

UPAYA PENINGKATAN PERSEPSI RISIKO KESELAMATAN BERKENDARA PADA MAHASISWA PENGGUNA KENDARAAN RODA DUA

Putri Handayani

Prodi Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu-ilmu Kesehatan Universitas Esa Unggul

Jalan Arjuna Utara, Tomang Tol, Kebon Jeruk, Jakarta Barat – 11510

putri.handayani@esaunggul.ac.id

Abstract

Risk Perception is one of important factor to develop safety behaviour. The aim of this activity was to improve the perception of safety risk remains low drive that was originally to be better. Risk perception is assessed by psychometric paradigm. The study was conducted on 150 respondents on July 2016 using cross-sectional design, the primary data in the form of questionnaires, and supporting data in the form of interviews. The parameters used are Likert scale numbers 1 - 4. The results showed that prior to the activity, the perception of the respondents have been quite good (intermediate category) but there is still need for improvement. Dimensions voluntariness perceived high compared with 8 other dimensions, meaning that workers willing to accept all the risks that exist during driving. Having conducted outreach activities increased scores on each dimension, there are changes in the highest score on the dimensions of knowledge. In order to create safety cultured behavior then takes a strong commitment from respondents related road safety, training and dissemination of information about the applicable safety and participation of the whole society to always prioritize safety.

Keywords: *safety risk, perception, students*

Abstrak

Persepsi risiko merupakan faktor penting dalam terbentuknya perilaku keselamatan. Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan persepsi risiko keselamatan berkendara yang semula masih rendah menjadi lebih baik. Persepsi risiko dinilai berdasarkan paradigma psikometri. Penelitian dilakukan terhadap 150 responden pada bulan Juli 2016 menggunakan desain *cross-sectional*, data primer berupa kuesioner, dan data pendukung berupa wawancara. Parameter yang digunakan adalah skala Likert angka 1 – 4. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebelum dilakukan kegiatan, persepsi responden telah cukup baik (kategori menengah) namun masih perlu adanya peningkatan. Dimensi penerimaan secara sukarela dipersepsikan tinggi dibandingkan dengan 8 dimensi yang lain, berarti bahwa pekerja mau menerima segala risiko yang ada selama berkendara. Setelah dilakukan kegiatan penyuluhan terjadi peningkatan skor pada masing-masing dimensi, perubahan skor tertinggi terdapat pada dimensi pengetahuan. Agar tercipta perilaku berbudaya keselamatan maka diperlukan komitmen yang kuat dari responden terkait keselamatan berkendara, pelatihan dan penyebaran informasi tentang keselamatan yang aplikatif dan partisipasi dari seluruh masyarakat untuk selalu mengutamakan keselamatan.

Kata kunci: risiko keselamatan, persepsi, mahasiswa

Pendahuluan

Perilaku keselamatan, termasuk didalamnya perilaku keselamatan berkendara merupakan faktor penting dalam permasalahan keselamatan dan kesehatan kerja di Indonesia. Oleh karena itu masyarakat perlu mendapatkan informasi yang jelas tentang risiko keselamatan berkendara. Botterill (2004) menyebutkan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi terbentuknya perilaku masyarakat dalam keselamatan berkendara adalah persepsi terhadap risiko keselamatan yang dihadapi. Pendidikan dan penyuluhan tentang

keselamatan berkendara dipandang perlu dilakukan karena tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi dimana 80% dari keseluruhan kecelakaan terjadi pada pengendara sepeda motor (Fergusson, 2003). Departemen Perhubungan (2013) menyebutkan bahwa dari tahun ke tahun tren jumlah kendaraan jenis motor mendominasi sekitar 80% di tahun 2012 dari jumlah keseluruhan kendaraan sebanyak 74.613.566 unit.

Pendidikan dan penyuluhan tentang keselamatan berkendara bukan merupakan hal yang mudah dilakukan karena terkait dengan

perubahan perilaku. Masyarakat sekolah dalam hal ini Mahasiswa merupakan kelompok masyarakat yang mempunyai potensi tinggi untuk mengadaptasi pesan-pesan keselamatan, hal ini dikarenakan usia 17 – 20 tahun merupakan rentang usia dimana banyak mahasiswa yang baru mulai menggunakan sepeda motor dengan pengalaman dan pengetahuan tentang keselamatan berkendara yang masih sedikit (Fergusson, 2003). WHO (2010) menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas juga merupakan penyebab kematian pertama pada kelompok umur produktif 15-29 tahun. Pada tahun 2010, 23% dari seluruh kematian di antara pengendara sepeda motor.

