
Perilaku Pengendara Sepeda Motor Dengan Satu Orang Penumpang Dan Lebih (Studi Kasus: Mahasiswa Di 6 Fakultas Uin Syarif Hidayatullah)

Ruthfianiwy¹, Siti Rahmah Hidayatullah Lubis²

^{1,2} Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan
Universitas Islam Negeri (UIN) Syarif Hidayatullah Jakarta
email: 1. ruthfiani20@gmail.com, 2. sitirahmah@uinjkt.ac.id

***Korespondensi Penulis:** Siti Rahmah Hidayatullah Lubis, Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Tangerang Selatan 15419, Indonesia. E-mail: sitirahmah@uinjkt.ac.id, Phone: +62895-325215025

ABSTRAC

Riding motorcycle with more than one passenger is a behavior that violates Law Number 22 of 2009 article 106 paragraph 9 and can increase the risk of accidents. Based on the results of a preliminary study of 15 students 10 of them claimed the reason for carrying more than one passenger was because the motorcycle was insufficient and had never received a ban from the security guards.

This study uses a qualitative method which aims to describe the behavior between riders with one passenger and riders with more than one passenger reviewed using the theory of planned behavior. Informants were selected by purposive sampling method with a total of 16 informants. Data were collected by using in-depth interviews and observations.

The attitude aspect show that the riders belief that carrying more than one passenger have more disadvantages. In the aspect of subjective norms, riders perceive social pressures obtained from surrounding communities and friends. On the aspects of perceptions of behavioral control that influenced the most are the factors that facilitate and inhibit which was the availability of motorcycles.. Riders have a tendency to carry one passenger for fear of being seen as negative, discomfort, and if the motorcycle is sufficient, while riders with more than one passenger behave accordingly if there is a lack of a motorcycle and only for a close distant.

Keyword: *Carrying more than one passanger, Theory of Planned Behavior, Undergraduate student*

PENDAHULUAN

Kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia tergolong tinggi. Data yang diperoleh dari Korps Lalu Lintas (Korlantas) Mabes Polri tahun 2016 menyebutkan sebanyak 105.374 kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan 22.939 kasus kematian⁽¹⁾. Sebanyak 72% dari kasus kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor. Penyebab utama kecelakaan lalu lintas di Indonesia

diakibatkan faktor manusia yaitu masih rendahnya tingkat kedisiplinan dalam berkendara⁽²⁾.

Perilaku membawa lebih dari satu penumpang merupakan hal yang kerap terlihat di jalan. Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 106 ayat 9 menyebutkan bahwa pengendara sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa lebih dari satu penumpang.

Aturan tersebut sering sekali dilanggar, bahkan dibanyak negara berkembang seringkali ditemukan terdapat hingga empat atau lima orang menjadi penumpang dalam satu kendaraan bermotor⁽³⁾.

Persepsi masyarakat secara umum secara jelas menganggap bahwa membawa lebih dari satu penumpang merupakan perbuatan yang legal dan aman sehingga perilaku ini masih kerap dilakukan⁽⁴⁾.

Perilaku berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang merupakan perilaku yang sangat berbahaya. Padahal secara desain sepeda motor dirancang untuk dinaiki oleh dua orang, dengan tujuan agar sepeda motor mudah dikendarai, sedangkan jika dinaiki lebih dari 2 orang maka akan membutuhkan waktu lebih lama ketika proses pengereman, sehingga pengendara mudah kehilangan kendali pada saat berkendara⁽⁵⁾.

Kondisi tersebut akan berujung pada risiko kecelakaan lalu lintas. Namun pada kenyataannya masih banyak ditemui praktik pengendara yang melakukan perilaku berbahaya tersebut.

Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta terletak di wilayah Ciputat, Tangerang Selatan. Berdasarkan observasi terlihat banyak mahasiswa yang mempraktikkan perilaku membawa lebih dari satu penumpang. Studi pendahuluan dilakukan pada 15 orang mahasiswa pengendara sepeda motor di UIN pada

bulan Juni 2018. 10 orang mahasiswa mengaku alasan membawa lebih dari satu penumpang dikarenakan tidak semua rekan-rekannya memiliki sepeda motor, sehingga jumlah sepeda motor tidak akan mencukup jika diisi oleh 2 orang pada masing-masing sepeda motor jika mereka akan pergi bersama-sama.

