sepeda motor.

Penjabaran di atas menunjukkan bahwa pelanggaran lampu merah merupakan permasalahan yang masih sering dijumpai pada pengemudi dewasa menengah. Oleh karena itu, menarik untuk diteliti lebih jauh mengenai pengaruh *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi dewasa menengah di Jakarta. Mengingat bahwa di wilayah Jakarta mayoritas jenis kendaraan yang digunakan adalah sepeda motor, maka permasalahan penelitian yang hendak dijawab dalam penelitian ini adalah “Apakah terdapat pengaruh *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah di Jakarta?”. Adapun dewasa menengah yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah usia 45 hingga 65 tahun. Penelitian ini akan menggunakan desain *non-experimental*. Pengukuran terhadap variabel *sensation-seeking* akan menggunakan alat ukur *sensation-seeking* yang diadaptasi dari alat ukur *sensation-seeking* Machin & Sankey (2008). Pengukuran terhadap variabel persepsi risiko dan pengambilan keputusan melanggar lampu merah akan menggunakan skenario mengemudi.

## 1.2 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk membuktikan adanya pengaruh *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah

## 1.3 Manfaat Penelitian

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah untuk mengembangkan dan menambah masukan teori mengenai pengaruh dan hubungan sebab akibat *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah (usia 45 hingga 65 tahun). Manfaat praktis dari penelitian ini adalah untuk memberikan informasi mengenai keberagaman karakteristik yang dimiliki pengemudi sepeda motor dewasa menengah di Jakarta. Disamping itu, penelitian ini juga dapat memberikan pemahaman mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor. Dengan demikian, instansi-instansi terkait seperti kepolisian dan dinas perhubungan dapat memahami dinamika yang terjadi sehingga dapat menjadi masukan dalam upaya intervensi pencegahan terhadap kecelakaan yang mungkin terjadi akibat perilaku tersebut.

## 1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

Bab 1 Pendahuluan berisi latar belakang masalah, permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penelitian.

Bab 2 Tinjauan Pustaka berisi tinjauan pustaka yang digunakan dalam penelitian, yaitu tinjauan pustaka yang digunakan dalam penelitian, yaitu tinjauan pustaka mengenai kepuasan kerja dan tinjauan pustaka mengenai dukungan atasan. Selain itu bab ini juga akan membahas dinamika hubungan antara kepuasan kerja dengan dukungan atasan.

Bab 3 Masalah, Hipotesis, dan Variabel Penelitian menjelaskan masalah dalam penelitian, hipotesis penelitian, dan variabel terikat, variabel bebas, dan variabel *extraneous* dalam penelitian ini.

Bab 4 Metode Penelitian menjelaskan tipe dan desain penelitian, partisipan penelitian, metode pengambilan data, instrumen penelitian, prosedur penelitian dan teknik statistika yang digunakan.

Bab 5 Analisis dan Interpretasi Data berisi gambaran usia, pengalaman mengemudi, frekuensi mengemudi, dan pengalaman kecelakaan responden. Di samping itu, bab ini juga berisikan gambaran *sensation-seeking*, persepsi risiko, dan frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada responden. Pada bagian selanjutnya, ditampilkan hasil analisis mengenai pengaruh *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Pada bagian terakhir, ditambahkan hasil analisis mengenai pengaruh variasi tinggi rendahnya *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah dan hasil wawancara terhadap responden.

Bab 6 Kesimpulan, Diskusi, dan Saran berisi kesimpulan yang diperoleh dari penelitian, diskusi mengenai hasil penelitian, dan saran yang dapat diberikan untuk penelitian serupa di masa depan.

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini akan menjelaskan mengenai teori-teori yang digunakan di dalam penelitian ini. Pada bagian awal akan dijelaskan mengenai definisi pengambilan keputusan, definisi pengambilan keputusan dalam mengemudi, definisi pengambilan keputusan dalam perilaku mengemudi yang berisiko, jenis-jenis perilaku mengemudi yang berisiko, dan perilaku melanggar lampu merah. Selanjutnya akan dijelaskan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Pada bagian akhir, peneliti akan menjelaskan mengenai pengaruh *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap perilaku melanggar lampu merah.

#### **2.1 Pengambilan Keputusan**

##### **2.1.1 Definisi Pengambilan Keputusan**

Pengambilan keputusan menurut Thomas, Wearing, & Bennet (1991) adalah :

*A broad term that applies to the process of making a choice between options as to a course of action* (hal 89).

Sementara menurut Orasu & Connolly (dalam Lizárraga, Baquedano, Cardelle-Elawar, 2007) adalah :

*A series of cognitive operations performed consciously, which include the elements from the environment in a specific time and place* (hal 381).

Dari kedua definisi diatas, dapat disimpulkan bahwa pengambilan keputusan adalah sebuah proses kognitif yang dilakukan secara sadar, bertujuan untuk membuat pilihan dari sejumlah situasi yang tersedia di lingkungan dalam waktu dan tempat yang spesifik. Pilihan ini kemudian ditindak lanjuti sebagai sebuah aksi.

#### **2.2 Pengambilan Keputusan dalam Mengemudi**

Dalam situasi mengemudi, pengambilan keputusan yang seringkali terjadi adalah pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*. Hal ini dikarenakan situasi mengemudi merupakan situasi yang cenderung memiliki banyak kemungkinan (Eby dan Molnar, 1998). Pengambilan keputusan ini memiliki kemungkinan

untuk menyebabkan kesalahan dalam mempersepsi risiko yang dapat muncul dari situasi mengemudi. Berikut adalah penjelasan mengenai pengambilan keputusan *heuristic*.

### **2.2.1 Pengambilan Keputusan yang Bersifat *Heuristic***

Pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* dilakukan individu untuk mengatasi keterbatasan informasi yang dapat mereka proses. Menurut Boussou dkk. (2010), individu menggunakan pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* untuk mengestimasi probabilitas konsekuensi pilihan-pilihan yang tersedia untuk mereka. *Heuristic* dapat dimakna sebagai patokan-patokan umum (*rule of thumb*) yang digunakan sebagai jalan pintas untuk memproses informasi-informasi yang tersedia dalam mengambil suatu keputusan.

Gigenrenz & Gaismaier (2011) menegaskan bahwa pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* adalah strategi pengambilan keputusan yang hanya mempertimbangkan sebagian informasi yang ada untuk dapat membuat keputusan yang lebih akurat dalam waktu yang lebih singkat. Dalam model pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* terdapat pertimbangan terhadap akibat-akibat yang akan terjadi. Pertimbangan tersebut termasuk pertimbangan terhadap risiko yang dihadapi. Model ini juga menggambarkan keterbatasan dalam memproses informasi untuk membuat keputusan pada seseorang. Keterbatasan dalam memproses informasi itu tertuang dalam beberapa jenis pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*.

Pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* terdiri dari beberapa jenis. Berikut adalah penjelasan terhadap masing-masing jenis pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*.

#### **2.2.1.1 Availability Heuristic**

*Availability heuristic* berarti pengemudi bergantung pada informasi-informasi yang dapat mereka ingat saat membuat keputusan. Dalam membuat keputusan dengan cara *availability heuristic* ini, individu menunjukkan ketergantungan pada memori (*reliance of memory*). Oleh karena itu, ingatan yang menjadi bahan

pertimbangan individu dalam pembuatan keputusan memiliki kaitan dengan pengalaman pribadinya (Galotti, 2009).

*Availability heuristic* memiliki kaitan dengan perkiraan yang dilakukan oleh pengemudi terhadap kemungkinan terjadinya suatu konsekuensi akibat dari pengambilan keputusan. Perkiraan ini dibuat berdasarkan ingatan yang diperoleh secara mudah seperti dari pengalaman pribadi atau ingatan terhadap peristiwa yang masih baru terjadi. Jika *availability heuristic* ini dikaitkan dengan pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah, maka dalam hal ini, konsekuensi yang mungkin didapatkan oleh pengemudi dapat berupa kecelakaan atau penilangan.

#### **2.2.1.2 Representativeness Heuristic**

Pada proses pengambilan keputusan dengan metode *representativeness heuristic*, pengemudi menilai karakteristik tertentu yang mewakili sebuah kelompok (Breckler dkk., 2006). Sebagai contoh, dalam situasi mengemudi, pengemudi melihat bahwa kelompok pengemudi yang sering mengalami kecelakaan adalah kelompok yang tidak mengenakan helm. Kemudian, pengemudi tersebut menjadi yakin bahwa pengemudi yang akan mengalami kecelakaan adalah pengemudi yang tidak mengenakan helm. Padahal ada faktor-faktor lainnya yang menyebabkan pengemudi mengalami kecelakaan selain penggunaan helm.

Seperti halnya pada proses pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* lainnya, *representative heuristic* ini pun juga terjadi dalam waktu yang singkat. Singkatnya waktu yang digunakan dalam proses pengambilan keputusan ini menyebabkan pengemudi tidak memiliki cukup waktu untuk melakukan analisis yang menyeluruh (Eby & Molnar, 1998). Akibatnya, proses ini tidak sepenuhnya disadari oleh pengemudi karena mengabaikan informasi yang kurang terkait dengan situasi yang dihadapi sehingga keputusan menjadi lebih efektif.

### 2.3 Pengambilan Keputusan dan Perilaku Mengemudi yang Berisiko

Menurut Eby (2004), pengambilan keputusan merupakan salah satu sudut pandang yang digunakan dalam upaya menjelaskan timbulnya perilaku mengemudi yang berisiko. Dalam pengambilan keputusan ini, sejumlah faktor menjadi bahan pertimbangan. Faktor-faktor tersebut adalah risiko yang dipersepsi dan kemampuan kognitif dari seseorang seperti kecepatan memproses informasi, kemampuan mengingat, dan pengetahuan umumnya. Faktor-faktor ini kemudian dikombinasikan untuk menentukan nilai subjektif dari sebuah perilaku diantara sejumlah perilaku yang tersedia dari sebuah situasi. Berdasarkan faktor-faktor ini maka perilaku mengemudi yang berisiko dapat muncul berdasarkan sejumlah alasan, yaitu :

- Perilaku tersebut memberikan orang tersebut keuntungan yang dipersepsi lebih besar, atau,
- Orang tersebut, secara relatif jika dibandingkan dengan orang lain, memiliki *skill* kognitif atau kemampuan-kemampuan yang kurang dalam membuat keputusan yang baik.

#### 2.3.1 Definisi Perilaku Mengemudi yang Berisiko

Perilaku mengemudi yang berisiko menurut Eby (2004) adalah sejumlah tindakan yang dapat meningkatkan, di atas ambang batas, kemungkinan objektif dari kecelakaan atau kerusakan yang ditimbulkan dari kecelakaan tersebut. Seorang pengemudi mungkin saja tidak menganggap tindakannya tersebut sebagai tindakan yang berisiko walaupun tindakan tersebut meningkatkan kemungkinan pengemudi untuk mengalami kecelakaan atau terluka parah akibat kecelakaan tersebut.

#### 2.3.2 Jenis-jenis Perilaku Mengemudi yang Berisiko

Chang & Yeh (2007) menggolongkan perilaku mengemudi sepeda motor yang dianggap berisiko kedalam tiga jenis, yaitu;

- Kelalaian dari pengemudi sepeda motor terhadap perilaku-perilaku mereka yang dapat menyebabkan kecelakaan. Contoh perilakunya adalah mendekati kendaraan berat pada saat mengemudi, mengemudi diantara celah sempit antara dua kendaraan, dan mengemudi tanpa menggunakan kaca spion.

- Kelalaian dalam memeriksa sepeda motor. Perilaku mengemudi sepeda motor seringkali dikaitkan dengan ketidakseimbangan dan kurangnya kemampuan pandang, oleh karena itu pemeriksaan rutin terhadap rem, lampu, dan ban merupakan hal penting dalam keamanan sepeda motor.
- Dengan sengaja mengambil risiko. Biasanya pengemudi tahu bahwa perilaku-perilaku ini berbahaya atau dilarang, tapi mereka tetap melakukannya. Contoh perilakunya adalah mengemudi saat mabuk, mengebut, dan juga melanggar lampu merah.

Dari penjelasan diatas, penelitian ini akan memfokuskan pada perilaku mengemudi berisiko berupa pelanggaran lampu merah. Perilaku melanggar lampu merah merupakan perilaku mengemudi berisiko yang sengaja dilakukan oleh pengemudi, bukan merupakan suatu akibat dari kelalaian yang dilakukan pengemudi tanpa sengaja. Untuk itu akan dijelaskan lebih lanjut mengenai perilaku melanggar lampu merah.

### **2.3.3 Perilaku Melanggar Lampu Merah**

Perilaku melanggar lampu merah yang menjadi fokus permasalahan dalam penelitian ini didefinisikan oleh *Federal Highway Administration* (2003) sebagai sebuah perilaku dimana pengemudi mengemudikan kendaraannya melewati lampu merah pada sebuah persimpangan setelah sinyal lampu berubah menjadi merah. Menurut *National Highway Traffic Safety Administration* (2006), pengemudi semestinya bersiap untuk berhenti ketika melihat sinyal lampu kuning dan benar-benar berhenti ketika sinyal lampu berubah menjadi merah.

