

PERANAN PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN TERHADAP KEPATUHAN BERLALU LINTAS PADA SISWA SMAN 3 BANJARMASIN
ROLE OF ACCIDENT RISK PERCEPTION TOWARD TRAFFIC COMPLIANCE AMONG STUDENT OF SMAN 3 BANJARMASIN

Nessie Hidayati¹, Hemy Heryati Anward², M. Syarif Hidayatullah³

Program Studi Psikologi, Fakultas Kedokteran, Universitas Lambung Mangkurat

Jalan A. Yani Km 36,00 Banjarbaru Kalimantan Selatan, 70714, Indonesia

Email: nessiehid@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat peranan persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas pada siswa SMAN 3 Banjarmasin. Hipotesis pada penelitian ini adalah terdapat peranan persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas pada siswa SMAN 3 Banjarmasin. Subjek penelitian ini berjumlah 31 orang, dengan teknik pengambilan sampel yang digunakan yaitu purposive sampling. Metode pengumpulan data menggunakan skala kepatuhan berlalu lintas dan persepsi risiko kecelakaan. Skala ini menggunakan skala model likert dan analisis data pada penelitian ini dilakukan dengan regresi linier sederhana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada peranan persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas sebagaimana ditunjukkan oleh nilai t hitung $>$ t table ($6.768 > 2.048$) dengan taraf signifikansi $0.000 (<0.05)$. Artinya ada peranan positif antara persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas. Semakin tinggi tingkat persepsi risiko kecelakaan, maka semakin tinggi kepatuhan berlalu lintas. Berdasarkan hasil penelitian tersebut sumbangan efektif peranan persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas sebesar 61.2%, sedangkan 38.8% dipengaruhi oleh faktor lain.

Kata Kunci: *persepsi risiko, kecelakaan, kepatuhan berlalu lintas*

ABSTRACT.

This study aims to determine the role of accident risk perception toward traffic compliance among student of SMAN 3 Banjarmasin. Hypothesis of this study is there is a role of accident risk perception toward traffic compliance among student of SMAN 3 Banjarmasin. The participants in this study were 31 students chosen by the researcher using purposive sampling technique. Traffic compliance and accident risk perception in likert scale were used as collecting data method and the data analysis were done used simple linear regression. The result showed that there is a role of accident risk perception toward traffic compliance based on the result of t count $>$ t table ($6.6768 > 2.048$) with 0.000 significance. Therefore, there is a role accident risk perception to traffic compliance with positive relations, which is the higher the accident risk perception, the higher the traffic compliance. Based on the study, the effective contribution of the role accident risk perception toward traffic compliance was 61.2% while 38.8% was affected by other factors.

Keywords: *Perception of risk, accident, traffic compliance*

Kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan serius di negara kita. Faktor kelalaian manusia merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan kematian, kerugian ekonomi / finansial, dan kerusakan / cedera pada bagian tubuh yang menyebabkan cacat, dll (Ram, 2016). Para pengendara cenderung mengabaikan keselamatan orang lain, bahkan dirinya sendiri.

Seperti yang terlihat di jalan raya banyak pengendara sepeda motor yang menerobos lampu lalu lintas, melawan arus jalan, tidak menyalakan lampu sein ketika berpindah jalur, berkendara dengan kecepatan tinggi tanpa memikirkan pengendara lain. Berdasarkan data dari WHO menunjukkan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara dengan jumlah

kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi di dunia. Pada tahun 2016 terdapat 55 kasus kecelakaan, dan 34.037 pelanggaran lalu lintas di Banjarmasin (Polresta Banjarmasin, 2017). Pengendara sepeda motor sering menganggap bahwa melanggar peraturan lalu lintas tidak menyebabkan kecelakaan. Namun, pada kenyataannya banyak terjadi kecelakaan lalu lintas (Penmetsa & Pulu gurtha, 2016).