Seluruh mahasiswa mengaku tidak pernah mendapat larangan ataupun teguran dari satpam selaku pihak kampus ketika mengendarai sepeda motor dengan lebih dari satu penumpang. Dua orang mahasiswa juga mengaku pada saat berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang tidak pernah mendapat teguran dari polisi yang berjaga di seputaran jalan raya di depan kampus mereka.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui informasi yang mendalam terkait dengan perilaku mahasiswa sebagai pengendara dengan satu penumpang atau lebih, berdasarkan *theory of planned behavior* yang dikembangkan oleh Icek Ajzen dengan determinan sikap, norma subyektif, persepsi kontrol perilaku, dan niat pengendara pada mahasiswa UIN Syarif Hidayatullah.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif untuk melihat gambaran perilaku antara pengendara dengan satu penumpang dan lebih dari satu penumpang.

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Juni sampai dengan bulan Desember 2018 di enam Fakultas UIN Syarif Hidayatullah Jakarta yaitu Fakultas Sains dan Teknologi, Fakultas Syariah dan Hukum, Fakultas Ilmu Kesehatan, Fakultas Adab dan Humaniora, Fakultas Psikologi, dan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.

Informan dalam penelitian ini ditentukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*.

Jenis Informan dalam penelitian ini terbagi menjadi tiga informan, yaitu informan utama yang membawa satu penumpang dan informan utama yang membawa lebih dari satu penumpang, informan pendukung, dan informan kunci.

Total informan berjumlah 16 orang, terdiri dari: 6 informan utama dengan satu penumpang, 4 informan utama dengan lebih dari satu penumpang, 4 informan pendukung penumpang, 1 informan pendukung satpam, dan 1 informan utama Kepala Unit Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas (Dikyasa) Polres Tangerang Selatan.

Sumber data dalam penelitian ini bersumber dari data primer. Metode pengumpulan data primer diperoleh dari wawancara mendalam serta observasi terhadap pengendara sepeda motor. Wawancara mendalam dilakukan kepada semua informan.

Instrumen yang digunakan untuk wawancara mendalam yaitu pedoman wawancara. Pedoman wawancara yang dibuat dalam penelitian ini mengacu pada

kuisisioner untuk *theory of planned behavior* yang dikembangkan oleh Francis Ajj, yaitu *Constructing Questionnaires Based On The Theory of Planned Behavior A Manual For Health Services Researchers* ⁽⁶⁾.

Observasi bertujuan guna mengamati perilaku pengendara sepeda motor dalam membawa satu penumpang dan lebih dari satu orang penumpang. Observasi hanya dilakukan terhadap informan utama. Instrumen untuk observasi yaitu lembar observasi.

Analisis data pada penelitian ini menggunakan teknik analisis data Miles dan Huberman. Validasi data yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan teknik triangulasi sumber dan metode. Triangulasi sumber dilakukan terhadap pengendara sepeda motor, penumpang, pihak kepolisian, dan satpam kampus. Triangulasi metode yaitu dengan melakukan wawancara mendalam dan observasi.

HASIL

Gambaran Perilaku Pengendara yang Membawa 1 Penumpang

Alasan pengendara ketika berkendara hanya mengangkut satu penumpang dikarenakan memiliki rasa malu terhadap lingkungan. Informan tersebut menanggapi bahwa perilaku membawa lebih dari satu penumpang merupakan perilaku yang menyimpang dan membuat dirinya dipandang negatif oleh orang.

"Iya malu juga" (FLO).

"Malu juga sih" (ANS).

Alasan lainnya yaitu rasa tidak nyaman yang didapat pengendara apabila membawa lebih dari satu penumpang. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan terhadap informan yang berkendara hanya mengangkut satu orang penumpang, seluruh informan tidak pernah terlihat membawa lebih dari satu penumpang.

“Ngerasa gak nyaman kalo bonceng tiga” (LUT).

“Karna kaya susah gitu ngendarainnya karna kan muatannya jadi lebih banyak orangnya” (ANS).

Informan kunci menegaskan bahwa sepeda motor hanya boleh digunakan untuk dua orang dan tidak lebih. Namun realita di lapangan banyak ditemukan pengendara yang membawa lebih dari satu penumpang.