Ada sejumlah situasi dimana pengemudi memiliki kemungkinan lebih besar untuk melanggar lampu merah. Situasi-situasi tersebut adalah saat pengemudi sedang terburu-buru, dan saat volume lalu lintas sedang tinggi pada sebuah persimpangan besar (Shinar, 1998; Porter & England, 2000; Porter & Berry, 2001). Situasi-situasi inilah yang kemudian menjadi pertimbangan dalam penyusunan kisi-kisi skenario mengemudi dalam penelitian ini.

### **2.3.4 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Keputusan untuk Melanggar Lampu Merah**

Dalam memutuskan apakah akan melanggar atau tidak, pengemudi dipengaruhi oleh sejumlah faktor, baik eksternal maupun internal. Faktor eksternal

adalah faktor-faktor yang berasal dari luar diri pengemudi, Faktor internal adalah faktor-faktor yang berasal dari dalam diri pengemudi. Berikut adalah sejumlah faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pengemudi untuk melanggar lampu merah.

#### **2.3.4.1 Faktor Eksternal**

Penelitian yang dilakukan oleh *The Federal Highway Administration* (2005) menemukan sejumlah faktor eksternal yang berpengaruh terhadap pengambilan keputusan pada pengemudi untuk melanggar lampu merah. Faktor-faktor tersebut adalah situasi dari lalu lintas pada persimpangan, halangan pada jalan dan kondisi jalanan seperti jarak pandang, tingkat kemacetan, ketergesaan dari pengemudi, kehadiran pejalan kaki, ada tidaknya polisi atau kamera pengawas pada persimpangan, dan apakah pengemudi sedang berada di area sekitar sekolah atau tidak.

#### **2.3.4.2 Faktor Internal**

##### **1. Usia**

Penelitian Rutter dan Quine (dalam Haque, Chin, & Lim, 2010) menemukan bahwa perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor memiliki keterkaitan dengan faktor usia. Sejumlah penelitian menemukan bahwa pengemudi sepeda motor usia remaja seringkali terlibat dalam perilaku melanggar lampu merah (Allen & Brown, 2008; Wundersitz, 2008; Chen, 2009). Akan tetapi, penelitian lain menemukan bahwa pada pengemudi dewasa menengah juga tetap melakukan perilaku melanggar lampu merah (Schwebel dkk, 2008).

##### **2. Jenis Kelamin**

Selain faktor usia, jenis kelamin juga diketahui memiliki kaitan terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah. Jenis kelamin laki-laki cenderung lebih banyak melakukan perilaku melanggar lampu merah yang berujung pada kecelakaan daripada jenis kelamin perempuan (Barros & Loureiro, 1997; Ozkan & Lajunen, 2006; Ferreira, Martinez, & Guisande, 2009).

##### **3. Pengalaman Mengemudi**

Menurut *National Highway Traffic Safety Administration* (2011), pengalaman mengemudi memiliki pengaruh terhadap perilaku melanggar lampu

merah. Lebih lanjut lagi, agar pengemudi dapat mengidentifikasi risiko yang dapat terjadi dalam mengemudi dan perilaku yang dapat menyebabkan munculnya risiko, pengemudi membutuhkan pengalaman mengemudi setidaknya tiga hingga satu tahun.

#### **4. Persepsi Keuntungan**

Eby (2004) menyatakan bahwa pengambilan keputusan untuk melakukan perilaku melanggar lampu merah dapat dipengaruhi oleh persepsi terhadap keuntungan dari perilaku tersebut. Dengan demikian, jika pengemudi memiliki persepsi yang tinggi terhadap keuntungan dari suatu perilaku melanggar lampu merah, maka pengemudi tersebut akan cenderung untuk melakukan perilaku melanggar lampu merah tersebut.

#### **5. Kepribadian**

Penelitian yang dilakukan oleh Haque, Chin, & Lim (2010) mendapatkan hasil bahwa pelanggaran lampu merah yang dilakukan oleh pengemudi sepeda motor memiliki hubungan yang kuat dengan *trait* kepribadian *sensation-seeking*. Hal ini menyebabkan pengemudi akan lebih menerima risiko yang lebih tinggi sehingga menjadi agresif dalam mencapai sesuatu yang memenuhi kebutuhan *sensation-seeking* pengemudi tersebut. Sejumlah studi mendapatkan hasil bahwa pengemudi dengan *sensation seeking* yang tinggi akan mempersepsi risiko lebih rendah dalam berbagai situasi mengemudi, dengan demikian risiko yang dipersepsi dan perilaku mengemudi yang berisiko memiliki hubungan yang negatif (Heino dkk, 1992; Horvath & Zuckerman, 1993; Yu & Williford, 1993).

#### **6. Persepsi Risiko**

Joshi, dkk (2010) mengatakan bahwa hubungan antara *sensation-seeking* dengan perilaku mengemudi yang berisiko diduga dimediasi oleh faktor persepsi risiko. Kurangnya persepsi terhadap risiko pada pengemudi yang mencari sensasi dapat dikarenakan kemampuan mengemudinya yang di atas rata-rata. Selain itu, perasaan mendebarkan yang didapat dari perilaku mengemudi berisiko mengalahkan pertimbangan nilai kemungkinan yang mungkin terjadi saat kecelakaan.

Matthews (2001) mengemukakan peranan persepsi risiko dalam perilaku mengemudi. Menurutnya, persepsi risiko berperan dalam penilaian pengemudi

terhadap apa yang dibutuhkan terhadap lingkungan disekitarnya. Disamping itu, persepsi risiko juga memberikan penilaian terhadap pilihan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada. Kedua fungsi tersebut dipengaruhi oleh karakteristik kepribadian dari pengemudi itu sendiri. Secara khusus pada perilaku melanggar lampu merah, Porter (2011) juga menyebutkan bahwa persepsi risiko memiliki hubungan terhadap perilaku melanggar rambu-rambu lalu lintas, termasuk diantaranya perilaku melanggar lampu merah.

Kedua faktor tersebut dalam berbagai penelitian ditemukan sebagai faktor yang memiliki pengaruh terhadap pengambilan keputusan untuk melakukan perilaku mengemudi yang berisiko (Eby, Molnar, 1998; Lev, Hershkovitz, Yechiam, 2007; Wong, dkk, 2009). Khusus untuk persepsi risiko, penelitian yang selama ini telah dilakukan cenderung lebih menyebut pengaruhnya terhadap perilaku mengemudi berisiko, bukan perilaku melanggar lampu merah. Akan tetapi, dikarenakan perilaku melanggar lampu merah juga tergolong ke dalam perilaku mengemudi yang berisiko, maka dalam penelitian ini, persepsi risiko juga menjadi faktor yang diduga berpengaruh terhadap perilaku melanggar lampu merah. Dengan melihat peranan kedua faktor tersebut terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah, maka kedua faktor tersebut akan dibahas lebih mendalam pada bagian selanjutnya.

#### **2.4 *Sensation-seeking***

Menurut Zuckerman (dalam Jonah, 1997), *sensation-seeking* adalah sebuah *trait* yang didefinisikan sebagai kecenderungan untuk mencari perasaan dan pengalaman terhadap situasi yang tidak menentu, asing, rumit, dan memiliki intensitas yang sangat kuat serta keinginan untuk mengalami risiko fisik, sosial, hukum, dan keuangan demi mendapatkan pengalaman tersebut.

##### **2.4.1 *Sensation-seeking* pada Perilaku Melanggar Lampu Merah**

Dalam sejumlah penelitian, disebutkan bahwa perilaku melanggar lampu merah disebabkan oleh adanya *trait sensation-seeking* (Furnham dan Saipe, dalam Tunnicliff, 2006; Chen, 2009; Haque, Chin, dan Lim, 2010). Hasil penelitian Wong, Chung, dan Huang (2010) menemukan bahwa pengemudi dengan *sensation-seeking* yang tinggi akan merasa senang dengan pelanggaran yang dilakukannya. Pengemudi dengan *sensation-seeking* yang tinggi juga lebih

memperhatikan kondisi lalu lintas dengan tujuan untuk menjaga diri agar tidak mengalami kecelakaan. Akan tetapi, pengemudi dengan *sensation-seeking* yang tinggi juga memiliki derajat kefatalan yang tinggi jika mereka mengalami kecelakaan.

#### **2.4.2 *Sensation-Seeking* pada Pengemudi Dewasa Menengah**

Sejumlah penelitian terdahulu secara konsisten menghubungkan *trait sensation-seeking* terhadap perilaku mengemudi yang berisiko pada pengemudi usia dewasa menengah (Schwebel, dkk, 2007; Adrian, dkk, 2010). Pada pengemudi dewasa menengah, ternyata masih jarang penelitian yang menyebutkan hubungan kepribadian terutama *sensation-seeking* terhadap perilaku mengemudi berisiko. Hal ini dikarenakan kebanyakan penelitian lebih memfokuskan terhadap penurunan kemampuan kognitif, persepsi, dan motorik pada pengemudi dewasa menengah (Anstey, Wood, Lord, & Walker, 2005; Ball, dkk., 2006). Namun demikian, penelitian Schwebel, dkk (2007) menemukan bahwa pada pengemudi dewasa menengah pun, *sensation-seeking* tetap memiliki hubungan terhadap timbulnya perilaku mengemudi berisiko.

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat dilihat bahwa *trait sensation-seeking* adalah *trait* kepribadian yang cenderung mempengaruhi perilaku mengemudi yang berisiko pada pengemudi dewasa menengah. Hal ini tentunya menguatkan dugaan bahwa dalam penelitian ini pun, *sensation-seeking* juga memiliki pengaruh terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah.

#### **2.5 Persepsi Risiko**

Persepsi risiko merupakan penilaian seseorang terhadap seberapa berbahayanya sebuah situasi berdasarkan perkiraan kemungkinan dari derajat ketidakpastian pada situasi yang dihadapi, tingkat kontrol terhadap ketidakpastian tersebut, dan kepercayaan-diri dalam perkiraan ketidakpastian tersebut (Baird & Thomas, 1985; Bettman, 1973; dalam Sitkin & Weingart, 1995).

Persepsi risiko terdiri dari dua komponen, yaitu komponen kognitif dan afektif. Komponen kognitif merupakan evaluasi terhadap situasi yang memungkinkan munculnya tingkah-laku yang berisiko sementara komponen afektif merupakan refleksi perasaan individu terhadap tingkah-laku berbahaya itu sendiri (Machin & Sankey, 2008).

### 2.5.1 Persepsi Risiko dan Perilaku Melanggar Lampu Merah

Dalam situasi mengemudi, persepsi risiko yang dilakukan oleh individu bersifat kontekstual. Hal ini berarti tinggi rendahnya risiko yang dipersepsi individu tersebut bergantung kepada situasi mengemudi yang spesifik (Ivers dkk., 2009). Penelitian yang dilakukan oleh Cohn dkk (1995) menemukan bahwa persepsi risiko memiliki hubungan yang negatif terhadap timbulnya perilaku berisiko pada umumnya. Dengan demikian, semakin tinggi tingkatan dari persepsi risiko pada perilaku tertentu maka akan semakin rendah kemungkinan dari seseorang untuk melakukan perilaku tersebut.

### 2.6 Dinamika Hubungan *Sensation-Seeking*, Persepsi Risiko, dan Perilaku Melanggar Lampu Merah

Perilaku melanggar lampu merah merupakan salah satu perilaku mengemudi yang berisiko. Perilaku ini dihasilkan oleh proses pengambilan keputusan yang dilakukan pengemudi berdasarkan informasi-informasi yang berasal dari lingkungan disekitar pengemudi. Dalam pengambilan keputusan tersebut, pengemudi harus memilih satu dari sekian banyak alternatif tindakan yang akan dilakukan. Pilihan tersebut, dalam konteks perilaku melanggar lampu merah, bisa berupa perilaku melanggar, atau tidak melanggar.

Pengambilan keputusan yang dilakukan pengemudi dalam situasi mengemudi, termasuk dalam kasus pengambilan keputusan melanggar lampu merah, seringkali merupakan pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*. Di dalam proses pengambilan keputusan *heuristic*, pengemudi melakukan pertimbangan-pertimbangan terhadap berbagai pilihan tindakan yang dapat dilakukan dalam situasi tersebut. Pertimbangan-pertimbangan yang dilakukan pengemudi juga mencakup akibat dan risiko yang mungkin terjadi jika pengemudi memilih satu pilihan tindakan diantara beberapa pilihan yang tersedia.

Pertimbangan yang dilakukan pengemudi terhadap berbagai macam pilihan tindakan bergantung kepada sejumlah informasi dari lingkungan yang terbatas. Hal ini dikarenakan terbatasnya waktu yang dimiliki pengemudi untuk melakukan analisis secara menyeluruh. Keterbatasan ini menyebabkan pengemudi mengabaikan sejumlah informasi yang kurang terkait dengan situasi yang ada sehingga keputusan menjadi lebih efektif. Namun demikian, keterbatasan ini pun

menyebabkan pengemudi melakukan kesalahan dalam pengambilan keputusan. Kesalahan tersebut dapat menyebabkan pengemudi melakukan perilaku mengemudi yang berisiko, yang dalam hal ini merupakan perilaku melanggar lampu merah.

Pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah dipengaruhi oleh *trait* kepribadian dan persepsi risiko dari pengemudi. Kepribadian yang diduga memiliki pengaruh terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi dewasa menengah adalah *sensation-seeking*. Pengemudi dengan *sensation-seeking* yang tinggi akan memiliki kecenderungan untuk melakukan perilaku melanggar lampu merah. Hal ini dikarenakan perilaku tersebut dapat memberikan sensasi menggairahkan pada diri pengemudi yang bersangkutan.

Sementara itu, persepsi risiko dari pengemudi diduga berpengaruh terhadap tinggi rendahnya persepsi pengemudi terhadap kemungkinan bahaya sebagai konsekuensi dari tindakan melanggar lampu merah. Konsekuensi tersebut dapat berupa sanksi penilangan dari polisi maupun kecelakaan akibat bertabrakan dengan kendaraan dari arah yang berbeda. Dengan demikian, semakin tinggi persepsi risiko dari pengemudi, maka akan semakin rendah kecenderungannya untuk melakukan pelanggaran terhadap lampu merah. Hal ini tentunya berlawanan dengan faktor *sensation-seeking* yang justru dengan semakin tinggi nilainya, maka pengemudi akan semakin cenderung untuk melanggar lampu merah.

Dari penjelasan di atas, muncul dugaan bahwa pada penelitian ini, pengemudi akan cenderung untuk memutuskan untuk melanggar lampu merah jika memiliki *sensation-seeking* yang tinggi namun memiliki persepsi risiko yang rendah. Demikian pula sebaliknya, pengemudi akan cenderung untuk tidak melanggar lampu merah jika memiliki *sensation-seeking* yang rendah namun memiliki persepsi risiko yang tinggi.

## BAB 3

### MASALAH, HIPOTESIS DAN VARIABEL PENELITIAN

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

#### 3.1 Masalah

##### 3.1.1 Masalah Umum

Permasalahan umum di dalam penelitian ini adalah:

1. “Apakah terdapat pengaruh *sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah?”
2. “Apakah terdapat pengaruh persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah?”

Permasalahan operasional di dalam penelitian ini adalah:

1. “Apakah terdapat pengaruh skor *sensation-seeking* terhadap frekuensi pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah?”
2. “Apakah terdapat pengaruh skor persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah?”

##### 3.1.2 Hipotesis Penelitian

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

Ha<sub>1</sub>: Ada pengaruh yang signifikan dari skor *sensation-seeking* terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor laki-laki usia dewasa menengah.

Ha<sub>2</sub>: Ada pengaruh yang signifikan dari skor persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor laki-laki usia dewasa menengah.

Sementara itu, untuk hipotesis *null* dari penelitian ini adalah sebagai berikut ;

Ho<sub>1</sub>: Tidak ada pengaruh yang signifikan dari skor *sensation-seeking* terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor usia dewasa menengah.

Ho<sub>2</sub>: Tidak ada pengaruh yang signifikan dari skor persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor usia dewasa menengah.

### **3.2 Variabel Penelitian**

#### **3.2.1 Variabel Terikat**

Variabel terikat di dalam penelitian ini adalah pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah adalah pengambilan keputusan yang menyebabkan kendaraan melewati lampu merah pada sebuah persimpangan setelah sinyal lampu berubah merah (*Federal Highway Administration*, 2003). Pengambilan keputusan pengemudi untuk melanggar lampu merah diukur dari frekuensi pengemudi sepeda motor untuk mengambil keputusan melanggar lampu merah dari sejumlah skenario mengemudi yang diberikan.

#### **3.2.2 Variabel Bebas**

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

##### **3.2.2.1 Sensation-Seeking**

*Sensation-seeking* merupakan *trait* kepribadian yang didefinisikan sebagai pencarian sensasi-sensasi yang berubah-ubah, baru, kompleks, dan kuat dan pengalaman serta kesediaan untuk mendapatkan risiko yang diperoleh dari sejumlah pengalaman (Zuckerman, 1994). Dalam penelitian ini, *sensation-seeking* diukur dari skor total *excitement-seeking* pengemudi dewasa menengah yang diperoleh dari kuesioner.

##### **3.2.2.2 Persepsi Risiko**

Variabel bebas kedua pada penelitian ini adalah persepsi risiko. Persepsi risiko merupakan penilaian individu terhadap seberapa berbahayanya sebuah situasi berdasarkan perkiraan kemungkinan dari derajat ketidakpastian situasional,

tingkat kemampuan mengontrol ketidakpastian tersebut, dan kepercayaan diri dalam perkiraan ketidakpastian tersebut (Baird dan Thomas, 1985; Bettman, 1973; dalam Sitkin dan Weingart, 1995). Persepsi risiko dalam penelitian ini diukur dengan melihat skor total persepsi risiko yang diperoleh dari skenario mengemudi yang diberikan.

### 3.2.3 Variabel *Extraneous*

Di dalam penelitian ini terdapat beberapa variabel *ekstraneous* yang berasal dari dalam maupun luar diri pengemudi. Variabel yang berasal dari dalam diri pengemudi adalah jenis kelamin, pengalaman mengemudi, dan usia dari pengemudi. Berikut ini merupakan penjelasan mengenai variabel-variabel tersebut ;

#### 1. Usia

Sesuai dengan penjelasan sebelumnya, pengemudi usia dewasa menengah masih banyak mengalami kecelakaan terkait dengan tingginya nilai *excitement-seeking* pada pengemudi tersebut (Schwebel, dkk, 2007). Menurut Papalia, Olds, dan Feldman (2007), rentang usia dewasa menengah adalah antara 40 hingga 65 tahun. Sementara itu, dalam penelitian Haque, Chin, dan Lim (2010) mengenai pelanggaran lampu merah pada pengemudi sepeda motor, rentang usia dewasa menengah dimulai dari usia 45 tahun. Oleh karena itu, maka di dalam penelitian ini, subjek penelitian adalah pengemudi sepeda motor dengan usia dimulai dari 45 tahun hingga usia 65 tahun.

#### 2. Jenis Kelamin

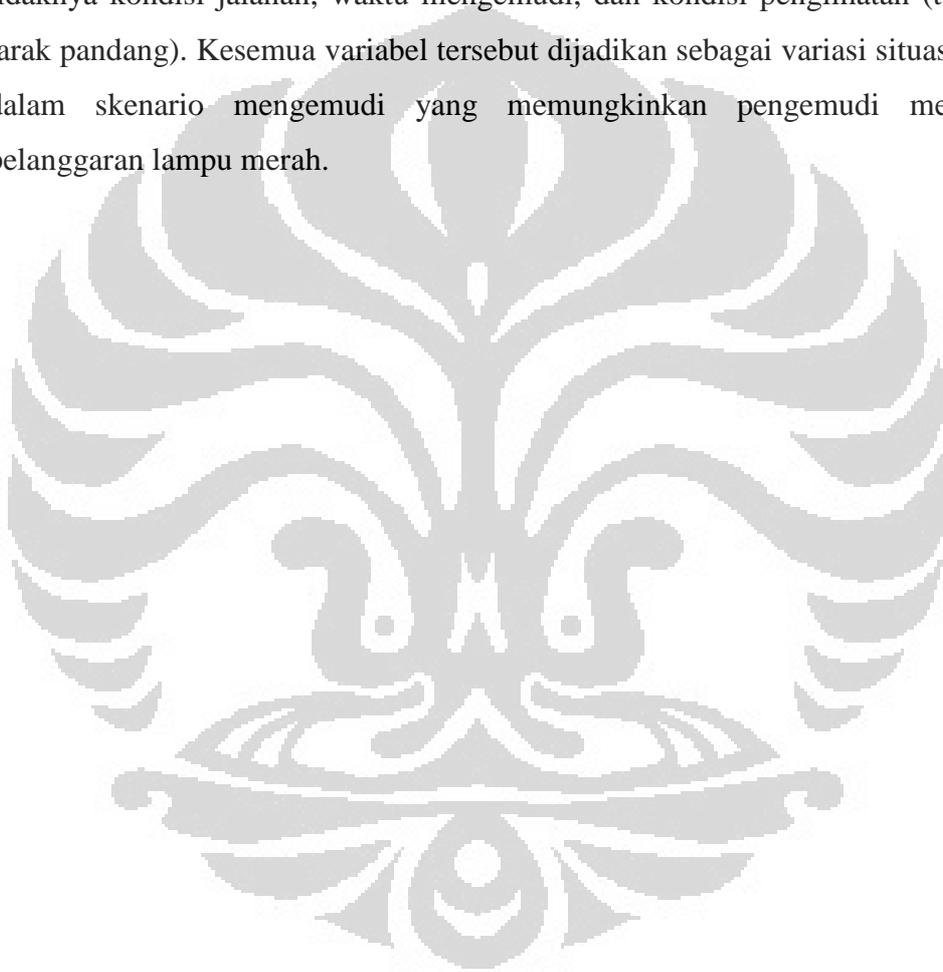
Untuk jenis kelamin, peneliti membatasi hanya laki-laki dikarenakan lebih banyaknya laki-laki yang mengalami kecelakaan ketika mengendarai sepeda motor (ICCS, 2009). Disamping itu, seperti yang dikemukakan Chang dan Yeh (2005), laki-laki juga lebih cenderung untuk melanggar peraturan merah dibandingkan dengan perempuan.

#### 3. Pengalaman Mengemudi

Dalam penelitian Agerwala dkk (2008), pengalaman mengemudi memiliki keterkaitan secara negatif dengan timbulnya perilaku mengemudi yang agresif. Lajunen dkk (1998, dalam Carroll dkk, 2005) menemukan bahwa pengemudi pemula ternyata mudah terpancing amarahnya sehingga cenderung mengemudi

secara agresif. Oleh karena itu, maka dalam penelitian ini, pengalaman mengemudi juga dikontrol, yaitu minimal 6 bulan dan sudah memiliki SIM C, yang menandakan bahwa pengemudi tersebut sudah diperbolehkan untuk membawa sepeda motor.

Sementara itu, variabel yang berasal dari luar diri pengemudi adalah keberadaan polisi disekitar lampu merah, keberadaan pejalan kaki, apakah sedang di dekat lingkungan sekolah atau tidak, kondisi cuaca, keramaian lalu lintas, buruk tidaknya kondisi jalanan, waktu mengemudi, dan kondisi penglihatan (termasuk jarak pandang). Kesemua variabel tersebut dijadikan sebagai variasi situasi-situasi dalam skenario mengemudi yang memungkinkan pengemudi melakukan pelanggaran lampu merah.



## BAB 4

### METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan mengenai tipe dan desain penelitian, responden penelitian, teknik pengambilan sampel, instrumen penelitian, prosedur penelitian, dan metode analisis hasil penelitian.

#### 4.1 Tipe dan Desain Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif. Hal ini dikarenakan fenomena, situasi, dan informasi yang didapat dari penelitian ini merupakan variabel-variabel yang dapat dihitung (Kumar, 1996). Sementara itu, desain penelitian ini merupakan desain *non-eksperimental*. Hal ini dikarenakan tidak adanya manipulasi terhadap kondisi lingkungan penelitian (Kumar, 1996).

#### 4.2 Responden Penelitian

##### 4.2.1 Karakteristik Responden Penelitian

Populasi pada penelitian ini adalah pengemudi sepeda motor dewasa menengah di wilayah Jakarta. Dari populasi tersebut, dipilihlah responden dengan karakteristik sebagai berikut ;

- Laki-laki
- Berusia antara 45 hingga 65 tahun
- Telah mengemudikan sepeda motor minimal 6 bulan dan memiliki Surat Izin Mengemudi C
- Bukan pengemudi ojek sepeda motor. Hal ini dikarenakan pengemudi ojek sepeda motor mengemudikan sepeda motor karena tuntutan pekerjaan. Kondisi ini memungkinkan pengemudi ojek sepeda motor mempertimbangkan faktor-faktor lain dalam pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Faktor-faktor ini dapat berupa faktor yang tidak ditemukan pada pengemudi dengan tujuan berpergian dari satu lokasi menuju lokasi lainnya (komuter).

##### 4.2.2 Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan di dalam penelitian ini adalah *non-probability sampling*. Dalam teknik ini, tidak semua individu di dalam populasi mendapatkan kesempatan yang sama untuk menjadi responden penelitian

(Kumar, 1999). Untuk penelitian ini, teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *accidental sampling/ convenience sampling* (Kumar, 1996). Di dalam teknik ini, subjek yang terlibat di dalam penelitian ini adalah siapa saja yang memiliki kesesuaian dengan karakteristik pengemudi yang telah disebutkan di atas, yang berada di sekitar peneliti dan bersedia untuk terlibat di dalam penelitian.

