

MODEL INTERVENSI PENANGAN PERILAKU BERISIKO

PENGEMUDI SEPEDA MOTOR INDONESIA

Rostiana

Staf Pengajar Fakultas Psikologi Universitas Tarumanagara

Leksmono Suryo Putranto

Guru Besar Teknik Sipil Universitas Tarumanagara

Sunu Bagaskara

Mahasiswa Program Doktor Psikologi Universitas Indonesia

ABSTRAK

Dalam rangka untuk mengembangkan kebijakan penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia, pada tahap awal telah dikembangkan alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia. Alat ukur tersebut selanjutnya telah digunakan untuk penelitian di Pontianak, Pangkalpinang dan Manado. Hasil analisis datanya dapat berkontribusi dalam upaya penanganan perilaku berisiko (*risk taking behaviour*) pengemudi sepeda motor Indonesia. Tulisan ini membahas faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia baik faktor internal (demografi dan kepribadian) dan eksternal (sosial dan lainnya). Pada bagian akhir disampaikan program intervensi yang bisa dilakukan guna menangani perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia

PENDAHULUAN

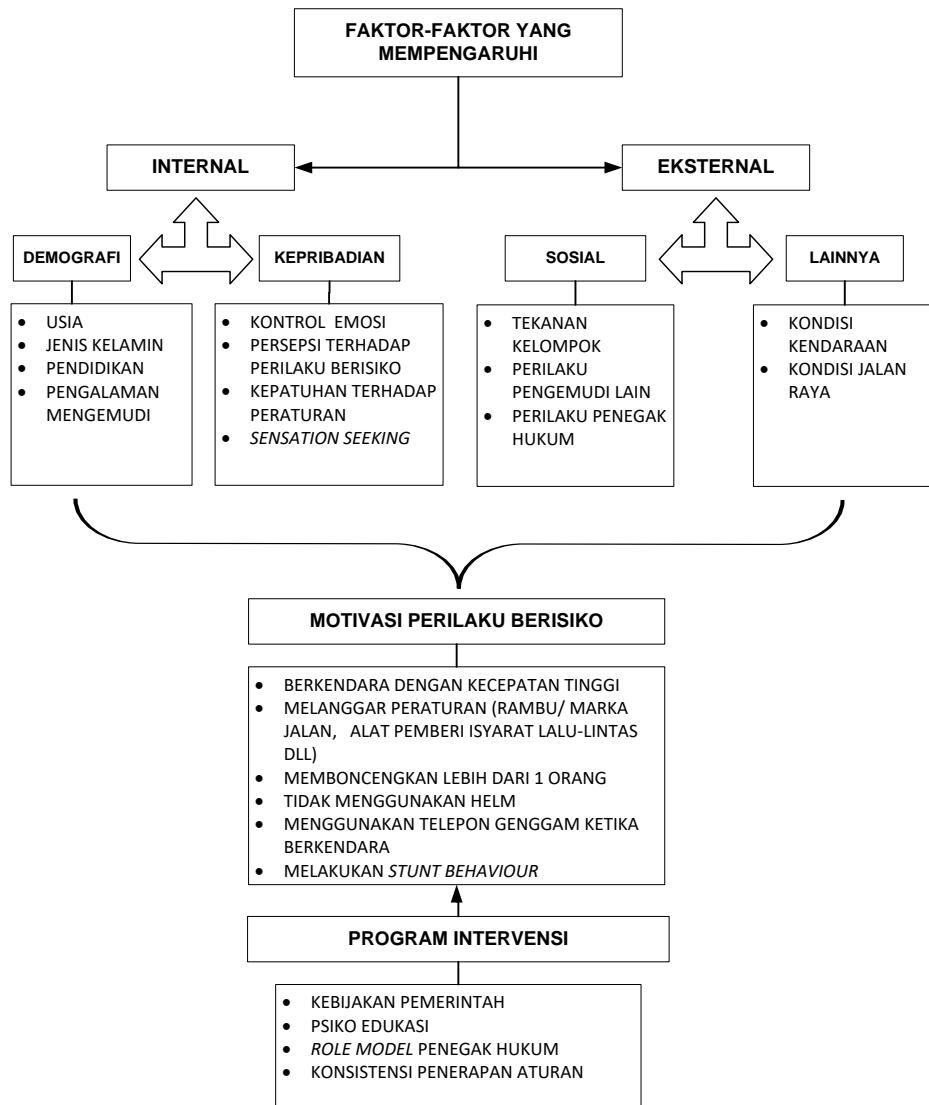
Di kota-kota besar di Indonesia, kemacetan adalah fenomena yang sangat dikeluhkan masyarakat. Kerugian yang timbul tidak saja penurunan produktivitas pribadi maupun korporasi namun juga kerugian yang sulit dikuantifikasikan seperti terjadinya kesenjangan komunikasi dalam keluarga. Kemacetan ini disebabkan oleh belum berhasilnya pemerintah menyediakan angkutan umum yang memadai dan mengendalikan tata ruang kota dan wilayah di sekitarnya. Akibatnya lalu-lintas dengan kendaraan bermotor pribadi menjadi dominan, dan belakangan ini didominasi oleh sepeda motor yang sering dianggap sebagai jalan keluar terakhir untuk mencapai tempat tujuan dalam waktu lebih singkat. Di satu sisi sepeda motor adalah moda angkutan yang fleksibel karena ukurannya yang relatif kecil. Di sisi lain sepeda motor adalah moda angkutan yang sangat rentan terhadap kecelakan karena relatif tidak terlindung dan membutuhkan keterampilan untuk mengendarainya dengan selamat. Mengingat jumlah sepeda motor yang beroperasi di perkotaan Indonesia yang terus meningkat beberapa tahun belakangan ini, kajian mengenai perilaku berisiko pengemudi sepeda motor menjadi penting.