“Kendaraan motor itu digunakan untuk berboncengan cuma dua saja tidak lebih” (HS)

“Realita di lapangan sering kita temukan ya, ada banyak kita temukan berboncengan sampai bertiga” (HS).

Gambaran Perilaku Pengendara yang Membawa >1 Penumpang

Alasan informan pada saat berkendara membawa lebih dari satu penumpang didasari oleh faktor keterpaksaan karena jumlah sepeda motor yang dimiliki oleh informan tersebut dan rekan-rekannya tidak mencukupi jika hanya mengangkut satu orang penumpang.

Sebenarnya informan tersebut tidak

bersedia untuk berperilaku membawa lebih dari satu penumpang.

“Cuma kalo lagi keterbatasan eee mau pergi kemana gitu terus lagi ada motor, temennya motornya kurang yaa mau gak mau bonceng tiga gitu loh” (PUT).

“Karena temennya gak punya motor kasian kan kalo jalan kaki dan tempat tujuan kita tuh jauh jadi harus bonceng tiga gitu deh supaya... ya supaya adil aja jadi gak ada yang jalan kaki biar cepet” (SHL).

Sesuai dengan pernyataan informan pendukung bahwa perilaku berkendara membawa lebih dari satu penumpang dilakukan karena faktor keterpaksaan, dan menanggapi jarak yang ditempuh juga tidak terlalu jauh.

“Seringnya ke kosan dari kampus soalnya gua juga gak ada motor kan” (MIS).

“Palingan mah seminggu hmm tiga kali ada kali ya abisan mah cuma deket ini sekitaran kampus yaudah bonceng tiga deh” (REY).

Berdasarkan hasil observasi, hampir semua pengendara terlihat membawa lebih dari satu penumpang. Informan pendukung satpam mengaku cukup sering melihat mahasiswa berkendara membawa lebih dari satu penumpang.

“Ya iya kita juga suka lihat mahasiswa bonceng tiga. Kadang-kadang kita tegur, namanya perilaku berbahaya, ya jadi ya tentu kita tegur. Tapi mahasiswanya nanti bilang “cuma sampe depan kok pak”, jadi ya sudah kita biarkan saja karna deket juga kan ke depan. Ya biasa lah namanya juga mahasiswa” (SM).

Gambaran Niat Pengendara yang Membawa 1 Penumpang

Bagi Informan yang berkendara hanya membawa satu penumpang umumnya dikarenakan rasa tidak nyaman yang ditimbulkan dari perilaku tersebut, faktor jumlah ketersediaan sepeda motor yang dimiliki untuk menangkut cukup.

Pengendara memiliki keinginan dan harapan yang besar untuk selalu membawa hanya satu penumpang saat berkendara. Sebisa mungkin pengendara berharap untuk selalu terhindar dari perilaku membawa lebih dari satu penumpang.

“Oh saya sih berharapnya kaya gitu ya jangan sampe kaya eee saya tuh kaya gimana ya... pokoknya dalam kondisi apapun kepepet ataupun temen saya maksa saya kalo bisa jangan sampe bonceng tiga” (FLO).

Gambaran Niat Pengendara yang Membawa >1 Penumpang

Bagi Informan yang berkendara membawa lebih dari satu penumpang sebenarnya tidak memiliki niat untuk membawa lebih dari satu penumpang. Informan tersebut memiliki keinginan dan harapan yang besar untuk selalu membawa hanya satu penumpang saat berkendara. Pengendara sadar bahwa perilaku membawa lebih dari satu penumpang berbahaya dan menimbulkan rasa tidak nyaman dan juga ada rasa malu. Namun perilaku tersebut tetap dilakukan

karena fasilitas sepeda motor yang dimiliki tidak mencukupi, hal tersebut menjadi hambatan untuk berperilaku positif, niat pengendara yang awalnya positif berubah menjadi perilaku yang negatif yaitu membawa lebih dari satu penumpang.

“Banyak sebenarnya harapan gua buat gak bonceng tiga cuma ya itu gara-gara faktor temen sebenarnya jadi bonceng tiga” (OJN).

“Yaa sebenarnya sih ya maunya kalo bisa gak usah bonceng tiga berat juga kan. Cuma ya gimana lagi faktor terpaksa itu abisan” (SHL).