#### **4.2.3 Jumlah Sampel**

Jumlah sampel di dalam penelitian minimal adalah 30 orang. Jumlah tersebut merupakan jumlah batas minimal sampel yang dikatakan cukup aman untuk mendapatkan karakteristik sampel yang cukup beragam (Kerlinger & Lee, 2000). Namun demikian, menurut Gable dan Wolf (1993), permasalahan dalam sampel sebenarnya bukan terletak pada jumlah responden, melainkan pada variasi sampel dan pola respons yang representatif. Dengan mempertimbangkan kedua pernyataan tersebut, agar sampel yang digunakan dalam penelitian lebih mendekati populasi pengemudi, maka jumlah sampel yang digunakan di dalam penelitian ini adalah sebesar 100 responden.

#### **4.2.4 Lokasi Pengambilan Sampel**

Lokasi pengambilan sampel adalah wilayah Jakarta. Pada wilayah tersebut, jika ditemukan pengemudi sepeda motor yang memiliki kesesuaian karakteristik sesuai dengan penjelasan di atas maka akan dimintai kesediaannya untuk terlibat di dalam penelitian ini.

### **4.3 Instrumen Penelitian**

Penelitian ini menggunakan dua alat ukur. Alat-alat ukur tersebut merupakan alat ukur *sensation-seeking* dan skenario mengemudi yang mengukur persepsi risiko dan pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah.

#### **4.3.1 Alat Ukur *Sensation-Seeking***

Alat ukur *sensation-seeking* yang digunakan di dalam penelitian ini merupakan pengembangan dari dimensi *sensation-seeking* pada alat ukur *Road Safety Behavior Scale* yang digunakan oleh Machin dan Sankey (2008). Dimensi *sensation-seeking* pada alat ukur ini memiliki sepuluh item dengan nilai reliabilitas total sebesar 0,81.

Bentuk alat ukur *sensation-seeking* adalah kuesioner dengan pernyataan *self-report*. Dalam banyak penelitian sebelumnya, pengukuran terhadap *sensation*

-seeking dan persepsi risiko juga menggunakan alat ukur berbentuk *self-report* (Machin dan Sankey, 2006).

Jenis item yang digunakan dalam alat ukur ini adalah dengan menggunakan skala Likert. Skala Likert adalah skala yang memberikan gambaran ekspresi derajat persetujuan dan derajat ketidaksetujuan dari responden. Ekspresi-ekspresi tersebut berbentuk pemberian nilai 1 untuk “sangat tidak setuju” hingga nilai 6 untuk “sangat setuju”. Kesemua item dalam alat ukur ini merupakan item *favorable*. Skor total *sensation-seeking* di dapat dari penjumlahan keseluruhan skor item yang ada.

#### 4.3.2 Skenario Mengemudi

Skenario mengemudi ini menggambarkan situasi-situasi yang memungkinkan pengemudi sepeda motor untuk melanggar lampu merah. Bentuk alat ukur seperti ini disebut dengan *vignette*. *Vignette* adalah sejumlah cerita atau skenario yang menjelaskan karakter hipotesis atau situasi dimana partisipan diminta untuk bereaksi (Martin, 2006). Alat ukur jenis ini dapat memberikan cara yang tidak membahayakan dalam menggali hal-hal yang sensitif. Hal ini dikarenakan partisipan hanya diberikan situasi yang bersifat hipotesis, bukan situasi yang sebenarnya (Finch, dalam Martin, 2006).

Situasi-situasi dalam skenario mengemudi disusun berdasarkan faktor-faktor eksternal yang berpengaruh terhadap perilaku pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah dan tinggi rendahnya keuntungan dan kerugian yang mungkin dirasakan oleh pengemudi jika melanggar merah. Faktor-faktor eksternal dan tinggi rendahnya keuntungan dan kerugian tersebut didapat dari hasil studi elisitasi yang dilakukan peneliti terhadap sepuluh pengemudi sepeda motor di wilayah Jakarta.

Skenario mengemudi ini terdiri dari delapan situasi. Situasi-situasi tersebut divariasikan berdasarkan derajat keuntungan dan kerugian yang mungkin didapat oleh pengemudi jika melanggar lampu merah. Berikut ini adalah perincian derajat risiko dan keuntungan pada setiap situasi.

Tabel 4.1 Derajat Risiko dan Keuntungan Situasi Skenario

situasi	jumlah item	Nomor item	Contoh
risiko rendah, keuntungan tinggi	2	item 1 item 6	Risiko rendah : situasi persimpangan lengang Keuntungan tinggi : menghemat waktu untuk sampai di tempat tujuan
risiko tinggi, keuntungan tinggi	2	item 2 item 4	Risiko tinggi : jalanan ramai kendaraan Keuntungan tinggi : terhindar dari terjebak kemacetan
risiko tinggi, keuntungan rendah	4	item 3 item 5 item 7 item 8	Risiko tinggi : kondisi fisik sedang lelah Keuntungan rendah : tidak dalam kondisi terburu-buru

Setiap situasi dalam skenario mengemudi ini terdiri dari empat item yang mengukur persepsi risiko dan satu item yang mengukur pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Variasi tinggi rendahnya risiko dan keuntungan dan jumlah item setiap variasi dibuat berdasarkan situasi spesifik yang ditemukan dari hasil studi elisitasi. Dalam hasil studi elisitasi tersebut, situasi yang mengandung variasi risiko tinggi dan keuntungan rendah lebih sering disebutkan oleh responden. Hal ini menyebabkan jumlah item dengan variasi tersebut lebih banyak daripada jumlah item pada variasi yang lain. Untuk variasi risiko rendah dan keuntungan rendah tidak dimasukkan ke dalam skenario, hal ini disebabkan karena dalam studi elisitasi, variasi tersebut tidak disebutkan sebagai situasi yang memiliki kecenderungan bagi pengemudi sepeda motor untuk melanggar lampu merah.

Item-item persepsi risiko merupakan pertanyaan mengenai kemungkinan pengemudi untuk mengalami kecelakaan, kekhawatiran pengemudi untuk

mengalami cedera, dan keyakinan pengemudi untuk mengemudi dalam situasi yang digambarkan. Pada setiap pertanyaan, responden diminta untuk menjawab pertanyaan tersebut dengan memilih salah satu dari enam pilihan jawaban mulai dari “sangat rendah” hingga “sangat tinggi”. Skor total persepsi risiko didapat dengan menjumlahkan keseluruhan skor item dari setiap situasi yang diberikan.

Pada item mengenai pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah, responden diminta untuk memilih satu dari dua respons jawaban yang tersedia. Respons jawaban tersebut adalah “ya” jika memilih untuk melanggar lampu merah pada situasi tersebut atau “tidak” jika responden memilih untuk tidak melanggar. Kemudian respons jawaban tersebut diberikan nilai, yaitu 1 untuk respons “ya” dan 0 untuk respons “tidak”. Skor total dari pengambilan keputusan diperoleh dengan menjumlahkan skor yang berasal dari setiap situasi yang diberikan. Dengan demikian, rentang skor pengambilan keputusan adalah dari “0” hingga “8”.

#### **4.4 Prosedur Penelitian**

Prosedur dalam penelitian ini terdiri dari tiga tahapan, yaitu tahap persiapan, pelaksanaan, dan pengolahan data. Berikut ini penjabaran masing-masing tahapan tersebut;

##### **4.4.1 Tahap Persiapan**

Sebelum alat ukur disusun, peneliti terlebih dahulu melakukan wawancara elisitasi. Wawancara ini dilakukan terhadap sepuluh responden dengan karakteristik yang sesuai dengan sampel dalam penelitian ini. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk mendapatkan gambaran seputar perilaku mengemudi berisiko yang biasa terjadi pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah. Pertanyaan-pertanyaan yang diajukan dalam wawancara ini meliputi pengertian perilaku mengemudi yang berisiko, pendapat responden mengenai kecelakaan yang sering dialami oleh pengemudi sepeda motor, perilaku mengemudi seperti apa saja yang dianggap berisiko, pengalaman responden terkait perilaku mengemudi yang berisiko, dan faktor pendorong serta penghambat untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko. Dari wawancara elisitasi diketahui bahwa perilaku mengemudi berisiko yang tergolong paling sering dilakukan

adalah melanggar lampu merah. Hasil dari wawancara ini kemudian dijadikan bahan pertimbangan dalam pembuatan skenario mengemudi.

Setelah melakukan wawancara, peneliti mulai menyusun alat ukur *sensation-seeking* dan skenario mengemudi. Penyusunan alat ukur *sensation-seeking* diawali dengan proses penterjemahan sepuluh item *sensation-seeking* pada alat ukur *Road Safety Behavior Scale* ke dalam Bahasa Indonesia. Pemilihan kata yang pada item-item terjemahan tersebut menggunakan kata-kata yang dianggap mudah dipahami oleh responden. Hal ini dilakukan agar responden dapat menangkap gagasan pada setiap item alat ukur *sensation-seeking* yang diberikan. Selain itu, pada sejumlah item yang dirasa sulit ditemukan padanan katanya dalam Bahasa Indonesia, peneliti membuat item baru yang memiliki gagasan yang sama dengan item yang bersangkutan pada *Road Safety Behavior Scale*.

Pada skenario mengemudi, peneliti menyusun sembilan situasi berdasarkan hasil wawancara. Situasi-situasi tersebut mengandung faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi pengemudi untuk melanggar lampu merah. Situasi-situasi tersebut dibuat berdasarkan faktor-faktor eksternal yang *The Federal Highway Administration* (2005) dan hasil studi elisitasi. Pendeskripsian setiap situasi tersebut dibuat sesuai dengan penggambaran responden pada saat wawancara elisitasi terhadap situasi-situasi dimana biasanya pengemudi sepeda motor melanggar lampu merah.

#### **4.4.2 Tahap Uji Coba**

Kedua alat ukur yang telah disusun tersebut kemudian dilakukan uji coba sebanyak dua kali. Uji coba pertama merupakan uji coba secara kualitatif terhadap alat ukur sementara uji coba kedua bertujuan untuk menguji validitas dan reliabilitas alat ukur yang digunakan.

##### **4.4.2.1 Uji Coba Pertama**

Uji coba ini melibatkan 32 responden dengan kriteria yang sesuai dalam penelitian. Uji coba dilakukan pada tanggal 5 sampai 7 Desember 2011. Tujuan dilakukannya uji coba alat ukur secara kualitatif adalah untuk mendapatkan masukan dari responden mengenai keterbacaan dari alat-alat ukur yang berkaitan dengan item. Dari hasil uji kualitatif tersebut, didapatkan masukan terhadap

sejumlah item yang kurang dimengerti oleh responden. Masukan-masukan ini kemudian menjadi rujukan perbaikan terhadap alat-alat ukur yang digunakan. Masukan secara umum terhadap alat ukur tersebut adalah menyangkut format alat ukur yang digunakan. Pada tahapan uji keterbacaan, format yang digunakan adalah berbentuk *booklet*. Format ini dianggap kurang nyaman bagi responden. Hal ini disebabkan tulisan yang tertera pada setiap halaman terlalu kecil. Oleh karena itu, perbaikan yang dilakukan peneliti terhadap permasalahan-permasalahan yang ditemukan pada alat ukur uji coba adalah dengan mengganti format alat ukur menjadi lembaran, dengan tujuan agar mudah dibaca.

Pada setiap alat ukur yang diuji cobakan, terdapat masukan terhadap item-item yang digunakan. Pada alat ukur *sensation-seeking* yang terdiri dari empat puluh item, terdapat beberapa item yang kata-katanya kurang dipahami maksudnya oleh responden. Hal ini menyebabkan item-item tersebut ditangkap ambigu oleh responden. Perbaikan yang dilakukan terhadap item-item ini yaitu dengan mengganti kata-kata tersebut dengan kata-kata yang lebih mudah dipahami oleh responden. Untuk alat ukur ini, tidak dilakukan eliminasi terhadap empat puluh empat item tersebut.

Pada skenario mengemudi, terdapat sembilan skenario yang digunakan. Dari kesembilan skenario tersebut, ditemukan sebuah skenario yang jarang dialami oleh responden. Berdasarkan masukan yang diberikan, skenario ini kemudian dihilangkan. Masukan lain terhadap skenario mengemudi yang disusun terkait dengan alur cerita yang menurut responden terlalu panjang. Alur cerita yang terlalu panjang ini dianggap cukup menyulitkan bagi responden. Disamping itu, alur cerita yang terlalu panjang tersebut juga terlalu spesifik menggambarkan situasi-situasi mengemudi. Skenario-skenario ini kemudian dipersingkat dengan menghilangkan bagian-bagian cerita yang mendeskripsikan situasi dengan terlalu spesifik. Dengan demikian, jumlah skenario yang diberikan dalam skenario mengemudi adalah sejumlah delapan item.

Masukan-masukan yang didapat dari uji coba pertama ini kemudian dijadikan dasar perbaikan alat ukur yang kemudian kembali diujicobakan untuk kedua kalinya.

