



UNIVERSITAS INDONESIA

**Pengaruh Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan Terhadap
Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Pada
Pengemudi Sepeda Motor Berusia Muda di Jakarta**

*(The Influence of Risk Perception and Utility Perception Towards The
Decision to Cross Red-Light in Young Motorcyclist)*

SKRIPSI

**Priyandana Kusumadi
0706281551
Fakultas Psikologi
Program Reguler
Depok
Juli 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**Pengaruh Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan Terhadap
Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Pada
Pengemudi Sepeda Motor Berusia Muda di Jakarta**

*(The Influence of Risk Perception and Utility Perception Towards The
Decision to Cross Red-Light in Young Motorcyclist)*

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana

**Priyandana Kusumadi
0706281551
Fakultas Psikologi
Program Reguler
Depok
Juli 2012**

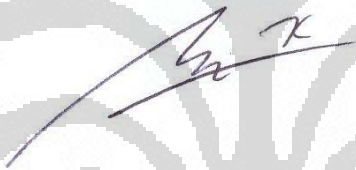
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber yang dikutip
maupun rujukan telah saya nyatakan dengan benar

Nama : Priyandana Kusumadi

NPM : 0706281551

Tanda tangan :



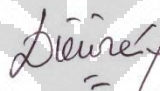
Tanggal : 8 Juli 2012

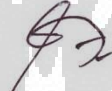
HALAMAN PENGESAHAN

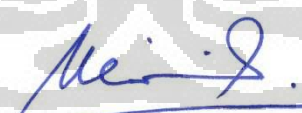
Skripsi ini diajukan oleh :
 Nama : Priyandana Kusumadi
 NPM : 0706281551
 Program Studi : Sarjana Reguler
 Judul Skripsi : Pengaruh Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan Terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Pada Pengemudi Sepeda Motor Berusia Muda di Jakarta

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : 
 (Dewi Maulina, M.Psi)
 NIP: 197902092010122003

Penguji I : 
 (Dr. Guritnaningsih A. Santoso)
 NIP: 195304201977032001

Penguji II : 
 (Dra. Damona K.P., MA)
 NIP: 195106221979032001

DISAHKAN OLEH

Ketua Program Sarjana Fakultas Psikologi
 Universitas Indonesia



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

Dekan Fakultas Psikologi
 Universitas Indonesia


 NIP: 194904031976031002

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya panjatkan pada Allah yang Maha Esa atas segala bantuanNya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Psikologi pada Fakultas Psikologi Universitas Indonesia. Saya juga ingin berterima kasih kepada pihak-pihak yang turut berperan dan memberikan dukungan kepada saya dalam menyelesaikan skripsi ini, yaitu:

1. Dewi Maulina, M.Psi, yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga dan juga pikiran untuk mengarahkan dan selalu mendorong saya untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
2. Dr. Guritnaningsih A. Santoso, dan Dra. Damona K.P., MA, yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran, untuk membaca, menguji, dan memberikan masukan untuk skripsi saya agar lebih baik dan sempurna.
3. Dra. Wustari L. Mangundjaya, MOP, yang telah memberikan dukungan dan bimbingan kepada saya selama sepuluh semester di fakultas Psikologi ini.
4. Andi Supandi Suaid Koentary, S.Psi., M.Si., yang telah bersedia memberikan petunjuk-petunjuk dalam penggunaan statistik dan SPSS untuk mengembangkan dan menguji alat ukur-alat ukur yang digunakan dan juga dalam pengolahan data.
5. Seluruh responden dari penelitian ini, baik yang peneliti kenal, maupun yang peneliti tidak kenal, dimanapun mereka berada.
6. Teman-teman payung penelitian, yaitu Ikhwan dan Melita. Terima kasih atas kerjasamanya serta kebersamaannya selama proses penulisan skripsi.
7. Mama, Ayah, Bude Ena, Tante Imbi, Tante Aneung, Mega, Mbak Maya, Yoke, dan seluruh keluarga atas penguatan, petunjuk dukungan, doa, saran dan fasilitas yang diberikan selama penulisan skripsi berlangsung.
8. Rizkon, Adhy, Aryo, Ludov yang sering sekali mengganggu konsentrasi saya mengerjakan skripsi dengan mengajak bermain-main, yang sejujurnya sangat bermanfaat dalam menenangkan hati dan pikiran saya saat sedang stress mengerjakan skripsi. Selain itu mereka juga selalu menemani dan mendengarkan keluhan saya selama pembuatan skripsi.

Depok, Juli 2012
Priyandana Kusumadi

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

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

Nama : Priyandana Kusumadi
NPM : 0706281551
Program Studi : Reguler
Fakultas : Psikologi
Jenis Karya : Skripsi

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

Pengaruh Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan Terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Pada Pengemudi Sepeda Motor Berusia Muda di Jakarta

Beserta instrumen/desain/perangkat yang ada (jika diperlukan). Berdasarkan Persetujuan Hak Bebas Royalti Noneklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihkan bentuk, mengalih-mediakan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (data base), merawat, serta mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis atau pencipta dan juga sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya secara sadar tanpa paksaan dari pihak mana pun.

Dibuat di : Jakarta
Pada tanggal : 8 Juli 2012

Yang membuat pernyataan



(Priyandana Kusumadi)

ABSTRAK

Nama : Priyandana Kusumadi
Program Studi : Reguler
Judul : Pengaruh Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan Terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Pada Pengemudi Sepeda Motor Berusia Muda di Jakarta

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat pengaruh persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor berusia muda. Pada setiap pengambilan keputusan dalam mengemudi, individu akan selalu mempersepsikan dampak negatif berupa risiko akibat dari suatu tindakan, serta dampak positif berupa manfaat dari suatu tindakan, dan memperhitungkannya untuk mendapatkan hasil yang dianggap terbaik (Sitkin & Weingart, 1995). Agar dapat menghasilkan keputusan yang baik dan tidak membahayakan, dinamika persepsi risiko dan persepsi keuntungan yang terjadi pada individu harus dilakukan secara efektif.

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dan non-experimental. Penelitian ini menggunakan satu set kuesioner yang terdiri dari delapan skenario mengemudi yang dapat memunculkan pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Pada tiap skenario yang terdapat dalam penelitian ini, terdapat pertanyaan-pertanyaan yang mengukur persepsi risiko, persepsi keuntungan, serta pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Sampel yang digunakan adalah 100 orang responden pengemudi sepeda motor di wilayah Jabodetabek. Dengan menggunakan *multiple regression*, diperoleh hasil bahwa persepsi risiko dan persepsi keuntungan secara signifikan mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Persepsi keuntungan memberikan pengaruh yang lebih besar dibandingkan persepsi risiko dalam mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor berusia muda.

Kata kunci:

Persepsi risiko, persepsi keuntungan, pengambilan keputusan, pengemudi berusia muda, melanggar lampu merah

ABSTRACT

Name : Priyandana Kusumadi
Course : Reguler
Title : The Influence of Risk Perception and Utility Perception Towards The Decision to Cross Red-Light in Young Motorcyclist

The objective of this research is to study the influence of risk perception and utility perception on young motorcycle rider's red-light crossing decision making in Jakarta. Upon making a decision, motorcycle rider will always perceive negative and positive impact of the action that will be decided, and take it into account to produce the best outcome (Sitkin & Weingart, 1995). In order to generate a good and safe decision, motorcycle rider will have to effectively perceive the risk and utility of the action taken from the decision making.

This research is a qualitative and non-experimental study. This research will use one set of questionnaire consisting eight riding scenario which will bring up the decision to cross a red-light. Each and any one of these eight scenario consist questions to assess risk perception, utility perception, and red-light crossing decision making. Respondents of this research is 100 motorcycle rider in Jakarta. By using multiple regression, it was found that risk perception and utility perception is a significant predictor of red-light crossing decision making. Among the two variable, utility perception is shown to have a greater effect than risk perception on young motorcycle rider's red-light crossing decision making.

Keywords:

Risk perception, utility perception, decision making, young motorcycle rider, red-light crossing

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Tujuan Penelitian.....	5
1.3 Manfaat Penelitian.....	5
1.3.1 Manfaat Teoritis.....	5
1.3.2 Manfaat Praktis.....	5
1.4 Sistematika Penulisan.....	6
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA.....	7
2.1 Pengambilan Keputusan (<i>Decision Making</i>).....	7
2.1.1 Definisi Pengambilan Keputusan.....	7
2.1.2 Pengambilan Keputusan yang Berisiko (<i>Risky Decision Making</i>).....	8
2.1.3 Pengambilan Keputusan Dalam Mengemudi.....	9
2.1.3.1 Model Kognitif Eby & Molnar.....	10

2.1.3.2	Pengambilan Keputusan <i>Real-Time</i> dan <i>Heuristic Process</i> Saat Mengemudi.....	12
2.2	Perilaku Mengemudi Yang Berisiko.....	17
2.2.1	Definisi Perilaku Mengemudi Yang Berisiko.....	17
2.2.2	Jenis-jenis Perilaku Mengemudi Berisiko.....	17
2.2.3	Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pengambilan Keputusan untuk Melanggar Lampu Merah.....	18
2.2.3.1	Faktor Internal.....	18
2.2.3.2	Faktor Eksternal.....	21
2.3	Persepsi.....	23
2.3.1	Definisi Persepsi.....	23
2.3.2	Persepsi Dan Pengambilan Keputusan.....	23
2.4	Persepsi Risiko (<i>Risk Perception</i>).....	24
2.4.1	Definisi Persepsi Risiko.....	24
2.4.2	Hubungan Persepsi Risiko dengan Perilaku Melanggar Lampu Merah.....	25
2.5	Persepsi Keuntungan (<i>Utility Perception</i>).....	26
2.5.1	Definisi Persepsi Keuntungan.....	26
2.5.2	Hubungan Persepsi Keuntungan dengan Perilaku Melanggar Lampu Merah.....	26
2.6	Dinamika Hubungan Antara Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan dengan Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah.....	27
BAB 3. MASALAH, HIPOTESIS, DAN VARIABEL.....		29
3.1	Masalah Penelitian.....	29
3.1.1	Masalah Umum.....	29
3.1.2	Hipotesis Penelitian.....	29
3.2	Variabel Penelitian.....	30
3.2.1	Variabel Terikat.....	30

3.2.2 Variabel Bebas.....	30
3.2.2.1 Persepsi Risiko.....	30
3.2.2.2 Persepsi Keuntungan.....	30
3.2.3 Variabel Sekunder.....	31
3.2.3.1 Usia.....	31
3.2.3.2 Jenis Kelamin.....	31
3.2.3.3 Pengalaman Mengemudi.....	32
BAB 4. METODE PENELITIAN.....	33
4.1 Responden Penelitian.....	33
4.1.1 Karakteristik Responden Penelitian.....	33
4.1.2 Teknik Pengambilan Sampel.....	33
4.1.3 Jumlah Sampel.....	34
4.1.4 Lokasi Pengambilan Sampel.....	34
4.2 Tipe dan Desain Penelitian.....	34
4.3 Skenario Mengemudi.....	35
4.4 Prosedur Penelitian.....	36
4.4.1 Tahap Persiapan.....	36
4.4.2 Tahap Uji Coba Alat Ukur.....	39
4.4.2.1 Uji Coba Keterbacaan.....	39
4.4.2.2 Uji Coba Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur.....	40
4.4.3 Tahap Pelaksanaan Penelitian.....	42
4.5 Metode Analisis.....	42
BAB 5. ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA.....	43
5.1 Gambaran Karakteristik Responden.....	43
5.1.1 Usia.....	43

5.1.2 Pengalaman Mengemudi.....	43
5.1.3 Frekuensi Mengemudi.....	44
5.1.4 Pengalaman Kecelakaan.....	45
5.1.5 Frekuensi Pelanggaran Lampu Merah.....	45
5.2 Gambaran Umum Hasil Penelitian.....	46
5.3 Analisis Hasil Penelitian.....	48
5.4 Analisis Tambahan Penelitian.....	49
5.4.1 Perbedaan Perilaku Melanggar Lampu Merah Berdasarkan Variasi Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan.....	49
5.4.2 Hasil Wawancara Tambahan Mengenai Pelanggaran Lampu Merah.....	50
5.4.3 Gambaran Alasan Responden Untuk Melanggar Lampu Merah.....	52
BAB 6. KESIMPULAN, DISKUSI, DAN SARAN.....	53
6.1 Kesimpulan.....	53
6.2 Diskusi.....	53
6.3 Saran.....	58
6.3.1 Saran Metodologis.....	58
6.3.2 Saran Praktis.....	59
DAFTAR PUSTAKA.....	60
LAMPIRAN.....	63

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Item Skenario Mengemudi.....	37
Tabel 4.2 Pertanyaan Skenario Mengemudi.....	38
Tabel 5.1 Karakteristik Responden.....	43
Tabel 5.2 Pengalaman Mengemudi.....	44
Tabel 5.3 Frekuensi Mengemudi.....	44
Tabel 5.4 Pengalaman Kecelakaan.....	45
Tabel 5.5 Frekuensi pelanggaran Lampu Merah.....	45
Tabel 5.6 Kategorisasi Skor Rata-Rata Tiap Variabel.....	46
Tabel 5.7 Gambaran Umum Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah.....	47
Tabel 5.8 Tabel Analisis Utama Penelitian.....	48
Tabel 5.9 Gambaran Deskriptif Variasi Skor Persepsi.....	50
Tabel 5.10 Gambaran Alasan Responden Melanggar Lampu Merah.....	52

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A. Hasil Uji Validitas Skenario Mengemudi.....	63
LAMPIRAN B. Hasil Uji Reliabilitas Skenario Mengemudi.....	63
B.1. Persepsi Risiko.....	63
B.2 Persepsi keuntungan.....	64
LAMPIRAN C. Hasil Pengolahan Data SPSS Dengan Metode <i>Multiple Regression</i>.....	65
C.1. Tabel <i>Model Summary</i>.....	65
C.2. Tabel ANOVA.....	65
C.3. Tabel <i>Coefficients</i>.....	65
LAMPIRAN D. Hasil Pengolahan Data SPSS ANOVA (Perbedaan Perilaku Melanggar Lampu Merah Berdasarkan Variasi Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan).....	66
D.1. Tabel <i>Test of Homogeneity of Variances</i>.....	66
D.2. Tabel ANOVA.....	66
D.3. Tabel <i>Descriptives</i>.....	66
LAMPIRAN E. Contoh Skenario Mengemudi.....	67
LAMPIRAN F. Pedoman Wawancara Lanjutan Penelitian.....	68

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sebagai ibukota dari Indonesia yang merupakan negara berkembang, DKI Jakarta memiliki irama pertumbuhan yang cepat dalam berbagai sektor kehidupannya, antara lain sektor perekonomian, bisnis, pariwisata, pembangunan, hiburan, dan lain-lain. Untuk mengimbangi hal ini, mobilitas penduduk Jakarta juga dituntut untuk lebih cepat, efektif, efisien, dan fleksibel. Meskipun demikian, tingkat kemacetan yang tinggi menyebabkan mobilitas penduduk Jakarta menurun. Selain itu, sistem transportasi berupa angkutan umum di Jakarta dapat dikatakan kurang memadai. Data yang didapatkan dari Informasi Transportasi Kementerian Perhubungan pada tahun 2009 menunjukkan kurangnya jumlah armada dan rute bus, kurangnya jumlah gerbong kereta, dan tingkat kebersihan dan keamanan yang buruk. Hal-hal tersebut kemudian menimbulkan ketidaknyamanan dan mengakibatkan sebagian besar penduduk Jakarta untuk beralih ke sistem transportasi yang lebih mendukung mobilitas mereka sehari-hari, yakni sepeda motor (vivanews.com, 2012). Sepeda motor memiliki fleksibilitas dan mobilitas yang tinggi serta biaya bahan bakar yang murah, sehingga dapat menjadi pilihan yang paling efektif dan efisien dalam mengatasi masalah mobilitas di Jakarta (vivanews.com, 2012).

Berdasarkan statistik yang diperoleh pada tahun 2009, ditemukan bahwa dari sekitar 70 juta pengguna kendaraan pribadi, 50 juta diantaranya merupakan pengguna sepeda motor, dengan rata-rata pertumbuhan 16.04% setiap tahunnya (Informasi Transportasi Kementerian Perhubungan, 2009). Seiring dengan meningkatnya jumlah pengemudi motor, maka jumlah kecelakaan yang mengikutsertakan pengemudi motor juga meningkat. Data yang didapat dari Polda Metro Jaya pada tahun 2011 menyatakan bahwa pengemudi motor adalah pengguna jalan yang memiliki persentase paling tinggi dalam kecelakaan lalu lintas, yakni sebanyak 60 persen. Jumlah ini dapat dikatakan sangat tinggi jika dibandingkan persentase kendaraan pribadi sekitar 18 persen, dan angkutan umum yang hanya sekitar 8 persen. Selain persentase keterlibatan pengemudi motor yang lebih tinggi

dibanding kendaraan lain, risiko pengemudi motor untuk mengalami kerusakan parah juga lebih besar (Chen, 2009). Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu bentuk sepeda motor yang kecil dan ringan, tipe jalan raya yang kegunaannya disesuaikan untuk kendaraan besar, dan perilaku pengemudi. (Houston, 2011).