Dalam rangka untuk mengembangkan kebijakan penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia, pada tahap awal telah dikembangkan alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia. Alat ukur tersebut selanjutnya telah

digunakan untuk penelitian di Pontianak, Pangkalpinang dan Manado. Hasil analisis datanya dapat berkontribusi dalam upaya penanganan perilaku berisiko (*risk taking behaviour*) pengemudi sepeda motor Indonesia.

MODEL INTERVENSI

Gambar 1 menunjukkan model intervensi penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor Indonesia.



Gambar 1. Model Intervensi Penanganan Perilaku Pengemudi Sepeda Motor Indonesia

FAKTOR PENGARUH

Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berisiko pengemudi meliputi faktor internal dan eksternal. Faktor internal ada yang termasuk kelompok demografi dan

ada yang termasuk kelompok kepribadian. Yang termasuk faktor internal (kelompok demografi) antara lain:

1. **Usia.** Perilaku berisiko berkaitan dengan pengendara muda dan tidak berpengalaman, yang kemudian meningkatkan kemungkinan kecelakaan (Yeh dan Chang, 2009). Rutter dkk (1995) menunjukkan bahwa angka tertinggi korban kecelakaan biasanya ditemukan pada kelompok usia muda, atau usia yang merupakan batas bawah dari usia legal mendapatkan Surat Izin Mengemudi. Mereka juga mengidentifikasi pola-pola perilaku pengendara muda, seperti keinginan untuk melanggar hukum dan peraturan keselamatan berkendara. Rathinam dkk (2007) menyimpulkan dari studinya bahwa kecelakaan pada pengendara di bawah umur disebabkan utamanya oleh perilaku mengendara agresif. Sedangkan pengendara berusia lanjut lebih cenderung terlibat kecelakaan yang disebabkan oleh menurunnya kemampuan fisik dan waktu reaksi yang lambat, serta menurunnya kemampuan sensoris dan perceptual (Pai dan Saleh, 2007; Savolainen dan Mannering, 2007).
2. **Jenis Kelamin.** Kelompok pengendara muda laki-laki memiliki kecenderungan perilaku berisiko yang paling tinggi dibandingkan kelompok lainnya. Perilaku berisiko ini termasuk di antaranya kecenderungan untuk mengabaikan peraturan lalu-lintas dan pengecekan keselamatan kendaraan (Lin dan Kraus, 2009; Mannering dan Grodsky, 1995; Rutter dkk., 1995).
3. **Pendidikan.**
4. **Pengalaman.** Pengalaman merupakan faktor yang lebih penting bagi pengendara motor daripada pengemudi mobil (Chen dan Chen (2011), Chorlton dkk (2012), Shahar dkk (2010), Tunnicliff dkk (2012), Vlahogianni dkk (2012), Watson dkk (2007)). Lin dan Kraus (2009) menyimpulkan bahwa dalam situasi tertentu, pengendara yang berpengalaman akan menampilkan respon terhadap bahaya (*hazards*) yang lebih baik dibandingkan dengan pengendara yang tidak berpengalaman. Selain itu, pengalaman dan pengetahuan yang diraih melalui mengendara motor akan meningkatkan kesiagaan terhadap risiko (Crundall dkk (2013), Rosenbloom dkk (2011), Tunnicliff dkk (2012), Wong dkk (2010)). Keterbatasan pengalaman dan keterampilan mengendara yang buruk yang disebabkan oleh longgarnya sistem