Kelompok sasaran yang baik dalam keterkaitannya dengan perilaku adalah lingkungan sekolah, dimana di sekolah proses pendewasaan dapat terbentuk. Sehingga pada pengabdian masyarakat ini sasaran utama yang dijadikan wilayah adalah wilayah sekolah (universitas).

Berdasarkan hasil penelitian Handayani (2016) ditemukan bahwa ada pengaruh yang signifikan antara variabel persepsi risiko keselamatan dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari hasil uji statistik yang diperoleh, responden akan berperilaku aman selama berkendara jika memiliki persepsi yang baik. Begitupun sebaliknya, perilaku responden saat berkendara kurang aman apabila responden memiliki persepsi kurang baik tentang risiko keselamatan berkendara.

Selanjutnya, Handayani (2016) menggambarkan persepsi risiko berdasarkan Sembilan dimensi paradigma psikometri. Hasil yang diperoleh pada penelitian ini adalah dari Sembilan dimensi yang diteliti, hanya terdapat satu dimensi (kesukarelaan) yang berada pada kategori tinggi (persepsi baik). Sedangkan, dimensi lain menduduki kategori menengah.

Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk Memberdayakan Masyarakat Sekolah melalui Sosialisasi pesan keselamatan berkendara dalam upaya peningkatan persepsi risiko dan perilaku keselamatan di lingkungan Universitas. Sehingga, diharapkan dengan adanya kegiatan ini terjadi peningkatan skor persepsi risiko responden menjadi lebih baik.

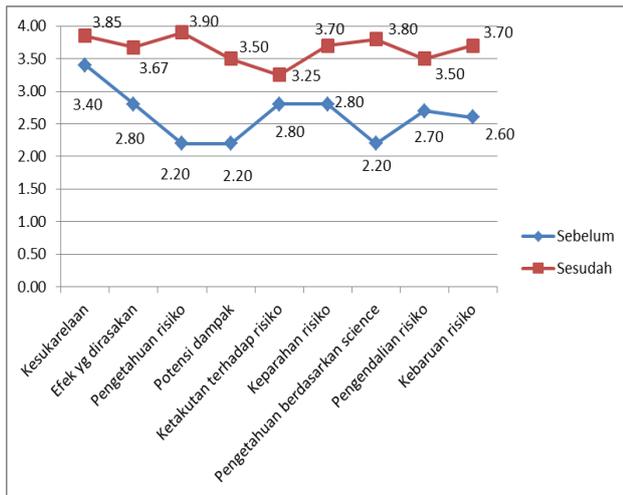
Metode Pelaksanaan

Kegiatan ini dilakukan dengan metode pemberian informasi kepada mahasiswa Universitas Esa Unggul yang menggunakan kendaraan pribadi roda dua sebanyak 150 orang dalam bentuk penyuluhan. Penyuluhan ini dilakukan dalam rangka menindaklanjuti hasil penelitian yang dilakukan oleh Handayani (2016). Kegiatan dilakukan pada bulan Juli 2016 sebanyak 3 kali mengingat jumlah sasaran kegiatan yang cukup banyak. Peralatan yang digunakan dalam kegiatan ini adalah media presentasi berupa infocus. Materi penyuluhan yang diberikan terkait dengan pemahaman tentang keselamatan berkendara. Hasil akhir dari kegiatan ini adalah adanya peningkatan skor persepsi risiko tentang keselamatan berkendara yang akan berpengaruh terhadap perubahan perilaku responden dalam berkendara. Untuk memperoleh hasil tersebut penulis menggunakan instrument pengumpulan data berupa kuesioner yang ditanyakan langsung kepada responden (wawancara).

Hasil dan Pembahasan

Penilaian persepsi risiko dilakukan dengan menggunakan dimensi paradigma psikometri yang dibentuk dari berbagai dimensi yang saling terkait satu dengan yang lain.

Grafik 1 menunjukkan bahwa terdapat perubahan skor pada masing-masing dimensi persepsi risiko antara sebelum dilakukan kegiatan penyuluhan dan sesudah dilakukan kegiatan penyuluhan. Peningkatan yang cukup bermakna terlihat pada dimensi pengetahuan risiko yang semula memiliki skor 2,20 menjadi 3,90. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata mahasiswa masih memiliki pengetahuan yang kurang tentang risiko keselamatan yang mereka hadapi di jalan raya. Selanjutnya, kegiatan ini memberikan informasi kepada mahasiswa pengguna kendaraan roda dua tentang risiko keselamatan berkendara sehingga terjadi peningkatan skor pengetahuan. Hasil kegiatan ini hanya melihat apakah terjadi perubahan skor persepsi pada responden dengan melihat skor sebelum dan sesudah kegiatan dilaksanakan. Selanjutnya, untuk menilai perubahan persepsi diperlukan adanya kegiatan serupa yang dilakukan secara kontinyu.