Gambaran Sikap Pengendara yang Membawa 1 Penumpang

Informan yang berkendara dengan membawa satu orang penumpang memiliki sikap yang tidak setuju dengan perilaku membawa lebih dari satu orang penumpang, dan menyadari bahwa perilaku tersebut salah dan melanggar peraturan.

Pengendara juga tertarik dan bersedia untuk mengikuti sosialisasi keselamatan berkendara jika nantinya akan diadakan oleh pihak kepolisian. Hanya saja menurut informan sejauh ini belum pernah dilakukan sosialisasi tentang safety riding di kampus UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. *“Kalo menurut saya sih kalau misalnya bonceng bertiga gitu sih kaya etika juga kurang kan, maksudnya kaya motor itukan emang peraturannya cuma buat dua orang dan itu dipake buat tiga orang dan menurut*

saya itu tuh kaya eee melanggar etika banget” (FLO).

“Salah, bonceng bertiga tetep salah karna aturan motor itu dibuat untuk berdua bukan bertiga. Artinya kan orang bikin motor itu juga memikirkan motor itu sebaiknya digunakan untuk apa... jadinya ya kalo dibilang salah ya salah” (RFQ).

“Hmm tertarik sih, soalnya kan di kampus jarang ya ada kaya gitu, jadi ya kalo ada gitu ya tertarik” (RFQ).

Informan kunci menjelaskan bahwa terdapat program sosialisasi dan pendidikan keselamatan berkendara yang ditujukan kepada pelajar dan mahasiswa, namun pihak kepolisian belum pernah mengadakan sosialisasi di UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. Hal tersebut didukung oleh informan pendukung satpam yang membenarkan belum adanya sosialisasi dari kepolisian.

“Kita juga mengadakan safety riding baik tingkat SD, SMP, SMA, bahkan sampai go to campus” (HS).

“Belum, belum mengadakan... apa itu eee sounding kesana mudah-mudahan kedepannya kami akan kerjasama, kita adakan penyuluhan disana safety riding, itu kedepannya mau kita lakukan” (HS).

“Selama saya jadi satpam disini ya belum pernah ada sosialisasi tentang apa namanya... safety riding itu. Belum sih belum pernah ya” (SM).

Informan menganggap bahwa ada satu keuntungan berkendara dengan membawa lebih dari satu orang penumpang yaitu lebih cepat sampai di tempat tujuan, dan

efisiensi waktu. Namun kerugian yang dirasa oleh informan juga besar yaitu munculnya rasa tidak nyaman, mesin motor menjadi lebih cepat rusak dan motor lebih sulit dikendalikan.

“Ada, ketika memang situasinya motor lagi kurang, kemudian orang banyak, kemudian membutuhkan waktu yang lagi buru-buru, yaa itu salah satu keuntungan bonceng bertiga disaat kondisi - kondisi tertentu memang lagi terdesak” (RFQ).

“Ada. Lebih efisien jadi gak bolak balik” (ANS).

“Banyak ruginya. Gak bisa ngebut, gak bisa ngerem, gak bisa lincah di jalan kalo lagi buru-buru apa lagi boncengan” (SAN).

“Yang pertama motor cepet rusak eee gua baru bulan lalu sih baru abis sejuta tuh karena motor sering dibawa berempat, bawa barang banyak gitu. Iya sumpah emang bikin rusak shock gak ada tenaganya” (FAT).

Gambaran Sikap Pengendara yang Membawa >1 Penumpang

Informan berkendara dengan membawa lebih dari satu orang penumpang, cenderung bersikap tidak setuju untuk membawa lebih dari satu penumpang. Informan menyadari bahwa perilaku tersebut tidak dibenarkan dan berbahaya. Sama halnya dengan informan pendukung penumpang yang merasa bahwa perilaku berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang merupakan perilaku yang salah. Tetapi pengendara tidak tertarik mengikuti

sosialisasi dari pihak kepolisian.

“Sebenarnya sih kalo dari saya pribadi nih ya saya gak mau kak” (DIC).

“Sebenarnya kalo diliat dari teori itu sebenarnya gak bagus ya karena itu bahaya tapi karena kalo kepepet ya mau gimana ya” (SHL).

