2.Analisa_Perilaku_dan_Lingkungan_Berkendara_Sepeda_Motor.pdf

by Dewi Kurniasih

Submission date: 08-Apr-2019 09:19PM (UTC+0300)
Submission ID: 1108337721
File name: 2.Analisa_Perilaku_dan_Lingkungan_Berkendara_Sepeda_Motor.pdf (237.59K)
Word count: 2780
Character count: 16064

ANALISA PERILAKU DAN LINGKUNGAN BERKENDARA SEPEDA MOTOR PADA PELAJAR SMA DI SURABAYA UNTUK MENENTUKAN METODE SOSIALISASI DAN PEMBELAJARAN SAFETY RIDING YANG EFEKTIF

Oleh:
Dewi Kurniasih dan Wibowo Arninputranto
Dosen Politeknik Perkapalan Negeri Surabaya

Abstrak: Sepeda motor adalah kendaraan yang praktis, efisien, dan irit sebagai sarana untuk menjalankan aktifitas kerja. *World Health Organization (WHO)* mencatat 1 juta orang meninggal setiap tahun di jalan raya akibat kecelakaan, dan hampir 40 % diantaranya berusia produktif. Untuk meminimalisir tingkat kecelakaan tersebut telah banyak yang diupayakan, salah satunya adalah upaya safety riding, yaitu cara berkendara yang aman dan nyaman.Responden yang terpilih adalah pelajar SMA kelas X-XI yang memiliki group sosial dalam berkendaraan. Dari hasil koesioner dan wawancara didapatkan hasil untuk perilaku yang mendominasi para pelajar saat berkendara sepeda motor di jalan raya menunjukkan hal positif dan negatif yang berimbang. Hanya saja perilaku negatif seringkali dilakukan jika mereka sedang berkendara secara berkelompok. Faktor lingkungan yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan di jalan raya adalah faktor pergaulan teman seumur khususnya dalam hal memodifikasi dan memacu kecepatan dan dukungan dari faktor keluarga untuk mendapatkan sarana dalam berkendaraan.Metode sosialisasi dan pembelajaran safety riding yang lebih disukai adalah peer group (sharing dari teman seumur yang menjadi korban kecelakaan). Saran dalam penelitian ini adalah perlunya peran dan kebijakan dari orang tua, guru, dan masyarakat dalam menghadapi lingkungan remaja agar mau berperilaku aman saat berkendara sepeda motor.

Kata Kunci: perilaku berkendara, lingkungan, metode pembelajaran, remaja

Asumsi masyarakat bahwa motor adalah kendaraan yang praktis, efisien, dan irit sebagai sarana untuk menjalankan aktifitas kerja. Meningkatnya populasi manusia dan mobilitas jumlah kendaraan atau fasilitas transportasi ini menjadi pemicu meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas (Fachrurrozy, 2007). Melihat perkembangan yang ada dari kepadatan lalu lintas tersebut, semakin banyak ditemukan fakta yang menunjukkan bahwa jalan raya justru menjadi ladang pembunuhan manusia modern.

World Health Organization (WHO) mencatat bahwa 1 juta orang diseluruh dunia meninggal setiap tahun di jalan raya akibat kecelakaan, dimana 40 % diantaranya berusia produktif. Di Indonesia sendiri kecelakan lalu lintas oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Bahkan, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun.

Di Indonesia, jumlah kendaraan bermotor selalu meningkat setiap tahunnya, dan kelalaian manusia menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Data Kepolisian RI menyebutkan, pada tahun 2013 angka

kecelakaan lalu lintas menunjukkan angka 20,66 % meskipun terlihat menurun daripada angka kecelakaan di tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, dengan potensi kerugian sosial ekonomi sekitar Rp 203 triliun - Rp 217 triliun per tahun (2,9% - 3,1 % dari Pendapatan Domestik Bruto/PDB Indonesia). Sedangkan pada 2011, terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang (BIN,2013).