pemberian izin mengemudi dapat meningkatkan risiko kecelakaan (Yeh dan Chang, 2009), khususnya pada pengendara muda wanita.

Yang termasuk faktor interal (kelompok kepribadian) antara lain:

1. **Kontrol Emosi.** Emosi negatif yang dialami ketika mengendara dapat mengubah kongsi terhadap stimulus, merusak fokus perhatian, dan mengubah interpretasi terhadap perilaku pengendara lain, sehingga akhirnya meningkatkan potensi mengemudi yang berisiko (Mesken dkk, 2007). Emosi yang paling sering dikaji dalam penelitian perilaku mengemudi adalah marah. Studi yang dilakukan Underwood dkk (1999) dengan menggunakan metodologi catatan harian menunjukkan bahwa sebagian besar partisipan melaporkan pengalaman marah setidaknya satu kali setiap kali mengemudi.
2. **Persepsi terhadap Perilaku Berisiko.** Perilaku-perilaku mengendara berisiko yang dalam konteks model intervensi ini diadaptasi dari *Chinese Motorcycle Rider Driving Violation* (CMRDV) yang dikembangkan oleh Cheng dan Ng (2010), meliputi:
 - a. Berkendara melebihi lebih dari 50 km/jam
 - b. Berkendara dalam kecepatan tinggi (di atas 40 km/jam) pada situasi jalan yang basah.
 - c. Mendahului kendaraan lain saat menikung.
 - d. Menerobos lampu merah.
 - e. Mengoperasikan telepon genggam ketika berkendara.
 - f. Berkendara melawan arah.
 - g. Berjarak terlalu dekat dengan kendaraan lain dalam kecepatan tinggi.
 - h. Berpindah-pindah jalur secara mendadak.
 - i. Beradu kecepatan dengan pengendara mobil/motor lain.
3. **Kepatuhan terhadap Peraturan.** Studi yang dilakukan Rutter dkk. (1995) terhadap lebih dari 2000 pengendara motor mengungkapkan bahwa sikap terhadap menaati peraturan dan sikap terhadap kehati-hatian ketika berkendara memprediksi perilaku melanggar peraturan mengendara aman.
4. **Sensation Seeking.** Salah satu *trait* kepribadian yang telah secara luas ditemukan sebagai prediktor terhadap perilaku mengemudi berisiko adalah *sensation seeking* (SS). SS didefinisikan sebagai *trait* yang dicirikan oleh kecenderungan untuk mencari sensasi dan pengalaman yang baru, beragam, dan ekstrem, serta keinginan untuk mengambil risiko, baik itu secara fisik,

sosial, legal, dan finansial (Zuckerman, 2007). Zuckerman (2007) menyatakan bahwa perilaku berisiko berkorelasi dengan SS di mana orang dengan SS tinggi cenderung meremehkan risiko atau dapat menerima risiko sebagai konsekuensi untuk merasakan sensasi atau pengalaman tertentu. Sebaliknya, individu dengan SS rendah cenderung menilai situasi lebih berisiko dan menganggap bahwa tidak ada keuntungan dari mengambil risiko tersebut.