“Yaa sebenarnya mah salah sih kurang setuju aja kadang suka kaya berat gitu yang bawa motornya hahaha, tapi faktor terpaksa itu gua mau gimana lagi dong?” (REY).

“Enggak gak tertarik. Yaa dari tahun ke tahun kan sosialisasi tentang lalu lintas itu kan ya gitu-gitu aja. Kaya misalnya tau tata tertibnya aja” (DIC).

Pengendara menganggap bahwa keuntungan yang didapat yaitu mobilisasi menjadi lebih cepat dan tidak perlu saling menunggu dengan rekan-rekannya.

Sedangkan untuk kerugiannya Informan menaggap terdapat lebih banyak kerugian seperti motor menjadi lebih mudah rusak, pengendara tidak nyaman, dan motor menjadi lebih sulit dikendalikan.

“Eee temen yang gak ada motor jadi bisa cepet juga karena sampe tujuannya jadi cepet, terus kita gak perlu nunggu-nungguan, kemana-mana jadi lebih cepet karena bonceng tiga, terus yaa itu karena jadi lebih cepet aja karena temennya gak punya motor” (SHL).

“Paling cuma satu yaa lu cepet aja berarti kalo misalkan mau nongkrong sama temen lu nih, ya berarti temen-temen lu cepet ngumpul. Gitu aja paling” (OJN).

“Gua taunya pasti motor gua jadi lebih

cepat rusak aja” (OJN).

“Iya kagok di jalan, kalo di jalan kadang susah nyeimbangannya” (PUT).

Gambaran Norma Subyektif Pengendara yang Membawa 1 Penumpang

Informan memiliki keyakinan bahwa tekanan sosial terbesar yang didapat berasal dari rasa malu terhadap masyarakat sekitar apabila membawa lebih dari satu penumpang karena perilaku tersebut berkonotasi negatif. Rekan-rekan lain di kampus informan cenderung jarang berperilaku berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang.

“Terus juga etikanya eee kaya gimana yaa..kesannya ya gak bener aja itu kan motor buat dua orang kenapa harus dipake buat tiga orang kaya gitu” (FLO).

“Kan bonceng tiga itu juga berat kalo diliat orang juga alay gitu, najis” (FAT).

“Nah iya kan? Tau kan jawabannya cabe-cabeaan. Kalo misalnya cowo bertiga disebutnya apa kalo lewat?” (FAT).

“Temen-temen gua sendiri...gua udah jarang liat pada bonceng tiga temen-temen gua ya, gua udah jarang” (RFQ).

Pengendara mengaku bahwa keluarganya sudah mengingatkan untuk berhati-hati saat berkendara serta dengan jelas melarang untuk berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang dan umumnya informan cenderung mematuhi peringatan yang disampaikan oleh keluarganya.

“Mama saya dan Papa saya bilang bawa

motor itu pokoknya harus sesuai peraturan, terus sama kalo misalnya itu kan motornya buat... kaya motor itu kan namanya juga dia roda dua dan itu harus dipake buat dua, maksudnya penumpang dan pengemudi kan. Jangan dipake bertiga karna itu” (FLO).

“Tapi kalo bonceng tiga seinget gua bukan dilarang. Cuma kalau orang di rumah gak ngebolehkan bonceng tiga ya soalnya ya jatuh lah takut apa, yang bonceng berdua aja diwas-wasinnya begitu, apa lagi yang bonceng tiga” (RFQ).

Gambaran Norma Subyektif Pengendara yang Membawa >1 Penumpang

Informan tersebut memiliki keyakinan bahwa tekanan sosial untuk berperilaku berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang terbesar berasal dari teman sekitar. Tekanan ini lebih kepada rasa solidaritas pertemanan yang tinggi dan rasa kasihan terhadap rekannya yang tidak memiliki kendaraan.

Secara sadar informan akan mengajak rekannya, walau tidak diminta secara langsung oleh rekannya tersebut untuk berkendara dengan membawa lebih dari satu orang penumpang. Hal ini didukung oleh pernyataan informan pendukung penumpang yang menyatakan bahwa pengendara dan penumpang seperti sama-sama sudah mengerti jika kekurangan motor maka mereka harus berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang.