#### 4.4.2.2 Uji Coba Kedua

Uji coba kedua ini bertujuan untuk menguji validitas dan reliabilitas pada kedua alat ukur tersebut. Tahap uji coba kedua dilaksanakan pada tanggal 30 Desember hingga 3 Januari 2012. Jumlah responden yang terlibat dalam uji coba ini sebanyak 68 pengemudi.

Validitas yang diuji pada alat ukur *sensation-seeking* dan skenario mengemudi adalah validitas konstruk. Teknik pengujian validitas yang digunakan adalah teknik *internal consistency* menggunakan metode *inter-item correlation* ( $r_{it}$ ). Dalam metode ini, koefisien validitas item didapat dengan cara mengkorelasikan skor satu item dengan skor item lainnya. Koefisien validitas item yang baik adalah yang memiliki nilai  $r_{it}$  lebih besar daripada 0,2.

Uji reliabilitas terhadap alat ukur *sensation-seeking* dan skenario mengemudi pada penelitian ini menggunakan metode *Cronbach Alpha Coefficient* yang bertujuan untuk mengetahui konsistensi internal pada alat ukur. Pada skenario mengemudi, metode lain yang digunakan adalah *Split-Half* dengan menggunakan rumus *Spearman-Brown Formula*. Pada metode *Spearman-Brown*, item-item alat ukur ini terlebih dahulu dibagi menjadi dua belahan yang kurang lebih setara (*split-half*). Hal ini dilakukan sebab faktor-faktor dan tema dari skenario-skenario yang ada tidak sama pada setiap item. Pembagian item-item ini berdasarkan derajat risiko dan keuntungan, serta situasi-situasi yang digambarkan pada setiap item. Dengan demikian, maka pasangan item-item yang akan diperbandingkan adalah item 1 dengan item 6, item 2 dengan item 4, item 3 dengan item 5, dan item 7 dengan item 8. Penghitungan terhadap reliabilitas kemudian dilakukan dengan rumus *Spearman-Brown Formula*.

Hasil uji validitas pada item alat ukur *sensation-seeking* menunjukkan adanya dua item dengan nilai  $r_{it}$  dibawah 0,2. Kedua item tersebut akhirnya dihilangkan, sehingga jumlah item alat ukur *sensation-seeking* yang akan digunakan pada pengambilan data berjumlah delapan item. Hasil uji reliabilitas alat ukur ini menunjukkan bahwa reliabilitas total alat ukur ini sebesar 0,690 untuk delapan item alat ukur. Jika kedua item dalam alat ukur *sensation-seeking* yang tidak valid tersebut delimitasi, maka nilai reliabilitas total alat ukur menjadi 0,723.

Pada skenario mengemudi, hasil uji coba dengan menggunakan metode korelasi antar item ( $r_{it}$ ) menunjukkan bahwa kesemua item telah memiliki nilai  $r_{it}$  di atas 0,20. Dengan demikian, kesemua item dapat dikatakan valid. Pada uji coba dengan metode *Spearman-Brown*, didapatkan hasil uji reliabilitas sebesar 0,847. Pada uji coba dengan metode *Cronbach-Alpha*, didapatkan hasil sebesar 0,879. Kedua nilai reliabilitas pada skenario mengemudi ini telah berada di atas 0,7, dengan demikian kedua alat ukur ini dapat dikatakan memiliki konsistensi internal yang baik.

#### **4.4.3 Tahap Pelaksanaan Penelitian**

Pelaksanaan penelitian dilakukan pada tanggal 23 Januari 2012 hingga tanggal 31 Januari 2012. Pengambilan data ini dilakukan di wilayah Jakarta. Pada tahap ini, peneliti menyiapkan 130 kuesioner. Kuesioner tersebut kemudian disebarakan kepada pengemudi sepeda motor yang sesuai dengan karakteristik di wilayah Jakarta. Sampel dalam penelitian ini didapat dengan mendatangi berbagai tempat di wilayah Jakarta yang diperkirakan banyak ditemukan pengemudi sepeda motor usia dewasa menengah. Tempat-tempat tersebut seperti lingkungan perkantoran, sekolah, instansi-instansi pemerintah, dan lingkungan tempat tinggal.

#### **4.5 Metode Analisis Hasil Penelitian**

Pada bagian ini, terdapat sejumlah hal hal yang dianalisis. Pertama, peneliti menganalisis gambaran demografis dari responden menggunakan analisis statistik deskriptif, yaitu mean dan standar deviasi. Data demografis yang dianalisis menyangkut usia, pengalaman mengemudi, frekuensi mengemudi, dan pengalaman kecelakaan.

Untuk pengujian hipotesis, peneliti menggunakan metode *Multiple Regression*. Metode ini digunakan karena terdapat dua variabel bebas (*sensation-seeking* dan persepsi risiko) yang mempengaruhi satu variabel terikat (pengambilan keputusan melanggar lampu merah) dengan skala pengukuran interval pada ketiga variabel tersebut.

## BAB 5

### ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA

Pada bab ini, akan dijelaskan mengenai hasil yang diperoleh dari penelitian ini. Penjelasan tersebut terbagi ke dalam empat bagian. Pada bagian pertama, akan dijelaskan mengenai gambaran karakteristik responden. Selanjutnya pada bagian kedua akan dijelaskan mengenai gambaran umum hasil. Sementara bagian ketiga dan keempat akan berisikan mengenai penjelasan analisis hasil penelitian (pengaruh *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap perilaku melanggar lampu merah), dan analisis tambahan penelitian.

#### **5.1 Gambaran Usia, Pengalaman Mengemudi, Frekuensi Mengemudi, dan Pengalaman Kecelakaan**

Dalam penelitian ini, kuesioner diberikan terhadap 130 responden. Dari 130 kuesioner tersebut, hanya 100 yang dapat digunakan dalam pengolahan data. Hal ini disebabkan ada sejumlah kuesioner yang tidak kembali atau responden tidak memenuhi persyaratan penelitian.

Berdasarkan perolehan data dari 100 kuesioner tersebut, peneliti mendapatkan gambaran mengenai karakteristik umum responden yang terlibat di dalam penelitian. Karakteristik umum tersebut meliputi usia, daerah mengemudi, pengalaman mengemudi, dan pengalaman mengalami kecelakaan. Berikut adalah tabel gambaran usia, pengalaman mengemudi, frekuensi mengemudi, dan pengalaman kecelakaan.

Tabel 5.1 Karakteristik Responden

Karakteristik		Frekuensi
Usia	45-49	48
	50-54	34
	55-59	13
	60-64	4
	65	1
Pengalaman mengemudi	1-2 tahun	3
	2-4 tahun	3
	4-6 tahun	8
	>6 tahun	86
Frekuensi mengemudi	3 hari	1
	4 hari	10
	5 hari	28
	6 hari	27
	7 hari	34
Pengalaman kecelakaan	pernah mengalami :	87
	• sebagai korban	42
	• sebagai pelaku	45
	tidak pernah mengalami	13

Di dalam penelitian ini, rentang usia responden adalah 45 hingga 65 tahun. Dari keseluruhan kelompok usia, responden terbanyak berasal dari kelompok usia 45 hingga 49 tahun. Pada kelompok usia selanjutnya, jumlah pengemudi semakin menurun. Dari pengalaman mengemudi, sebanyak 86 responden sudah mengemudi lebih dari enam tahun. Hal ini menunjukkan bahwa kebanyakan responden merupakan pengemudi sepeda motor yang sudah berpengalaman. Frekuensi mengemudi yang paling sering terjadi pada responden adalah tujuh hari, diikuti oleh enam dan lima hari. Data tersebut juga menunjukkan bahwa dalam satu minggu, mayoritas pengemudi mengemudi di atas tiga hari (nilai tengah dari tujuh hari per minggu). Dengan demikian, dapat dilihat bahwa kebanyakan dari pengemudi memang sering mengemudi menggunakan sepeda motor. Sebanyak 87 responden juga pernah mengalami kecelakaan. Hal ini memberikan gambaran bahwa sejumlah responden mungkin akan lebih berhati-hati dalam mengemudi dikarenakan pernah mengalami kejadian yang tidak menyenangkan (kecelakaan). Kehati-hatian dari pengemudi tersebut dapat mempengaruhi pengambilan keputusannya ketika mengerjakan skenario mengemudi, terutama kecenderungannya dalam melanggar lampu merah. Dari keseluruhan responden yang pernah mengalami kecelakaan, 42% diantaranya adalah pelaku kecelakaan. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa hanya 42% dari responden yang mungkin tergolong ke dalam pengemudi yang sering mengambil risiko ketika mengemudi. Hal ini menunjukkan bahwa kebanyakan pengemudi tergolong pengemudi yang jarang mengambil risiko ketika mengemudi.

## **5.2 Gambaran *Sensation-seeking*, Persepsi Risiko, dan Frekuensi Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah**

Untuk melakukan interpretasi terhadap skor *sensation-seeking*, persepsi risiko, dan frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah, peneliti menghitung skor rata-rata pada setiap variabel dan membagi distribusi skor rata-rata setiap variabel menjadi tiga bagian. Skor rata-rata didapat dengan membagi skor total pada masing-masing variabel dengan jumlah item pada masing-masing alat ukur variabel-variabel tersebut. Skor rata-rata variabel *sensation-seeking* berada pada rentang 1-6, skor rata-rata variabel persepsi risiko berada pada

rentang 1-6, dan skor rata-rata frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada rentang 1-8.

Berikut adalah gambaran responden berdasarkan skor rata-rata *sensation-seeking*, persepsi risiko, dan frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah.

Tabel 5.2 Gambaran *Sensation-seeking*, Persepsi Risiko, dan Frekuensi Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah

Aspek	Skor Rata-rata Keputusan Melanggar Lampu Merah
<i>Sensation-seeking</i>	2,06
Persepsi risiko	3,94
Frekuensi Pengambilan keputusan melanggar lampu merah	1,9

Distribusi rentang skor rata-rata kemudian dibagi menjadi tiga bagian. Batas skor setiap bagian didapat dengan membagi rentang skor dengan jumlah kelompok kategori (Rentang Skor dibagi menjadi 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		
	<i>Sensation-seeking</i>	Persepsi Risiko	Frekuensi Keputusan Melanggar Lampu Merah
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 pada tabel 5.3, nilai rata-rata *sensation-seeking* pada responden ( $M = 2,06$ ) tergolong kelompok dengan kecenderungan untuk memberikan nilai rendah terhadap risiko kecelakaan yang terdapat pada dalam skenario mengemudi. Sementara itu, nilai rata-rata skor persepsi risiko ( $M = 3,94$ ), menunjukkan bahwa responden merupakan kelompok dengan kecenderungan persepsi risiko yang sedang. Sedangkan nilai rata-rata frekuensi keputusan melanggar lampu merah ( $M = 1,9$ ) memberikan gambaran bahwa responden yang terlibat dalam penelitian ini memiliki kecenderungan mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah yang sedang.

### 5.3 Pengaruh *Sensation-seeking* dan Persepsi Risiko terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah

Berdasarkan pengolahan data dari 100 responden penelitian menggunakan *Multiple Regression* diperoleh hasil seperti pada Tabel 5.4.

Tabel 5.4 Hasil Uji Regresi Berganda

Variabel	F	p	$\beta$	t	p
<i>Sensation-seeking</i>	12,73	0,000	0,068	0,734	0.465
<b>Persepsi Risiko</b>			-0,438	-4,759	0.00

Dari hasil uji regresi berganda tersebut dapat disimpulkan bahwa sebesar 20,8% kebervariasian perilaku mengebut dapat dijelaskan oleh persepsi risiko dan *sensation-seeking* ( $R^2 = 0,208$ ). Jika dilihat pengaruh setiap variabel, diperoleh hasil bahwa hanya persepsi risiko yang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah ( $t = -4,759$ ,  $p < 0,05$ ). Di sisi lain, *sensation-seeking* memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah ( $t = 0,734$ ,  $p > 0,05$ ). Dengan demikian,  $H_{01}$  diterima dan  $H_{02}$  penelitian ini ditolak.

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

Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah =  $6,341 - 0,438 * \text{Persepsi Risiko} + 0,068 * \text{Sensation-Seeking}$

Persamaan regresi di atas berarti:

- Skor pengambilan keputusan melanggar lampu merah akan berkurang sebanyak 0.438 poin jika skor persepsi risiko bertambah sebanyak 1 satuan, sementara skor *sensation-seeking* konstan
- Skor pengambilan keputusan melanggar lampu merah akan bertambah sebanyak 0.068 poin jika skor *sensation-seeking* bertambah sebanyak 1 satuan, sementara skor persepsi risiko konstan

## 5.4 Analisis Tambahan

### 5.4.1 Pengaruh variasi tinggi rendahnya *sensation-seeking* dan persepsi risiko

Dalam analisis ini, peneliti mengelompokkan responden penelitian ke dalam empat kelompok berdasarkan tinggi rendahnya nilai *sensation-seeking* dan persepsi risiko. Setiap kelompok tersebut memiliki nilai *mean* pengambilan

keputusan melanggar lampu merah yang kemudian dianalisis menggunakan *Analysis of Variance* (ANOVA). Berikut adalah tabel nilai rata-rata pelanggaran lampu merah berdasarkan variasi tinggi rendahnya *sensation-seeking* dan persepsi risiko.