Berbagai upaya untuk meminimalisir tingkat kecelakaan tersebut telah banyak di upayakan, diantaranya adalah penggunaan lajur khusus sepeda dan motor, menyalakan lampu baik siang ataupun malam, penggunaan perlengkapan standar motor seperti spion, dan yang terus digalakan adalah upaya *safety riding*, yaitu cara berkendara yang aman dan nyaman. Angka kecelakaan di jalan raya meski terlihat menurun, tetapi sebenarnya angka statistik kecelakaannya terutama pada korban pelajar meningkat.

Penelitian yang dilakukan Nicole R.Skaar dan Jhon E. Williams (2002) dalam Asdar (2012) menunjukkan bahwa perempuan memiliki jumlah pelanggaran lalu lintas yang lebih tinggi dibandingkan laki-laki. Penelitian lain oleh Hans Freentra mengatakan bahwa faktor kognitif cukup efektif dalam memprediksi perilaku berkendara yang beresiko.

Dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode simple random sampling pada pelajar SMA di dua Kota besar di Jawa Timur yaitu Kota Surabaya dan Sidoarjo untuk mengetahui perilaku apa yang mendominasi pelajar pada saat berkendara sepeda motor di jalan raya dan mengetahui metode pembelajaran dan Sosialisasi seperti apa yang cocok bagi para pelajar SMA tersebut.

METODE PENELITIAN

Pengumpulan data penelitian dilaksanakan pada bulan September-Oktober 2013, dan mendapatkan responden 120 orang dengan 10 asal SMA yang diambil secara acak. Penentuan SMA dilakukan dengan cara memilih SMA negeri dan swasta dengan masing – masing SMA disebarkan 20 angket. Pengumpulan data dengan metode wawancara dengan kuesioner, angket yang kembali kepada peneliti dan memenuhi syarat berjumlah 99 angket. Responden yang terpilih adalah pelajar SMA kelas X-XI yang memiliki group sosial hal ini dilakukan dengan asumsi pelajar di kelas ini masih berada pada masa peralihan emosi.

PEMBAHASAN

Dari hasil survey yang dilakukan jumlah pelajar yang memiliki kendaraan bermotor banyak yang berusia 15,16, 17 tahun, dan mereka telah menggunakan sepeda motor dimulai sejak usia sekolah menengah pertama bahkan ada yang mulai dari kelas 6 SD. Untuk mengetahui perilaku berkendara di jalan raya maka pertanyaan yang ditanyakan adalah kebiasaan berkendara seperti sebelum menyeberang, kebiasaan menambah kecepatan saat lampu kuning, menyalakan lampu saat siang hari, kepatuhan terhadap rambu lalu lintas, menggunakan helm pada saat bepergian (untuk pertanyaan ini jika bepergian jarak dekat kebanyakan menjawab tidak menggunakan helm, tapi

jika jarak jauh maka mereka baru menggunakan helm).

Dari hasil tersebut semuanya menunjukkan hal positif dan negatif yang berimbang. Jadi dalam hal ini berarti perilaku yang paling mendominasi pelajar dalam hal berkendara tidak ada, tetapi dari hasil wawancara di dapatkan perilaku positif banyak dilakukan jika mereka sedang berkendara sendiri, tetapi meskipun sedang berkendara sendiri jika rute yang dilewati adalah rute aman atau tidak ada polisi maka mereka pun sering tidak menggunakan helm, tidak menghidupkan lampu, menambah kecepatan pada saat lampu kuning, begitu juga jika mereka berkendara dalam berkelompok maka kebanyakan mereka melakukan perilaku negatif. Hal ini senada dengan teori ketaatan menurut Calhoun & Acocella, 1990 adalah bentuk khusus dari pengaruh yang mana individu tunduk kepada perintah langsung individu lain, dan hal ini terjadi pada saat mereka berkendara bersama kelompoknya. Dari hasil eksperimen Milgram, ketaaan seseorang terhadap hukum dapat disebabkan oleh beberapa hal, yaitu adanya konsekuensi yang jelas atas ketidaktaatan, adanya harapan mencapai kondisi tertentu, percaya terhadap pihak otoritas, dan menghormati atau menyukai sosok atau pihak otoritas tersebut (Hasil survey Tabel 1).

