

NASKAH PUBLIKASI

**HUBUNGAN ANTARA SIKAP PENGAMBILAN RESIKO
DAN PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO PADA
MAHASISWA**



Oleh :

Ibnu Alfazi

Thobagus Mohammad Nu'man

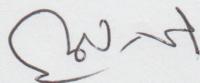
**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2018**

NASKAH PUBLIKASI

**HUBUNGAN ANTARA SIKAP PENGAMBILAN RESIKO
DAN PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO PADA
MAHASISWA**



Dosen Pembimbing Utama



(Thobagus Mohammad Nu'man, S.Psi., Psi., M A)

THE RELATIONSHIP BETWEEN RISK-TAKING ATTITUDE WITH RISKY DRIVING BEHAVIOR IN STUDENTS

Ibnu Alfazi

Thobagus Mohammad Nu'man

Abstract

This study aims to determine the relationship between risk-taking attitude with risky driving behavior in students at Universitas Islam Indonesia. The Hypothesis proposed there will be a positive relationship between risk-taking attitude with risky driving behavior. The higher the risk-taking attitude within the students then the risky driving behavior would be high, vice versa. The respondents in this research were 93 motorcyclist students with average age 18 to 24 years old from Universitas Islam Indonesia. The data collection of this research were using risk-taking attitude scale and risky driving behavior scale. Data analysis of this research were using product moment technique from spearman. The results of this study showed significant relationship between risk-taking attitude with risky driving behavior ($r = 0,379$) with significance ($p = 0,000$) so that the proposed hypothesis is **accepted**.

Keyword: risk-taking attitude, risky driving behavior, students

PENDAHULUAN

Pengemudi sepeda motor rentan mengalami kecelakaan dikarenakan banyaknya pengemudi yang menunjukkan aksi perilaku mengemudi beresiko. Perilaku yang dimaksud adalah perilaku mengemudi yang membahayakan diri sendiri, orang lain, maupun lingkungannya. Menurut Steinberg (Ross, dkk, 2014) perilaku mengemudi beresiko merupakan suatu perilaku mengemudi yang dapat menjadi ancaman bagi diri sendiri dan orang lain disekitarnya. Lebih lanjut lagi dijelaskan bahwa yang termasuk dalam perilaku mengemudi beresiko ialah pelanggaran lalu lintas, mengemudi dengan kecepatan tinggi, pengemudi yang nekat, tidak menggunakan sabuk pengaman serta meminum minuman keras dan mengemudi (Iversen, 2004).

Penelitian-penelitian sebelumnya menemukan bahwa faktor demografi seperti usia dan jenis kelamin terkait dengan perilaku mengemudi beresiko (Chen, 2009). Penelitian yang dilakukan oleh Shope (dalam Harbeck, 2012) menunjukkan bahwa faktor perbedaan karakteristik pada setiap individu mempengaruhi munculnya perilaku mengemudi beresiko, seperti kecenderungan untuk mengambil resiko. Faktor pengalaman atau kemampuan mengemudi dan kondisi lingkungan berkendara juga dapat mempengaruhi perilaku mengemudi pada individu.

Sikap dapat didefinisikan sebagai kecenderungan untuk mengevaluasi sebuah entitas dengan beberapa derajat mendukung atau tidak disukai, biasanya dinyatakan dalam kognitif, afektif dan perilaku respon (Iversen, 2004). Dalam penelitian Lee, dkk (2015), Sikap pengambilan resiko didefinisikan sebagai kepercayaan, perasaan, dan tujuan perilaku sehubungan dengan partisipasinya dalam kegiatan yang beresiko. Menurut Zuckerman (Triatmojo, 1999) perilaku pengambilan resiko merupakan bagian dari pencarian sensasi seseorang, sehingga resiko diartikan sebagai suatu penilaian terhadap kemungkinan dari perilaku negatif yang akan muncul. Pencari sensasi diartikan sebagai suatu ciri yang menggambarkan kecenderungan orang secara konsisten untuk mencari berbagai macam sensasi dan pengalaman baru yang luar biasa dan kompleks, serta bersedia mengambil resiko fisik, sosial, hukum dan finansial demi pengalaman tersebut, seperti seorang pengemudi yang melakukan aksi menerobos lampu merah hanya untuk mencari sensasi semata walaupun pengemudi mengetahui apa yang ia lakukan melanggar hukum.

Sikap pengambilan resiko yang dimiliki oleh individu berasosiasi secara negatif dengan perilaku mengemudi yang beresiko (Kusumadi, 2012). Hal ini berarti apabila semakin tinggi sikap pengambilan resiko yang dimiliki oleh suatu individu, maka semakin rendah pula kemungkinan munculnya perilaku perilaku mengemudi beresiko pada suatu individu.