Tabel 5.5 Rata-Rata Pelanggaran Lampu Merah Berdasarkan Variasi Tinggi Rendahnya *Sensation-seeking* dan Persepsi Risiko

Kelompok	Mean Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah
sensation-seeking tinggi	
persepsi risiko tinggi	2,167
sensation-seeking rendah	
persepsi risiko tinggi	1,509
sensation-seeking tinggi	
persepsi risiko rendah	2,333
sensation-seeking rendah	
persepsi risiko rendah	2,733

Dari pengelompokan tersebut, peneliti melakukan uji analisis varian kelompok (ANOVA) untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan antar kelompok yang signifikan dalam hal pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Dari uji homogenitas varian kelompok dengan menggunakan Levene-Test, disimpulkan bahwa asumsi dasar bahwa keempat kelompok homogen terpenuhi ( $p < 0,05$ ). *Post hoc test* tidak dilakukan karena keempat kelompok dianggap homogen. Nilai F yang diperoleh dari uji ANOVA adalah sebesar 2,409. Nilai F ini menunjukkan adanya perbedaan jumlah pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah yang signifikan antar kelompok, ( $F = 2,409$ ,  $p = 0,026$ ). Dilihat dari nilai *mean*, dapat dilihat bahwa kelompok dengan kecenderungan melanggar lampu merah paling tinggi adalah kelompok dengan *sensation-seeking* rendah dan persepsi risiko rendah.

### 5.4.2 Analisis Hasil Wawancara

Pada wawancara yang dilakukan terhadap sepuluh orang responden, peneliti mengajukan sejumlah pertanyaan terkait dengan pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Pertanyaan-pertanyaan yang diajukan meliputi faktor-faktor pendorong dan penghambat responden untuk melanggar lampu merah, persepsi risiko dan keuntungan yang dipertimbangkan responden ketika melanggar lampu merah, pengaruh risiko dan keuntungan yang didapat jika melanggar lampu merah, dan kecenderungan responden untuk lebih mempertimbangkan faktor internal atau eksternal dalam melanggar lampu merah.

Pada pertanyaan mengenai faktor pendorong dan penghambat pengambilan keputusan melanggar lampu merah, didapatkan tiga jawaban terbanyak. Jawaban pertama adalah faktor ada tidaknya tekanan waktu. Tekanan waktu ini dapat terlihat dari situasi seperti saat pengemudi hanya memiliki waktu yang sempit untuk sampai ke tempat tujuan dalam waktu tertentu. Akibat tekanan ini, responden akan mempertimbangkan kondisi padat tidaknya lalu lintas dan waktu tempuh yang tersisa untuk sampai di tempat tujuan. Ketika responden merasa waktu yang ia miliki sudah semakin mendesak, lalu lintas semakin padat, ditambah lagi lampu merah memberikan sinyal warna merah, maka responden cenderung menganggap lampu merah tersebut sebagai penghambat dalam perjalanannya. Anggapan tersebut pada akhirnya dapat berujung pada pelanggaran lampu merah oleh responden. Responden yang menyebutkan mengenai faktor ini adalah sebanyak delapan orang.

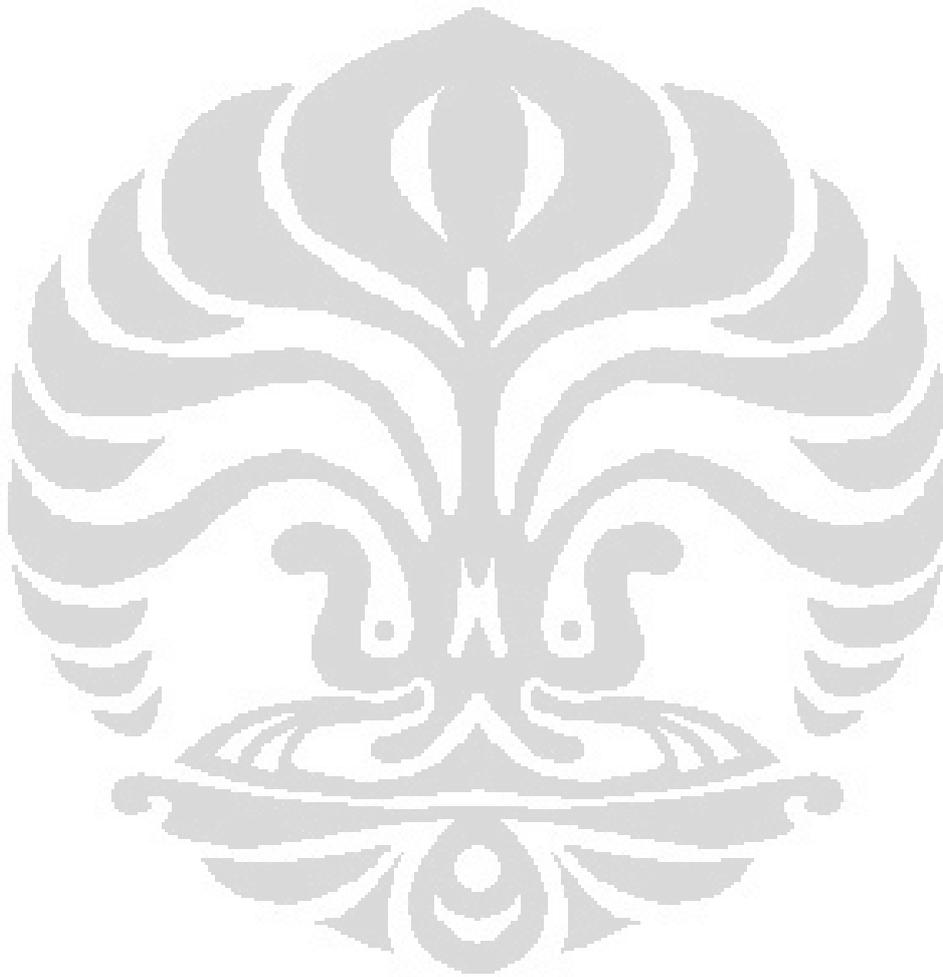
Faktor lainnya yang mendorong responden untuk melanggar lampu merah adalah ada tidaknya gangguan kesehatan dari responden saat sedang mengemudi. Faktor ini memiliki kemungkinan baik sebagai faktor pendorong maupun penghambat. Contoh situasi dari faktor ini adalah ketika pengemudi mengemudi dalam kondisi sedang sakit perut. Dalam kondisi ini, responden justru memacu sepeda motornya untuk menerobos lampu merah agar dapat sampai ditempat tujuan secepat mungkin. Namun dalam situasi lain seperti pusing atau masuk angin, responden cenderung memilih untuk menepi terlebih dahulu sambil berusaha menangani rasa sakitnya tersebut. Responden yang menyebutkan mengenai faktor ini adalah sebanyak tujuh orang.

Selain kedua faktor yang telah disebutkan di atas, kesepuluh responden juga menyebutkan keberadaan polisi sebagai salah satu faktor yang berpengaruh. Menurut semua responden, keberadaan polisi merupakan faktor yang paling menentukan apakah pengemudi akan melanggar lampu merah atau tidak. Jika pada persimpangan dimana lampu merah berada terdapat polisi, maka responden akan cenderung untuk tidak melanggar lampu merah. Namun demikian, ketika responden benar-benar berada dalam situasi yang mendesak, maka responden akan melanggar lampu merah. Jika perbuatan mereka diketahui oleh polisi yang sedang berjaga, maka mereka akan mencari alasan agar perbuatan mereka dapat dimaklumi sehingga responden terbebas dari penilangan.

Menurut responden, risiko yang biasa dipertimbangkan ketika akan melanggar lampu merah adalah risiko mengalami kecelakaan dan risiko ditilang oleh polisi. Risiko dari kecelakaan jelas menyebabkan responden berpikir terlebih dahulu untuk melanggar. Hal ini diungkapkan oleh kesepuluh responden. Namun, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, responden tetap mengaku bahwa ketika kondisi tubuh fit sementara mereka sedang memiliki kebutuhan yang mendesak, maka mereka akan menerobos lampu merah, meskipun tahu risiko kemungkinan akan kecelakaan.

Delapan responden mengatakan bahwa mereka mempertimbangkan baik faktor internal maupun faktor eksternal dalam mengambil keputusan. Faktor internal yang dipertimbangkan terutama masalah fisik seperti penglihatan, respons gerakan, dan kesehatan dari responden pada saat itu. Hal ini disebutkan oleh sembilan orang responden. Di samping itu, faktor kecemasan terhadap sesuatu juga menjadi pertimbangan. Perasaan cemas terhadap permasalahan yang sedang dialami menurut responden juga menjadi pertimbangan dalam mengambil keputusan. Hal ini dikarenakan perasaan cemas tersebut dapat mengganggu konsentrasi pengemudi dalam mengemudi. Faktor eksternal yang paling banyak disebutkan adalah keberadaan polisi dan situasi jalanan, apakah ramai atau lengang. Faktor keberadaan polisi disebutkan oleh sepuluh responden sementara situasi jalanan disebutkan oleh enam orang responden. Lima orang responden juga mengatakan bahwa cuaca memiliki pengaruh dalam pengambilan keputusan melanggar lampu merah karena dapat mempengaruhi jarak pandang pengemudi.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa dalam pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah, responden mempertimbangkan baik faktor eksternal maupun internal. Namun, dari sekian banyak faktor yang dipertimbangkan responden, keberadaan polisi hampir menjadi penentu apakah responden akan memutuskan untuk melanggar lampu merah atau tidak.



## BAB 6

### KESIMPULAN, DISKUSI, DAN SARAN

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

#### 6.1 Kesimpulan

Permasalahan utama yang hendak dijawab dalam penelitian ini adalah, apakah terdapat pengaruh *sensation-seeking* terhadap perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah dan apakah terdapat pengaruh persepsi risiko terhadap perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah. Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa ;

1. Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara *sensation-seeking* terhadap perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah. Di sisi lain, terdapat pengaruh yang signifikan antara persepsi risiko terhadap perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah. Pengaruh yang diberikan oleh skor persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah memiliki arah yang negatif. Hal ini menandakan bahwa semakin besar skor persepsi risiko, maka akan semakin rendah frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah.
2. Besarnya kontribusi dari skor *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengendara dewasa menengah adalah sebesar 20,8%.

## 6.2 Diskusi

Pada penelitian ini, hanya skor skor persepsi risiko yang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Pengaruh signifikan dari skor persepsi risiko tersebut memiliki skor yang negatif. Skor negatif tersebut menunjukkan bahwa persepsi risiko memiliki arah berlawanan dengan pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Dengan demikian, maka semakin tinggi skor persepsi risiko dari pengemudi, maka akan semakin rendah frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Hasil ini bertentangan dengan hasil penelitian Schwebel, dkk (2007) dan Oltedal & Rundmo; Schwebel, Severson, Ball, & Rizzo, dalam Schwebel, dkk, (2007) yang menemukan bahwa pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah, *sensation-seeking* tetap memiliki hubungan yang konsisten terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah. Hasil ini juga bertentangan dengan hasil penelitian Finn & Bragg (1986) dan Mannering & Grodsky (1995) yang menemukan bahwa persepsi terhadap risiko dalam mengemudi menurun saat pengemudi beranjak tua dan menjadi lebih berpengalaman.

Diperolehnya hasil yang tidak signifikan pada *sensation-seeking* terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah mungkin terkait dengan perbedaan tujuan dari pengemudi dalam mengemudikan sepeda motor. Kebanyakan penelitian yang dilakukan di Eropa, dan Australia memang menyinggung permasalahan tingginya *sensation-seeking* dari pengemudi sepeda motor (Watson, Tunnicliff, White, Schonfeld, Wishart, 2007; *Department for Transport*, 2005). Akan tetapi, pengemudi sepeda motor tersebut mengemudikan sepeda motornya dengan tujuan untuk bersenang-senang, bukan untuk tujuan untuk melakukan kegiatan sehari-hari seperti yang dilakukan pengemudi sepeda motor dalam penelitian ini. Perbedaan tujuan dari kedua kelompok pengemudi sepeda motor ini mungkin menunjukkan bahwa meskipun responden dalam penelitian yang dilakukan di Eropa dan Australia juga merupakan pengemudi sepeda motor usia dewasa menengah, namun terdapat perbedaan pengaruh *sensation-seeking* terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah.