Remaja merupakan penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas. Doherty, Andrey dan McGregor (dalam Olonade, 2015), menemukan bahwa risiko kecelakaan diantaranya pengendara yang berusia 16-19 tahun lebih tinggi dibandingkan pengendara yang berusia 20-24 tahun dan 25- 59 tahun. Persepsi terhadap risiko kecelakaan menjadi fenomena psikologis yang umum mempengaruhi sikap keselamatan di jalan raya (Ram, 2016). Menurut Winurini (2012), para pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas memiliki persepsi risiko terhadap kecelakaan yang rendah pada saat berkendara, sehingga mereka berani mengambil keputusan yang berisiko dalam berkendara. Hal ini juga sesuai dengan pernyataan Cheng (2015), bahwa remaja pengendara sepeda motor cenderung mengabaikan risiko terjadinya kecelakaan selama berkendara. Persepsi yang benar tentang risiko kecelakaan memungkinkan pengemudi beradaptasi dengan berbagai kondisi lingkungan jalan dan kendaraan. Oleh karena itu, pengemudi harus mengembangkan dan meningkatkan persepsi risiko mereka untuk mengurangi keterlibatan mereka dalam situasi berbahaya di jalan, sehingga mengurangi terjadinya kecelakaan. (Eboli, 2017).

Persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari jenis probabilitas tertentu terjadinya kecelakaan dan seberapa peduli kita dengan konsekuensi (Sjoberg, 2004). Sebagian besar pelanggaran lalu lintas terjadi dikarenakan kepatuhan dari pengendara sepeda motor yang rendah. Hal ini sesuai dengan pendapat Simpson, dkk (2009), bahwa pelanggaran lalu lintas terjadi karena pengendara memiliki budaya keselamatan yang buruk, seperti tidak menggunakan helm ketika berkendara.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ram, dkk (2015) menyatakan bahwa persepsi risiko yang lebih tinggi membantu dalam meningkatkan pengendara untuk mematuhi peraturan lalu lintas, mensosialisasikan berkendara yang aman dengan bertanggung jawab dan mencegah pengendara dari kegiatan berkendara yang negatif. Hal ini didukung pula oleh penelitian Ram, dkk (2016) bahwa persepsi risiko secara langsung mempengaruhi sikap kepatuhan di jalan raya.

Selanjutnya, Ram, dkk (2016) menyatakan bahwa kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas memiliki peran penting dalam mengendalikan kecelakaan di jalan. Kepatuhan (*compliance*) didefinisikan oleh Kelman (dalam Forsyth, 2010) sebagai perilaku mengikuti

perintah seseorang meskipun individu secara personal tidak setuju dengan peraturan tersebut. Dalam hal lalu lintas, berarti adanya perilaku yang mengikuti peraturan lalu lintas yang ada. Pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dapat membahayakan pengguna jalan lainnya, salah satunya yaitu dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Perilaku kepatuhan yang sering di langgar masyarakat dalam berlalu-lintas seperti mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan, menerobos lampu lalu lintas, melewati marka pembatas jalan, dan tidak melengkapi alat keselamatan (Sadono, 2016).

Studi pendahuluan yang dilakukan dengan cara observasi dan wawancara dengan pengendara sepeda motor dan siswa di SMAN 3 Banjarmasin, didapatkan informasi bahwa terdapat pengendara yang berkendara melawan arus tanpa memberikan isyarat (lampu sein), dan tidak menggunakan helm. Pengendara tidak memikirkan keselamatan diri sendiri dan pengendara lain. Salah satu ketidakpatuhan oleh pengendara yaitu mereka cenderung mengabaikan rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm, berkendara melawan arus, dan juga berkendara dengan jarak yang dekat dengan pengendara lain sehingga tingginya risiko mengalami kecelakaan. Hal tersebut disebabkan oleh pengendara motor yang percaya pada kemampuannya saat berkendara sehingga lebih memilih untuk melanggar peraturan lalu lintas yang ada.

Berdasarkan semua uraian yang telah dijelaskan sebelumnya, maka peneliti tertarik untuk meneliti tentang bagaimana peranan antara persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas pada siswa SMAN 3 Banjarmasin.