Tabel 1 Perilaku yang Mempengaruhi Pelajar Dalam Hal Berkendaraan Motor pada Pelajar SMA di Kota Surabaya

Karakteristik	Melanggar Tata Tertib						OR	95% CI
	Ya		Tidak		Total			
	N	N/N_t	N	N/N_t	N_t	%		
Berhenti Sebelum Menyeberang	**(N=73)**		**(N=26)**		**(N=99)**		0,77	0,58 - 1,02
Ya	59	0,7284	22	0,2716	81	100		
Tidak	14	0,7778	4	0,2222	18	100		
Menambah Kecepatan Saat Lampu Kuning	**(N=73)**		**(N=26)**		**(N=99)**		1,96	1,56 - 2,47
Ya	34	0,8095	8	0,1905	42	100		
Tidak	39	0,6842	18	0,3158	57	100		
Menyalakan Lampu di Siang Hari	**(N=73)**		**(N=26)**		**(N=99)**		1,26	0,92 - 1,73
Ya	59	0,7468	20	0,2532	79	100		
Tidak	14	0,7000	6	0,3000	20	100		
Kepatuhan terhadap Rambu Lalu Lintas	**(N=73)**		**(N=27)**		**(N=99)**		0,48	0,38 - 0,60
Ya	45	0,6923	20	0,3077	65	100		
Kadang-Kadang	28	0,8235	6	0,1765	34	100		
Memakai Helm	**(N=73)**		**(N=27)**		**(N=99)**		0,38	0,30 - 0,47
Kadang-Kadang	50	0,6849	23	0,3151	73	100		
Ya	23	0,8519	4	0,1481	27	100		
Kebiasaan memakai hp saat berkendara	**(N=73)**		**(N=27)**		**(N=99)**		0,48	0,38 - 0,60
Ya	45	0,6923	20	0,3077	65	100		
Kadang-Kadang	28	0,8235	6	0,1765	34	100		

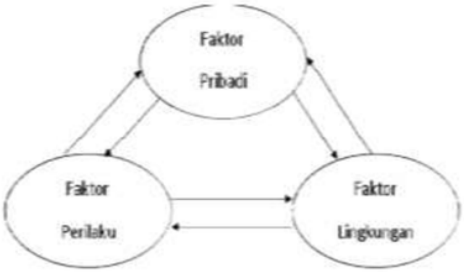
Berkendaraan sambil menggunakan handphone pun banyak dilakukan pelajar terutama membaca dan membalas pesan singkat dan menggunakan heat set. Sesuai dengan teori Sudarso (2008) yang menyatakan Sikap gaya hidup (life style) seseorang dalam kehidupan sehari-hari terbawa saat mengendara di jalan raya, dan dalam hal ini adalah kebiasaan menggunakan handphone.

Untuk mengetahui faktor lingkungan yang mempengaruhi dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan di jalan raya dapat dilihat pada tabel 4.2. Dari jumlah responden yang ada sekitar 55 orang menyatakan telah memodifikasi sepeda motor, hal ini dilakukan karena adanya pengaruh lingkungan. Karena bagi mereka memodifikasi motor adalah suatu kewajiban yang tak terucap bagi anggota genk motor yang secara tidak langsung sebagai penunjuk identitas dari genk mereka serta keanggotaan. Hal ini menurut Gareth R. Jones (1995) dalam Wirawan (2007) termasuk dalam Nilai instrumental dalam suatu budaya organisasi yaitu model perilaku yang diharapkan oleh organisasi dalam hal ini adalah kesamaan dalam model modifikasi kendaraan bermotor dan kembali menurut Gareth R. Jones (1995) dalam Wirawan (2007), norma adalah standar atau gaya perilaku yang dianggap dapat diterima atau tipikal untuk suatu kelompok orang. Jadi lingkungan disini ikut mempengaruhi cara berfikir dari pelajar tersebut dalam hal memodifikasi kendaraan bermotornya.