Ma dkk (2009) menyatakan bahwa hal yang paling signifikan untuk meningkatkan keselamatan mengemudi adalah dengan memperbaiki perilaku pengemudi itu sendiri. Perilaku mengemudi merupakan hasil dari pengambilan keputusan yang dilakukan oleh pengemudi tersebut (Eby, 2004). Proses pengambilan keputusan yang terjadi dalam situasi mengemudi berbeda dengan proses pengambilan keputusan dalam situasi lainnya, karena saat mengemudi individu dituntut untuk mengambil keputusan secara cepat berdasarkan situasi yang muncul pada saat itu. Proses pengambilan keputusan yang seperti demikian, disebut oleh Fontaine dan Dodge (2006) sebagai *Real-Time Decision Making*. Dalam situasi mengemudi, dimana individu dituntut untuk memberikan keputusan yang seketika, proses pengambilan keputusan yang terjadi lebih menggunakan struktur "*shortcut*" atau jalan pintas yang terbentuk dari pengalaman masa lalu dan pemikiran-pemikiran yang muncul pada saat itu (Fontaine & Dodge, 2006). Penggunaan "*shortcut*" atau jalan pintas dalam proses pengambilan keputusan seperti telah dijelaskan di atas dapat disebut sebagai proses *Heuristic* (Kahneman, Tversky & Slovic, 1982). Walaupun proses pengambilan keputusan secara *heuristic* mampu menghasilkan keputusan yang cepat, seringkali proses pengambilan keputusannya menjadi bias dan mempengaruhi bentuk keputusan yang diambil oleh individu, yang dapat mengarah pada perilaku-perilaku mengemudi yang berisiko (Eby, 2004).

Perilaku mengemudi berisiko (*Risky Riding Behavior*) merupakan perilaku mengemudi yang dapat menimbulkan konsekuensi berupa bahaya, ancaman, atau hal yang merugikan pada pengemudi (Ferreira, Martinez, & Guisande, 2009). Penelitian oleh Sitkin dan Weingart (1995) merupakan salah satu studi yang menjelaskan faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan pengemudi motor untuk melakukan perilaku mengemudi yang berisiko. Dalam penelitiannya, disebutkan bahwa faktor yang mendorong pengemudi motor untuk

melakukan perilaku mengemudi yang berisiko adalah persepsi dari pengemudi motor itu sendiri. Dijelaskan kemudian dalam penelitiannya bahwa persepsi ini bersifat aktual, atau saat ini, dan menentukan apakah individu akan mengambil atau menghindari risiko. Persepsi yang dimiliki pengemudi motor ini mempengaruhi pengambilan keputusannya dengan cara melihat dampak negatif berupa risiko akibat dari suatu tindakan, serta dampak positif berupa manfaat dari suatu tindakan, dan memperhitungkannya untuk mendapatkan hasil yang dianggap terbaik (Sitkin & Weingart, 1995; Ma dkk, 2009). Selain itu, beberapa penelitian lain juga menyatakan bahwa kemungkinan munculnya perilaku mengemudi yang berisiko dipengaruhi oleh bagaimana persepsi individu mengenai keuntungan dan kerugian yang didapat dari suatu perilaku (Boyer, 2006; Gruber, 2001; Reyna & Farley, 2006, dalam Dhami, Mandel, & Retamero, 2010).

Kedua faktor persepsi seperti yang disebutkan di atas merupakan faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan berisiko pada individu pada umumnya, dan pengemudi motor secara khusus. Kedua faktor persepsi ini kemudian dikemukakan sebagai Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan (Wong, Chung, & Huang, 2010). Persepsi risiko yang dimiliki oleh individu berasosiasi secara negatif dengan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini berarti apabila individu memiliki persepsi risiko tinggi terhadap suatu perilaku, maka kemungkinan individu tersebut untuk memunculkan perilaku tersebut adalah rendah. Sementara itu, persepsi keuntungan yang dimiliki seseorang akan berasosiasi secara positif dengan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini berarti apabila suatu perilaku mengemudi yang berisiko dipersepsikan akan mendatangkan keuntungan bagi individu, maka perilaku tersebut akan cenderung untuk muncul, sementara apabila yang dipersepsikan adalah dampak yang kurang menguntungkan, maka perilaku tersebut akan cenderung tidak muncul. (Wong, Chung, & Huang, 2010)

Selain persepsi risiko dan persepsi keuntungan yang dimiliki individu, terdapat pula faktor lain yang mempengaruhi pengambilan keputusan melakukan perilaku mengemudi yang berisiko, yakni faktor demografi seperti usia dan jenis kelamin pengemudi (Chen, 2009). Berdasarkan penelitian-penelitian di negara-

negara berkembang, ditemukan bahwa pengemudi berusia muda memberikan kontribusi yang cukup besar pada banyaknya perilaku berisiko dalam mengemudi, khususnya yang berujung pada tabrakan dan kecelakaan lainnya yang dapat menyebabkan luka-luka dan korban jiwa (Wundersitz, 2008; Chen, 2009). Selain itu, Ferreira, Martinez, & Guisande (2009) juga mencantumkan beberapa penelitian yang menyatakan bahwa pria dilaporkan lebih banyak tercatat dan tertangkap saat melakukan tingkah-laku yang berbahaya dan melanggar peraturan saat mengemudi daripada wanita.

Proses pengambilan keputusan dalam mengemudi yang terjadi pada setiap individu pasti berbeda, dan hal tersebut diakibatkan oleh perbedaan persepsi pengemudi akan risiko dan keuntungan dari suatu perilaku (Riabacke, 2006). Dihadapkan pada satu situasi yang sama, tiap individu dapat memberikan respons perilaku yang berbeda tergantung bagaimana individu tersebut mempersepsikan konsekuensi yang akan muncul akibat perilaku tersebut, baik dari segi positif (keuntungan), maupun negatif (risiko). Hal inilah yang membuat peneliti tertarik untuk mengambil persepsi risiko dan persepsi keuntungan sebagai faktor yang mempengaruhi proses pengambilan keputusan melakukan perilaku mengemudi yang berisiko. Berdasarkan wawancara pada pengemudi motor di Jakarta yang dilakukan oleh peneliti, ditemukan bahwa perilaku mengemudi berisiko yang paling sering dilakukan adalah melanggar lampu merah. Lebih lanjut dalam wawancara yang sama, ditemukan bahwa walaupun melanggar lampu merah dianggap sebagai perilaku yang memiliki risiko cukup tinggi, tetapi seringkali diabaikan dan terus muncul pada pengemudi motor. Oleh karena itu, faktor-faktor yang menjadi pertimbangan pengemudi motor dalam mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah merupakan hal yang menarik untuk diteliti lebih lanjut.

Berdasarkan fakta-fakta, hasil penelitian, dan hasil wawancara yang telah dijabarkan di atas, peneliti memutuskan untuk mengadakan penelitian yang dapat menjawab permasalahan “Apakah terdapat pengaruh persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor berusia muda?”. Tipe penelitian ini adalah *non-experimental* dengan menggunakan metode kuantitatif. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah seratus orang pengemudi motor berusia 18-25 tahun

yang mengemudi di wilayah Jabodetabek. Alat ukur yang digunakan berupa skenario mengemudi yang mengukur persepsi risiko, persepsi keuntungan, dan pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah.

1.2 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk membuktikan adanya pengaruh dari persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap proses pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor pria berusia muda di Jakarta.

1.3 Manfaat Penelitian

1.3.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini bermanfaat untuk menggali lebih dalam dan memperkaya teori mengenai pengaruh Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan terhadap proses pengambilan keputusan melanggar lampu merah oleh pengemudi motor pria berusia muda di Jakarta.

1.3.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat dimanfaatkan untuk menjadi tambahan informasi bagi polisi, dinas perhubungan, dan instansi-instansi lalu lintas lain untuk memberikan himbauan kepada pengemudi motor di Jakarta. Himbauan ini dapat berupa himbauan umum mengenai risiko-risiko dalam berkendara, maupun himbauan khusus mengenai pelanggaran lampu merah. Penelitian ini dapat memberikan masukan untuk menyusun himbauan khususnya dalam hal yang meliputi proses dan faktor-faktor yang mendorong serta menghambat perilaku mengemudi yang berisiko. Himbauan yang dapat diberikan berdasarkan penelitian ini tidak hanya bersifat informatif, tapi juga dapat bersifat preventif untuk mencegah dan mengurangi jumlah pengemudi motor untuk melanggar lampu merah.

1.4 Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan

Bagian ini membahas mengenai latar belakang munculnya penelitian yang diawali dengan pencarian mengenai hal yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan dalam mengemudi. Faktor-faktor yang ditemukan mempengaruhi adalah persepsi risiko dan persepsi keuntungan. Selanjutnya, dipaparkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi ini.

Bab II Tinjauan Pustaka

Bab ini akan membahas teori pengambilan keputusan dalam mengemudi, teori persepsi risiko, dan teori persepsi keuntungan. Pembahasan ini akan dimulai dari definisi, jenis-jenis, dan faktor yang mempengaruhinya. Kemudian akan dibahas dinamika pengaruh dari persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah.

Bab III Masalah, Hipotesis, dan Variabel

Pada Bab ini, akan diberikan penjelasan mengenai permasalahan penelitian. Selain itu akan dijabarkan pula hipotesis serta variabel yang terkait dalam penelitian ini.

Bab IV Metode Penelitian

Bab ini berisi penjelasan mengenai metode yang akan digunakan dalam penelitian ini, karakteristik responden penelitian, teknik pengambilan sampel, tipe dan desain penelitian, instrumen penelitian, prosedur penelitian, serta metode analisis data dalam penelitian ini.

Bab V Analisis dan Interpretasi Data

Bab ini akan berisi hasil deskriptif berupa gambaran karakteristik responden. Setelah itu, bab ini juga akan memaparkan hasil analisis utama yang menjelaskan hubungan antara persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Kemudian akan dijelaskan juga mengenai analisis tambahan dari penelitian ini.

Bab VI Kesimpulan, Diskusi, dan Saran

Bab ini berisi penjelasan mengenai kesimpulan dari penelitian ini, diskusi hasil penelitian, serta saran untuk penelitian selanjutnya.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi pembahasan mengenai teori-teori yang akan digunakan dalam penelitian. Pada bagian awal akan dijelaskan tentang pengambilan keputusan yang meliputi definisi pengambilan keputusan, pengambilan keputusan yang berisiko, dan pengambilan keputusan dalam konteks mengemudi. Kemudian akan dijelaskan mengenai perilaku mengemudi yang berisiko (*risky riding behavior*), yang meliputi definisi dan faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi yang berisiko. Pada bagian akhir, akan dijelaskan mengenai persepsi risiko dan persepsi keuntungan, serta dinamika hubungan persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor berusia muda.

2.1 Pengambilan Keputusan (*Decision-Making*)

2.1.1 Definisi Pengambilan Keputusan

Setiap keputusan yang diambil oleh individu diharapkan memberikan suatu hasil yang menguntungkan baginya, dan pada prosesnya menyangkut beberapa pilihan yang harus diambil (Willows & Connel, 2003). Pengambilan keputusan pada individu didefinisikan sebagai serangkaian proses yang terdiri dari menafsirkan *goal* dan tujuan, mengidentifikasi masalah, menentukan alternatif pilihan, mengevaluasi pilihan-pilihan tersebut, memilih alternatif pilihan tertentu, mengimplementasikan pilihan tersebut, dan memikul tanggung jawab atas konsekuensi dari alternatif pilihan tersebut (Patrick, 1986). Definisi lain mengenai pengambilan keputusan, adalah sebagai sebuah proses yang berkelanjutan, dimana pertama-tama individu menimbang-nimbang pilihan dengan memperhitungkan nilai-nilai yang terkandung dalam tiap-tiap pilihan dan kemungkinan nilai-nilai tersebut akan muncul, kemudian menetapkan sebuah keputusan berdasarkan tingkatan risiko yang bersedia diambil oleh individu tersebut sebagai ganti sebuah keuntungan yang bisa didapat (Beyth-Marom & Fischhoff; Furby & Beyth-Marom, dalam Dworkin, 2006). Berdasarkan definisi-definisi tersebut, peneliti

menyimpulkan definisi pengambilan keputusan sebagai serangkaian proses yang terdiri dari menafsirkan *goal* dan tujuan, mengidentifikasi masalah, menentukan alternatif pilihan keputusan, dan menetapkan sebuah keputusan berdasarkan tingkatan risiko yang bersedia diambil oleh individu tersebut sebagai ganti sebuah keuntungan yang bisa didapat.

2.1.2 Pengambilan Keputusan yang Berisiko (*Risky Decision-Making*)

Dalam mengambil keputusan, individu seringkali dihadapkan pada situasi dimana konsekuensi negatif yang akan muncul dari suatu keputusan sudah dapat diperkirakan sebelumnya. Pada situasi seperti itu, biasanya terdapat keterbatasan informasi yang dibutuhkan untuk diproses demi membuat keputusan yang tepat. Apabila dihadapkan pada situasi seperti di atas, individu dapat terdorong untuk melakukan pengambilan keputusan yang memungkinkan munculnya konsekuensi negatif dari suatu keputusan yang diambil. Proses pengambilan keputusan seperti ini sering disebut sebagai pengambilan keputusan yang berisiko (*risky decision making*) dan berlaku pada situasi dimana sebuah risiko sudah diprediksi muncul dari sebuah perilaku (Knight, 1921; Morgan & Henrion, 1990; dalam Willows & Connell, 2003).

Studi terdahulu menyatakan bahwa pengambilan keputusan yang berisiko meliputi sikap dan pandangan terhadap risiko, penilaian probabilitas, dan ekspektasi mengenai konsekuensi yang akan muncul (Patrick, 1986). Studi terkini oleh Fischhoff (dalam Gruber, 2000) menyatakan bahwa dalam pengambilan keputusan yang berisiko terdapat tiga aspek, yakni aspek kognitif, afektif, dan sosial. Aspek kognitif meliputi: 1) kapasitas berpikir mengenai situasi yang dihadapi, 2) pengetahuan mengenai alternatif pilihan tindakan beserta implikasinya, dan 3) kemampuan menjalankan tindakan yang dipilih berdasarkan analisisnya. Aspek afektif terdiri dari kumpulan perasaan dan emosi yang dirasakan individu saat memutuskan akan melakukan perilaku berisiko dan pandangannya terhadap perilaku berisiko itu sendiri. Sementara aspek sosial meliputi pandangan dan sikap masyarakat terhadap perilaku berisiko dan individu yang melakukannya, yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan oleh individu tersebut (Gruber, 2000).

Dalam situasi normal individu bisa melakukan proses pengambilan keputusan sesuai proses yang sistematis, akan tetapi dalam pengambilan keputusan yang berisiko, individu seringkali mengabaikan serangkaian urutan pengambilan keputusan yang tepat dan lebih menggunakan intuisi, firasat, dan jalan pintas lain dalam mengambil sebuah keputusan (Riabacke, 2006). Dalam penelitian yang juga dilakukan oleh Riabacke (2006) disebutkan bahwa penggunaan jalan pintas berupa intuisi, firasat, dan lainnya dapat dikarenakan oleh sedikitnya informasi mengenai situasi berisiko yang sedang dihadapi, tidak adanya banyak waktu untuk menempuh seluruh proses pengambilan keputusan yang sistematis, atau tidak memiliki cukup kemampuan untuk memperhitungkan jenis dan beratnya risiko yang dapat muncul dari keputusan tertentu.

Salah satu situasi dimana terdapat keterbatasan informasi dan dorongan terhadap individu untuk melakukan pengambilan keputusan yang berisiko, adalah situasi saat sedang mengemudi. Eby (2004) menjelaskan bahwa dalam mengemudi, keputusan-keputusan yang dihadapi individu harus dibuat dalam waktu yang cepat. Hal ini membuat pengemudi tidak dapat selalu memproses informasi-informasi yang dibutuhkannya dengan baik untuk membuat keputusan yang komprehensif. Selain itu, kondisi di sekitar saat mengemudi juga dapat menjadi tekanan sehingga individu tidak dapat membuat keputusan yang tepat. Oleh karena itu dalam mengemudi, individu cenderung melakukan pengambilan keputusan yang berisiko, dan keputusan yang diambil dapat mengarah pada perilaku mengemudi yang berisiko (*risky riding behavior*).

2.1.3 Pengambilan Keputusan dalam Mengemudi

Dari sekian banyak teori yang menjelaskan mengenai pengambilan keputusan, terdapat dua model kognitif yang dapat menjelaskan mengenai pengambilan keputusan dalam mengemudi. Yang pertama adalah model kognitif pengambilan keputusan oleh Eby dan Molnar (1998), yang menggunakan kerangka konseptual yang sistematis untuk mencapai sebuah keputusan. Model yang kedua adalah model kognitif *Response Evaluation and Decision* (RED) oleh Fontaine dan Dodge (2006), yang menggunakan kerangka berpikir *Real-Time* dan bersifat *Heuristic*.