METODE PENELITIAN

Subjek dalam penelitian ini adalah siswa SMAN 3 Banjarmasin kelas XI yang berjumlah 31 siswa. Pengambilan sampel menggunakan teknik *purposive sampling*, dengan kriteria siswa berusia 17-18 tahun, mampu mengemudi sepeda motor, dan memiliki SIM C. *Purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dengan pertimbangan tertentu (Neuman, 2014). Adapun skala yang digunakan adalah skala persepsi risiko kecelakaan dan kepatuhan berlalu lintas.

Skala persepsi risiko kecelakaan berdasarkan dimensi yang dikemukakan oleh Sjoberg, dkk (2004) dan Reneirs, dkk (2016), meliputi: (1) Kognitif; (2) Afektif; dan (3) Konatif. Skala kepatuhan berlalu lintas dimensi yang dikemukakan oleh Kelman (1958) dan Bradford (2015), meliputi: (1) *Internalization*, (2) *Police legitimacy*, (3) *Social identity*, (4) *Risk of sanction*, (5) *Personal morality*. Teknik analisis data

yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier sederhana.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengambilan data penelitian pada tanggal 13 Mei 2019. Penelitian dilaksanakan di SMAN 3 Banjarmasin. Proses pengambilan data penelitian dilakukan secara langsung oleh peneliti. Berikut kategorisasi data penelitian variable kepatuhan berlalu lintas dan persepsi risiko kecelakaan:

Tabel 1. Distribusi Kategorisasi Data Variabel Kepatuhan Berlalu Lintas

Variabel	Rentang nilai	Kategori	Frekuensi	Persentase
Kepatuhan Berlalu Lintas	$X < 78$	Rendah	-	-
	$78 \leq X < 117$	Sedang	1	3,23 %
	$117 \leq X$	Tinggi	30	96,77%

Hasil kategorisasi subjek terhadap respon skala kepatuhan berlalu lintas menunjukkan tidak ada subjek yang memiliki kepatuhan berlalu lintas yang rendah, sedangkan sebanyak 1 subjek (3,23%) memiliki kepatuhan berlalu lintas dalam kategori sedang, dan sebanyak 30 subjek (96,77%) memiliki kepatuhan berlalu lintas kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa siswa SMAN 3 Banjarmasin memiliki kepatuhan berlalu lintas yang tinggi. Siswa dengan kategori tinggi dalam kepatuhan berlalu lintas memiliki kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan penelitian King (2015) yang mengatakan bahwa apabila pengemudi memiliki kepatuhan yang baik, maka pengemudi menilai peraturan lalu lintas merupakan hal yang penting bahkan jika mereka tidak setuju dengan peraturan yang ada. Pengemudi akan mematuhi peraturan lalu lintas agar mengurangi perilaku yang dapat mengakibatkan risiko kecelekaan dan menghindari kemungkinan adanya sanksi jika melakukan pelanggaran.

Berikut kategorisasi data penelitian variabel persepsi risiko kecelakaan:

Tabel 2. Distribusi Kategorisasi Data Variabel Persepsi Risiko Kecelakaan

Hasil kategorisasi subjek terhadap respon skala

Variabel	Rentang nilai	Kategori	Frekuensi	Persentase
Persepsi Risiko Kecelakaa n	$X < 80$	Rendah	-	-
	$80 \leq X < 120$	Sedang	3	9,68%
	$120 \leq X$	Tinggi	28	90,32%

persepsi risiko kecelakaan menunjukkan tidak ada subjek

yang merespon skala persepsi risiko kecelakaan dalam kategori rendah, sedangkan sebanyak 3 subjek (9,68%) memiliki persepsi risiko kecelakaan pada kategori sedang, dan sebanyak 28 subjek (90,32%) memiliki persepsi risiko kecelakaan kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa siswa SMAN 3 Banjarmasin memiliki persepsi risiko kecelakaan yang tinggi.