Sikap pengambilan resiko yang dimiliki oleh setiap individu tentunya berbeda tergantung pada usia dan pengalaman mengemudinya. Dihadapkan pada situasi yang sama, tiap individu dapat memberikan respons perilaku yang berbeda

tergantung bagaimana individu tersebut mempersepsiapkan konsekuensi yang akan muncul akibat perilaku tersebut, baik dari segi positif maupun negative. (Kusumadi, 2012). Perbedaan usia juga tentunya merupakan faktor yang mempengaruhi perbedaan respon perilaku yang dimunculkan ketika mengemudikan kendaraan bermotor, khususnya pengemudi yang berusia muda. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk meneliti mengenai hubungan antara sikap pengambilan resiko dengan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa pengguna kendaraan bermotor roda dua di Universitas Islam Indonesia.

TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan antara risk-taking attitude dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa.

METODE PENELITIAN

Variabel tergantung dalam penelitian ini adalah perilaku mengemudi beresiko dan variabel bebas pada penelitian ini adalah risk-taking attitude. Subjek yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa pengendara sepeda motor di Universitas Islam Indonesia. Subjek yang digunakan dalam penelitian ini berusia 18 hingga 24 tahun. Perhitungan analisis data dilakukan dengan menggunakan SPSS *version 22.0 for Windows* sebagai alat bantu secara statistik. Skala yang digunakan untuk mengungkap variabel kesejahteraan psikologis dalam penelitian ini merupakan hasil adaptasi dari skala dari alat ukur penelitian sebelumnya yaitu perilaku mengemudi beresiko yang dirancang oleh Iversen (2004) berdasarkan aspek pelanggaran lalu lintas dan kebut-kebutan, mengemudi dengan sembrono atau nekat, tidak menggunakan pengaman, mengemudi dengan hati-hati dan waspada, mengemudi dan meminum minuman keras, perhatian terhadap anak-anak di jalan dan mengemudi dibawah kecepatan. Skala ini terdiri dari 24 pernyataan yang terbagi dalam 17 butir aitem *favorable* dan 7 butir aitem *unfavorable*. Metode pemberian skor yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan skala *Likert*.

Sementara untuk mengukur risk-taking attitude adalah skala risk-taking attitude dari Ulleberg & Rundmo (2002). Skala risk-taking attitude terdiri dari 45 aitem dengan susunan berupa 36 aitem *favourable* dan 9 aitem *unfavourable*.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil uji coba alat ukur pada kedua skala menggunakan *Statistical Program for Social Science (SPSS) version 22.0 for Windows*, diperoleh koefisien reliabilitas *Alpha* sebesar 0,673 pada skala ukur perilaku mengemudi beresiko, sedangkan pada skala ukur sikap pengambilan resiko diperoleh koefisien reliabilitas *Alpha* sebesar 0,822. Kemudian berdasarkan hasil uji normalitas menunjukkan bahwa data berdistribusi tidak normal yang ditunjukkan dengan perolehan hasil perilaku mengemudi beresiko menunjukkan $p = 0,031$ ($p > 0,05$). Sementara pada variabel sikap pengambilan resiko $p = 0,200$ ($p > 0,05$).

Selanjutnya berdasarkan uji linearitas didapatkan hasil bahwa pada variabel perilaku mengemudi beresiko dengan sikap pengambilan resiko menunjukkan koefisien $F = 17,027$ dan $p = 0,000$ ($p < 0,05$). Maka hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara perilaku mengemudi beresiko dengan sikap pengambilan resiko memenuhi asumsi linearitas (membentuk garis lurus). Maka mengacu pada hasil penelitian tersebut, dapat diasumsikan bahwa semakin tinggi perilaku mengemudi beresiko seseorang maka semakin tinggi pula sikap pengambilan resiko yang dimiliki. Demikian pula sebaliknya, semakin rendah perilaku mengemudi beresiko seseorang maka semakin rendah pula sikap pengambilan resiko yang dimiliki. Sehingga hipotesis pada penelitian ini **diterima**.

Hasil hipotesis yang dilakukan peneliti sama dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh Iversen (2004) yang menunjukkan bahwa ada sikap pengambilan resiko mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko. Dalam penelitiannya Golias dan Karlaftis (2002) juga mengungkapkan bahwa sikap dan perilaku relatif stabil dengan korelasi yang tinggi selama penelitian (*test-retest*).

Adanya hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia menunjukkan bahwa mahasiswa Universitas Islam Indonesia yang memiliki perilaku mengemudi beresiko berhubungan dengan sikap pengambilan resiko. Seperti yang sudah dijelaskan bahwa sikap pengambilan resiko berkorelasi terhadap perilaku mengemudi beresiko dan sisanya dijelaskan oleh faktor-faktor lainnya. Hal ini dijelaskan dalam penelitian ini yang sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya dengan tema yang sama, menunjukkan korelasi positif antar dua variabel. Perbedaan yang ditunjukkan dari penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada perbedaan jenis kelamin. Hasil uji beda dalam penelitian ini mengungkapkan bahwa tidak ada beda antara laki-laki dan perempuan dalam perilaku mengemudi beresiko.