Grafik 1
Distribusi Rata-rata Skor Persepsi Risiko
Berdasarkan 9 Dimensi Paradigma
Psikometri

Responden menerima risiko yang ada di jalan raya dengan sukarela. Dimensi sukarela disini bukan berarti responden menerima dengan pasrah, tetapi memberi batasan-batasan tertentu terkait bahaya yang mereka hadapi. Batasan-batasan tertentu seperti, kondisi kendaraan yang memadai dan perlengkapan alat pelindung diri yang baik. Oleh karena itu dengan adanya penerimaan tersebut, dapat dikatakan bahwa tingkat kewaspadaan terhadap risiko pun cukup baik. Berdasarkan Star (1970) dalam Sjöberg, et al.(2004), manusia dapat mentoleransi lebih banyak risiko secara substansial saat mereka terlibat dalam perilaku sukarela. Hal ini berkaitan dengan faktor pengendalian, bahwa risiko dirasakan lebih ringan pada situasi dimana seseorang dapat melakukan pengendalian secara personal.

Pengetahuan didapat dari pengalaman pribadi dan dari lingkungan sekitar/orang lain. Dengan adanya rasa kesukarelaan maka tentunya akan mendorong seseorang untuk mencari tahu mengenai risiko-risiko yang ada selama berkendara. Ketika responden pertama kali menggunakan kendaraan roda dua idealnya mereka mengetahui risiko apa yang akan mereka hadapi saat berkendara. Namun pengetahuan yang mereka miliki di awal mungkin saja bersifat terbatas dan merupakan risiko-risiko yang umum, tetapi pengetahuan itu tentunya akan berkembang ketika responden mendapatkan pengetahuan berupa informasi-

informasi keselamatan baik melalui media, pelatihan dan seminar. Schmidt (2004) menjelaskan bahwa seseorang akan lebih waspada ketika mengetahui mengenai risiko yang dihadapi. Pengetahuan tersebut dapat berasal dari pengalaman yang diperoleh dari diri sendiri ataupun orang lain.

Pengetahuan yang mereka miliki berkaitan dengan identifikasi risiko seperti dampak dari risiko yang mungkin timbul. Dampak tersebut dapat berupa kecepatan, keluasan dan kematian yang mungkin ditimbulkan. Dengan pengetahuan yang mereka miliki, mereka dapat memperkirakan seberapa luas dampak yang timbul dari berbagai risiko yang ada, bagaimana kecepatan dampaknya dan apakah risiko tersebut dapat menimbulkan kematian baik dalam jumlah yang sedikit atau banyak. Slovic (2002) menjelaskan bahwa keluasan dampak dapat dijadikan pertimbangan dalam persepsi risiko. Suatu kegiatan yang menyebabkan banyak korban, cenderung dipersepsikan kurang baik, dan orang akan lebih waspada terhadap kegiatan tersebut. Selanjutnya, Schmidt (2004) menambahkan bahwa pengetahuan terkait risiko penting, individu yang tahu akan risiko cenderung mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan untuk menghadapi risiko yang ada.

Pemahaman tentang risiko yang baik tentunya akan menurunkan tingkat kekhawatiran seseorang terhadap bahaya yang ada. Ketakutan akan dipandang sebagai hal yang wajar ketika risiko yang dihadapi merupakan risiko yang dapat dikendalikan. Pengendalian tentunya disesuaikan dengan risiko yang dihadapi. Risiko yang telah lama diketahui tentunya memiliki cara pengendalian yang lebih baik dibandingkan dengan risiko yang baru diketahui. Artinya responden telah memiliki metode yang baku untuk meminimalisir risiko-risiko yang telah mereka ketahui.

Kesimpulan

Sebelum dilakukan penyuluhan dimensi dengan skor tertinggi adalah kesukarelaan responden dalam menghadapi risiko keselamatan. Sedangkan, Dimensi pengetahuan tentang risiko responden memiliki skor rendah. Setelah dilakukan pendidikan dan penyuluhan,

terjadi perubahan skor pada masing-masing dimensi. Dimensi yang mengalami perubahan skor paling besar adalah dimensi pengetahuan tentang risiko.