2.1.3.1 Model Kognitif Eby & Molnar

Dalam model kognitif Eby dan Molnar (1998), dijabarkan dengan rinci bagaimana proses kognitif individu dalam memutuskan untuk mengambil keputusan tertentu ketimbang keputusan lainnya berdasarkan pertimbangan-pertimbangan terhadap situasi spesifik yang dialaminya. Dalam model kognitifnya, Eby dan Molnar menggunakan istilah *Course of Action* (CoA) untuk mendefinisikan alternatif tindakan yang dapat dilakukan dalam menghadapi situasi tertentu. Dalam setiap situasi mengemudi selalu terdapat lebih dari satu *Course of Action* yang mungkin dilakukan, dan tiap *Course of Action* dapat menimbulkan konsekuensi yang berbeda-beda. Saat mengemudi, individu akan secara langsung menganalisa nilai (*worth*) yang terkandung dalam tiap *Course of Action*. Nilai dari tiap *Course of Action* ini bersifat subjektif dan merupakan kombinasi yang kompleks antara risiko yang dipersepsikan (*Perceived Risk*), dan pertimbangan lainnya (*Other Consideration*).

2.1.3.1.1 *Perceived Risk*

Salah satu pertimbangan individu dalam menetapkan nilai pada *Course of Action*, adalah *Perceived Risk*. Dalam mengemudi, individu akan selalu menganalisa risiko yang dapat muncul dari setiap *Course of Action* yang akan dilakukannya. Risiko yang dipersepsikan akan muncul terbagi menjadi dua, yakni risiko terjadinya kecelakaan (*crash risk perception*) dan risiko dikenakan sanksi hukum dari pihak yang berwenang akan tindakannya (*enforcement risk perception*). Risiko yang terdapat pada situasi tertentu dapat dipersepsikan berbeda oleh individu yang berbeda. Dalam situasi yang sama, seseorang dapat mengatakan risiko yang dapat muncul dari suatu *Course of Action* adalah tinggi, sementara orang lain dapat mengatakan risiko yang dapat muncul adalah rendah atau tidak ada sama sekali. Pada situasi yang sama, dua individu bisa saja memutuskan untuk mengambil *Course of Action* yang berisiko, contohnya melanggar lampu merah, berdasarkan *perceived risk* yang sama sekali berbeda. Individu A, mempersepsikan risiko tinggi untuk melanggar lampu merah setelah

melihat situasi di sekitar pengemudi, kemudian tetap mengambil risiko tersebut dan memilih *Course of Action* yang berisiko, disebut *Risk-Taking*. Sementara Individu B, mempersepsikan risiko rendah untuk melanggar lampu merah karena kurang memperhatikan situasi di sekitar, sehingga memilih *Course of Action* yang berisiko, disebut *Risk-Ignorant*. Kedua individu di atas dapat mempersepsikan risiko secara berbeda dari tiap situasi dan *Course of Action* yang dapat dipilih, tetapi tetap menghasilkan keputusan memilih *Course of Action* yang sama, karena adanya pertimbangan lainnya (*other considerations*).

2.1.3.1.2 Other Considerations

Selain melakukan persepsi terhadap risiko yang ada pada tiap situasi, individu juga mempunyai pertimbangan-pertimbangan lain sebelum tiba pada keputusan tertentu. Eby dan Molnar (1998) mengadopsi taksonomi risiko yang dikemukakan oleh Jacoby dan Kaplan pada tahun 1972, dan menjabarkan pertimbangan lainnya tersebut sebagai pertimbangan risiko finansial, penghematan waktu, dan faktor sosial.

Risiko finansial melingkupi kerugian material yang akan dialami individu sebagai akibat dari keputusan yang diambil. Individu yang memutuskan untuk mengemudi melakukan kalkulasi terhadap biaya perbaikan motor apabila terjadi kecelakaan yang merusak motor. Selain itu, banyaknya waktu yang dapat dihemat juga menjadi pertimbangan yang penting dalam menentukan nilai dari suatu *Course of Action*. Selain itu, individu juga mempertimbangkan faktor sosial dalam menentukan nilai dari suatu *Course of Action*. Contohnya, seorang remaja yang bangga akan kecepatan menyetirnya, akan cenderung memilih untuk mengemudi, atau melanggar lampu merah agar diakui oleh teman-temannya sebagai pengemudi yang cepat dan handal.

Kombinasi yang kompleks dari dua komponen di atas ini kemudian membentuk nilai (*worth*) untuk setiap *Course of Action* yang dimiliki oleh

individu. Semakin tinggi nilai suatu *Course of Action*, maka semakin tinggi pula kemungkinan *Course of Action* tersebut akan dilakukan oleh individu. Berdasarkan model kognitifnya, Eby & Molnar (1998), menjelaskan bahwa *risky* dan *safe riding* sama-sama mungkin muncul dari proses pengambilan keputusan, namun *risky riding* lebih sering dipilih oleh individu karena dinilai memberikan keuntungan personal yang lebih besar.

2.1.3.2 Pengambilan Keputusan *Real-Time* dan *Heuristic Process* Saat Mengemudi

2.1.3.2.1 Pengambilan Keputusan dalam Situasi *Real-Time*

Penelitian oleh Fontaine dan Dodge (2006) menyinggung sebuah istilah baru berkaitan dengan pengambilan keputusan dalam mengemudi. Istilah yang digunakan oleh mereka dalam penelitiannya adalah *Real-Time Decision Making*. Pengertian *Real-Time* dalam penelitian Fontaine dan Dodge (2006) memiliki makna yang sama dengan “*occurring*” atau “saat ini”, yang berarti situasi yang dihadapkan muncul pada saat sekarang, dan mengharuskan individu untuk membuat keputusan pada saat itu juga, dan dibatasi oleh waktu tertentu tergantung situasinya. Pengambilan keputusan untuk suatu perilaku pada *Real-time decision making*, menggunakan struktur mental yang berbeda dengan pengambilan keputusan pada umumnya, karena pada situasi *Real-time*, proses mental terjadi dengan seketika mengikuti situasi yang terjadi dan langsung diikuti oleh keputusan perilaku yang muncul (Fontaine & Dodge, 2006).

Proses pengambilan keputusan terjadi pada situasi normal menurut Fontaine dan Dodge (2006) adalah sebagai berikut:

1. Penerimaan stimulus berupa sebuah situasi
2. Interpretasi terhadap situasi yang muncul
3. Memperkirakan konsekuensi yang muncul
4. Mempertimbangkan alternatif beserta konsekuensinya
5. Membuat keputusan alternatif yang akan digunakan
6. Melaksanakan alternatif yang telah dipilih.

Dalam situasi *Real-time* dimana individu dituntut untuk memberikan keputusan yang seketika, proses sistematis di atas menjadi tidak esensial, dan proses pengambilan keputusan yang terjadi lebih menggunakan struktur "*shortcut*" atau jalan pintas yang terbentuk dari pengalaman masa lalu dan pemikiran-pemikiran yang muncul pada saat itu (Fontaine & Dodge, 2006). Penggunaan "*shortcut*" atau jalan pintas dalam proses pengambilan keputusan seperti telah dijelaskan di atas dapat disebut sebagai proses *heuristic* (Kahneman, Tversky & Slovic, 1982).

2.1.3.2.2 Heuristic Process

Metode *heuristic* merupakan metode pengambilan keputusan yang dipergunakan / muncul demi mempercepat proses pengambilan keputusan atau solusi, dimana proses yang sistematis dan seksama dianggap tidak praktis. Dalam prosesnya, metode *heuristic* meliputi penggunaan pengalaman masa lalu, penilaian intuitif, akal sehat, dan dugaan berdasar. Dalam prakteknya, pengambilan keputusan dengan metode *heuristic* berfokus pada penggunaan informasi yang cepat dan mudah diakses pada saat itu, dalam rangka memenuhi tuntutan waktu yang diberikan untuk pengambilan keputusan. (Kahneman, Tversky & Slovic, 1982)

Dalam mengemudi, persepsi risiko dan persepsi keuntungan adalah faktor yang bersama-sama mempengaruhi pengambilan keputusan. Persepsi risiko dan persepsi keuntungan secara bersamaan akan dipertimbangkan dan membentuk suatu perhitungan untung-rugi (*gain-loss / cost-benefit ratio*) (Jackson & Dutton, 1988; Kahneman & Tversky, 1979; dalam Sitkin & Weingart, 1995). Walaupun pengambilan keputusan *heuristic* menggunakan struktur *shortcut*, perhitungan untung-rugi yang terdiri dari persepsi risiko dan persepsi keuntungan tetap dilakukan. Akan tetapi, tidak semua hal yang terdapat di sebuah situasi akan dipersepsi sebagai risiko dan keuntungan, sehingga keputusan yang diambil tidak komprehensif dan

dapat mengakibatkan error dan bias. (Sitkin & Weingart, 1995; Slovic, Finucane, Peters & MacGregor, 2003; Zhang, 2009; Gilovich, Griffin & Kahneman, 2002)

Terdapat berbagai macam metode *heuristic* yang dapat digunakan dalam pengambilan keputusan, akan tetapi yang berkaitan langsung dengan pengambilan keputusan dalam mengemudi hanya tiga, yakni *Availability Heuristic*, *Representativeness Heuristic*, dan *Affect Heuristic*.

2.1.3.2.2.1 Availability Heuristic

Availability Heuristic mendefinisikan proses pengambilan keputusan heuristic yang didasarkan pada ketersediaan informasi pada saat itu. Penggunaan metode *availability heuristic* didasarkan pada pola pikir “Apabila suatu hal tertentu dapat masuk dalam pikiran, maka hal tersebut pasti penting” (Esgate & Groome, 2004). Kahneman (dalam Aimei, Jie & Lianqi, 2011) menyatakan bahwa penggunaan informasi yang tersedia berguna dalam menilai frekuensi atau probabilitas dari sebuah situasi, akan tetapi faktor ketersediaan informasi seringkali dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak berhubungan dengan probabilitas situasi pada saat itu. Singkatnya, risiko yang dapat muncul karena perilaku tertentu pada suatu situasi dapat dianggap sepele karena bahaya yang mungkin muncul sulit dideteksi secara seketika, dan tidak muncul dalam pikiran saat itu. Penggunaan *availability heuristic* yang didasarkan pada pengalaman positif (sukses menghindari risiko / melalui bahaya) dapat memunculkan perilaku yang berisiko, sedangkan penggunaan *availability heuristic* yang didasarkan pada pengalaman negatif (terkena risiko / bahaya seperti kecelakaan atau ditilang) akan membuat individu cenderung menghindari perilaku yang berisiko (Aimei, Jie & Lianqi, 2011). Lebih lanjut ditekankan bahwa didasarkan pada informasi apapun yang tersedia pada saat itu, penggunaan *availability heuristic* terbukti memiliki interaksi yang kuat dengan pengambilan keputusan yang berisiko.

2.1.3.2.2.2 Representativeness Heuristic

Representativeness heuristic mendefinisikan proses pengambilan keputusan dimana individu menilai ciri-ciri karakteristik tertentu yang menjadi representasi sebuah kelompok (Breckler dkk, 2006). Dalam konteks mengemudi misalnya, individu mempersepsikan kelompok pengemudi yang dapat mengalami kecelakaan adalah kelompok pengemudi yang tidak pernah menggunakan helm. Dari hal tersebut, individu mempunyai keyakinan lebih bahwa pengemudi yang mungkin mengalami kecelakaan adalah pengemudi yang tidak memakai helm. Hal ini dapat membuat individu lupa, bahwa selain penggunaan helm, ada hal-hal lain yang dapat menyebabkan kecelakaan. Contoh lain dari situasi yang spesifik, seperti saat di sebuah perempatan di malam hari misalnya, individu mempersepsikan bahwa yang harus diperhatikan di sebuah perempatan adalah lampu dari kendaraan dari arah yang berlawanan, agar terhindar dari kecelakaan. Fokus individu pada karakteristik lampu kendaraan sebagai representasi dari kendaraan yang akan melintas dapat membuat individu luput dari fakta bahwa mungkin saja ada pengemudi yang tidak menggunakan lampu kendaraan saat sedang mendekati perempatan tersebut.

2.1.3.2.2.3 Affect Heuristic

Dari penelitian terdahulu mengenai proses pengambilan keputusan yang *heuristic*, tidak banyak ditemukan penelitian yang berkaitan dengan faktor afektif, karena fokus utama dari penelitian yang deskriptif adalah pada faktor kognitif dari pengambilan keputusan (Slovic dkk, 2003). Akan tetapi, faktor afektif dapat juga menjadi penting dalam sebuah pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*. Secara definitif, *Affect heuristic* adalah proses pengambilan keputusan secara *heuristic* yang menggunakan faktor afektif, yakni perasaan dan emosi yang terkandung pada sebuah keputusan.

Asumsi dasar dari pentingnya *affect heuristic* ini berasal dari argumentasi Zajonc (dalam Slovic, 2003) bahwa reaksi afektif terhadap suatu stimuli biasanya adalah reaksi yang pertama muncul dan mengarahkan proses informasi dan pengambilan keputusan pada individu. Lebih lanjut menurut Zajonc, persepsi akan segala sesuatu selalu memiliki faktor afektif yang melekat, contohnya ‘Mobil ugal-ugalan’, ‘Pengemudi lelet’, ‘Polisi menyebalkan’, tidak hanya sekedar ‘Mobil’, ‘Pengemudi’, atau ‘Polisi’ saja.

Esensi dari *affect heuristic* kemudian ditekankan lebih lanjut oleh Epstein (dalam Slovic, 2003) yang menjelaskan bahwa, dalam setiap tindakan yang merupakan pilihan dari keputusan yang akan diambil, terdapat emosi yang melekat. Apabila emosi yang melekat merupakan emosi yang menyenangkan, maka kemungkinan pilihan tersebut untuk diambil akan lebih besar. Contoh yang operasional dari penerapan *affect heuristic* misalnya individu yang senang akan kecepatan tinggi akan cenderung mengemudi dalam mengemudi. Contoh lainnya adalah apabila individu tidak menyukai lampu merah tertentu, karena sering menyebabkan individu tersebut terlambat misalnya, maka individu tersebut akan cenderung menerobos lampu merah tersebut.

Dari kedua model kognitif yang menjelaskan mengenai pengambilan keputusan saat mengemudi, model yang diajukan oleh Eby & Molnar dapat dikatakan mampu memberikan gambaran yang mendetil mengenai proses berpikir yang terjadi pada saat pengemudi membuat keputusan. Akan tetapi, model tersebut terlalu kompleks untuk proses pengambilan keputusan saat mengemudi yang seringkali berlangsung dalam waktu singkat. Di lain pihak, model pengambilan keputusan yang bersifat *real-time* dan *heuristic* peneliti anggap dapat memberikan gambaran yang lebih mendetil mengenai pengambilan keputusan saat mengemudi. Oleh karena itu, model pengambilan keputusan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah model kognitif Fontaine dan Dodge yang bersifat *real-time* dan *heuristic*.

2.2 Perilaku Mengemudi Yang Berisiko

2.2.1 Definisi Perilaku Mengemudi Yang Berisiko

Dari beberapa literatur, ditemukan beberapa definisi perilaku mengemudi berisiko sebagai berikut:

“rider intentions and behaviour that may lead to fatal or serious injury crash involvement for the motorcyclist, their pillion passenger, or other road users”

(Watson dkk, 2007)

“inattention to their potentially dangerous behaviors that might lead to a crash”

(Chang & Yeh, 2007)

Berdasarkan kedua literatur di atas, dapat disimpulkan bahwa definisi perilaku mengemudi berisiko adalah segala tindakan individu dalam mengemudi yang dapat menyebabkan kerusakan atau kerugian pada diri sendiri, orang lain, maupun fasilitas jalan raya.

2.2.2 Jenis-jenis Perilaku Mengemudi Berisiko

Dalam beberapa penelitian lalu-lintas, telah banyak dikemukakan jenis-jenis perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi motor. Beberapa diantaranya kemudian menyebutkan perilaku mengemudi berisiko antara lain mengemudi setelah meminum alkohol, melanggar batas kecepatan, mengemudi di situasi cuaca yang buruk, mengemudi sambil menggunakan handphone, menyalip dengan tidak baik, mengambil jalur/sisi kanan jalan, tidak fokus pada situasi di jalan, berjalan melawan arus, berkendara zig-zag, menerobos lampu merah, dan penggunaan lampu sen yang minim (Ferreira, Martinez & Guisande, 2009; JasaRaharja, 2009). Jenis perilaku mengemudi berisiko yang akan digunakan dalam penelitian ini akan dipersempit berdasarkan penelitian di atas dan disesuaikan dengan keadaan yang sering terlihat di Jakarta, yakni perilaku melanggar lampu merah.

2.2.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pengambilan Keputusan untuk Melanggar Lampu Merah

Dalam pengambilan keputusan melanggar lampu merah, terdapat faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut dapat dibagi menjadi dua kelompok besar, yaitu faktor internal dan faktor eksternal.

2.2.3.1 Faktor Internal

Faktor internal meliputi hal-hal terdapat di dalam diri individu, dan hal-hal yang muncul dari diri individu saat melakukan pengambilan keputusan. Beberapa hal yang termasuk dalam faktor internal dalam pengambilan keputusan melanggar lampu merah adalah faktor demografis, persepsi risiko, dan persepsi keuntungan.