Faktor eksternal ada yang termasuk kelompok sosial dan ada pula yang termasuk kelompok lainnya. Faktor eksternal yang termasuk kelompok sosial antara lain meliputi:

1. **Tekanan Kelompok.**
2. **Perilaku Pengemudi Lain**
3. **Perilaku Penegak Hukum**

Faktor eksternal yang termasuk kelompok lainnya antara lain meliputi:

1. **Kondisi Kendaraan**
2. **Kondisi Jalan Raya**

Ke lima hal di atas dapat dirangkum dalam istilah budaya dan iklim keselamatan lalu-lintas. Budaya keselamatan lalu-lintas didefinisikan sebagai gabungan semua faktor yang memengaruhi keterampilan, sikap, dan tingkah laku pengemudi dan juga kendaraan, serta infrastruktur lalu-lintas (Leviäkangs, 1998). Budaya ini dapat tergambar dari nilai-nilai dan keyakinan-keyakinan utama masyarakat mengenai perilaku aman. Budaya keselamatan memiliki komponen permukaan yang disebut dengan iklim keselamatan (Cheyne dkk (1998), Christian dkk (2009), Health & Safety Laboratory (2002)). Ozkan dan Lajunen (2011) mendefinisikan iklim keselamatan lalu lintas sebagai sikap dan persepsi pengguna jalan terhadap lalu-lintas dalam sebuah konteks lingkungan pada satu lingkup waktu tertentu. Iklim ini tergambar dari persepsi mengenai situasi tentang kebijakan, prosedur, peraturan, penerapan, dan hukuman terkait dengan sistem lalu-lintas.

Beberapa contoh perilaku pengemudi sepedamotor yang berisiko di antaranya adalah:

1. **Berkendaraan dengan Kecepatan Tinggi.** Menurut Putranto dkk (2006) pengendara sepeda motor yang lebih muda cenderung berkecepatan lebih tinggi.
2. **Melanggar Peraturan (Marka/ Rambu Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu-Lintas.** Sebagai contoh menurut Putranto dan Sucipto (2007) menemukan bahwa keberadaan petugas polisi di sekitar simpang mengurangi banyaknya

pengemudi yang melanggar lampu merah. Demikian pula dalam hal penggunaan sabuk keselamatan di kalangan pengemudi mobil, dipengaruhi oleh lokasi berkendara. Pada lokasi di tengah kota yang banyak diawasi petugas polisi tingkat penggunaan sabuk keselamatan ditemukan lebih tinggi (Putranto, 2005)

3. **Memboncengkan Lebih dari Satu Orang.** Menurut Putranto dan Yanti (2011) pelanggaran ini relatif sedikit terjadi (kurang dari 2% pada daerah observasi di sekitar sebuah kampus di Kemanggisan, Jakarta Barat).
4. **Tidak Menggunakan Helm.** Menurut Putranto dan Yanti (2011) 85% dari pengemudi dan penumpang sepeda motor yang diamati di sekitar sebuah kampus di Kemanggisan, Jakarta Barat menggunakan helm. Tingkat penggunaan helm ini jauh lebih tinggi daripada di Bangkok dan Chiang Mai, Indonesia.
5. **Menggunakan Telpon Genggam Ketika Berkendara.** Menurut Bunawan (2014), karyawan dan dosen Universitas Tarumanagara cenderung masuk dalam kategori pengendara sepeda motor dengan risiko rendah, termasuk dalam hal risiko akibat mengemudi sambil menggunakan telpon.
6. **Melakukan Stunts.** Menurut Bunawan (2014), karyawan dan dosen Universitas Tarumanagara cenderung masuk dalam kategori pengendara sepeda motor dengan risiko rendah, termasuk dalam hal risiko akibat mengemudi sambil melakukan *stunts*.