Daftar Pustaka

- B. Mullin; R. Jackson; J. Langley; & R. Norton. (2000). Increasing age and experience: are both protective against motorcycle injury? A case-control study. *Injury Prevention*, 6(1), 32-35.
- B. Sexton; C. Baughan; M. Elliott & G. Maycock. (2004). *The accident risk of motorcyclists* (TRL607. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory (TRL Limited).
- Baruch Fischhoff; Paul Solvic; Sarah Lichtenstein. (1978). How Safe is Enough? A Psychometric Study of Attitudes Towards Technological Risks and Benefits. *Policy Sciences*, pp 127-152. *Elsevier Scientific Publishing Company*, Amsterdam.
- Botterill, L. & Mazur N. (2004). *Risk and Risk Perception: A Literature Review*. RIRDC Publication. Australia.
- Clinton M. Jenkin. (2006). Risk Perception and Terrorism: Applying the Psychometric Paradigm. *Homeland Security Affairs*, VOL. II, NO. 2.
- Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Satuan Kerja Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat. (2013). *Penyusunan Rencana Umum Keselamatan Transportasi Darat*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat.
- Dominic Cooper. (2003). *Psychology, Risk & Safety: Understanding How Personality & Perception can Influence Risk Taking*. Professional Safety.
- E. S. Fitzgerald; W. A. Harrison.; N. J. Pronk, & Fildes, B. (1998). *An investigation of characteristics associated with driving speed*. Paper presented at the Road Safety Research, Policing, Education Conference, Wellington, New Zealand.
- Fergusson, D. ; Swain-Campbell; N. & Horwood, J. (2003). Risky driving behaviour in young people: prevalence, personal characteristics and traffic accidents. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 27(3), 337-342.
- Garcia-Ferrer, Aranzazu De Juan A, Poncela P. (2007). The relationship between road traffic accidents and real economic activity in Spain: Common cycles and health issues. *Health Economic*;16: 602-26.
- Handayani, Putri. (2016). Persepsi Risiko Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Pengguna Kendaraan Roda Dua. *Jurnal Forum Ilmiah*. Volume 13 No. 1. Universitas Esa Unggul.
- Haworth, N.; R. Smith; I. Brumen; & N. Pronk. (1997). *Case-control study of motorcycle crashes* (CR 174). Canberra: Dept. of Transport and Regional Development, Federal Office of Road Safety.
- Iwan Ariawan. (1998). *Besar dan Metode Sampel Pada Penelitian Kesehatan*. Depok: Jurusan Biostat dan Kependudukan FKM UI.
- J. Jaccard; T. Dodge; H. Blanton. (2005). Peer influences on risk behavior: an analysis of the effects of a close friend. *Developmental Psychology American Psychological Association*; 1 (41): 135-14.
- L. Quine; D. R. Rutter; & L. Arnold. (2001). Persuading school-age cyclists to use safety helmets: Effectiveness of an intervention based on the Theory of

Planned Behaviour. *British Journal of Health Psychology*, 6(4), 327-345.

- L. Sjöberg. (2004). Risk Perception Is Not What It Seems: The psychometric paradigm revisited. In K. Andersson (Ed.), *VALDOR Conference 2003* (pp. 14-29). Stockholm: VALDOR.
- M. Schmidt. (2004). *Investigating Risk Perception: a Short Introduction*. Chapter 3 in: Loss of Agro-Biodiversity in Vavilov Centers, With a Special Focus on the Risks of Genetically Modified Organisms (GMOs). PhD Thesis, Vienna, Austria.
- S. Stradling; M. Meadows; & S. Beatty. (2004). Characteristics of speeding, violating and thrill-seeking drivers. In T. Rothengatter & R. D. Huguenin (Eds.), *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application* (pp. 177-192). Oxford: Elsevier.
- Slovic, Paul & Weber, Elke U. (2002). Perception of Risk Posed by Extreme Events. *Conference of Risk Management strategies in an Uncertain World*, Palisades, New York, April 12-13.
- Torbjørn Rundmo; Sigve Oltedal; Bjørg-Elin Moen; Hroar Klempe. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of cultural theory*. Rotunde publikasjoner Rotunde. Norwegian University of Science and Technology, Department of Psychology, 7491 Trondheim, Norway.
- Watson, Barry; Deborah Tunnicliff; Katy White; Cynthia Shonfeld & Darren Wishart. (2007). *Psychological and Social Factors Influencing Motorcycle Rider Intention and Behaviour*. Centre for Accident Research and Road Safety (CARRS-Q). Queensland University of Technology.