2.2.3.1.1 Faktor Demografis

Beberapa tokoh dalam penelitian yang dikemukakan oleh Haque, Chin, dan Lim (2010) menyatakan beberapa faktor demografis yang mempengaruhi pengambilan keputusan yang berisiko, yaitu usia, jenis kelamin, dan pengalaman mengemudi.

A. Usia

Penelitian Rutter dan Quine (dalam Haque, Chin, & Lim, 2010) menemukan bahwa perilaku berisiko yang muncul pada pengemudi motor memiliki asosiasi yang signifikan dengan faktor demografi pengemudi motor, khususnya faktor usia. Masa remaja, yang merupakan salah satu fase paling unik dalam jenjang kehidupan, memiliki banyak relevansi terhadap perilaku berisiko di jalan raya (Allen & Brown, 2008). Berdasarkan penelitian-penelitian belakangan ini di negara-negara berkembang, ditemukan bahwa pengemudi berusia muda memberikan kontribusi yang cukup besar pada banyaknya perilaku berisiko dalam mengemudi, khususnya yang berujung pada tabrakan, dan kecelakaan lainnya yang dapat menyebabkan luka-luka dan korban jiwa (Wundersitz, 2008; Chen, 2009).

Beberapa tokoh dalam penelitiannya menjelaskan mengapa pada usia muda, individu lebih sering memunculkan perilaku berisiko

dalam mengemudi dibandingkan dengan jenjang usia lainnya. Gruber (2000) menekankan bahwa individu pada usia muda memiliki sifat yang tidak sabaran, sehingga mereka akan lebih memilih untuk menghindari kemacetan dan mempersingkat waktu tempuh. Demi mendapatkan keuntungan-keuntungan tersebut, individu akan lebih memilih untuk melakukan perilaku berisiko saat mengemudi. Selain memiliki sifat tidak sabaran dalam mengemudi, pengemudi berusia muda juga akan lebih rentan terhadap pengaruh peer, dan hal ini dapat mempengaruhi perilaku mengemudi, khususnya dalam hal pengambilan keputusan melakukan perilaku berisiko saat mengemudi (Gruber, 2000; Allen & Brown, 2008). Lebih lanjut lagi Moffitt (dalam Allen & Brown, 2008) menekankan bahwa pengemudi berusia muda yang memunculkan perilaku berisiko dalam mengemudi, selain untuk mendapatkan keuntungan dari tingkah-laku tersebut, juga adalah sebuah cara untuk mengekspresikan bahwa mereka bukanlah lagi anak-anak, dan ingin diterima keberadaannya sebagai orang dewasa. Sejalan dengan penelitian Moffitt, Dahl (2008) menyatakan bahwa di usia muda, individu yang sedang belajar mengemudi, akan cenderung melakukan perilaku yang berisiko dalam rangka menilai kemampuannya sendiri. Selain itu dijelaskan juga di usia muda, individu rentan terhadap pengaruh sosial dan cenderung terdorong untuk melakukan perilaku yang berisiko untuk mencari sensasi dan pembuktian diri.

B. Jenis Kelamin

Selain faktor usia, penelitian lain oleh Lin dkk. (dalam Haque, Chin, & Lim, 2010) menemukan bahwa tingkah-laku berbahaya yang muncul pada pengemudi motor juga memiliki asosiasi yang signifikan dengan faktor demografi lain, yakni jenis kelamin.

Penelitian Zambon & Hasselberg (dalam Chen, 2009) membuktikan bahwa mayoritas pengemudi motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas adalah pria remaja yang sering melakukan tingkah-laku berbahaya dalam mengemudi. Mengenai pelanggaran

peraturan lalu lintas, pria dilaporkan lebih banyak tercatat dan tertangkap saat melakukan perilaku mengemudi berisiko dan melanggar peraturan lalu lintas saat mengemudi daripada wanita. Selain itu, perilaku mengemudi berisiko yang dilakukan oleh pria lebih banyak yang berujung pada kecelakaan dibandingkan wanita (Ozkan & Lajunen, 2006; Barros & Loureiro, 1997; Peck, 1993; Ferreira, Martinez, & Guisande, 2009).

Penelitian lain oleh DeJoy (dalam Dionne, Fluet & Desjardins, 2007) menekankan kesimpulan bahwa dibandingkan wanita, pria lebih memiliki kepercayaan diri akan kemampuan menyetirnya dan cenderung menilai risiko yang muncul rendah sehingga bisa diatasi dengan kemampuannya. Hal ini kemudian diasumsikan sebagai faktor yang menyebabkan jumlah kecelakaan yang terjadi pada pria lebih banyak dibandingkan dengan yang terjadi pada wanita.

C. Pengalaman Mengemudi

Pengalaman mengemudi adalah segala bentuk pengetahuan dan keahlian dalam mengemudi yang didapat dari banyaknya latihan dalam mengemudi. Lebih lanjut, pengalaman mengemudi juga berkaitan dengan kemampuan untuk mengaplikasikan pengetahuan serta keahlian itu secara efektif dan efisien. *National Highway Traffic Safety Administration* (2011) dalam publikasinya mengenai keselamatan mengemudi, menyatakan bahwa banyaknya pengalaman dan lamanya individu mengemudi sebelumnya sangat mempengaruhi pengambilan keputusan yang berisiko dalam mengemudi. Lebih lanjut dikemukakan dalam publikasinya, bahwa agar dapat mengidentifikasi risiko yang muncul dalam mengemudi serta perilaku yang dapat menyebabkan munculnya risiko tertentu, dibutuhkan pengalaman mengemudi setidaknya tiga bulan hingga satu tahun.

2.2.3.1.2 Persepsi Risiko

Penelitian oleh Ma dkk (2009) menyatakan bahwa persepsi resiko berasosiasi secara negatif dengan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini berarti individu yang memiliki persepsi risiko yang tinggi terhadap suatu perilaku akan berkemungkinan rendah untuk memunculkan perilaku tersebut, sedangkan persepsi risiko yang rendah terhadap suatu perilaku akan membuat perilaku tersebut memiliki kemungkinan lebih tinggi untuk muncul. Dalam pengambilan keputusan melanggar lampu merah secara khusus, individu yang mempersepsi risiko melanggar lampu merah secara rendah, akan cenderung untuk melanggar lampu merah tersebut, dan begitu pula sebaliknya.

2.2.3.1.3 Persepsi Keuntungan

Eby (2004) menyatakan bahwa dalam perilaku berisiko yang muncul pada tiap individu, termasuk dalam konteks mengemudi, pengambilan keputusannya dapat dipengaruhi oleh persepsi akan keuntungan dan kegunaannya pada saat itu. Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat dikatakan bahwa individu yang mempersepsi bahwa keuntungan dari suatu perilaku berisiko adalah tinggi, akan cenderung untuk melakukan perilaku berisiko tersebut, karena dipertimbangkan bahwa keuntungan yang akan didapat dari melakukan perilaku tersebut lebih banyak dari kerugian atau risiko yang mungkin didapat.

2.2.3.2 Faktor Eksternal

Selain faktor internal yang terdapat pada setiap individu, pengambilan keputusan melanggar lampu merah juga dipengaruhi oleh faktor-faktor eksternal yang berasal dari luar individu. Penelitian oleh Kent dkk (1995) mengenai pelanggaran lampu merah menjabarkan beberapa faktor eksternal yang dapat mendorong individu untuk melanggar lampu merah sebagai berikut.

A. Adanya Kendaraan Lain

Keberadaan pengemudi lain baik yang berada pada jalur yang sama maupun dari jalur yang berbeda dapat mempengaruhi pertimbangan untuk melanggar lampu merah

B. Tingkat Kepadatan di Sekitar Lampu Merah

Tingkat kepadatan di sekitar lampu merah dapat menjadi pertimbangan untuk melanggar maupun tidak melanggar lampu merah. Ramainya keadaan di sekitar lampu merah dapat menghambat munculnya perilaku melanggar karena dianggap berbahaya, juga dapat memicu munculnya perilaku melanggar karena takut ditabrak oleh pengemudi lain dari belakang apabila tidak melanggar.

C. Kecepatan Saat Mengemudi

Kecepatan yang ditempuh individu saat mengemudi juga mempengaruhi keputusannya untuk melanggar lampu merah. Berdasarkan survey, individu yang menempuh kecepatan tinggi saat berhadapan dengan lampu merah akan cenderung untuk melanggar lampu merah tersebut ketimbang mengerem dan berhenti.

D. Kondisi Jalur di Sekitar Lampu Merah.

Buruk tidaknya kondisi jalur di sekitar lampu merah, dan juga permasalahan jalan yang licin atau berbatu dapat mempengaruhi pengambilan keputusan individu untuk melanggar lampu merah. Hal ini dikarenakan pengemudi tidak ingin kehilangan kontrol kendaraan akibat kondisi jalanan tersebut.

E. Keberadaan Pihak yang Mengawasi

Keberadaan pihak yang mengawasi perilaku melanggar lampu merah dianggap dapat mempengaruhi pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Pihak yang mengawasi disini terutama adalah polisi lalu lintas, kamera pengawas lalu lintas, maupun penumpang yang ikut bersama saat mengemudi.

Dalam penelitian ini, yang ingin dilihat pengaruhnya terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah adalah dua faktor internal, yakni persepsi risiko dan persepsi keuntungan. Sementara itu, faktor eksternal yang mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah akan digunakan sebagai indikator alat ukur skenario mengemudi. Indikator tersebut akan dijadikan landasan untuk membuat situasi dalam skenario yang mendorong pengemudi untuk melanggar lampu merah.

2.3 Persepsi

2.3.1 Definisi Persepsi

Dari beberapa literatur, ditemukan beberapa definisi persepsi sebagai berikut.

“Perception can be defined as the process by which an individuals select, organize and interpret stimuli into meaningful and coherent picture of the world”

(Schiffman & Kanuk, 1991)

“...is a process by which individuals organize and interpret their sensory impressions in order to give meaning to their environment”

(Robbins, 2005)

Dari kedua definisi di atas, peneliti menyimpulkan definisi persepsi sebagai proses menyeleksi, mengorganisasi, dan menginterpretasi stimulus yang diperoleh menggunakan panca indra, dalam rangka memberikan arti dan bentuk pada stimulus yang diterimanya.

2.3.2 Persepsi Dan Pengambilan Keputusan

Dalam setiap pengambilan keputusan, dibutuhkan adanya proses persepsi untuk memperoleh informasi faktual yang berasal dari luar diri individu. Persepsi ini dibutuhkan untuk membentuk jawaban dari sebuah permasalahan. Proses persepsi dilakukan dengan menganalisa dunia luar dengan menggunakan panca indra. Persepsi memiliki andil yang besar dalam pengambilan keputusan, dimana individu akan membuat kerangka berpikir mengenai suatu permasalahan untuk

mencapai pemahaman akan hal-hal di sekitarnya. Kerangka berpikir ini dapat dikatakan sebagai pusat dari keseluruhan proses pengambilan keputusan. Hal ini dikarenakan persepsi adalah apa yang diketahui individu mengenai masalah yang dihadapi, dan semua pilihan keputusan yang dibuat harus berdasarkan persepsi tersebut. Seberapa detil persepsi direpresentasikan di dalam otak dapat memberikan dampak yang sangat besar dalam proses pengambilan keputusan secara keseluruhan. (Horn, 2006)

2.4 Persepsi Risiko (*Risk Perception*)

2.4.1 Definisi Persepsi Risiko

Persepsi risiko didefinisikan sebagai penilaian individu mengenai seberapa berbahayanya sebuah situasi berdasarkan perkiraan probabilitas dari derajat ketidakpastian situasional, tingkat kontrol terhadap ketidakpastian tersebut, dan kepercayaan-diri dalam perkiraan ketidakpastian tersebut (Baird & Thomas, 1985; Bettman, 1973; dalam Sitkin & Weingart, 1995). Persepsi risiko meliputi persepsi kognitif, yang terdiri dari *self-efficacy* dan evaluasi terhadap situasi yang memungkinkan munculnya tingkah-laku yang berbahaya, dan persepsi afektif, yang merupakan refleksi perasaan individu terhadap tingkah-laku berbahaya itu sendiri (Machin & Sankey, 2008; dalam Wong, Chung, & Huang, 2010).

Di dalam konteks perilaku mengemudi secara khusus, persepsi risiko juga memiliki komponen afektif dan komponen kognitif. Komponen afektif dari persepsi risiko meliputi kekhawatiran dan kepedulian terhadap risiko dan cedera di dalam suasana lalu lintas (Rundmo & Iversen, 2004; dalam Machin dan Sankey, 2008). Sementara untuk komponen kognitif pada persepsi risiko menurut Dorn dan Machin (2004; dalam Machin & Sankey, 2008) meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan, kepercayaan untuk mengemudi dalam situasi berisiko, dan persepsi terhadap bahaya dari tindakan-tindakan tertentu ketika mengemudi.

2.4.2 Hubungan Persepsi Risiko dengan Perilaku Melanggar Lampu Merah

Persepsi risiko adalah salah satu faktor yang memiliki kaitan erat dengan perilaku mengemudi (Maddock, 2009). Berkaitan dengan konteks mengemudi, definisi persepsi risiko adalah pandangan yang subjektif akan risiko yang berpotensi muncul dari sebuah perilaku saat berlalu lintas (Machin & Sankey, 2008). Lebih lanjut lagi Maddock (2009) menyatakan bahwa banyak penelitian menemukan hasil bahwa persepsi risiko berasosiasi secara negatif dengan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini berarti individu yang memiliki persepsi risiko yang tinggi terhadap suatu perilaku akan berkemungkinan rendah untuk memunculkan perilaku tersebut, sehingga suatu perilaku yang dianggap memiliki risiko tinggi akan cenderung untuk dihindari. Sementara itu, perilaku yang dipersepsi memiliki risiko rendah, akan cenderung terdorong untuk muncul.

Dalam pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah, persepsi risiko memegang peranan yang penting untuk mempengaruhi apakah individu tersebut akan memutuskan untuk melanggar lampu merah atau tidak, berdasarkan situasi dan kondisi yang terdapat di jalan raya. Pada saat dihadapkan pada lampu lalu lintas yang sedang menyala merah, individu akan melakukan pertimbangan terhadap risiko yang akan muncul apabila individu tersebut melanggar lampu merah. Risiko yang dipersepsikan muncul dari pelanggaran lampu merah ini dapat berupa mengalami kecelakaan dan dikenai tilang (Hoyes dkk, 1996; dalam Wong, Chung, & Huang, 2010). Risiko mengalami kecelakaan dipertimbangkan dari keberadaan pengguna jalan lain, tingkat keramaian jalan, kondisi jalan, cuaca, kapabilitas visual, dan lain-lain. Sementara itu risiko dikenai tilang dipertimbangkan dari keberadaan pihak berwenang di sekitar lampu lalu lintas. Persepsi risiko yang didasari pertimbangan kondisi dan situasi jalanan seperti disebutkan di atas, akan mempengaruhi pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah.

2.5 Persepsi Keuntungan (*Utility Perception*)

2.5.1 Definisi Persepsi Keuntungan

Persepsi keuntungan, didefinisikan sebagai pertimbangan individu mengenai dampak positif yang dapat muncul dari dilakukannya suatu perilaku tertentu. Pertimbangan ini dapat didasarkan oleh keuntungan yang sifatnya fisik, finansial, mental, maupun sosial (Wong, Chung, & Huang, 2010). Persepsi keuntungan individu akan sebuah perilaku, memiliki pengaruh yang berbeda dengan persepsi risiko dalam kemunculan perilaku tersebut. Apabila risiko dari suatu perilaku dinilai tinggi oleh individu, maka individu tersebut akan cenderung untuk menghindari risiko dari perilaku tersebut. Lain halnya dengan persepsi keuntungan, yang semakin tinggi dinilai oleh individu, maka perilaku tersebut akan cenderung untuk dimunculkan dengan mengabaikan risiko yang dapat muncul demi mendapatkan keuntungan tertentu.

Dalam perilaku yang muncul pada tiap individu, pengambilan keputusannya didasarkan pada pemaksimalan keuntungan dan kegunaannya pada saat itu, dan hal ini juga terjadi dalam perilaku mengemudi (Eby, 2004). Oleh karena itu, berdasarkan pemikiran bahwa risiko yang muncul dari perilaku tertentu adalah rendah dan kemungkinan munculnya kecil, serta kepercayaan bahwa keuntungan yang didapat dari melakukan perilaku tertentu lebih banyak daripada risiko yang akan muncul, individu dapat memunculkan perilaku yang berisiko dalam mengemudi. Sesuai dengan penjelasan di atas, persepsi keuntungan dalam mengemudi dapat diartikan sebagai pemahaman akan keuntungan yang akan didapat dari melakukan perilaku mengemudi yang berisiko, yang terlihat dari pengambilan keputusan melakukan perilaku mengemudi berisiko demi keuntungan yang akan didapatkan (Wong, Chung, & Huang, 2010).