Sebaliknya, pengaruh persepsi risiko yang signifikan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah dapat dikaitkan Eby dan Molnar

(1998) dan Lancaster & Ward (2002) yang menyatakan bahwa semakin tua usia pengemudi, maka akan semakin meningkat persepsi risiko terhadap kecelakaan dan luka yang mungkin terjadi akibat kecelakaan. Pengemudi dewasa menengah juga akan mempersepsi risiko lebih besar dalam sejumlah situasi mengemudi daripada pengemudi usia muda. Selain itu, pengemudi dewasa menengah juga dapat mengidentifikasi bahaya yang mungkin terjadi dalam situasi mengemudi. Kemampuan-kemampuan yang dimiliki pengemudi dewasa menengah tersebut menunjukkan tingginya persepsi risiko yang dimiliki pengemudi dewasa menengah. Dengan demikian, pengemudi dewasa menengah akan cenderung untuk tidak melakukan perilaku mengemudi yang berisiko. Selain itu, hasil ini diperkuat dengan hasil wawancara terhadap responden. Mereka mengatakan bahwa melanggar lampu merah memiliki risiko untuk mengalami kecelakaan. Risiko inilah yang membuat responden untuk cenderung tidak melanggar. Akan tetapi, jika mereka sedang memiliki kebutuhan mendesak dan kondisi tubuh mereka sedang fit, maka ada kemungkinan mereka akan melanggar lampu merah meskipun mereka tahu risiko kecelakaan yang mungkin dapat mereka alami.

Rendahnya *sensation-seeking* dari pengemudi sepeda motor dewasa menengah dapat dilihat dari rata-rata skor *sensation-seeking* responden yang rendah. Seperti yang disebutkan Yu & Williford (dalam Jonah, 1997), semakin tinggi *sensation-seeking* dari pengemudi, maka akan semakin rendah risiko yang dipersepsi oleh pengemudi, begitu juga sebaliknya. Akan tetapi, rendahnya rata-rata skor *sensation-seeking* ini tidak berarti bahwa responden memiliki persepsi terhadap risiko dari mengemudi yang tinggi. Hal ini dapat dilihat dari skor rata-rata persepsi risiko pada responden. Hasil tersebut menunjukkan bahwa rata-rata skor persepsi risiko dari pengemudi tergolong sedang. Hal ini menunjukkan bahwa keterkaitan antara *sensation-seeking* dan persepsi risiko tidak seperti yang dijelaskan Jonah (1997). Menurut Jonah, hubungan *sensation-seeking* dengan timbulnya perilaku mengemudi yang berisiko dimediasi oleh persepsi risiko. Semakin tinggi *sensation-seeking* dari pengemudi, maka akan semakin rendah risiko yang dipersepsi oleh pengemudi, begitu pula sebaliknya. Namun demikian, dalam penelitian ini justru ditemukan bahwa *sensation-seeking* responden yang

tergolong rendah tidak berarti menandakan bahwa persepsi risiko responden akan tinggi.

Sementara itu, skor frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah responden tergolong rendah. Hal ini mungkin terkait dengan rendahnya skor *sensation-seeking* dan skor persepsi risiko responden yang tergolong sedang. Ada kemungkinan bahwa akibat rendahnya skor *sensation-seeking* menyebabkan pengemudi tidak memiliki dorongan untuk melanggar lampu merah. Di sisi lain, persepsi risiko yang tergolong sedang cukup berpengaruh terhadap pertimbangan risiko yang mungkin dilakukan oleh pengemudi jika melanggar lampu merah. Pada akhirnya, persepsi risiko yang tergolong sedang menyebabkan pengemudi untuk cenderung tidak melanggar lampu merah.

Dalam penelitian ini, besarnya kontribusi dari skor *sensation-seeking* dan persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengendara dewasa menengah adalah sebesar 20,8%. Sedangkan 79,2% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Faktor-faktor lain yang tidak diteliti tersebut dapat berupa pengalaman mengemudi, pengalaman kecelakaan, persepsi keuntungan, dan faktor penurunan kemampuan kognitif, persepsi, dan motorik dari pengemudi dewasa menengah. Pengalaman mengemudi dan pengalaman kecelakaan berpengaruh terhadap kemampuan identifikasi risiko yang mungkin muncul dalam situasi lalu lintas. Semakin tinggi risiko yang teridentifikasi, maka akan semakin rendah kemungkinan pengemudi memutuskan untuk melanggar lampu merah. Persepsi keuntungan berpengaruh terhadap seberapa besar pengemudi menerima risiko dari perilaku melanggar lampu merah untuk menghemat waktu atau hanya sekedar untuk bersenang-senang. Sementara itu, faktor penurunan kemampuan kognitif, persepsi, dan motorik pada pengemudi dewasa menengah berpengaruh terhadap kemampuan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya (*National Highway Traffic Safety Administration*, 2011; Wong, Chung, & Huang, 2010; Anstey, Wood, Lord, & Walker, 2005; Ball, dkk., 2006).

Pengaruh dari faktor-faktor yang tidak ikut diteliti tersebut tergambar dalam hasil analisis tambahan. Faktor pengalaman kecelakaan merupakan faktor yang paling mungkin memiliki pengaruh terhadap pengambilan keputusan

melanggar lampu merah. Hal ini dikarenakan 87 responden pernah mengalami kecelakaan. Pengalaman terhadap kecelakaan ini mungkin mempengaruhi persepsi pengemudi terhadap risiko jika melanggar lampu merah.

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan. Keterbatasan utama dari penelitian ini adalah kurang dalam mengontrol faktor-faktor internal yang mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Dalam penelitian ini, faktor internal yang dikontrol adalah faktor usia dan jenis kelamin. Faktor-faktor lainnya yaitu pengalaman mengemudi, pengalaman kecelakaan, persepsi keuntungan, dan kemampuan persepsi, kognitif, dan motorik pada pengemudi dewasa menengah tidak dilakukan kontrol. Faktor-faktor tersebut dapat saja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah.

### **6.3 Saran**

#### **6.3.1 Saran Metodologis**

Saran metodologis yang dapat diberikan oleh peneliti berdasarkan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut ;

- Mengadakan penelitian lanjutan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Faktor-faktor tersebut mungkin diperluas dengan menyertakan persepsi keuntungan sebagai variabel bebas.
- Dilakukan kontrol mengenai faktor kemampuan persepsi, kognisi, dan motorik dari responden. Hal ini dikarenakan faktor tersebut seringkali disebutkan berpengaruh terhadap pertimbangan pengemudi untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko termasuk melanggar lampu merah (Owsley, McGwin, & Ball; dalam Schwebel, dkk, 2007).
- Pada penelitian selanjutnya yang dilakukan untuk melihat seberapa besar pengaruh *sensation-seeking* terhadap timbulnya perilaku melanggar lampu merah, akan lebih baik jika dilakukan terhadap pengemudi sepeda motor yang tergabung ke dalam komunitas atau klub sepeda motor tersendiri. Hal ini dikarenakan karakteristik pengemudi lebih mendekati pengemudi sepeda motor usia dewasa menengah di Eropa dan Australia yang mengemudi untuk bersenang-senang dan banyak yang tergabung ke dalam

klub sepeda motor.

### **6.3.2 Saran Praktis**

Saran praktis yang dapat diberikan oleh peneliti terhadap pihak-pihak yang terkait dalam penanganan permasalahan lalu lintas terutama pelanggaran lampu merah adalah sebagai berikut ;

- Melakukan reedukasi yang gencar mengenai beragam risiko yang mungkin dirasakan pengemudi sepeda motor jika melanggar lampu merah. Tujuan dari reedukasi terhadap risiko-risiko tersebut agar pengemudi paham bahwa melanggar lampu merah sangat berisiko. Reedukasi ini juga diharapkan mencakup semua golongan usia, bukan hanya pengemudi dewasa menengah. Hal ini dikarenakan pengemudi dewasa menengah berdasarkan hasil penelitian ini sudah memiliki persepsi risiko yang tinggi sehingga tidak lagi memiliki kecenderungan untuk melanggar lampu merah. Selain itu, reedukasi tersebut diharapkan membuat pengemudi sepeda motor tidak hanya sekedar takut terhadap kehadiran polisi pada persimpangan. Dengan demikian, diharapkan pengemudi sepeda motor menjadi lebih waspada terhadap risiko kecelakaan yang dapat dialami jika mereka melanggar lampu merah.
- Saran lain yang harus dilakukan adalah mengurangi volume kepadatan lalu lintas. Dalam penelitian ini, jelas terlihat bahwa pengemudi sepeda motor memiliki kemungkinan untuk melanggar lampu merah jika mereka sedang berada dalam tekanan waktu dan terjebak kemacetan. Oleh karena itu, sedapat mungkin, lalu lintas haruslah lancar agar pengemudi sepeda motor tidak terdorong untuk melanggar lampu merah.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anstey, K. J, Wood, J, Lord, S, Walker, J. G. (2005). Cognitive, sensory and physical factors enabling driving safety in older adults. *Clinical Psychology Review* 25. 45–65.
- Australian Transport safety Bureau. (2007). *Psychological and social factors influencing motorcycle rider intentions and behavior*. Queensland, Australia: Watson, B., Tunnicliff, D., White, K., Schonfeld, C., Wishart, D.
- Adrian, J., Postal, V., Moessinger, M., Charles, A. (2010). Implication of the cognitive functions and personality traits on tactical compensation among older drivers : a gender comparison. *Institute of Transport Studies*.
- Ball K, Roenker, D.L, Wadley, V. G, Edwards, J. D, Roth, D. L, McGwin, G. Jr. (2006). Can high-risk older drivers be identified through performance-based measures in a Department of Motor Vehicles setting?. *Journal of the American Geriatrics Society* 54. 77–84.
- Breckler, S. J., Olson, J. M., & Wiggins, E. C. (2006). *Social psychology alive*. Belmont, CA: Wadsworth.
- Chang, Wang, Lai. (2009). Using Rasch Modeling to explore the motorcyclist's behavioral intention in red-light running. *Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 7. Retrieved from Eastern Asia Society for Transportations Studies Journals database.
- Chen, C. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors: Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention* 41. 963–968.
- Department for Transport. (2005). The Older Motorcyclist. *University of Leeds*.
- Eby, D.W., Molnar, L.J. (1998). *Matching Traffic Safety Strategies to Youth Characteristics: A Literature Review of Cognitive Development*. University of Michigan: Transportation Research Institute
- Eby, D. W. (2004). Driving, Risky. *Encyclopedia of Applied Psychology* 1. 627-632.

- Elminity, N., Radwan, E. (2009). Providing a Better Understanding for The Motorist Behaviors Towards Signal Change. University of Central Florida.
- Federal Highway Administration*. (2003). Making intercession safer : a toolbox of engineering countermeasures to reduce red light running. *Institute of Transportation Engineers*.
- Finn, P. & Bragg, B. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289-298.
- Houston, D., J. (2011). Motorcyclist. *Handbook of Traffic Psychology* 375-389.
- Ho, R. & Yong Gee, R. (2008). Young men driving dangerously: development of the Motives for Dangerous Driving Scale (MDDS). *Australian Journal of Psychology*
- Haque, Md. M., Chin, H. C., & Lim, B. C. (2010). Effect of impulsive sensation-seeking, aggression, and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Asian Transport Studies*, 1(2), 165-180. Retrieved from Eastern Asia Society for Transportations Studies Journals database.
- health.kompas.com(2012). *Sepeda Motor di Belantara Kemacetan*. Diperoleh dari <http://health.kompas.com/read/2012/04/23/03314192/Sepeda.Motor.di.Belantara.Kemacetan>
- Iversen, H., Rundmo, T. Personality, risky driving, and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences* 33. 1251-1263.
- Jonah, B. A. (1997). Sensation seeking and risky driving : a review and synthesis of the literature. *Accid. Anal. and Prev*29 (5). 651–665.
- Kumar, R. (1999). *Research Methodology: A Step-by-step Guide for Beginners*. London: Sage
- Lizárraga, M. L. S, Baquedano, M. T. S, Cardelle-Elawar, M. (2007). Factors that affect decision making: gender and age differences. *International Journal of Psychology and Psychological Therapy* 7.
- Lev, D., Hershkovitz, E., and Yechiam, E. (2008). Decision making and personality in traffic offenders: A study of Israeli drivers. *Accident Analysis and Prevention* 40, 223-230.