Dari responden yang dilakukan survey yang belum memiliki sim 25 orang padahal sim merupakan salah satu bukti bahwa seseorang sudah mampu dan layak untuk mengendarai sepeda motor.siswa yang masih berusia dibawah 17 tahun jumlahnya lebih banyak tetapi jumlah yang sudah memiliki SIM pun ternyata banyak hal ini sangat kontradiksi. Selain itu dari data seharusnya jumlah usia siswa kelas X dan XI SMA rata-rata usianya adalah 15 dan 16 tahun, usia tersebut belum memenuhi syarat untuk bisa memiliki SIM. Meskipun demikian, siswa tetap mengendarai sepeda motor karena mereka merasa sudah mahir tanpa harus dilengkapi dengan SIM (mereka telah menggunakan sepeda motor dimulai sejak usia sekolah menengah pertama bahkan ada yang mulai dari kelas 6 SD). Padahal menurut UU No. 22 Tahun 2009 umur minimal seseorang untuk bisa mendapatkan SIM C adalah 17 tahun. Penelitian yang dilakukan oleh Ouimet *et al* (2007) dalam Asdar (2012) mengemukakan bahwa remaja yang telah memiliki SIM akan cenderung berperilaku *safety riding* yang baik pada masa awal kepemilikan SIMnya. Dari responden tersebut cara mendapatkan SIM pun banyak melalui calo, hal ini dikarenakan secara umur mereka belum mencukupi.

Adapun alasan lain mereka menggunakan sepeda motor meskipun umur belum mencukupi adalah jam sekolah yang mepet jika harus menggunakan angkutan ke sekolah, kepraktisan jika pulang sekolah harus lanjut ke tempat les ataupun pergi. Kadangkala di sekolah meskipun sudah ada peraturan dilarang membawa sepeda motor tetapi biasanya di beberapa sekolah ada rumah warga yang jaraknya tidak begitu jauh menyediakan jasa penitipan sepeda motor. Sehingga meskipun ada larangan sepeda motor kesekolah pelajar tetap membawa tetapi di

titipkan di tempat yang tidak begitu jauh dari sekolah. Alasan lain adalah adanya dukungan dari orang tua yang menyediakan fasilitas motor karena alasan repot mau antar jemput anak yang notabene sudah dianggap besar. Ditinjau dari teori ketaatan menurut Milgram (dalam Calhoun dan Acocella, 1990), dapat dikatakan bahwa remaja dalam penelitian ini sudah memiliki pengetahuan tentang konsekuensi dari pelanggaran lalu lintas, dan sudah memiliki harapan untuk mendapatkan kondisi tertentu seperti pujian atau keringanan hukuman, tetapi dalam pengaplikasiannya berupa tindakan yang masih belum terpenuhi secara keseluruhan.



Gambar 1 Hubungan Triadik dalam Kognitif Sosial (Sumber : Cooper 2000)

Jika dilihat dari hasil penelitian ini maka peneliti mengkategorikan bahwa lingkungan eksternal dari pelajar adalah faktor lingkungan yang paling mempengaruhi keputusan cara berkendaraan bermotor bagi pelajar, faktor eksternal tersebut diantaranya adalah pergaulan dan dari keluarga.

Dari gambar 1 dapat dijelaskan hubungan antara faktor pribadi dengan faktor perilaku merefleksikan interaksi antara pemikiran dan tindakan yang membentuk arah pada perilaku. Sedangkan hubungan timbal balik antara faktor pribadi dan lingkungan berkaitan dengan hubungan interaktif dimana manusia memiliki harapan, keyakinan, dan kemampuan kognitif yang dikembangkan oleh pengaruh lingkungan akibat adanya informasi, ketertarikan fisik dan status sosialnya. Jadi faktor lingkungan mempengaruhi faktor pribadi yang berujung pada perilaku berkedara pelajar/siswa di jalan raya.