2.5.2 Hubungan Persepsi Keuntungan dengan Perilaku Melanggar Lampu Merah

Sama halnya dengan persepsi risiko, persepsi keuntungan juga memegang peranan penting untuk mempengaruhi apakah individu akan memutuskan untuk melanggar lampu merah atau tidak. Saat dihadapkan pada lampu lalu lintas yang sedang menyala merah, individu akan melakukan persepsi terhadap keuntungan

dan dampak positif yang akan muncul apabila individu tersebut melanggar lampu merah. Keuntungan yang dipersepsikan mungkin didapatkan dari pelanggaran lampu merah ini dapat berupa keuntungan waktu, menghindari kemacetan, serta keuntungan emosional (Hoyes dkk, 1996; dalam Wong, Chung, & Huang, 2010). Keuntungan waktu yang mungkin didapatkan individu dipertimbangkan dari tingkat keterbatasan waktu, banyaknya waktu yang dapat dihemat, dan dampak positif lain yang dapat muncul dari penghematan waktu tersebut. Dapat menghindari kemacetan juga merupakan pertimbangan yang penting dalam mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah. Selain itu terdapat juga keuntungan lain yang dapat dipersepsi muncul, yakni perasaan atau afek positif yang dipertimbangkan dari tingkat kepuasan saat berhasil melanggar lampu merah, kenikmatan dalam memacu adrenalin saat melanggar lampu merah, dan kebanggaan yang didapat dari pandangan sosial saat berhasil melanggar lampu merah. Persepsi keuntungan yang didasari pertimbangan di atas, akan mempengaruhi pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah.

2.6 Dinamika Hubungan Antara Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan dengan Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah

Dalam mengemudi, pengambilan keputusan menjadi bagian yang penting untuk menentukan keselamatan selama di perjalanan. Hampir setiap saat dalam mengemudi, individu harus selalu melakukan pengambilan keputusan, mulai dari pengambilan keputusan yang kecil seperti memberi sen saat akan berbelok, hingga pengambilan keputusan besar seperti melanggar lampu merah. Pengambilan keputusan ini didasari oleh faktor internal maupun faktor eksternal. Faktor internal meliputi persepsi terhadap risiko dan keuntungan dalam situasi tertentu, dan faktor eksternal meliputi kondisi dan situasi di jalan raya.

Dengan melihat sifatnya yang tergolong *real-time*, pengambilan keputusan yang dilakukan saat mengemudi cenderung memiliki tekanan waktu, dimana pengambilan keputusan harus dilakukan secara cepat dan efektif. Pengambilan keputusan yang dilakukan secara cepat dan efektif biasanya menggunakan sistem *shortcut* atau jalan pintas, dan biasa dinamakan proses *heuristic*. Dalam proses

heuristic, perhitungan untung-rugi yang terdiri dari persepsi risiko dan persepsi keuntungan tetap dilakukan. Akan tetapi keputusan yang diambil tidak melibatkan seluruh informasi yang ada, melainkan beberapa informasi yang dianggap dapat mendukung pengambilan keputusan yang cepat dan tepat. Hal ini dapat berujung pada efek positif, yaitu efektivitas waktu dalam mengambil keputusan. Hal ini menjadi penting karena individu seringkali mengambil keputusan dalam rentang waktu yang singkat saat mengemudi. Dengan model pengambilan keputusan yang ringkas, individu tidak perlu mempertimbangkan semua informasi yang ada. Cukup ditekankan pada informasi-informasi yang relevan dengan situasi spesifik yang sedang dihadapi.

Walaupun pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* bermanfaat dalam segi efektifitas waktu, namun pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic* juga dapat berujung pada keputusan untuk melakukan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini dapat menjadi berbahaya misalnya ketika individu mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah tanpa teliti dalam menimbang seluruh informasi yang ada. Dalam pengambilan keputusan yang bersifat *heuristic*, individu akan secara otomatis mempersepsikan keadaan di sekitarnya mengenai risiko dan keuntungan yang mungkin dialami. Persepsi ini didasari oleh informasi yang muncul di otak pada saat itu, yang dapat diperoleh dari stimulus langsung oleh mata, pengalaman pribadi mengenai situasi yang terjadi, maupun perasaan terhadap situasi yang sedang terjadi.

Persepsi mengenai risiko dan keuntungan seperti yang dijabarkan di atas diduga bekerja sama dalam membentuk dinamika pengambilan keputusan pada individu saat sedang mengemudi. Persepsi risiko yang tinggi dan persepsi keuntungan yang rendah mengenai situasi dan perilaku tertentu dapat menghambat pengambilan keputusan untuk melakukan perilaku tersebut. Sementara persepsi risiko yang rendah dan persepsi keuntungan yang tinggi mengenai situasi dan perilaku tertentu akan mendorong pengambilan keputusan untuk melakukan perilaku tersebut. Dinamika persepsi risiko dan persepsi keuntungan dapat mempengaruhi pengambilan keputusan melakukan perilaku yang berisiko dalam mengemudi, salah satunya adalah perilaku melanggar lampu merah.

BAB 3

MASALAH, HIPOTESIS, DAN VARIABEL

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

3.1 Masalah Penelitian

3.1.1 Masalah Umum

Permasalahan umum di dalam penelitian ini adalah:

1. “Apakah terdapat pengaruh persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor pria berusia muda?”
2. “Apakah terdapat pengaruh persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor pria berusia muda?”

Permasalahan operasional di dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah terdapat pengaruh skor persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor pria berusia muda?
2. Apakah terdapat pengaruh skor persepsi keuntungan terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor pria berusia muda?

3.1.2 Hipotesis Penelitian

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

Ha1 : Ada pengaruh yang signifikan dari skor persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor pria berusia muda.

Ha2 : Ada pengaruh yang signifikan dari skor persepsi keuntungan terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor pria berusia muda.

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

Ho1 : Tidak ada pengaruh yang signifikan dari skor persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor pria berusia muda.

Ho2 : Tidak ada pengaruh yang signifikan dari skor persepsi keuntungan terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor pria berusia muda.

3.2 Variabel Penelitian

3.2.1 Variabel Terikat

Variabel terikat di dalam penelitian ini adalah pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor. Definisi operasional dari variabel ini adalah frekuensi pengemudi untuk mengambil keputusan melanggar lampu merah atau tidak berdasarkan situasi pada kuesioner yang diberikan. Kuesioner tersebut berisi skenario berkendara dengan situasi yang biasa dijumpai oleh pengemudi sepeda motor ketika berhadapan dengan lampu lalu lintas yang sedang menyala merah.

3.2.2 Variabel Bebas

Di dalam penelitian ini terdapat dua variabel bebas. Variabel pertama adalah persepsi risiko dan variabel kedua adalah persepsi keuntungan.

3.2.2.1 Persepsi Risiko

Variabel bebas pertama pada penelitian ini adalah persepsi risiko. Persepsi risiko merupakan penilaian individu mengenai tingkat bahaya yang dapat muncul berdasarkan perkiraan terhadap situasi dan kondisi pada saat itu (Baird & Thomas; Bettman, dalam Sitkin & Weingart, 1995). Definisi operasional dari variabel ini adalah nilai persepsi risiko pengemudi yang

diukur dengan melihat skor total persepsi risiko yang diperoleh dari skenario yang diberikan.

3.2.2.2 Persepsi Keuntungan

Variabel bebas kedua pada penelitian ini adalah persepsi keuntungan. Persepsi keuntungan didefinisikan sebagai pertimbangan individu mengenai dampak positif yang dapat muncul dari dilakukannya suatu perilaku tertentu. Definisi operasional dari variabel ini adalah nilai persepsi keuntungan yang diukur dengan melihat skor total persepsi keuntungan yang diperoleh dari skenario yang diberikan.

3.2.3 Variabel Sekunder

Variabel sekunder adalah variabel yang berpengaruh terhadap variabel terikat, namun tidak ikut diteliti. Dalam penelitian ini, variabel sekunder dapat berasal dari dalam (internal), maupun luar diri pengemudi (eksternal). Variabel yang berasal dari dalam diri pengemudi adalah usia, jenis kelamin, dan pengalaman mengemudi. Sementara variabel yang berasal dari luar diri pengemudi adalah ada tidaknya polisi disekitar lampu lalu lintas, keadaan tempat pengemudi berada (banyak pejalan kaki atau sedang berada disekitar sekolah), kondisi cuaca, keramaian lalu lintas, dan waktu mengemudi. Dari variabel-variabel yang telah disebutkan di atas, variabel yang bersifat eksternal dijadikan sebagai situasi-situasi yang memungkinkan pengemudi untuk melakukan pelanggaran lampu merah dalam kuesioner skenario mengemudi. Sementara itu, variabel yang bersifat internal akan di kontrol. Berikut ini adalah penjelasan mengenai variabel-variabel yang dikontrol.

3.2.3.1 Usia

Sesuai dengan penjelasan sebelumnya, Zambon dan Hasselberg (dalam Chen, 2009) membuktikan bahwa mayoritas pengemudi motor yang melanggar lampu merah dan mengalami kecelakaan adalah pengemudi pria yang berusia muda. Sementara menurut Papalia, Olds, dan Feldman (2007), rentang usia dewasa muda adalah antara 18 hingga 25 tahun. Oleh karena itu dalam penelitian ini, subjek penelitian adalah pengemudi sepeda motor usia 18 hingga 25 tahun.

3.2.3.2 Jenis Kelamin

Untuk jenis kelamin, peneliti membatasi subjek penelitian hanya pada laki-laki saja. Hal ini juga didukung oleh pernyataan di atas bahwa bahwa mayoritas pengemudi motor yang melanggar lampu merah dan mengalami kecelakaan adalah pengemudi pria yang berusia muda (Zambon & Hasselberg, dalam Chen 2009). Selain itu, pria dilaporkan lebih banyak tercatat dan tertangkap saat melakukan tingkah-laku yang berbahaya dan melanggar peraturan saat mengemudi daripada wanita (Ozkan & Lajunen; Barros & Loureiro, dalam Ferreira, Martinez, & Guisande, 2009).

3.2.3.3 Pengalaman Mengemudi

Menurut *National Highway Traffic Safety Administration* (2011), banyaknya pengalaman dan lamanya individu mengemudi sebelumnya sangat mempengaruhi pengambilan keputusan yang berisiko dalam mengemudi. Lebih lanjut dikemukakan dalam publikasinya, bahwa agar dapat mengidentifikasi risiko yang muncul dalam mengemudi serta perilaku yang dapat menyebabkan munculnya risiko tertentu, dibutuhkan pengalaman mengemudi setidaknya tiga bulan hingga satu tahun. Oleh karena itu dalam penelitian ini pengalaman mengemudi akan dikontrol, yaitu memiliki minimal 6 bulan pengalaman mengemudi dan sudah memiliki SIM C, yang menandakan bahwa pengemudi tersebut sudah diperbolehkan untuk membawa sepeda motor.

BAB 4

METODE PENELITIAN

Bab ini berisi penjelasan mengenai responden penelitian, tipe dan desain penelitian, alat ukur dan instrumen penelitian, prosedur penelitian, serta metode analisis penelitian.

4.1 Responden Penelitian

4.1.1 Karakteristik Responden Penelitian

Sesuai dengan kontrol yang dilakukan terhadap variabel sekunder, maka karakteristik responden di dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Laki-laki
2. Berusia minimal 18 tahun dan maksimal 25 tahun
3. Telah mengemudi sepeda motor minimal 6 bulan dan memiliki SIM C
4. Bertempat tinggal dan mengemudi di wilayah Jabodetabek

Dikarenakan penelitian ini bertujuan untuk melihat perilaku mengemudi di wilayah Jabodetabek, maka peneliti memberikan karakteristik tambahan sebagai batasan ruang lingkup wilayah mengemudi

5. Tidak bekerja sebagai supir ojek

Karakteristik pengemudi ojek sepeda motor bukanlah karakteristik yang sesuai dengan yang diinginkan dalam penelitian. Hal ini disebabkan karena pengemudi ojek sepeda motor mengemudi untuk bekerja, bukan untuk sekedar berpergian (komuter). Pengemudi ojek sepeda motor memiliki kemungkinan untuk mempertimbangkan variabel – variabel lain yang tidak ikut diteliti, seperti jauh tidaknya jarak yang ditempuh, besarnya negosiasi harga dengan penumpang, dan karakteristik dari penumpang itu sendiri. Oleh karena itu, peneliti melakukan eliminasi terhadap jenis pekerjaan ini.

4.1.2 Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan di dalam penelitian ini adalah teknik *non-probability*. Dalam teknik ini, tidak semua individu di dalam populasi

mendapatkan kesempatan yang sama untuk menjadi responden penelitian (Kumar, 1999).

Untuk penelitian ini, teknik sampling 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.

4.1.3 Jumlah Sampel

Jumlah sampel yang merupakan batas minimal yang dikatakan cukup aman untuk mendapatkan karakteristik sampel yang cukup beragam adalah 30 orang (Kerlinger & Lee, 2000), akan tetapi 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 mewakili populasi pengemudi, maka jumlah sampel yang digunakan di dalam penelitian ini adalah sebanyak 100 orang.

4.1.4 Lokasi Pengambilan Sampel

Lokasi pengambilan sampel adalah wilayah Jabodetabek. Dalam pengambilan sampel, jika ditemukan pengemudi sepeda motor yang memiliki karakteristik seperti penjelasan di atas maka akan dimintai kesediaannya untuk terlibat di dalam penelitian ini.

4.2 Tipe dan Desain Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan pengaruh persepsi risiko dan persepsi keuntungan pada pengemudi sepeda motor terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Penelitian ini tergolong tipe *non-experimental*, karena penelitian dilakukan dengan melihat efek yang telah terjadi, kemudian baru ditelusuri penyebabnya (Kumar, 1996). Oleh karena pengambilan

data hanya dilakukan satu kali pada masing-masing subjek penelitian, maka penelitian ini tergolong ke dalam *cross-sectional study* (Kumar, 1996).

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Metode kuantitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk mengkuantifikasi variasi dari suatu fenomena (Kumar, 1999). Metode kuantitatif digunakan dalam penelitian ini karena mengkuantifikasi fenomena perilaku menerobos lampu merah kemudian dianalisis secara statistik.

4.3 Skenario Mengemudi

Penelitian ini menggunakan alat ukur berupa skenario mengemudi yang mengukur persepsi risiko, persepsi keuntungan, dan pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Pada alat ukur ini, daftar pertanyaan yang diberikan merupakan bentuk respon terhadap skenario-skenario situasi yang diberikan pada setiap nomor item. 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).

Dalam kuesioner yang diberikan, skenario-skenario yang terdapat didalamnya berisi situasi yang dijumpai pengemudi ketika berhadapan dengan lampu lalu lintas. Situasi ini disusun berdasarkan faktor-faktor eksternal yang berpengaruh terhadap perilaku pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Skenario-skenario tersebut juga disusun berdasarkan derajat risiko dan keuntungan yang mungkin dirasakan oleh pengemudi dalam situasi tersebut. Faktor-faktor eksternal, derajat risiko dan dan derajat keuntungan tersebut didapatkan dari hasil studi pustaka dan dikombinasikan dengan hasil wawancara elisitasi yang dilakukan peneliti terhadap pengemudi sepeda motor di wilayah Jabodetabek sebelumnya. Hal ini dilakukan mengingat situasi yang diberikan dalam alat ukur ini sangat spesifik sesuai dengan situasi yang biasa dihadapi pengemudi di wilayah Jabodetabek.

4.4 Prosedur Penelitian

Penelitian ini terbagi menjadi tiga tahap, yaitu tahap persiapan, tahap uji coba alat ukur, dan tahap pelaksanaan penelitian. Berikut ini adalah penjelasan lebih mendetail mengenai tahap-tahap dalam penelitian ini.

4.4.1 Tahap Persiapan

Sebelum alat ukur disusun, peneliti terlebih dahulu melakukan wawancara elisitasi. Wawancara ini dilakukan terhadap lima belas responden dengan karakteristik yang sesuai dengan sampel penelitian ini. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk mendapatkan gambaran seputar perilaku mengemudi berisiko yang biasa terjadi pada pengemudi sepeda motor berusia muda. 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. Hasil dari wawancara ini kemudian dijadikan bahan pertimbangan dalam pembuatan alat ukur skenario mengemudi.

Berdasarkan hasil wawancara, kemudian disusun 8 skenario mengemudi yang didalamnya terdapat situasi-situasi saat mengemudi. Pada tiap skenario yang disusun, terdapat faktor-faktor eksternal yang berpengaruh terhadap perilaku pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Skenario-skenario tersebut juga disusun berdasarkan derajat risiko dan keuntungan yang mungkin dirasakan oleh pengemudi dalam situasi tersebut. Dalam skenario mengemudi ini, terdapat tiga derajat risiko dan keuntungan yang dijadikan landasan pembentukan delapan skenario mengemudi, yakni risiko rendah keuntungan tinggi, risiko tinggi keuntungan tinggi, serta risiko tinggi keuntungan tidak spesifik. Pemilihan tiga derajat risiko dan keuntungan ini didasarkan pada jawaban responden saat uji coba keterbacaan alat ukur.

Situasi-situasi yang digambarkan di dalam skenario tersebut memiliki derajat risiko dan keuntungan yang berbeda-beda, dan mencakup berbagai macam faktor eksternal yang mempengaruhi pengambilan keputusan pengemudi untuk

melanggar lampu lalu lintas. Dikarenakan dalam situasi sebenarnya dalam kehidupan faktor-faktor tersebut tidak semuanya muncul secara bersamaan, maka pada setiap situasi hanya beberapa faktor yang relevan saja yang dimunculkan. Faktor-faktor eksternal ini dapat berupa risiko dan dapat berupa keuntungan yang akan dipersepsikan oleh responden penelitian. Berikut ini adalah tabel yang menggambarkan rincian mengenai derajat risiko dan keuntungan, serta faktor-faktor yang muncul pada skenario mengemudi.