KESIMPULAN

Terhadap berbagai perilaku berisiko di atas, terdapat beberapa program yang dapat dilaksanakan mulai tahun ke dua penelitian dengan instansi mitra yaitu Direktorat Keselamatan Darat, Kementerian Perhubungan seperti:

1. Penyusunan kebijakan pemerintah berupa NSPK (norma, standard, peraturan, kriteria) untuk meningkatkan keselamatan jalan
2. Psiko edukasi agar masyarakat paham dampak dari perilaku berisiko di jalan dan upaya penanganannya melalui pelatihan dan penyebaran brosur.
3. *Role Model* Penegak Hukum agar penegak hukum yang berkinerja baik dapat dijadikan contoh.
4. Konsistensi penerapan aturan agar pengguna jalan agar aparat penegak hukum terjaga integritasnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Bunawan, R. (2014). *Perilaku Dosen dan Karyawan Universitas Tarumanagara dalam Mengemudikan Sepeda Motor*. Skripsi Sarjana Teknik Sipil Universitas Tarumangara. Tidak diterbitkan
- Chen, C. F., & Chen, C. W. (2011). Speeding for fun? Exploring the speeding behavior of riders of heavy motorcycles using the theory of planned behavior and psychological flow theory. *Accident Analysis & Prevention*, 43, 983-990. doi:10.1016/j.aap.2010.11.025
- Cheng, A.S., Ng, T.C. (2010). Development of a Chinese Motorcycle Rider Driving Violation Questionnaire. *Accident Analysis and Prevention* 42, 1250-1256.
- Cheyne, A., Cox, S., Oliver, A., & Tomás, J. M. (1998). Modelling safety climate in the prediction of levels of safety activity. *Work & Stress*, 12, 255-271. doi:10.1080/02678379808256865
- Chorlton, K., Conner, M., Jamson, S. (2012). Identifying the psychological determinants of risky riding: an application of an extended Theory of Planned Behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 142-153. doi:10.1016/j.aap.2011.07.003
- Christian, M. S., Bradley, J. C., Wallace, J. C., & Burke, M. J. (2009). Workplace safety: a meta-analysis of the roles of person and situation factors. *J Appl Psychol*, 94, 1103-1127. doi:10.1037/a0016172
- Crundall, D., van Loon, E., Stedmon, A. W., Crundall, E. (2013). Motorcycling experience and hazard perception. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 456-464. doi:10.1016/j.aap.2012.05.021
- Health & Safety Laboratory. (2002). *Safety culture: A review of literature* Health & Safety Laboratory (Ed.) Diambil dari http://www.hse.gov.uk/research/hsl_pdf/2002/hsl02-25.pdf
- Leviäkangs, P. (1998). Accident risk of foreign drivers—the case of Russian drivers in South-Eastern Finland. *Accident Analysis & Prevention*, 30, 245-254. doi:10.1016/s0001-4575(97)00077-8
- Lin, M. R., & Kraus, J. F. (2009). A review of risk factors and patterns of motorcycle injuries. *Accident Analysis & Prevention*, 41, 710-722. doi:10.1016/j.aap.2009.03.010
- Mannering, F. L., & Grodsky, L. L. (1995). Statistical analysis of motorcyclists' perceived accident risk. *Accident Analysis & Prevention*, 27, 21-31. doi:10.1016/0001-4575(94)00041-j
- Mesken, J., Hagenzieker, M. P., Rothengatter, T., & de Waard, D. (2007). Frequency, determinants, and consequences of different drivers' emotions: An on-the-road study using self-reports, (observed) behaviour, and physiology. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10, 458-475. doi:10.1016/j.trf.2007.05.001
- Motevalian, S.A., Asadi-Lari, M., Rahimi, Eftekhar, M. (2011). Validation of Persian Version of Motorcycle Rider Behavior Questionnaires. *55th AAAM Annual Conference Annals of Advances in Automotive Medicine October 3-5, 2011*.
- Ozkan, T., & Lajunen, T. (2011). Person and Environment: Traffic Culture. Dalam B. E. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (hal. 179-192). London.
- Pai, C.-W., & Saleh, W. (2007). An analysis of motorcyclist injury severity under various traffic control measures at three-legged junctions in the UK. *Safety Science*, 45, 832-847. doi:10.1016/j.ssci.2006.08.021