Tabel 2 Lingkungan yang Mempengaruhi Pelajar Dalam Hal Berkendaraan Motor pada Pelajar SMA di Kota Surabaya

Karakteristik	Melanggar Tata Tertib						OR	95% CI
	Ya		Tidak		Total			
	N	N/N_t	N	N/N_t	N_t	%		
Umur	**(N=79)**		**(N=20)**		**(N=99)**			
± 17 Tahun	13	0,7647	4	0,2353	17	100	0,78	0,58 - 1,04
< 17 Tahun (15,16 th)	66	0,8070	16	0,1930	82	100		
Memodifikasi Sepeda Motor	**(N=79)**		**(N=20)**		**(N=99)**			
Tidak	24	0,8276	5	0,1724	29	100	1,31	1,14 - 1,69
Ya	55	0,7857	15	0,2143	70	100		
Punya SIM C	**(N=73)**		**(N=26)**		**(N=99)**			
Sudah	48	0,8276	10	0,1724	58	100	3,07	2,34 - 4,03
Belum	25	0,6098	16	0,3902	41	100		
Cara Mendapat SIM	**(N=73)**		**(N=26)**		**(N=99)**			
Tes	28	0,6829	13	0,3171	41	100	0,62	0,48 - 0,80
Calo	45	0,7759	13	0,2241	58	100		

Tabel 3 Tabel Metode Sosialisasi dan Pembelajaran *Safety Riding* yang diinginkan Pelajar Dalam Hal Berkendaraan Motor pada Pelajar SMA di Kota Surabaya

Metode sosialisasi dan Pembelajaran yang diinginkan	Berdasar Jenis Kelamin						OR	95% CI
	Laki-Laki		Perempuan		Total			
	N	N/N_t	N	N/N_t	N_t	%		
Dari korban yang seumuran	34	0,5000	34	0,5000	68	100	1,07	0,69 - 1,65
Dari pihak kepolisian	15	0,4839	16	0,5161	31	100		

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh *Transportation Research Institute, University of Michigan* faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara sepeda motor pada remaja ada 2 hal yaitu faktor internal seperti persepsi terhadap resiko berkendara dan dari luar lingkungan seperti pesan kampanye keselamatan, komunikasi dengan keluarga, teman dan lingkungan (Eby dan Molnar 1998 dalam M. Asdar 2012). Dalam penelitian ini untuk Metode Sosialisasi dan Pembelajaran *Safety Riding* yang Efektif, kebanyakan pelajar SMA mengatakan sosialisasi yang menyentuh dan akan mereka pahami adalah dari korban yang seumuran karena jika yang memberikan pesan keselamatan itu seumuran dengan mereka, maka pelajar dapat memposisikan dan merasakan hal yang sama sehingga keinginan untuk tidak menjadi korban seperti narasumber akan lebih terpatri (lihat tabel 4.3 dibawah). Hal ini jika dihubungkan dengan teori Daniel Goleman (2002) sangat cocok dimana ia mengatakan bahwa emosi merujuk pada suatu perasaan dan pikiran yang khas, suatu keadaan biologis dan psikologis dan serangkaian kecenderungan untuk bertindak.