Tabel 4.1 Situasi Skenario Mengemudi

Derajat Risiko & Keuntungan	No. Situasi	Faktor Eksternal Risiko	Faktor Eksternal Keuntungan
Risiko Rendah Keuntungan Tinggi	1	Malam hari, tidak ada polisi, lalu lintas yang sepi, familiar dengan jalan	Sedang terburu-buru dalam mengejar kereta api, tidak ingin tertinggal kereta
	3	Malam hari, cuaca mendung, lalu lintas sepi, ada pejalan kaki	Situasi akan turun hujan, dan dalam kondisi tidak membawa jas hujan, tidak ingin kehujanan
Risiko Tinggi Keuntungan Tinggi	4	Lalu lintas sepi, familiar dengan jalan, siang hari, ada polisi yang mengawasi	Dalam perjalanan menuju rumah sakit tempat orangtua pengemudi dirawat
	6	Malam hari, lalu lintas sepi, tidak familiar dengan jalan	Rawan kejahatan, dalam kondisi lapar
Risiko Tinggi Keuntungan Tidak Spesifik	2	Lalu lintas sangat ramai, tidak familiar dengan jalan	Dalam perjalanan menuju rumah teman
	5	Siang hari, lalu lintas padat	Ada banyak pengemudi yang menerobos lampu lalu lintas
	7	Malam hari, lalu lintas cukup ramai, terdapat pejalan kaki, tidak familiar dengan jalan	Ingin pulang kerumah sesuai acara keluarga
	8	Pagi hari, berada di sekitar Sekolah Dasar, kondisi badan yang kurang fit	Sedang berangkat dari rumah menuju lokasi tertentu

Di dalam tiap skenario yang terdapat pada alat ukur ini, terdapat delapan pertanyaan yang mengukur persepsi risiko, persepsi keuntungan, dan pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Pertanyaan tersebut terdiri dari empat pertanyaan mengenai persepsi risiko, tiga pertanyaan mengenai persepsi keuntungan, dan satu pertanyaan mengenai pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Kedelapan pertanyaan tersebut berhubungan dengan situasi yang diberikan dalam tiap item skenario. Pertanyaan-pertanyaan tersebut memiliki rincian sebagai berikut.

Tabel 4.2 Pertanyaan Skenario Mengemudi

Variabel	Aspek	No. Pertanyaan
Persepsi Risiko	Kognitif	1, 4
	Afektif	2, 3
Persepsi Keuntungan	Kognitif	5
	Afektif	6, 7
Melanggar Lampu Merah	-	8

Untuk pertanyaan mengenai persepsi risiko dan persepsi keuntungan, pengukuran respon yang dilakukan menggunakan skala *likert* dengan rentang skor 1 sampai 6. Pada setiap pertanyaan, responden diminta untuk menjawab pertanyaan tersebut dengan memilih salah satu dari enam pilihan jawaban mulai dari “sangat rendah” hingga “sangat tinggi”. Metode skoring yang digunakan adalah dengan melihat skor total dari penjumlahan seluruh skor item dari setiap skenario yang diberikan. Skor total persepsi risiko didapatkan dari jumlah seluruh skor dari empat item persepsi risiko yang terdapat pada delapan skenario, sementara skor total persepsi keuntungan didapatkan dari jumlah seluruh skor dari tiga item persepsi keuntungan yang terdapat pada delapan skenario. Pada pertanyaan mengenai pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah, terdapat dua pilihan respon, yaitu pilihan antara “ya” jika responden memilih untuk melanggar lampu merah pada situasi tersebut, dan “tidak” jika responden memilih untuk tidak melanggar lampu merah. Metode skoring yang dilakukan adalah dengan melihat skor total pengambilan keputusan melanggar lampu merah

yang diperoleh dari setiap skenario berkendara. Dengan demikian, rentang skor pengambilan keputusan melanggar lampu merah adalah 0-8.

4.4.2 Tahap Uji Coba Alat Ukur

Dalam tahap uji coba alat ukur ini dilakukan uji coba keterbacaan, serta uji coba validitas dan reliabilitas alat ukur. Tiap tahapan tersebut akan dijelaskan dengan lebih terperinci berikut ini.

4.4.2.1 Uji Coba Keterbacaan

Pada alat ukur yang telah disusun tersebut kemudian dilakukan uji coba keterbacaan terhadap 62 responden dengan kriteria yang sesuai dalam penelitian. Uji coba keterbacaan dilakukan pada tanggal 5 sampai 7 Desember 2011. Tujuan dilakukannya uji coba ini adalah untuk mendapatkan masukan dari responden mengenai keterbacaan dari alat ukur yang digunakan. Masukan-masukan ini kemudian menjadi rujukan perbaikan terhadap 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*. Awalnya, peneliti menggunakan bentuk *booklet* agar pengisiannya menjadi lebih praktis dan tidak merepotkan responden. Selain itu, biaya yang dikeluarkan juga tidak terlalu besar, karena dalam bentuk *booklet*, satu halaman dapat digunakan untuk dua halaman bolak-balik. Akan tetapi, ternyata 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 ini adalah dengan mengganti format alat ukur menjadi lembaran. Dengan demikian, tulisan yang tertera menjadi lebih besar dan mudah dibaca.

Selain permasalahan format alat ukur, masukan yang masuk juga menyangkut detail skenario alat ukur yang diberikan. Masukan mengenai skenario ini meliputi jumlah skenario yang diberikan, tingkat kerincian cerita dalam skenario, serta urutan penempatan skenario. Pada saat uji keterbacaan, terdapat sembilan skenario yang digunakan, dan beberapa

responden mengeluhkan banyaknya jumlah skenario ini. Dari kesembilan skenario tersebut kemudian ditemukan sebuah skenario yang jarang dialami oleh banyak responden, dan oleh karena itu satu item skenario tersebut dihilangkan. Mengenai detail dan tingkat kerincian skenario, beberapa responden mengeluhkan panjangnya alur cerita yang diberikan dan adanya beberapa skenario yang terlalu spesifik menggambarkan suatu situasi. Skenario-skenario ini kemudian dipersingkat dengan menghilangkan bagian-bagian cerita yang mendeskripsikan situasi dengan spesifik. Urutan dari skenario yang diberikan juga kemudian diperbaiki agar tidak terdapat dua skenario dengan tema dan karakteristik khusus yang mirip dapat muncul bersebelahan.

4.4.2.2 Uji Coba Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur

Alat ukur ini diuji cobakan sebanyak dua kali. Tahap uji coba pertama dilaksanakan pada tanggal 21 hingga 23 Desember 2011. Pada tahap ini, responden yang terlibat sejumlah 63 orang. Sementara tahap uji coba kedua dilaksanakan pada tanggal 30 Desember hingga 3 Januari 2012 dengan jumlah responden yang terlibat sebanyak 48 pengemudi. Hasil dari uji coba tersebut kemudian digunakan sebagai bahan untuk mengukur nilai validitas dan reliabilitas alat ukur. Berikut adalah penjelasan mengenai hasil uji validitas dan reliabilitas pada skenario mengemudi.

Validitas yang digunakan dalam alat ukur ini adalah validitas konstruk. Dalam validitas konstruk yang akan dilihat adalah tingkat konsistensi internal dari alat ukur, dan metode yang digunakan untuk mengukur validitas konstruk ini adalah dengan menguji nilai korelasi antar item (r_{it}). Berdasarkan pernyataan Aiken dan Groth-Marnat (2006), item yang memiliki nilai r_{it} sebesar 0.2 sudah dapat dikatakan memiliki konsistensi internal yang baik.

Dalam penelitian ini, metode pengujian reliabilitas alat ukur yang paling baik digunakan adalah *test-retest*. Namun karena keterbatasan waktu dan kesulitan untuk mengadakan tes ulang terhadap responden, maka metode yang digunakan adalah metode *Cronbach Alpha* dan metode *Split-*

Half dengan menggunakan rumus *Spearman-Brown Formula*. Kedua metode ini dilakukan untuk melihat konsistensi internal dari sebuah alat ukur. Metode *Cronbach Alpha* menggunakan administrasi tunggal yang didasarkan pada konsistensi respon terhadap semua butir soal dalam tes yang diberikan (Anastasi & Urbina, 1997). Berdasarkan pernyataan Kaplan dan Saccuzzo (2001), item yang memiliki nilai *alpha* sebesar 0.7 sudah dapat dikatakan memiliki konsistensi internal yang baik. Pada metode *Split-Half*, item-item dari sebuah alat ukur dibagi menjadi dua bagian terpisah yang sama, kemudian skor yang didapat dari suatu bagian dibandingkan dengan skor bagian lainnya untuk menguji reliabilitas alat ukur tersebut (Kaplan & Saccuzzo, 2001). Perhitungan terhadap reliabilitas kemudian dilakukan dengan rumus *Spearman-Brown Formula*.

Sebelum menguji alat ukur dengan metode *Split-Half*, item-item alat ukur ini terlebih dahulu dibagi menjadi dua belahan yang kurang lebih setara. 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. Disamping itu, setiap item terdiri dari dua komponen, yaitu persepsi risiko dan persepsi keuntungan. Kedua komponen ini kemudian diuji reliabilitasnya secara terpisah. Sementara itu, pada metode *Cronbach Alpha*, dilakukan pengukuran nilai *alpha* untuk keseluruhan item persepsi risiko dan persepsi keuntungan.

Setelah melakukan dua kali uji coba, tiap item telah memiliki nilai r_{it} di atas 0.20, oleh karena itu seluruh item dalam skenario mengemudi dapat dikatakan memiliki konsistensi internal yang baik. Berdasarkan hasil uji coba dengan menggunakan rumus *Spearman-Brown Formula*, didapatkan korelasi antar bagian untuk persepsi risiko sebesar 0.847, dan korelasi antar bagian untuk persepsi keuntungan sebesar 0.892. Sementara itu, dengan metode *Cronbach Alpha* didapatkan nilai *alpha* untuk persepsi risiko

sebesar 0.879, dan nilai *alpha* untuk persepsi keuntungan sebesar 0.952. Berdasarkan hasil uji coba menggunakan dua metode uji reliabilitas di atas, maka alat ukur ini dapat dikatakan memiliki konsistensi internal yang tinggi.

4.4.3 Tahap Pelaksanaan Penelitian

Pelaksanaan penelitian dilakukan pada tanggal 23 Januari 2012 hingga tanggal 31 Januari 2012. Pada tahap ini, peneliti menyiapkan 120 kuesioner. Kuesioner tersebut kemudian disebar kepada pengemudi sepeda motor yang sesuai dengan karakteristik di wilayah Jabodetabek. Dari 120 kuesioner yang telah disebar, terdapat sejumlah 107 kuesioner yang kembali. Kemudian dari 107 kuesioner tersebut, yang dapat diolah hanya sebanyak 100 kuesioner. Dari kuesioner-kuesioner tersebut peneliti kemudian menghitung skor persepsi risiko, persepsi keuntungan, dan pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah pada responden.

4.5 Metode Analisis

Pada bagian ini, akan dijelaskan mengenai teknik pengolahan data dan metode analisis penelitian. Pengolahan data akan dilakukan secara kuantitatif berupa perhitungan statistik yang digunakan untuk menguji hipotesis penelitian. Perhitungan menggunakan *software* SPSS (*Statistical Package for the Social Science*) versi 13.0

Dalam penelitian ini, terdapat sejumlah hal yang akan dianalisis. Pertama, peneliti menganalisis gambaran karakteristik responden menggunakan analisis statistik deskriptif, yaitu *mean*. Karakteristik yang akan dianalisis menyangkut usia, pengalaman mengemudi, frekuensi mengemudi, pengalaman kecelakaan, dan frekuensi pelanggaran lampu merah.

Untuk pengujian hipotesis, peneliti menggunakan metode analisis *Multiple Regression*. Metode ini digunakan karena metode ini dirasa paling tepat mengukur pengaruh dari dua variabel bebas (persepsi risiko dan persepsi keuntungan) terhadap satu variabel terikat (pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah).

BAB 5

ANALISIS DAN INTERPRETASI DATA

Pada bab ini, akan dijelaskan mengenai hasil yang diperoleh dari penelitian ini. Penjelasan tersebut meliputi gambaran karakteristik responden, gambaran umum hasil, analisis hasil penelitian, dan analisis tambahan penelitian. Dalam penelitian ini, kuesioner yang disebar berjumlah 120. Dari 120 kuesioner tersebut, hanya 100 yang benar-benar dapat digunakan dalam pengolahan data. Hal ini disebabkan ada sejumlah kuesioner yang tidak kembali atau kualitas respons jawaban oleh responden tidak memenuhi persyaratan penelitian.

5.1 Gambaran Karakteristik Responden

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

5.1.1 Usia

Berikut adalah tabel gambaran responden menurut usia dalam penelitian.

Tabel 5.1 Karakteristik Responden

Usia	N	Persentase
18-19	31	31%
20-21	21	21%
22-23	17	17%
24-25	31	31%

Dalam penelitian ini, responden terbanyak berasal dari kelompok usia 18-19 dan 24-25 sebesar 31%.

5.1.2 Pengalaman Mengemudi

Berikut ditunjukkan tabel gambaran pengalaman mengemudi responden.

Tabel 5.2 Pengalaman Mengemudi

Pengalaman mengemudi	N	Persentase
6bulan-1tahun	21	21%
1-2 tahun	19	19%
2-4 tahun	11	11%
4-6 tahun	21	21%
>6 tahun	28	28%

Berdasarkan tabel di atas, sebagian responden memiliki banyak pengalaman mengemudi, dengan presentase responden yang sudah mengemudi motor di atas 2 tahun sebesar 60%.

5.1.3 Frekuensi Mengemudi

Berikut tabel yang menunjukkan frekuensi rata-rata mengemudi responden.

Tabel 5.3 Frekuensi Mengemudi

Frekuensi Mengemudi/minggu	N	Persentase
1-2 hari/minggu	8	8%
3-4 hari/minggu	24	24%
5-6 hari/minggu	38	38%
7 hari/minggu	30	30%

Sebagian besar responden memiliki frekuensi mengemudi yang cukup sering, yaitu lima hari keatas, dengan persentase sebesar 68%.

5.1.4 Pengalaman Kecelakaan

Berikut merupakan tabel kecelakaan yang pernah dialami oleh responden.

Tabel 5.4 Pengalaman Kecelakaan

Karakteristik	N	Persentase
Pengalaman kecelakaan		
Ada	56	56%
Tidak ada	44	44%

Persebaran pengalaman kecelakaan pada responden seimbang, dengan jumlah responden yang pernah mengalami sebesar 56% dan yang tidak pernah mengalami sebesar 44%.

5.1.5 Frekuensi Pelanggaran Lampu Merah

Berikut adalah tabel gambaran frekuensi pelanggaran lampu merah responden.

Tabel 5.5 Frekuensi pelanggaran Lampu Merah

Pelanggaran Lampu Merah	N	Persentase
Tidak Pernah	13	13%
Jarang	47	47%
Kadang-kadang	29	29%
Sering	11	11%

87% dari responden menyatakan pernah melanggar lampu merah, dan hanya sedikit sekali diantaranya yang tidak pernah melanggar lampu merah. Akan tetapi, diantara yang pernah melanggar lampu merah, didapatkan bahwa 47% dari responden menyatakan jarang melanggar lampu merah.

5.2 Gambaran Umum Hasil Penelitian

Gambaran umum hasil penelitian yang akan dijelaskan pada bagian ini meliputi gambaran persepsi risiko, persepsi keuntungan, dan frekuensi pelanggaran lampu lalu lintas oleh responden.

Untuk melakukan interpretasi terhadap skor persepsi risiko, persepsi keuntungan, dan frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada kelompok responden, peneliti mencari skor rata-rata tiap variabel dan membagi distribusi skor rata-rata tiap variabel ke dalam tiga bagian. Skor rata-rata diperoleh dengan membagi skor total dengan jumlah item. Skor rata-rata variabel persepsi risiko berada pada rentang 1-6, skor rata-rata variabel persepsi keuntungan pada rentang 1-6, dan skor rata-rata frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah berada pada rentang 0-8.

Distribusi rentang skor rata-rata kemudian dibagi menjadi tiga bagian. Batas skor tiap bagian didapat dengan membagi rentang skor dengan jumlah kelompok kategori ($\text{Rentang Skor}/3$). Kategorisasi skor rata-rata tersebut secara rinci dapat dilihat pada Tabel 5.6.