Siswa dengan kategori tinggi dalam persepsi risiko kecelakaan memiliki kemampuan untuk menilai suatu kondisi risiko yang dihadapinya. Hal ini sesuai dengan penelitian Baitisata, dkk (2015) yang menyatakan. bahwa ada keterkaitan antara persepsi risiko kecelakaan dengan kepatuhan berlalu lintas, apabila persepsi risiko kecelakaan pengendara tinggi, maka pengendara akan mematuhi peraturan lalu lintas.

Ada beberapa alasan semakin tinggi tingkat persepsi risiko kecelakaan, maka semakin tinggi kepatuhan berlalu lintas. Pertama, individu mampu mempersepsikan situasi yang berisiko sehingga mampu mengontrol perilakunya agar tidak melakukan pelanggaran ketika berkendara. Kedua, individu merasa dirugikan jika melakukan suatu perilaku yang berisiko, maka risiko yang dipersepsikan lebih besar sehingga individu lebih mematuhi peraturan lalu lintas. Ketiga, individu khawatir jika melakukan perilaku yang berisiko, maka akan terjadi kecelakaan (Trumbo, 2016).

Berikut hasil uji regresi linier sederhana pada variabel kepatuhan berlalu lintas dan persepsi risiko kecelakaan:

Tabel 3. Hasil Uji Regresi Linier Sederhana Variabel Kepatuhan Berlalu Lintas dan Persepsi Risiko Kecelakaan

Variabel	R	R Square	T	Sig
Persepsi Risiko Kecelakaan Kepatuhan Berlalu Lintas	.783	.612	6.768	0.000

Hasil analisis dapat menunjukkan bahwa taraf signifikansi peranan persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas sebesar $0.000 < 0.05$. Nilai ini menunjukkan bahwa adanya peranan persepsi risiko kecelakaan dan kepatuhan berlalu lintas. Berdasarkan hasil analisis regresi diperoleh nilai a sebesar 46.096 dan nilai b sebesar 0.658. Sehingga melalui rumus $Y' = a + bx$, maka $Y' = 46.096 + 0.658x$, maka dapat diartikan setiap kenaikan 1 point persepsi risiko kecelakaan maka kepatuhan berlalu lintas akan mengalami kenaikan sebesar 0.658.

Hasil analisis regresi dapat diketahui bahwa t hitung sebesar 6.768, dengan demikian nilai t hitung $> t$

tabel ($6.768 > 2,048$) maka H_0 ditolak. Artinya ada peranan positif antara persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas, dengan demikian hipotesis diterima.

Berdasarkan perhitungan koefisien determinasi (R^2) yang diperoleh sebesar 0,612 menunjukkan peranan efektif yang diberikan oleh persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas yaitu sebesar 61.2%. Temuan ini menunjukkan bahwa kepatuhan berlalu lintas yang dimiliki siswa merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi persepsi risiko kecelakaan. Sementara 38.8% lainnya kemungkinan dari faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Misalnya faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan berlalu lintas menurut King (2015) antara lain faktor makro, yang terdiri dari faktor *enduring* ; faktor meso, seperti tekanan waktu dan kelelahan ; dan faktor mikro, yaitu faktor-faktor dalam situasi lalu lintas langsung.

Sejalan dengan hal tersebut faktor-faktor lain yang mempengaruhi kepatuhan menurut Kim (2019) yaitu pengalaman berkendara dan kesadaran akan peraturan lalu lintas. Selain itu, kepribadian, jenis kelamin, usia, pendidikan, dan pekerjaan juga dapat mempengaruhi kepatuhan. Dengan demikian, dalam penelitian ini persepsi risiko kecelakaan tidak sepenuhnya merupakan faktor yang berperan terhadap kepatuhan berlalu lintas pada siswa SMAN 3 Banjarmasin.

SIMPULAN

Adapun simpulan dari penelitian ini adalah terdapat peranan yang positif antara persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas dengan nilai signifikansi sebesar $0.000 < 0.05$ dan diperoleh nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($6.768 > 2,048$). Artinya, semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan maka semakin tinggi pula kepatuhan berlalu lintas siswa, sebaliknya semakin rendah persepsi risiko kecelakaan maka semakin rendah pula kepatuhan berlalu lintas pada siswa.