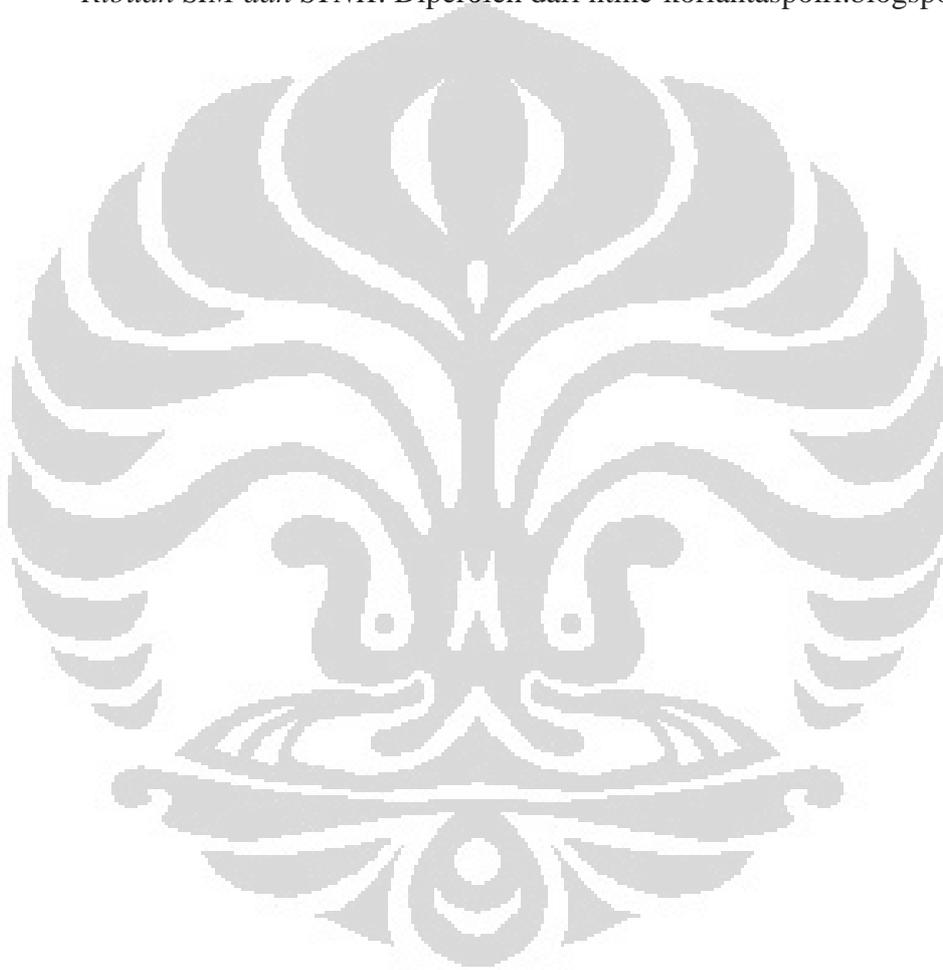
- Lancaster, R., Ward, R. (2002). The contribution of individual factors to driving behavior : implication for managing work-related road safety. *Health and Safe Executive*.
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2008). Relationship between young driver's personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior. *Accident Analysis & Prevention, 40* (2). 541-547.
- Ma, M., Yan, X., Huang, H., Abdel-Aty, M. (2009). Occupational Driver Safety of Public Transportation: Risk Perception, Attitudes, and Driving Behavior. *89th Presentation TRB Annual Meeting and Publication in Journal of the Transportation Research Board*
- Mannering, F. L., Grodsky, L. L., (1995). Statistical analysis of motorcyclists' perceived accident risk. *Accident Analysis and Prevention, 27*, 21-31.
- Martinez, K. L., & Porter, B. E. (2006). Characterizing red light runners following implementation of a photo enforcement program. *Accident Analysis and Prevention 38*, 862-70. Retrieved from ELSEVIER Journals database.
- Megapolitan.kompas.com. (2010). *Sepeda motor, sarana transportasi termurah*. Diperoleh dari <http://megapolitan.kompas.com>
- Nabi, H, Consoli, S. M, Chastang, J. F, Chiron, M, Lafont, S, & Lagarde, E. Type A behavior pattern, risky driving behaviors, and serious road traffic accidents: a prospective study of the GAZEL cohort. *Am J Epidemiol 161*(9). 864-70.
- Owsley, C., McGwin, G Jr., McNeal, S. F. Impact of impulsiveness, venturesomeness, and empathy on driving by older adults. *Journal of Safety Research 34*. 353-359.
- Parikesit, D. (2011). Menyelamatkan Jakarta dari kemacetan total. *Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia 6*. 8-13.
- Per, L., & Al Haji, G. (2005). *Road safety in Southeast Asia factors affecting motorcycle safety*. Paper presented at the ICTCT extra workshop, Campo Grande.
- Renstrada Propinsi DKI Jakarta. (2007).
- Retting, R. A., Ferguson, S. A., & Farmer, C. M. (2007). Reducing red light running through longer yellow signal timing and red light camera

- enforcement: results of a field investigation. *Insurance Institute for Highway Safety*. Retrieved from [www.iihs.org](http://www.iihs.org)
- Schwebel, D. C., Ball, K. K., Severson, J., Barton, B. K., Rizzo, M., & Viamonte, S. M. (2007). Individual difference factors in risky driving among older adults. *Journal of Safety Research*, 38 (5), 501-509.
- Shah, A. K., & Oppenheimer, D. M. (2008). Heuristics made easy: an effort-reduction framework. *Psychological Bulletin*, 134 (2), 207-222.
- Sitkin, S.B., Weingart, L.R. (1995). Determinants of Risky Decision-Making Behavior: A Test of the Mediating Role of Risk Perceptions and Propensity. *The Academy of Management Journal* 38 (6) 1573-1592.
- Susilo, Y. O., Joewono, T. B., Santosa, W., & Parikesit, D. (2007). A Refecton of Motorizatn and Public Transport in Jakarta Metropolitan Area. *Journal of Internatonal Associaton of Trafca and Safety Sciences* 31(1). 59-68.
- Taylor, M. (1999). Finds educated men run more red lights. *The San Francisco Chronicle*.
- Thomas, S. A, Wearing, A. J, Bennett, M. J. (1991). Clinical decision making for nurses and health professionals. W B Saunders/Ballie `re Tindall: Sydney
- Tuttle, S, Cassavaugh, N, & Backs, R. W. Attention function structure of older and younger adult drivers. *Fifth International Driving Symposium on Human Factors in Driver Assessment, Training and Vehicle Design*
- Tverksy, A., & Kahneman, D. (1974). Judgement under uncertainly: heuristics and biases. *Science. New Series* 185 (4157), 1124-1131. Retrieved from [www.jstor.org](http://www.jstor.org)
- Vivanews.com. (2011). *Sepeda motor dominasi kecelakaan di Jakarta*. Diperoleh dari <http://headlines.vivanews.com>
- Watson, B.C., Tunnicliff, D.J., White, K.M., Schonfeld, C.C., Wishart, D.E. (2007). *Psychological and Social Factors Influencing Rider Intentions and Behaviour*. Canberra: Australian Transport Safety Bureau
- Wong, Jin-Tsai., Chung, Yi-Shih., Huang, Shih-Hsuan. (2009). Determinants behind young motorcyclist's risky riding behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 42 (1), 275-281. Retrieved from ELSEVIER Journals database.

Wong, J., Chung, Y., Huang, S. (2010). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention* 42. 275–281.

www.kepolisianindonesia.com. (2011). *Tilang Elektronik Efektif Menurunkan Pelanggaran Lalu Lintas*. Diperoleh dari <http://www.kepolisianindonesia.com>

ntmc-korlantaspolri.blogspot.com. (2011). *Hari Kedua Operasi Zebra, Sita Ribuan SIM dan STNK*. Diperoleh dari [ntmc-korlantaspolri.blogspot.com](http://ntmc-korlantaspolri.blogspot.com)



## LAMPIRAN

### A. Hasil Uji Validitas Skenario Mengemudi

#### Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Risk1	22,9896	106,083	,721	,923
Risk2	22,9974	104,373	,778	,919
Risk3	22,9974	102,661	,774	,919
Risk4	22,7240	102,900	,743	,922
Utility1	22,9740	105,148	,766	,920
Utility2	22,8385	106,068	,697	,925
Utility3	23,0417	103,184	,813	,916
Decision	22,9688	102,840	,772	,919

### B. Hasil Uji Reliabilitas Skenario Mengemudi

#### B.1 Persepsi Risiko

##### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,879	8

##### Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Part 1	Value	,796
		N of Items	4(a)
	Part 2	Value	,787
		N of Items	4(b)
	Total N of Items		8
Correlation Between Forms			,847
Spearman-Brown Coefficient	Equal Length		,897
	Unequal Length		,897
Guttman Split-Half Coefficient			,897

a The items are: skenario1, skenario 2, skenario 3, skenario 7.

b The items are: skenario 6, skenario 4, skenario 5, skenario 8.

## C Hasil Pengolahan Data SPSS Dengan Metode Regresi Berganda

C.1 Tabel *Model Summary***Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.456 <sup>a</sup>	.208	.192	1.659

a. Predictors: (Constant), sensation-seeking total, persepsi resiko skenario total

## C.2 Tabel ANOVA

**ANOVA<sup>b</sup>**

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	70.064	2	35.032	12.730	.000 <sup>a</sup>
	Residual	266.936	97	2.752		
	Total	337.000	99			

a. Predictors: (Constant), sensation-seeking total, persepsi resiko skenario total

b. Dependent Variable: pengambilan keputusan ya/tidak

C.3 Tabel *Coefficients***Coefficients<sup>a</sup>**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.341	1.455		4.357	.000
	persepsi resiko skenario total	-.041	.009	-.438	-4.759	.000
	sensation-seeking total	.023	.031	.068	.734	.465

a. Dependent Variable: pengambilan keputusan ya/tidak

D. Hasil Pengolahan Data SPSS ANOVA (Pengaruh Variasi Skor *Sensation-seeking* dan Persepsi Risiko Terhadap Frekuensi Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah)

D.1. Tabel *Test of Homogeneity of Variances*

**Test of Homogeneity of Variances**

kelompok sensation seeking dan persepsi risiko

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
8.406 <sup>a</sup>	5	92	.000

a. Groups with only one case are ignored in computing the test of homogeneity of variance for kelompok sensation seeking dan persepsi risiko.

D.2. Tabel ANOVA

**ANOVA**

kelompok sensation seeking dan persepsi risiko

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	13.716	7	1.959	2.409	.026
Within Groups	74.844	92	.814		
Total	88.560	99			

D.3. Tabel *Descriptives*

**Descriptives**

kelompok sensation seeking dan persepsi risiko

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
0	32	2.00	.672	.119	1.76	2.24	1	4
1	16	1.69	.479	.120	1.43	1.94	1	2
2	17	2.53	1.179	.286	1.92	3.14	1	4
3	12	1.75	.866	.250	1.20	2.30	1	4
4	19	2.63	1.212	.278	2.05	3.22	1	4
5	1	2.00	.	.	.	.	2	2
7	1	2.00	.	.	.	.	2	2
8	2	1.50	.707	.500	-4.85	7.85	1	2
Total	100	2.12	.946	.095	1.93	2.31	1	4

### E. Contoh Skenario Mengemudi

Anda sedang dalam perjalanan menuju stasiun kereta api dengan terburu-buru karena akan mengejar kereta api untuk pulang. Pada saat itu, Anda mengendarai sepeda motor pada malam hari, sehingga jalanan yang Anda lewati cukup sepi. Di tengah perjalanan, Anda menemui lampu lalu lintas yang sedang menyala merah di sebuah pertigaan. Anda sering melewati pertigaan tersebut dan sudah tahu bahwa tidak ada polisi yang mengawasi.

**Ket. :** 1= Sangat Rendah 2= Rendah 3= Cukup Rendah 4= Cukup Tinggi 5= Tinggi  
6= Sangat Tinggi

1. Seberapa mungkin Anda mengalami kecelakaan saat berkendara dalam situasi tersebut?

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

2. Seberapa khawatirkah Anda dapat mengalami cedera karena kecelakaan lalu lintas yang mungkin terjadi saat berkendara dalam situasi tersebut?

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

3. Seberapa yakinkah Anda untuk berkendara pada situasi tersebut?

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

4. Seberapa bahayakah menurut Anda untuk menerobos lampu merah pada situasi tersebut?

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

5. Seberapa besar Anda dapat menghemat waktu perjalanan dengan menerobos lampu merah?

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

6. Seberapa puaskah Anda saat Anda berhasil menerobos lampu merah tersebut?

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

7. Seberapa lega kah Anda saat sampai di stasiun kereta tepat waktu dengan melanggar lampu merah tersebut?

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

8. Apakah Anda akan memutuskan untuk menerobos lampu merah dalam situasi tersebut? Berikanlah alasan singkat.

Ya	Tidak
----	-------

Alasan.....

## F. Pedoman Wawancara Lanjutan Penelitian

1. Apakah yang mempengaruhi keputusan Anda untuk mengebut/melanggar lampu merah atau tidak?
  - Apa yang mendorong Anda untuk mengebut/melanggar lampu merah?
  - Apa yang menghambat Anda untuk mengebut/melanggar lampu merah?
2. Apa yang Anda persepsikan sebagai risiko ketika mengebut/melanggar lampu merah?
3. Apa yang Anda persepsikan sebagai keuntungan ketika mengebut/melanggar lampu merah?
4. Apakah risiko terjadinya kecelakaan mempengaruhi keputusan Anda untuk mengebut/melanggar lampu merah? Bagaimana pengaruhnya?
5. Apakah keuntungan yang didapat mempengaruhi keputusan Anda untuk mengebut/melanggar lampu merah? Bagaimana pengaruhnya?
6. Ketika Anda akan mengebut/melanggar lampu merah, mana yang lebih Anda pertimbangkan? Faktor Internal atau Faktor Eksternal? Alasan. (Faktor internal : kepribadian, mood, emosi, dll; Faktor eksternal : situasi jalan, ada polisi, dll)