Tabel 5.6 Kategorisasi Skor Rata-Rata Tiap Variabel

Kategori	Rentang Skor Rata-Rata		
	Persepsi Risiko	Persepsi Keuntungan	Frekuensi Pelanggaran
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

Setelah membagi rentang skor menjadi tiga bagian, peneliti kemudian mencari *mean* skor rata-rata untuk persepsi risiko, persepsi keuntungan, dan frekuensi pelanggaran lampu merah. Dari pengolahan data, diperoleh nilai *mean* persepsi risiko sebesar 3,9. Berdasarkan kategorisasi di atas, nilai rata-rata persepsi risiko kelompok responden tergolong dalam kelompok dengan kecenderungan untuk memberikan nilai sedang terhadap risiko kecelakaan yang ada dalam skenario mengemudi. Apabila dilihat dari nilai *mean* skor persepsi

keuntungan ($M = 3.4$), kelompok responden merupakan kelompok dengan persepsi keuntungan yang cenderung sedang. Sedangkan nilai *mean* frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah diperoleh 2,14. Hal ini menunjukkan bahwa kelompok responden yang terlibat dalam penelitian mempunyai kecenderungan mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah yang rendah.

Untuk gambaran umum pengambilan keputusan melanggar lampu merah, selain melihat nilai *mean* frekuensi pada seluruh skenario, peneliti juga menghitung banyaknya responden yang melanggar pada tiap-tiap skenario.

Tabel 5.7 Gambaran Umum Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah

Skenario	Jumlah responden yang melanggar	Jumlah responden yang tidak melanggar
Skenario 1	36	64
Skenario 2	9	91
Skenario 3	31	69
Skenario 4	33	67
Skenario 5	34	66
Skenario 6	54	46
Skenario 7	9	91
Skenario 8	8	92
Total skenario mengemudi	<i>mean</i>	2.14

Dari Tabel 5.7 tersebut, jumlah pelanggaran yang terjadi pada setiap skenario cenderung rendah. Perbedaan antara responden yang melanggar maupun yang tidak jumlahnya cukup jauh, berkisar antara 28 hingga 86. Ini menggambarkan kecenderungan responden untuk tidak melanggar lampu merah hampir pada setiap skenario. Pengecualian terdapat pada skenario 6 dimana jumlah pelanggaran tergolong tinggi dengan perbedaan antara responden yang melanggar dengan yang tidak sebanyak delapan orang saja. Hal ini menunjukkan bahwa pada skenario 6, responden yang melanggar maupun yang tidak melanggar memiliki jumlah yang hampir setara.

5.3 Analisis Hasil Penelitian

Analisis hasil penelitian menggunakan data dari 100 responden penelitian dengan metode *Multiple Regression*. Analisis ini dilakukan dengan melihat pengaruh skor total persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada delapan skenario mengemudi. Hasil perhitungan yang dilakukan dapat digambarkan pada tabel berikut ini.

Tabel 5.8 Tabel Analisis Utama Penelitian

Variabel	F	p	R ²	β	t	p
Persepsi Risiko	34,632	0.000	0.417	-0.015	-2.063	0.042
Persepsi Keuntungan				0.044	8.143	0.000

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel persepsi risiko dan sensation-seeking secara bersama-sama memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah ($F = 34.632$, $p < 0.05$). Lebih lanjut lagi, persepsi risiko dan persepsi keuntungan memiliki kontribusi dalam mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah sebanyak 41.7%. Jika dilihat pengaruh setiap variabel, diperoleh hasil bahwa persepsi risiko ($t = -2.063$, $p < 0.05$) dan persepsi keuntungan ($t = 8.143$, $p < 0.05$) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Dari kedua variabel, variabel persepsi keuntungan memiliki pengaruh yang lebih besar daripada variabel persepsi risiko ($\beta_{\text{persepsi keuntungan}} > \beta_{\text{persepsi risiko}}$). Dengan demikian, H_{01} dan H_{02} penelitian ini ditolak.

Dari hasil analisis *Multiple Regression* diatas, dapat dibuat persamaan regresi sebagai berikut.

$$\text{Pelanggaran} = 0.384 + (-0.015 \times \text{Persepsi Risiko}) + (0,044 \times \text{Persepsi Keuntungan})$$

Berdasarkan persamaan diatas, dapat dikatakan bahwa dengan meningkatnya persepsi risiko individu sebesar 1 poin, kemungkinan individu

tersebut untuk mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah berkurang sebesar 0.015. Sementara itu, dengan meningkatnya persepsi keuntungan individu sebesar 1 poin, kemungkinan individu tersebut mengambil keputusan untuk melanggar lampu merah akan meningkat 0.044.

5.4 Analisis Tambahan Penelitian

Pada analisis tambahan penelitian ini, akan dilakukan perhitungan untuk melihat pengaruh variasi skor persepsi keuntungan dan persepsi risiko terhadap frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Kemudian akan dijabarkan hasil wawancara lanjutan penelitian yang berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Yang terakhir, akan dijabarkan gambaran alasan responden mengambil keputusan untuk melanggar atau tidak melanggar lampu merah.

5.4.1 Perbedaan Perilaku Melanggar Lampu Merah Berdasarkan Variasi Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan

Untuk memperkaya hasil penelitian, peneliti melakukan analisis tambahan terhadap variabel-variabel penelitian yang diukur. Pertama-tama, peneliti mencermati karakteristik responden berdasarkan dua variabel bebas, yaitu persepsi risiko dan persepsi keuntungan. Pada analisis ini, pertama-tama responden penelitian dikelompokkan menjadi empat kelompok besar, yaitu kelompok dengan persepsi risiko tinggi dan persepsi keuntungan tinggi, kelompok dengan persepsi risiko tinggi dan persepsi keuntungan rendah, kelompok dengan persepsi risiko rendah dan persepsi keuntungan tinggi, dan yang terakhir adalah kelompok dengan persepsi risiko rendah dan persepsi keuntungan rendah. Setelah itu, dilakukan perhitungan perbandingan mean pengambilan keputusan melanggar lampu merah dari keempat kelompok di atas dengan menggunakan teknik ANOVA.

Gambaran *mean* frekuensi melanggar lampu merah pada setiap kelompok dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 5.9 Gambaran Deskriptif Variasi Skor Persepsi

Kelompok	Variasi Persepsi	Mean pelanggaran lampu merah
1	PR Tinggi PK Tinggi	3.12
2	PR Tinggi PK Rendah	1.12
3	PR Rendah PK Tinggi	3.20
4	PR Rendah PK Rendah	1.12

Hasil perhitungan ANOVA menunjukkan bahwa persepsi risiko dan persepsi keuntungan mempengaruhi frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah secara signifikan ($F = 14.366$, $p < 0.05$). Lebih lanjut lagi dari perhitungan *post-hoc test*, ditemukan bahwa kelompok yang memiliki perbedaan paling signifikan dalam mempengaruhi frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah adalah antara kelompok 1 dan 2 ($p = 0.00$), kelompok 1 dan 4 ($p = 0.00$), kelompok 2 dan 3 ($p = 0.00$), serta kelompok 3 dan 4 ($p = 0.00$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kelompok yang cenderung untuk mengambil keputusan melanggar lampu merah adalah kelompok 1 dengan persepsi risiko tinggi dan persepsi keuntungan tinggi, serta kelompok 3 dengan persepsi risiko rendah dan persepsi keuntungan tinggi. Di sisi lain, yang cenderung untuk mengambil keputusan tidak melanggar lampu merah adalah kelompok 2 dengan persepsi risiko tinggi dan persepsi keuntungan rendah, serta kelompok 4 dengan persepsi risiko rendah dan persepsi keuntungan rendah.

5.4.2 Hasil Wawancara Tambahan Mengenai Pelanggaran Lampu Merah

Selama proses pelaksanaan penelitian, peneliti melakukan wawancara tambahan terhadap 10 orang responden dari 100 orang responden total. Hasil wawancara tersebut akan dibahas pada analisis tambahan penelitian ini.

Dari wawancara, ditemukan beberapa faktor yang dianggap dapat mendorong individu untuk melanggar lampu merah. Faktor-faktor tersebut adalah tidak adanya polisi / petugas keamanan di daerah sekitar (7 responden), keadaan jalanan yang memungkinkan untuk diterobos (lowong dan tidak banyak kendaraan lalu-lalang) (10 responden), dan ingin buru-buru / tidak mau menunggu lampu merah yang lama (5 responden). Selain itu, sebanyak 3 responden

menyatakan bahwa kecepatan pengemudi saat tiba di lampu merah juga mendorong mereka untuk melanggar lampu merah. Apabila saat lampunya merah dan mereka berada di dekat lampu merah dalam keadaan mencebut, akan lebih berbahaya apabila mengerem tajam daripada melihat2 sekitar dan menerobos lampu merah.

Disamping itu, responden juga menyatakan beberapa hal yang dianggap dapat menghambat individu untuk melanggar lampu merah. Hal-hal tersebut adalah keberadaan polisi yang terlihat pada saat itu (7 responden), jalan di sekitar lampu merah yang ramai dan banyak kendaraan lalu lalang dari arah yang berbeda (10 responden), sedang ingin mengemudi santai dan tidak ada dorongan untuk sampai di tujuan dengan cepat (8 responden)

Selain faktor-faktor yang mendorong dan menghambat terjadinya pelanggaran lampu merah, didapatkan juga hal-hal yang dipersepsikan oleh responden sebagai risiko yang didapat apabila melanggar lampu merah, antara lain ditilang (keberadaan polisi), diklakson dan dibentak pengemudi lain atau pejalan kaki (menggangu lalu-lintas yang sedang hijau lampunya), dan kecelakaan (tabrakan dengan pengemudi lain yang sedang hijau) baik kecelakaan ringan yang mengakibatkan cedera, maupun kecelakaan berat yang dapat menyebabkan kematian. Selain itu, ada juga hal-hal yang dipersepsikan oleh responden sebagai keuntungan yang dapat diperoleh apabila melanggar lampu merah, yaitu tidak perlu menunggu lebih lama untuk melanjutkan perjalanan dan tidak perlu mengerem tajam saat sudah terlanjur melaju cepat.

Saat diwawancara, delapan dari sepuluh responden menyatakan bahwa yang lebih mereka pertimbangkan saat akan melanggar lampu merah adalah faktor-faktor eksternal seperti situasi dan kondisi jalan serta risiko dan keuntungan apa yang akan mereka dapatkan, ketimbang faktor-faktor internal seperti mood, emosi, dan lain-lain. Persepsi para responden terhadap situasi dan keadaan di perjalanan dapat mempengaruhi keputusan untuk melanggar lampu merah atau tidak. Misalnya, apabila responden membayangkan bahwa dengan melanggar lampu merah tidak membahayakan baginya dan dapat sangat menghemat waktu, maka responden tersebut akan cenderung melanggar lampu merah. Akan tetapi, apabila responden tersebut menganggap bahwa dengan melanggar lampu merah

dapat mengakibatkan risiko tinggi baginya, sementara keuntungan yang didapat juga tidak begitu berarti, maka responden tersebut akan cenderung mengurungkan niat untuk melanggar lampu merah.

5.4.3 Gambaran Alasan Responden Untuk Melanggar Lampu Merah

Berikut ini adalah tabel yang berisi gambaran alasan responden untuk melanggar, atau tidak melanggar lampu merah pada tiap skenario yang diberikan.

Tabel 5.10 Gambaran Alasan Responden Melanggar Lampu Merah

No.	Alasan Responden Melanggar Lampu Merah	Alasan Responden Tidak Melanggar Lampu Merah
1	Keadaan yang terburu-buru dan tidak ingin tertinggal kereta api	Berbahaya dan tidak signifikan untuk melanggar lampu merah
2	Ingin memamerkan kecepatan mengemudi kepada temannya	Berbahaya dan tidak familiar dengan jalan, selain itu lebih baik lambat asal selamat
3	Ingin buru-buru agar tidak terkena hujan saat sedang mengemudi motor	Berbahaya karena takut menabrak pengguna jalan yang lain
4	Khawatir dengan keluarga yang sakit sehingga ingin cepat sampai di rumah sakit	Takut ditilang oleh polisi dan apabila terjadi kecelakaan maka dikhawatirkan akan menambah jumlah anggota keluarga yang dirawat di rumah sakit
5	Kemungkinan risiko kecil karena menerobos bersama dengan banyak motor lainnya	Tidak suka ikut-ikutan melanggar peraturan dan merasa tidak terburu-buru
6	Daerah rawan dan dikhawatirkan risiko tindak kejahatan lebih besar daripada risiko melanggar lampu merah	Tidak suka melanggar lampu merah dan berbahaya karena jalanan kosong dikhawatirkan akan ada pengemudi dari arah yang berlawanan juga melanggar lampu merah
7	Merasa lelah sehingga ingin cepat sampai di rumah untuk beristirahat	Sangat berbahaya apabila menerobos lampu merah dalam keadaan tidak fit dengan kondisi lalu lintas yang padat
8	Ingin cepat sampai di tujuan	Berbahaya karena banyak anak SD di sekitar lampu merah

BAB 6

KESIMPULAN, DISKUSI, DAN SARAN

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

6.1 Kesimpulan

Permasalahan utama yang hendak dijawab dalam penelitian ini adalah, apakah terdapat pengaruh persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor berusia muda. Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa:

1. Ada pengaruh yang signifikan dari persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor berusia muda.
2. Ada pengaruh yang signifikan dari persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor berusia muda.
3. Persepsi keuntungan memberikan pengaruh yang lebih besar daripada persepsi risiko terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi motor berusia muda.

6.2 Diskusi

Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan beberapa temuan yang mendukung hasil-hasil dari penelitian sebelumnya. Berikut ini adalah pembahasan mengenai temuan tersebut.

Pada penelitian ini, hasil perhitungan menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan dari persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap

pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Hal ini sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa kemungkinan munculnya perilaku mengemudi yang berisiko dipengaruhi oleh bagaimana persepsi individu mengenai keuntungan dan kerugian yang didapat dari suatu perilaku (Boyer, 2006; Gruber, 2001; Reyna & Farley, 2006, dalam Dhami, Mandel, & Retamero, 2010). Baik dalam penelitian ini maupun dalam penelitian tokoh-tokoh tersebut, dapat dibuktikan bahwa persepsi risiko memberikan pengaruh yang berbanding terbalik terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah, sementara persepsi keuntungan memberikan pengaruh yang berbanding lurus terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Hal ini berarti semakin tinggi persepsi risiko seseorang, maka keputusan melanggar lampu merah akan cenderung tidak diambil. Sementara itu, apabila persepsi keuntungan seseorang semakin tinggi, maka keputusan melanggar lampu merah akan cenderung untuk diambil.

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat dilihat bahwa variabel persepsi keuntungan memberikan dampak yang lebih besar daripada persepsi risiko dalam mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Studi yang berkenaan dengan alasan dampak persepsi keuntungan lebih besar dari persepsi risiko ini belum dikemukakan secara mendetil oleh peneliti lainnya. Akan tetapi, terdapat beberapa studi yang menyatakan hal berkaitan dengan hasil penelitian ini. Salah satunya adalah Eby (2004) yang menyatakan bahwa dalam perilaku yang muncul pada tiap individu, pengambilan keputusannya didasarkan pada pemaksimalan keuntungan dan kegunaannya pada saat itu. Selain penelitian di atas, terdapat juga penelitian lain oleh Eby & Molnar (1998) yang menjelaskan bahwa *risky* dan *safe riding* sama-sama mungkin muncul dari proses pengambilan keputusan, namun *risky riding* lebih sering dipilih oleh individu karena dinilai memberikan keuntungan personal yang lebih besar dibandingkan risiko yang mungkin dialami. Hal ini dapat diakibatkan oleh dua hal. Pertama, individu mempersepsi bahwa terdapat risiko yang mungkin dialami, tetapi memilih untuk mengambil risiko tersebut demi keuntungan yang lebih besar (*risk taking*). Dan yang kedua, individu tidak dapat mempersepsi risiko apa saja yang dapat dialami, sehingga keuntungan apa saja yang akan diperoleh saat itu menjadi acuan utama

dalam mengambil keputusan melakukan *risky riding (risk ignorant)*. Pada penelitian ini, hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi keuntungan memberikan pengaruh yang lebih besar daripada persepsi risiko dalam mempengaruhi pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Hal ini dapat dijelaskan dengan melihat kembali hasil wawancara dan observasi terhadap responden. Dalam wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti terhadap responden, ditemukan fakta bahwa fenomena pelanggaran lampu merah adalah hal yang sudah sering terjadi, hingga dianggap normal atau lumrah dilakukan. Hal ini tentu saja tidak terlepas dari fakta bahwa perilaku melanggar lampu merah adalah berbahaya dan melanggar aturan. Pelanggaran lampu merah tetap sering dilakukan oleh pengendara motor di Jakarta karena dianggap dapat memberikan banyak keuntungan seperti cepat sampai tujuan, tidak usah menunggu lampu merah, dan lain-lain. Berdasarkan fakta di atas dapat dikatakan bahwa pengemudi sepeda motor yang akan melanggar lampu merah cenderung mengabaikan risiko yang dipersepsikan dapat muncul dan lebih berfokus pada keuntungan yang dipersepsi mungkin diperoleh dari melanggar lampu merah, dalam keseluruhan proses pengambilan keputusannya.

