

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas Di Jalan Raya

Penelitian ini menjelaskan faktor-faktor yang berhubungan dengan persepsi tentang keselamatan berlalu lintas di jalan raya antara lain jenis kelamin, usia, pengetahuan, pengalaman, motivasi dan kepemilikan SIM. Hasil penelitian mengenai gambaran persepsi keselamatan berlalu lintas di jalan raya di Kabupaten Karanganyar cukup bervariasi, berdasarkan distribusi persepsi keselamatan berlalu lintas di jalan raya pada pengendara sepeda motor diketahui bahwa dari 30 responden yang diteliti, responden yang mempunyai persepsi atau mengatakan pentingnya keselamatan berlalu lintas lebih banyak yaitu 17 responden (56,7 %), bila dibandingkan dengan responden yang berpersepsi atau mengatakan tidak penting tentang keselamatan berlalu lintas di jalan raya yaitu sebanyak 13 responden (43,3 %). Menurut Chaplin (2002) dalam kamus lengkap psikologi persepsi adalah proses mengetahui atau mengenali objek dan kejadian objektif dengan bantuan indera. Persepsi adalah proses kognitif yang dipergunakan oleh seseorang untuk menafsirkan dan memahami dunia sekitar. Dengan kata lain persepsi mencakup penerimaan stimulus yang telah diorganisasi dengan cara yang dapat mempengaruhi perilaku dan pembentukan sikap.

Faktor kedua dalam keselamatan berlalu lintas di jalan raya adalah faktor jenis kelamin, dalam penelitian ini menunjukkan bahwa persentase responden perempuan yang menjadi pengendara sepeda motor lebih banyak daripada laki-laki sebanyak 53,3 %. Banyaknya pengendara sepeda motor yang berjenis kelamin perempuan disebabkan adanya gaya hidup baru dimana perempuan lebih mandiri dalam hal berkendara. Perempuan yang biasanya hanya menjadi penumpang, kini dapat mengendarai kendaraan bermotor sendiri. Hal inilah yang menjadi salah satu penyebab banyaknya perempuan yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan perempuan sebanyak 16 responden (53,3 %) dan laki-laki sebanyak 14 responden (46,7 %). Gambaran dari penerapan kecerdasan intelektual, emosional, dan spiritual dalam hubungannya dengan manusia seperti perempuan dan laki-laki. Antara perempuan dan laki-laki memiliki keterampilan yang berbeda dalam kecerdasan emosional sebagai akibat dari pendidikan emosi yang berbeda.

Faktor ketiga adalah usia. Dalam penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden berusia 20-29 tahun (70 %). Usia berhubungan lurus dengan persepsi seseorang dalam berkendara. Usia juga berhubungan dengan perkembangan emosi individu. Semakin dewasa seseorang, diharapkan emosinya ikut berkembang sesuai umurnya. Pengalaman berkendara pun biasanya lebih banyak daripada individu yang lebih muda. Sabey (1983) mengatakan orang yang berusia muda lebih sering terlibat dalam suatu kejadian kecelakaan lalu lintas, baik pejalan kaki maupun pengemudi, dibandingkan orang yang berusia lanjut atau lebih tua dan G. Kroj (1981)

berpendapat bahwa separuh dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi berasal dari pengemudi yang berada pada rentang usia 18-24 tahun. Berarti usia pengendara sepeda motor berpengaruh terhadap persepsi keselamatan berlalu lintas di jalan raya dalam penelitian ini.

Pengalaman juga menjadi faktor seseorang dalam berkendara. Pengalaman yang didapat dapat menambah informasi yang didapat individu yang bisa mempengaruhi persepsi masing-masing. Selain itu, hasil penelitian Nurtanti (2002) menyatakan bahwa terdapat perbedaan proporsi antara pengalaman dengan perilaku. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap 30 responden, diperoleh gambaran mengenai pengalaman responden tentang persepsi keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Hasilnya sepadan 15 (50 %) responden yang pernah memiliki pengalaman dengan yang tidak pernah memiliki pengalaman.

Pengetahuan merupakan faktor yang sangat penting dalam membentuk tindakan atau perilaku seseorang. Ancok (1987) menyatakan pengetahuan tentang segi positif dan negatif dari suatu hal akan mempengaruhi sikap dan perilaku peningkatan pengetahuan pengemudi. Berdasarkan hasil analisis univariat diketahui bahwa distribusi pengetahuan responden lebih banyak yang tinggi daripada yang rendah. Pengetahuan responden diukur dengan beberapa variabel pertanyaan. Hasilnya dari 30 responden, sebanyak 29 (96,7 %) responden berpengetahuan tinggi, sedangkan lainnya berpengetahuan rendah terhadap keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Menurut David Krech (1962), dalam Rakhmat (1996), menyatakan bahwa persepsi seseorang

dipengaruhi oleh tingkat pengetahuan yang dimilikinya. Dengan alat indera, manusia dapat menangkap pengetahuan yang dibutuhkannya. Pengetahuan dapat diperoleh baik secara langsung maupun tidak langsung.

Robbins dan Judge (2007) mendefinisikan motivasi sebagai proses yang menjelaskan intensitas, arah dan ketekunan usaha untuk mencapai suatu tujuan. Samsudin (2005) memberikan pengertian bahwa yang dimaksud dengan motivasi sebagai proses mempengaruhi atau mendorong dari luar terhadap seseorang atau kelompok kerja agar mereka mau melaksanakan sesuatu yang telah ditetapkan.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap 30 responden, diperoleh gambaran mengenai motivasi terhadap keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Responden pengendara sepeda motor yang memiliki motivasi tinggi sepadan dengan responden yang memiliki motivasi rendah yaitu 50 (50 %) responden. Menurut A.H Maslow, seperti dikutip Robbins (1996), menyatakan kebutuhan merupakan pendorong utama motivasi. Maslow membagi kebutuhan ke dalam lima lingkungan yaitu kebutuhan fisiologis (memenuhi rasa lapar, dahaga, dan dorongan nafsu), kebutuhan keamanan (merasa aman, dan bebas dari bahaya), kebutuhan sosial, kebutuhan akan penghargaan dan kebutuhan aktualisasi diri. berdasarkan hasil analisis univariat yang dilakukan

Hasil penelitian kepemilikan SIM dari 30 responden, terdapat 24 (80 %) responden yang memiliki SIM, sedangkan 6 (20 %) tidak memiliki SIM. Padahal sebagaimana diatur dalam UU Lalu Lintas Nomor 22 tahun 2009

pasal 281 pengendara yang tidak mempunyai SIM akan dipidana dengan pidana kurungan empat bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000. Teori insentif / incentive theory (Walgito, 2002) juga dapat menjelaskan dinamika psikologis seseorang untuk bertingkah laku membuat SIM. Teori ini menjelaskan bahwa organisme akan dapat menyadari tentang akibat atau konsekuensi dari perilaku atau perbuatannya. Dan organisme akan mendekati kepada insentif yang positif dan menjauhi insentif yang negatif. Seseorang menyadari bahwa tanpa memiliki SIM maka konsekuensi atau akibat yang akan ia peroleh adalah hukuman pidana atas aturan yang diberlakukan. Namun sebaliknya jika ia memiliki SIM ia akan terhindar dari insentif negatif atau hukuman pidana yang mengatur mengenai SIM. Dari penjelasan di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa kepemilikan SIM berpengaruh dengan persepsi keselamatan berlalu lintas di jalan raya.