“ya itu gara-gara faktor temen sebenarnya jadi bonceng tiga” (OJN).

“Iya lah pasti kan kalo kita gak mau bonceng tiga tar sama temen dijudge “alah pelit lo” gitu. Jadi kalo ga bonceng tiga kan jadinya kasian kan sama temen jadi ya biar temennya juga gak cape gitu dari pada jalan kaki” (SHL).

“Bukan kasian juga sih, emang udah kewajiban sih” (DIC).

Teman-teman pengendara cenderung berperilaku membawa lebih dari satu penumpang. Perilaku tersebut merupakan hal yang memang sudah biasa dilakukan sehingga pengendara pun akhirnya mengikuti kebiasaan teman-temannya.

“Banyak sih emang pada sering bonceng tiga gitu, kaya udah biasa sehari-hari” (SHL).

“Iya (banyak). Biasanya gua yang bawa soalnya, kan ngeselin emang” (OJN).

Pengendara mengaku bahwa keluarganya mengingatkan jangan sampai membawa lebih dari satu penumpang. Tetapi pengendara cenderung tidak mengikuti nasihat keluarganya dikarenakan pengendara tetap tidak bisa membiarkan temannya yang tidak memiliki motor harus berjalan sendiri.

“Pernah pernah ngingetin jangan buat tumpuk tiga gitu ke jalan” (DIC).

“Paling kalo ketauan doang sih, kalo ketauan doang. Misalnya dari rumah terus udah bonceng tiga baru diomelin “jangan keseringan” (PUT).

“Kalo misalnya kita nurutin tapi temen kita gak keangkut ya masa temen kita jalan tapi

kita harus dengerin orang tua kan gak juga” (DIC).

Gambaran Persepsi Kontrol Perilaku Pengendara yang Membawa 1 Penumpang

Informan memiliki keyakinan atas kemampuan dirinya untuk berkendara dengan lebih dari satu penumpang. Hal ini dapat dilihat dari pengalaman pengendara yang memang sudah sejak bangku sekolah bisa mengendarai sepeda motor.

“Sebenarnya sih mampu kalo misalnya berat badannya ya bisa saya penuhi gitu” (FLO).

“Yakin aja sih bisa cuma gua kasian sama motor gua aja” (LUT).

Pengendara merasa memiliki kendali yang besar atas segala keputusan yang dipilihnya saat akan berkendara. Pengendara cenderung akan menolak untuk memberi tumpangan pada teman yang memaksanya untuk membawa lebih dari satu penumpang.

“Enggak gua tetep gak mau kalo emang gua tetep maunya sendiri atau berdua aja udah repot apa lagi bertiga” (SAN).

“Enggak sih mending suruh tunggu orang lain” (LUT).

Pengendara cenderung membawa satu penumpang karena faktor yang memfasilitasi pengendara yaitu ketersediaan motor yang cukup. Tetapi pengendara mengaku bahwa dirinya masih mungkin untuk berperilaku membawa lebih dari satu penumpang apabila terdapat hambatan kurangnya

motor yang ada.

“Iya soalnya emang pada bawa motor sendiri-sendiri” (LUT).

“Iya emang cukup” (FAT).

Gambaran Persepsi Kontrol Perilaku Pengendara yang Membawa >1 Penumpang

Informan memiliki keyakinan yang besar bahwa dirinya memang mampu untuk berkendara dengan membawa lebih dari satu penumpang.

“Iya gua ngerasa sanggup aja sih kalo bawa buat bonceng tiga” (OJN).

“Yaa kalo mampu mah yakin aja mampu” (SHL).

Pengendara merasa kurang memiliki kendali sepenuhnya untuk membuat keputusan dalam berkendara. Teman pengendara memaksanya untuk membawa lebih dari satu penumpang dan pengendara terkesan pasrah kepada temannya.

“Iya gua bodo amet. Pasrah aja gua” (OJN).

“Iya gak enak sama temen” (DIC).

Faktor utama yang menyebabkan pengendara melakukan perilaku tersebut dikarenakan hambatan kurangnya jumlah sepeda motor yang tersedia sehingga pengendara harus membawa lebih dari satu orang penumpang.

“Yaa soalnya kan itu motornya suka kurang jadi bonceng tiga aja biar cepet juga” (SHL).