Analisis tambahan dengan uji beda dilakukan untuk melihat apakah terdapat perbedaan pada dua kelompok jenis kelamin pada subjek penelitian terhadap variabel perilaku mengemudi beresiko sikap pengambilan resiko. Setelah dilakukan analisis diketahui pada variabel perilaku mengemudi beresiko, nilai $F = 0,413$ dengan $p = 0,522$ ($p = < 0,05$) dan variabel risk-taking attitude diketahui nilai $F = 0,001$ dengan $p = 0,982$ ($p = < 0,05$). Berdasarkan hasil analisis uji beda, diketahui bahwa tidak terdapat perbedaan dalam kedua variabel pada subjek kelompok jenis kelamin laki-laki dan perempuan.

Penelitian yang dilakukan oleh Begg dan Langley (2001) mengungkapkan bahwa perilaku mengemudi beresiko didominasi oleh pengendara laki-laki usia muda. Dalam penelitian Golias dan Karlaftis (2002) juga menunjukkan hasil yang sama dengan penelitian sebelumnya, bahwa perempuan pada umumnya merupakan pengendara yang lebih aman daripada laki-laki usia muda. Perbedaan persepsi resiko terhadap pengendara laki-laki usia muda dan pengendara

perempuan menjadi penyebab laki-laki usia muda lebih sering terlibat kecelakaan (Rhodes & Pivik, 2011). Hal ini menunjukkan hasil yang didapat dalam penelitian ini berbanding lurus dengan penelitian Lim, Haque & Chin (Kusumadi, 2012) yang menyebutkan bahwa jenis kelamin dan usia menjadi faktor yang mempengaruhi munculnya perilaku mengemudi beresiko. Sama halnya dengan faktor-faktor seperti persepsi dan kemampuan mengemudi yang dipengaruhi oleh pengalaman mengemudi menjadi penyebab perilaku mengemudi beresiko, Shope (Harbeck, 2012).

Dari berbagai penjelasan diatas, dapat diketahui bahwa sikap pengambilan resiko dapat menjadi salah satu penyebab seseorang berperilaku beresiko saat mengemudi di jalan yang dapat membahayakan pengguna jalan lain dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Secara keseluruhan, penelitian ini masih memiliki kekurangan dalam memodifikasi alat ukur. Peneliti harus menyesuaikan aitem-aitem alat ukur dengan budaya yang ada di Indonesia karena alat ukur yang digunakan mengandung budaya luar negeri. Kelemahan lainnya yaitu tidak adanya pengawasan subjek secara keseluruhan dalam pengisian kuesioner.

KESIMPULAN

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antar sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta. Semakin tinggi sikap pengambilan resiko maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi beresiko. Begitu pula sebaliknya, semakin rendah sikap pengambilan resiko maka semakin rendah juga perilaku mengemudi beresiko. Dengan demikian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini diterima, yaitu ada hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka ada beberapa saran yang dapat dikemukakan peneliti bagi pihak-pihak terkait dan penelitian selanjutnya. Responden diharapkan mampu mengembangkan dan membangun kesadaran bahwa keselamatan dalam berkendara adalah hal yang penting. Responden juga diharapkan dapat mematuhi segala peraturan lalu lintas karena hal itu berkaitan dengan keselamatan bagi diri sendiri dan juga orang lain. Bagi pihak sekolah atau instansi pendidikan juga diharapkan dapat memberikan materi dan kegiatan pelajaran dengan fokus pembelajaran mengenai pengemudi yang aman serta pengembangan dan kontrol diri yang positif bagi para siswa, baik yang biasa mengemudi kendaraan bermotor maupun tidak sehingga para siswa memiliki kesiapan dalam berkendara yang aman. Pihak sekolah dapat membantu para siswa untuk mengenali bahaya yang terjadi yang memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi secara agresif, maupun mengenali bagaimana perilaku yang baik selama mengendarai kendaraan bermotor agar terhindar dari kecelakaan lalu

lintas. Bagi penelitian selanjutnya sebaiknya dilakukan pada populasi dengan cakupan yang lebih luas untuk memperluas generalisasi hasil penelitian serta melakukan perbaruan pada alat ukur sehingga diharapkan mampu mengukur variabel dengan lebih ajeg. Bagi penelitian selanjutnya sebaiknya aitem-aitem alat ukur dapat disesuaikan sehingga alat ukur tersebut dapat diisi oleh responden sesuai dengan budaya yang ada dan sebaiknya peneliti memperhatikan kategorisasi jenis kelamin dengan memilih satu kategori jenis kelamin sehingga lebih memudahkan untuk mengkategorikan kecenderungan perilaku mengemudi beresiko.