Peranan persepsi risiko kecelakaan terhadap kepatuhan berlalu lintas sebesar 61.2%, sehingga dapat disimpulkan bahwa persepsi risiko kecelakaan bukan merupakan satu-satunya faktor yang memiliki peranan terhadap kepatuhan berlalu lintas siswa SMAN 3 Banjarmasin.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2015. Global Status Report On Road Safety. World Health Organization
- Bautista, R., Sitges, E., Tirado, S. (2015). Psychosocial Predictors of Compliance with Speed Limits and Alcohol Limits by Spanish Drivers: Modeling Compliance of Traffic Rules. *Laws*, 4, 602-616.
- Bradford, B., Hohl, K., Jackson, J., & MacQueen, S. (2015). Obeying the Rules of the Road: Procedural Justice, Social Identity, and Normative Compliance. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 31(2) 171-191
- Cheng. (2015). Relationship Between Driving-violation Behaviours and Risk Perception in Motorcycle Accidents. *Hong Kong Journal of Occupational Therapy*.
- Eboli, L., Mazzulla, G., Pungillo, G. (2017). How To Define The Accident Risk Level Of Car Drivers By Combining Objective And Subjective Measures Of Driving Style. *Transportation Research Part F*, 49, 29-38
- Forsyth, D.R. (2010). *Group Dynamics (5th edition)*. Belmont, CA: Wadsworth.
- Kelman HC. (1958). Compliance, identification, and internalization: Three processes of attitude change. *Journal of Conflict Resolution*. 2 (1) : 51-60.
- Kim JJ., Kim S., Chung Y., Song TJ. (2019). Compliance Analysis on Traffic Rules of Roundabouts: A Case Study of Goyang, South Korea. In: Stanton N. (eds) *Advances in Human Aspects of Transportation. AHFE 2018. Advances in Intelligent Systems and Computing*, 786, 885-892. Springer, Cham
- King, M. (2015). Traffic behaviour and compliance with the law in low and middle income countries: are we observing "pragmatic driving"? In. *Proceedings of the 2015 Australasian Road Safety Conference*, Gold Coast, Qld.
- Neuman, W.L. (2014). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches (7th Edition)*. Pearson Education Inc, Boston
- Olonade, Z.O. (2015). Age, Experience and Risk Perception of Commercial Bus Drivers in Osun State. *Studies in Sociology of Science*. 6(1), 6-9. DOI:10.3968/6295
- Penmetsa, P., Pulugurtha, S.S. (2016). Risk Drivers Pose to Themselves and Other Drivers by Violating Traffic Rules. *Traffic Injury Prevention*.
- Ram, T., & Chand, K. (2015). Effect of drivers' risk perception on safe driving attitude. *International Journal of Vehicle Safety*, 8(3), 218-232. DOI:

10.1504/IJVS.2015.070773

- Ram, T., & Chand, K. (2016). Effect of drivers' risk perception and perception of driving taskson road safety attitude. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 42(1), 162-176.
- Reniers RLEP, Murphy L, Lin A, Bartolomé SP, Wood SJ. (2016). Risk Perception and Risk-Taking Behaviour during Adolescence: The Influence of Personality and Gender. *PLoS ONE* 11(4): e0153842. doi:10.1371/journal.pone.0153842
- Sadono, S. (2016). Budaya Tertib Berlalu-Lintas “Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung”. *Channel*, 4(1), 61-79. ISSN: 23389176
- Simpsons, G., Horberry, T., Joy, J. (2009). Understanding human error in mine safety. British: Ashgate
- Sjöberg, L., Moen, B, Rundmo, T. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. New York: Rotunde
- Trumbo, CW., Peek, L., Meyer, MA., Marlat HL., Grunfest, E., McNoldy, BD., Schubert, WH. (2016). A Cognitive-Affective Scale for Hurricane Risk Perception. *Risk Analysis*, 36(12) 2233-2246
- Winurini, S. (2012). *Perilaku Agresi Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jakarta*. IV (13). ISSN: 2088-2351