“Iya karena kurang motor” (PUT).

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa faktor terbesar Informan berkendara dengan membawa satu penumpang dikarenakan rasa malu terhadap masyarakat sekitar terutama karena fenomena sosial yang berkonotasi negatif terhadap perilaku tersebut. Penelitian yang dilakukan oleh Adhanuddin, yang menyatakan bahwa etika berkendara di kalangan masyarakat sangat mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara ⁽⁷⁾.

Faktor lain yaitu rasa tidak nyaman yang ditimbulkan dari perilaku berkendara dengan membawa lebih dari satu orang penumpang. Beban saat berkendara menjadi lebih berat, manuver berkendara menjadi tidak seimbang dan mudah kehilangan kendali. Sesuai dengan pernyataan Motorcycle Safety Foundation bahwa berat dari penumpang dapat mempengaruhi keseimbangan sepeda motor ⁽⁸⁾.

Faktor tambahan lain yang cukup mempengaruhi yaitu tersedianya fasilitas jumlah sepeda motor yang mencukupi mobilitas sehingga informan memiliki niat untuk berkendara dengan membawa satu orang penumpang dapat terwujud dalam perilakunya.

Sedangkan faktor hambatan sehingga informan berperilaku negatif disebabkan fasilitas jumlah sepeda motor tidak mencukupi untuk mengangkut rekan-rekan pengendara, sehingga pengendara

terpaksa berperilaku negatif.

Faktor lainnya karena menanggapi jarak yang akan ditempuh tidak terlalu jauh. Hambatan yang ada pada aspek persepsi kontrol perilaku dapat mempengaruhi secara langsung perilaku yang akan terwujud. Menurut Azjen, aspek persepsi kontrol perilaku dapat menjadi *actual behavior control*.⁽⁹⁾

Pengendara yakin bahwa keuntungan dari perilaku membawa lebih dari satu penumpang yaitu mobilisasi menjadi lebih cepat jika harus pergi ke suatu tempat bersama teman tetapi motor yang ada tidak mencukupi.

Sesuai dengan pernyataan Niklas Sieber, bahwa alasan mempercepat mobilisasi yang menjadi salah satu penyebab masyarakat membawa lebih dari satu penumpang saat berkendara.⁽¹⁰⁾

Tekanan sosial terbesar didapat dari rekan-rekan informan. Rekan-rekan informan cenderung memaksa untuk berperilaku berkendara dengan membawa lebih dari satu orang penumpang.

Mahasiswa sebagai remaja akhir memiliki gejala konformitas yaitu tekanan yang didapat dari teman sebaya sehingga cenderung mengadopsi sikap atau perilaku teman sebayanya ⁽¹¹⁾.

Perilaku teman pengendara yang sudah terbiasa membawa lebih dari satu penumpang mempengaruhi pengendara untuk berperilaku yang sama. Penelitian yang dilakukan oleh Andi Sumiyanto, bahwa perilaku teman sebaya memiliki

pengaruh yang besar terhadap praktik keselamatan berkendara. ⁽¹²⁾

Keyakinan atas kemampuan pengendara untuk berkendara dengan lebih dari satu penumpang menghasilkan *self-efficacy belief* *Self-efficacy* yang lebih tinggi pada pengendara dengan lebih dari satu penumpang membuat pengendara lebih yakin dan lebih besar kemungkinannya untuk mewujudkan perilaku tersebut. ⁽⁹⁾

Namun pengendara cenderung merasa kurang memiliki kendali atas keputusan yang dibuat untuk menentukan apakah akan membawa lebih dari satu penumpang atau tidak. Rekan pengendara cenderung ikut andil dalam pengambilan keputusan saat berkendara. Pada mahasiswa sebagai remaja akhir, teman sebaya berperan serta dalam pengambilan keputusan yang dibuatnya ⁽¹¹⁾.

Untuk meningkatkan kesadaran pengendara dalam berkendara dan membudayakan keselamatan berkendara dapat dilakukan dengan pendidikan dan promosi pentingnya keselamatan jalan. ⁽²⁾

Seperti diketahui bahwa pengendara cenderung mengikuti perilaku temannya dalam berkendara maka hal ini pula dapat menjadi cara untuk meningkatkan kesadaran pengendara akan pentingnya keselamatan berkendara.