Berdasarkan hasil analisis tambahan penelitian ini, ditemukan bahwa kelompok yang memberikan kemungkinan lebih besar untuk melanggar lampu merah adalah kelompok dengan persepsi risiko tinggi dan persepsi keuntungan tinggi, serta persepsi risiko rendah dan persepsi keuntungan tinggi. Sementara itu yang memiliki kemungkinan lebih kecil untuk melanggar lampu merah adalah kelompok dengan persepsi risiko tinggi dan persepsi keuntungan rendah, serta persepsi risiko rendah dan persepsi keuntungan rendah. Dari hasil tersebut, dapat terlihat bahwa kelompok yang memiliki kemungkinan lebih besar untuk melanggar adalah kelompok yang memiliki persepsi keuntungan tinggi, terlepas dari persepsi risikonya. Sedangkan kelompok yang memiliki kemungkinan lebih kecil untuk melanggar adalah kelompok dengan persepsi keuntungan rendah, juga terlepas dari persepsi risikonya. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa persepsi keuntungan memberikan pengaruh yang lebih besar terhadap frekuensi pelanggaran lampu merah pada pengemudi sepeda motor, yang terlihat dari persebaran variasi frekuensi pelanggaran lampu merah dari empat kelompok.

Dari analisis gambaran umum hasil penelitian, ditemukan frekuensi pengambilan keputusan individu untuk melanggar lampu merah adalah sekitar dua dari delapan situasi dalam skenario mengemudi. Jumlah pelanggaran ini dapat dikatakan kecil, karena frekuensinya hanya satu per empat dari keseluruhan situasi skenario berkendara. Terdapat beberapa permasalahan yang terkait dengan hal ini. Pertama, dari gambaran karakteristik responden, dapat ditemukan bahwa 87% responden mengakui pernah melanggar lampu merah, dan 40% diantaranya mengaku sering melanggar lampu merah. Selain itu, dari hasil wawancara tambahan juga didapatkan fakta bahwa pelanggaran lampu merah adalah hal yang lumrah dilakukan karena dianggap memberikan lebih banyak keuntungan. Kedua hal tersebut bertentangan dengan hasil penelitian mengenai frekuensi rata-rata pengambilan keputusan responden, yang menyatakan bahwa responden melanggar lampu merah hanya sekitar dua kali dari delapan skenario. Hal ini membuat peneliti mengkaji lagi alasan mengapa responden dalam penelitian ini memiliki frekuensi pelanggaran lampu merah yang kecil. Dari gambaran umum hasil penelitian, persepsi risiko dan persepsi keuntungan responden dapat dikatakan sedang. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa responden yang ikut serta dalam penelitian ini adalah kelompok yang cenderung netral dan bukan kelompok yang ekstrim dalam mempersepsi risiko dan keuntungan dalam pengambilan keputusan melanggar lampu merah. Sifat kelompok responden yang netral ini dapat menyebabkan mereka mempersepsi risiko dan keuntungan dalam skenario mengemudi ini secara berbeda. Karena sifatnya yang netral, responden mungkin mempersepsi risiko dan keuntungan secara tidak berlebihan, sehingga keseluruhan risiko dan keuntungan yang dipersepsi dari skenario mengemudi cenderung normal. Risiko dan keuntungan yang dipersepsi cenderung normal ini kemudian menghasilkan frekuensi pengambilan keputusan melanggar lampu merah yang rendah.

Terdapat beberapa keterbatasan dalam penelitian ini. Keterbatasan yang pertama adalah tidak dikontrolnya faktor tingkat pendidikan responden. Tanpa adanya kontrol terhadap tingkat pendidikan responden, peneliti tidak dapat memastikan bahwa responden benar-benar mengerti bagaimana cara mengisi kuesioner, apa yang diharapkan dari hasil kuesioner, dan peneliti juga tidak dapat

memastikan tingkat keseriusan responden dalam mengisi kuesioner. Berkaitan juga dengan responden, penelitian ini mengukur perilaku yang *unfavorable / undesirable*, yakni melanggar lampu merah. Dapat dikatakan *unfavorable / undesirable* karena perilaku melanggar lampu merah adalah perilaku yang melanggar hukum, membahayakan pengguna jalan lain, dan dapat berakibat dikenakan tilang (*National Highway Traffic Safety Administration, 2011*). Oleh karena itu, jawaban yang diberikan oleh responden dapat dimanipulasi sedemikian rupa agar responden tersebut terlihat sebagai pengemudi yang baik (*faking good*). Walaupun telah meminta kejujurannya dalam mengisi dan telah membina rapport yang baik dengan responden, tidak tertutup kemungkinan terdapat beberapa responden yang tidak mengisi jawaban yang sesuai dengan yang sebenarnya ingin diketahui peneliti.

Keterbatasan kedua dalam penelitian ini berkaitan dengan apa yang ingin digali dalam penelitian ini, yakni persepsi. Persepsi adalah konstruk yang kompleks dan dapat bervariasi untuk setiap individu. Skenario mengemudi yang dibuat oleh peneliti didasarkan pada faktor eksternal yang dipersepsikan sebagai risiko dan keuntungan oleh responden wawancara elisitasi. Meskipun skenario dan pertanyaan yang terdapat didalamnya sudah melalui uji coba keterbacaan, validitas, dan reliabilitas, terdapat kemungkinan ada kelompok responden yang mempersepsikan situasi dan pertanyaan yang diberikan secara berbeda dengan harapan dan persepsi peneliti. Kelompok responden tersebut misalnya kelompok yang bersifat ekstrim seperti responden yang memiliki *risk-taking behavior* yang tinggi, maupun responden yang sudah sering melakukan pelanggaran lampu merah. Pada kelompok tersebut, dapat terjadi mipersepsi risiko dan mempengaruhi keseluruhan proses pengambilan keputusannya (Eby & Molnar, 1998)

Pada gambaran umum hasil penelitian, ditemukan bahwa terdapat sebesar 87% responden pernah melanggar lampu merah, dan 40% diantaranya sering melanggar lampu merah. Frekuensi pelanggaran lampu merah oleh responden dalam penelitian ini tidak dikontrol, dan hanya digunakan sebagai data responden saja. Hal ini patut dikaji lebih lanjut, karena pengemudi motor yang sudah terbiasa melanggar lampu merah (*frequent red-light crosser*) dapat mempersepsikan risiko

dan keuntungan yang berbeda pada situasi tertentu dengan pengemudi yang jarang atau hanya sekali-sekali melanggar lampu merah. Selain itu, terdapat 13% responden yang mengaku tidak pernah melanggar lampu merah. Skenario mengemudi yang dibuat oleh peneliti merupakan situasi yang diharap dapat mendorong pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah. Pada responden yang belum pernah melanggar lampu merah, situasi dan pelanggaran lampu merah dapat dipersepsikan berbeda dengan harapan peneliti. Hal ini disebabkan karena situasi dan pelanggaran lampu merah tersebut menjadi asing bagi responden yang belum pernah melakukan pelanggaran lampu merah.

6.3 Saran

6.3.1 Saran Metodologis

Terdapat beberapa saran metodologis yang dapat peneliti berikan berdasarkan penelitian ini, antara lain:

1. Penelitian lanjutan dapat dilakukan untuk melihat pengaruh faktor usia, jenis kelamin, dan pengalaman mengemudi terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah.
2. Penelitian selanjutnya dapat memfokuskan responden pada kelompok pengemudi yang sering melanggar lampu merah. Dengan demikian dapat dilihat perbedaannya antara pengemudi yang sering melanggar lampu merah dan yang tidak terlalu sering melanggar. Hal ini juga dilakukan untuk lebih ketat mengontrol faktor persepsi mungkin muncul pada responden.
3. Dapat dilakukan penyempurnaan alat ukur skenario mengemudi yang dapat menggambarkan persepsi responden dengan lebih tepat dan mudah dipahami. Skenario mengemudi adalah alat ukur yang tidak menghadapkan situasi pelanggaran lampu merah secara langsung, tetapi melalui imajinasi responden berdasarkan situasi yang tertulis. Oleh karena itu, bentuk alat ukur lain yang dapat dilakukan berupa simulasi atau observasi langsung, yang menghadapkan situasi pelanggaran lampu merah secara langsung.

6.3.2 Saran Praktis

Selain saran metodologis, peneliti juga dapat memberikan saran praktis sebagai berikut ini:

1. Polisi perlu melakukan internalisasi kepada para pengemudi muda mengenai peraturan lalu lintas khususnya pelanggaran lampu merah. Selain itu perlu dilakukan re-edukasi mengenai banyaknya risiko yang mungkin didapat sedikitnya keuntungan yang mungkin didapat. Internalisasi dan re-edukasi ini dapat dilakukan baik melalui iklan spanduk di jalan-jalan raya, maupun melalui media televisi agar mereka mengenal peraturan lalu lintas yang berlaku dan menyadari bahwa mereka juga harus mematuhi peraturan tersebut.
2. Internalisasi dan re-edukasi dapat dilakukan juga dengan bantuan instansi-instansi sosial dan pemerintah untuk memfasilitasi *information sharing* pada pengemudi motor. Instansi-instansi sosial dan pemerintah dapat memfasilitasi dengan cara menayangkan di televisi, koran, membuat spanduk atau baliho, dan lain sebagainya.
3. Sekolah Menengah dan Universitas juga dapat memberikan penyuluhan pada siswanya yang mengemudi sepeda motor. Penyuluhan tersebut harus mencakup poin-poin penting mengenai peraturan lalu lintas khususnya pelanggaran lampu merah, serta risiko dan keuntungan yang mungkin didapat dari pelanggaran lampu merah.

DAFTAR PUSTAKA

- Aimei, L., Jie, T., Lianqi, L. (2011). The influence of availability heuristic and decision frame on risk decision making. *Journal of psychological science* Vol34 No4 920-924.
- Allen, J.P., Brown, B.B. (2008). Adolescents, Peers, and Motor Vehicles: The Perfect Storm? *American Journal of Preventive Medicine* Vol35 No3 289-293.
- Armartpundit, T., Sota, C., Fukuda, T. (2010, Agustus). *Factors influencing unawareness riding behavior of adolescent motorcyclists in mahasarakham province, North Eastern region, Thailand*. 3th Atrans Symposium Student Chapter Session; Aug. 26-27, Abstract No. SCS10-008. Asian Transportation Research Society, Bangkok, Thailand
- Breckler, S.J., Olson, J.M., Wiggins, E.C. (2006). *Social Psychology Alive*. Cengage learning
- Chang, H., Yeh, T. (2006). Motorcyclist Accident Involvement By Age, Gender, and Risky Behaviors in Taipei, Taiwan. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior* Vol10 Issue2 109-122
- Chen, C. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors: Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention* Vol41 963–968.
- Dahl, .R. E. (2008). Biological, Developmental, and Neurobehavioral Factors Relevant to Adolescent Driving Risks. *American Journal of Preventive Medicine* Vol35 No3 278 –284.
- Dhami, M.K., Mandel, D.R., Retamero, R.G. (2010). Canadian and Spanish Youths' Risk Perceptions of Drinking and Driving and Riding with a Drunk Driver. *International Journal of Psychology* Vol46 No2 81-90.
- Dworkin, J. (2006). *Teen decision making about risky behaviors*. Minnesota: University of Minnesota
- 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* Vol1 627-632.
- Esgate, A., Groome, D. (2004). *An Introduction to Applied Cognitive Psychology*. New York: Psychology Press.

- Ferreira, A.I., Martinez, L.F., Guisande, M.A. (2009). Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology* Vol2 No2 79-98.
- Finken, L.L., Jacobs, J.E., Laguna, K.D. (1998). Risky Drinking and Driving/Riding Decisions: The Role of Previous Experience. *Journal of Youth and Adolescence* Vol. 27 No4 493-511.
- Fontaine, R. G., Dodge, K. A. (2006). Real-Time Decision Making and Aggressive Behavior in Youth: A Heuristic Model of Response Evaluation and Decision (RED). *Aggressive Behavior* Vol32 604–624.
- Gilovich, T., Griffin, D., Kahneman, D. (2002). *Heuristics and Biases: The Psychology of Intuitive Judgment*. Cambridge University Press
- Gravetter, F.J., Forzano, L.B. (2009). *Research methods for the behavioral sciences, 4th ed.* Belmont, CA: Wadsworth
- Gray, R., Regan, D. (2000). Risky Driving Behavior: A Consequence of Motion Adaptation for Visually Guided Motor Action. *Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance* Vol26 No6 1721-1732.
- Gruber, J. (2000). *Risky Behavior Among Youth: An Economic Analysis*. Massachusetts: MIT
- Haque, M., Chin, H.C., Lim, B.C. (2010). Effects of Impulsive Sensation Seeking, Aggression and Risk-Taking Behaviors on the Vulnerability of Motorcyclists. *Asian Transport Studies* Vol11 Issue2 165-180.
- Horn, C. (2006). How Experience Affects Perception in Expert Decision-Making. *Perception* Vol5 814-824.
- Houston, D., J. (2011). Motorcyclist. *Handbook of Traffic Psychology* 375-389.
- Hurlock, E.B. (1990). *Developmental psychology: a lifespan approach*. Boston: McGraw-Hill
- JasaRaharja. (2011). *Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Indonesia*. Diunduh dari <http://www.jasaraharja.co.id> pada tanggal 12 September 2011
- Kahneman, D., Tversky, A., Slovic, P. (1982). *Judgment under Uncertainty: Heuristics & Biases*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kementrian Perhubungan. (2009). *Informasi Transportasi*. Sekretariat Jendral Pusat Data dan Informasi
- Kumar, R. (1999). *Research Methodology: A Step-by-step Guide for Beginners*. London: Sage
- Ma, M., Yan, X., Huang, H., Abdel-Aty, M. (2009, November). *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

- Patrick, G. F. (1986). *Decision-Making in a Risky Environment*. West Lafayette: Purdue University
- Riabacke, A. (2006). Managerial Decision Making Under Risk and Uncertainty. *IAENG International Journal of Computer Science* Vol32 No4 68-74.
- Robbins, S. (2005). *Organizational Behavior, 11th Edition*. Prentice Hall: Pearson Education
- Sally, K., Corben, B., Fildes, B., Dyte, D. (1995). *Red Light Running Behavior at Red Light Camera And Control Intersections*. Monash University: Accident Research Center
- Schiffman, L.G., Kanuk, L.L. (1991). *Consumer Behavior, 4th Edition*. New York: Prentice Hall International
- 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* Vol38 No6 1573-1592.
- Slovic, P., Finucane, M., Peters, E., MacGregor, D.G. (2003). The Affect Heuristic. *Intuitive Judgements: Heuristics and Biases* (2-51). Cambridge University Press
- Taghavifard, M.T., Damghani, K.K., Moghaddam, R.T. (2009). *Decision Making Under Uncertain and Risky Situations*. Tehran: The Society of Actuaries
- Vivanews. (2012). *Dahlan marah-marah dan berteriak pada petugas jalan tol*. Diunduh dari www.vivanews.co.id pada tanggal 12 Maret 2012.
- 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
- Willows, R., Connell, R. (2003, Mei). *Climate adaptation: Risk, uncertainty and decision-making*. UKCIP Technical Report. UK Climate Impacts Programme Oxford
- Wong, J., Chung, Y., Huang, S. (2010). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention* Vol42 275-281.
- Wundersitz, L.N. (2008). *Can personality characteristics predict the crash involvement of young drivers?* Australia: The University of Adelaide
- Zhang, L. (2009). New Directions in the Psychology of Decision Making. *Encyclopedia of Psychology of Decision Making* (15-20). New York: Nova Science Publishers, Inc

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.

B.2 Persepsi Keuntungan

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,952	8

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Part 1	Value	,896
		N of Items	4(a)
	Part 2	Value	,937
		N of Items	4(b)
	Total N of Items		8
Correlation Between Forms			,892
Spearman-Brown Coefficient	Equal Length		,936
	Unequal Length		,936
Guttman Split-Half Coefficient			,936

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 *Multiple Regression*

C.1 Tabel *Model Summary*

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,645(a)	,417	,405	1,422

a Predictors: (Constant), keuntungan, risiko

C.2 Tabel ANOVA

ANOVA(b)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	139,992	2	69,996	34,632	,000(a)
	Residual	196,048	97	2,021		
	Total	336,040	99			

a Predictors: (Constant), keuntungan, risiko

b Dependent Variable: melanggar

C.3 Tabel *Coefficients*

Coefficients(a)

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,384	,978		,393	,695
	risiko	-,015	,007	-,160	-2,063	,042
	keuntungan	,044	,005	,632	8,143	,000

a Dependent Variable: melanggar

D. Hasil Pengolahan Data SPSS ANOVA (Perbedaan Perilaku Melanggar Lampu Merah Berdasarkan Variasi Persepsi Risiko dan Persepsi Keuntungan)

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

Test of Homogeneity of Variances

pengambilan1

Levene Statistic	df1	df2	Sig.
2,749	3	96	,047

D.2. Tabel ANOVA

ANOVA

pengambilan1

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	104,120	3	34,707	14,366	,000
Within Groups	231,920	96	2,416		
Total	336,040	99			

D.3. Tabel *Descriptives*

Descriptives

pengambilan1

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
1	25	3,12	1,716	,343	2,41	3,83	1	8
2	25	1,12	1,092	,218	,67	1,57	0	3
3	25	3,20	2,041	,408	2,36	4,04	0	8
4	25	1,12	1,166	,233	,64	1,60	0	4
Total	100	2,14	1,842	,184	1,77	2,51	0	8

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)