Persepsi yang lebih positif seperti sebuah kewajaran, hal yang indah, sesuatu yang mengharukan, atau membahagiakan. Interpretasi yang dibuat atas sebuah peristiwa mengkondisikan dan membentuk perubahan fisiologis secara internal, ketika kita menilai sebuah peristiwa secara lebih positif maka perubahan fisiologis pun menjadi lebih positif. Hal ini juga terjadi pada remaja, jika yang memberi masukan tentang *safety riding* adalah remaja seusia mereka yang menjadi korban lalu lintas, hal tersebut akan membuat mereka akan jauh memiliki persepsi yang lebih positif tentang cara berkendara yang lebih baik.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Perilaku yang paling mendominasi para pelajar saat berkendara sepeda motor di jalan raya menunjukkan hal positif dan negatif yang berimbang. Jadi dalam hal ini berarti perilaku yang paling mendominasi pelajar dalam hal berkendara tidak ada, tetapi dari hasil wawancara di dapatkan perilaku positif banyak dilakukan jika mereka sedang berkendara sendiri, tetapi meskipun sedang berkendara sendiri jika rute yang dilewati adalah rute aman atau tidak ada polisi maka mereka pun sering tidak menggunakan helm, tidak menghi-dupkan lampu, menambah kecepatan pada saat lampu kuning, begitu juga jika mereka berkendara dalam berkelompok

maka kebanyakan mereka melakukan perilaku negatif.

2. Faktor lingkungan yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan di jalan raya adalah faktor pergaulan teman seumur dan dukungan dari faktor keluarga
3. Mengetahui metode pembelajaran dan Sosialisasi Cara sosialisasi *(safety riding)* yang paling disukai pelajar untuk menekan angka kecelakaan di jalan raya adalah metode pembelajaran dan sosialisasi dari teman sebaya.

Saran

1. Cara pengambilan SIM harus lebih diperketat dan jangan sampai masih ada percaloan, sehingga pelajar yang belum usianya mencukupi dapat memperoleh SIM
2. Orang tua dan guru harus berperan dalam hal mengontrol pergaulan pelajar karena hal negatif maupun positif
3. Metode pembelajaran dan sosialisasi harus diusahakan lebih efektif dan menampilkan pelajar atau remaja yang merupakan korban kecelakaan, bisa menggunakan kesempatan pada event-event yang sering diselenggarakan di tempat umum yang sasaran acaranya adalah remaja.

DAFTAR PUSTAKA

Asdar, Muhammad, 2012. Perilaku *Safety Riding* Pada Siswa SMA Di Kabupaten Pangkep. Skripsi, FKM Unhas

Calhoun, F.J & Acocella, R.J, 1990. *Psikologi Tentang Penyesuaian dan Hubungan Kemanusiaan* (R.S. Satmoko, Ed). Semarang: IKIP Semarang Press

http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-menjadi-pembunuh-terbesar-ketiga Diakses 14 februari 2014

Klavert, Irene. 2007. Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengemudi Angkutan Kota di Kota Semarang Ditinjau Dari Persepsi Terhadap Penegakan Hukum Lalu Lintas.Skripsi (diterbitkan). Semarang: Fakultas Psikologi Universitas Katolik Soegijapranata.

Lusius, Yodokus,. 2013. Hubungan Antara Persepsi Terhadap Polisi Lalu Lintas Dengan Pelanggaran Lalu Lintas Yang Dilakukan Remaja Di Kota Malang. Skripsi Universitas Negeri Malang

Soekanto, 1982. *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*. Jakarta: C.V. Rajawali

Umbara Citra. 2009. *Undang-Undang R.I. Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit Citra Umbara

Wade, Carole & Tavris, Carol. 2007.*Psikologi Edisi ke-9 Jilid 1* (Wibi Hardani & Bimo Adi Yoso, Ed). Jakarta: Penerbit Erlangga

Wirawan.2007. *Konflik dan Manajemen Konflik*. Jakarta : Salemba Empat

2.Analisa_Perilaku_dan_Lingkungan_Berkendara_Sepeda_M..

ORIGINALITY REPORT

27%	27%	3%	8%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

MATCH ALL SOURCES (ONLY SELECTED SOURCE PRINTED)

12%

★ www.scribd.com

Internet Source

Exclude quotes	On	Exclude matches	< 1%
Exclude bibliography	On		

2.Analisa_Perilaku_dan_Lingkungan_Berkendara_Sepeda_Mo

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

Instructor

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7