Penelitian yang dilakukan oleh Asdar, Rismayanti, menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara pendidikan sebaya dengan sikap dan tindakan keselamatan berkendara pada

remaja. Teman pengendara yang sudah mengikuti sosialisasi atau pendidikan keselamatan berkendara dapat menjadi pelopor bagi temannya untuk berperilaku selamat dan aman dalam berkendara. ⁽¹³⁾

KESIMPULAN

Hasil penelitian pada aspek sikap menunjukkan pengendara memiliki keyakinan bahwa lebih banyak kerugian dari perilaku membawa lebih dari satu penumpang. Pada aspek norma subyektif, tekanan sosial yang didapat pengendara berasal dari masyarakat sekitar dan teman. Pada aspek persepsi kontrol perilaku yang paling berpengaruh adalah faktor yang memfasilitasi dan menghambat yaitu ketersediaan motor. Pengendara memiliki niat untuk membawa satu penumpang karena rasa malu, tidak nyaman, dan motor yang cukup, sedangkan pengendara dengan lebih dari satu penumpang awalnya tidak berniat berperilaku demikian tetapi niatnya berubah karena adanya hambatan. Pengendara memiliki kecenderungan membawa satu penumpang karena takut dipandang negatif, rasa tidak nyaman, dan jika motornya mencukupi, sedangkan pengendara dengan lebih dari satu penumpang berperilaku demikian jika kurangnya motor dan berkendara jarak dekat

SARAN

Sebaiknya pihak kampus UIN Syarif Hidayatullah melakukan pendataan terkait jumlah pengendara sepeda motor di kampus sehingga hasilnya nanti dapat digunakan untuk membuat kebijakan baru di kampus.

Melakukan kampanye perilaku keselamatan berkendara yang dapat dilakukan dengan pemasangan poster atau pun dengan bantuan organisasi mahasiswa di kampus sebagai sarana edukasi melalui teman sebaya dan mengintegrasikan materi keislaman dalam kampanye perilaku keselamatan berkendara.

REFERENSI

1. Korlantas. Polantas Dalam Angka Tahun 2016 [Internet]. 2016. Available from: <http://korlantas.polri.go.id/polantas-dalam-angka-2016>
2. Sugiyanto, Gito & Santi MY. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga. J Ilm Semesta Tek. 2015;
3. Starkey P. *Provision of rural transport services: user needs, practical constraints and policy issues*. 2016.
4. Hine J, Huizenga C, Peet K. *Financing Rural Transport Services: Implications for the Asia-Pacific Region*. Transp Commun Bull Asia Pacific. 2016;
5. Shah R, Sharma Y, Mathew B, Kateshiya V, Parmar J. *Review Paper on Overloading Effect*. Int J Adv Sci Res Manag. 2016;
6. Francis AJJ, Eccles MPM, Johnston M, Walker A, Grimshaw J, Foy R, et al. *Constructing Questionnaires Based On The Theory Of Planned Behaviour A Manual For Health Services Researchers*. Direct. 2004.
7. Adhanudin Y, Ekawati E, Wahyuni I. *Analisis Perilaku Safety Riding Pada Warga Kampung Safety Di Kelurahan Pandean Lamper Kota Semarang*. J Kesehat Masy. 2017;
8. Motorcycle Safety Foundation. *Street Motorcycle Tips 4th edition*. 2013.
9. Ajzen I. *The theory of planned behavior*. In: *Handbook of Theories of Social Psychology: Volume 1*. 2012.
10. Sieber N, Allen H. *Impacts of Rural Roads on Poverty and Equity. Sustain Rural Access*. 2017;
11. Gunarsa SD. *Dari Anak Sampai Usia Lanjut: Bunga Rampai Psikologi*. BPK Gunung Mulia; 2004.
12. Sumiyanto A, Mahawati E, Hartini E. *Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya terhadap Praktik Safety Riding pada Remaja (Studi Kasus Siswa SMA Negeri 1*

- Semarang). VisiKes J Kesehat. SMA Di Kabupaten Pangkep.
2014; Kesehat Masy. 2013;
13. Asdar M, Rismayanti, Sidik D.
Perilaku Safety Riding Pada Siswa