- Putranto, L.S. (2005). Prosiding Simposium VIII Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi. Pengaruh Perbedaan Lokasi Jalan terhadap Tingkat Penggunaan Sabuk Keselamatan. Palembang:Universitas Sriwijaya, Indonesia.
- Putranto, L.S, Pramana, A., Kurniawan, H. (2006). Jurnal Transportasi, Forum Studi Transportas antar Perguruan Tinggi, Vol. 6. No.1. Hubungan antara Perilaku Pengemudi Sepeda Motor pada Berbagai Keadaan Lalu-Lintas dengan Karakteristik Pengemudi, Kendaraan dan Perjalanan.
- Putranto, L.S., Sucipto, R. (2007). Journal of the 7th Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS) Conference. Red Light Violation by Motorcyclists at a Signalized Intersection In Jakarta.
- Putranto, L.S, dan Yanti, U.A. (2011). Proceeding of 14th International Symposium of Inter-University Transportation Study Forum. The Characteristics of Motorcycle Occupancy and Helmet Use in Jakarta. Pekanbaru, Indonesia
- Rathinam, C., Nair, N., Gupta, A., Joshi, S., Bansal, S. (2007). Self-reported motorcycle riding behaviour among school children in India. *Accident Analysis & Prevention*, 39, 334-339. doi:10.1016/j.aap.2006.09.002.
- Rosenbloom, T., Perlman, A., & Pereg, A. (2011). Hazard perception of motorcyclists and car drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 43, 601-604. doi:10.1016/j.aap.2010.08.005
- Rutter, D. R., Quine, L., Chesham, D. J. (1995). Predicting safe riding behaviour and accidents: Demography, beliefs, and behaviour in motorcycling safety. *Psychology & Health*, 10, 369-386. doi:10.1080/08870449508401957
- Savolainen, P., Manner, F. L. (2007). Probabilistic models of motorcyclists' injury severities in single- and multi-vehicle crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 39, 955-963. doi:10.1016/j.aap.2006.12.01
- Sexton, B., Hamilton, K., Baughan, C., Stradling, S., Broughton, P. (2006). *Risk and Motorcyclists in Scotland*. (Research Findings No.218). Edinburgh, Skotlandia: Scottish Executive Social Research
- Shahar, A., Poulter, D., Clarke, D., Crundall, D. (2010). Motorcyclists' and car drivers' responses to hazards. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13, 243-254. doi:10.1016/j.trf.2010.04.008
- Tunnicliff, D. J., Watson, B. C., White, K. M., Hyde, M. K., Schonfeld, C. C., Wishart, D. E. (2012). Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 133-141. doi:10.1016/j.aap.2011.03.012
- Underwood, G., Chapman, P., Wright, S., & Crundall, D. (1999). Anger while driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2, 55-68. doi:10.1016/s1369-8478(99)00006-6
- Vlahogianni, E. I., Yannis, G., & Golias, J. C. (2012). Overview of critical risk factors in Power-Two-Wheeler safety. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 12-22. doi:10.1016/j.aap.2012.04.009
- Watson, B., Tunnicliff, D. J., White, K. M., Schonfeld, C. C., Wishart, D. E. (2007). *Psychological and social factors influencing motorcycle rider intentions and behaviour*. (Road Safety Research Grant Report 2007-04). Canberra, Australia: Australian Transport Safety Bureau.
- Wong, J. T., Chung, Y. S., & Huang, S. H. (2010). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 42, 275-281. doi:10.1016/j.aap.2009.08.004

- Yeh, T.-H., & Chang, H.-L. (2009). Age and contributing factors to unlicensed teen motorcycling. *Safety Science*, 47, 125-130. doi:10.1016/j.ssci.2008.02.002
- Zuckerman, M. (2007). *Sensation seeking and risky behavior*. Washington, DC, US: American Psychological Association.