

PERSEPSI RISIKO KESELAMATAN BERKENDARA BERDASARKAN PARADIGMA PSIKOMETRI PADA PENGGUNA KENDARAAN RODA DUA

Putri Handayani, Fierdania Yusvita
Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Esa Unggul
Jalan Arjuna Utara No. 9 Kebon Jeruk Jakarta 11510
putri.handayani@esaunggul.ac.id

Abstract

This study aims to provide an overview of risk perception of safety and health in the two-wheeler users in Esa Unggul University using psychometric paradigm. The study was conducted on 150 respondents in March – May 2016 using cross - sectional design, the primary data in the form of questionnaires, and supporting data by interviewing informants. The parameters used are Likert scale numbers 1 - 4. The average value of each dimension is calculated as numbers 1 (low), 2-3 (moderate), 4 (good). The results showed that the perception of respondents have been quite good, but still needed to improve. Dimensions voluntary acceptance of perceived high, it means that the workers willing to accept any risks involved in the workplace. In order to create the required behavior of safety cultured, safety related management commitment is strong, safety applicative training and participation of all workers to always safety promote.

Keywords: Risk perception, Psychometric paradigm.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran persepsi risiko keselamatan dan kesehatan kerja pada pengguna kendaraan roda dua di Universitas Esa Unggul menggunakan paradigma psikometri. Penelitian dilakukan terhadap 150 responden pada bulan Maret – Mei 2016 menggunakan desain *cross-sectional*, data primer berupa kuesioner, dan data pendukung berupa wawancara informan. Parameter yang digunakan adalah skala Likert angka 1 – 4. Nilai rata-rata masing-masing dimensi dihitung dimana angka 1 (rendah), 2 – 3 (sedang), 4 (baik). Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi responden telah cukup baik namun masih perlu adanya peningkatan. Dimensi penerimaan secara sukarela dipersepsikan tinggi, berarti bahwa pekerja mau menerima segala risiko yang ada dipekerjaannya. Agar tercipta perilaku berbudaya K3 maka diperlukan komitmen manajemen terkait K3 yang kuat, pelatihan K3 yang aplikatif dan partisipasi dari seluruh untuk selalu memajukan K3.

Kata Kunci : Persepsi Risiko, Paradigma Psikometri.

Pendahuluan

Penggunaan sepeda motor di Negara berkembang dijadikan sebagai alternatif transportasi masyarakat karena dapat menjadikan biaya transportasi pada masyarakat menjadi lebih efisien. Banyaknya pengguna kendaraan bermotor saat ini harus diiringi dengan pengetahuan, sikap dan perilaku yang baik tentang keselamatan berkendara.

Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah kesehatan masyarakat yang penting di seluruh dunia termasuk Indonesia. Sejak kendaraan bermotor ditemukan, diperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat kecelakaan lalu lintas. Kajian terbaru menunjukkan sekitar satu juta orang

meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. 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 (WHO, 2010). WHO memperkirakan 1.170.694 kasus meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, sekitar 1.029.037 (87,9%) kematian terjadi di negara berpenghasilan rendah sampai menengah dan 141.656 (12,1%) di negara berpenghasilan tinggi (WHO, 2010).

Di Indonesia, sepanjang tahun 2006, terjadi 15.762 kasus kematian atau rata-rata 1.300 kematian setiap bulan, 45 kematian setiap hari atau dua kematian setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Angka kematian

yang tinggi dikalangan pengendara kendaraan bermotor tersebut antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap risiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara (Dirjen Keselamatan Transportasi Darat, 2006). Menurut WHO estimasi regresi jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia 42.434 dengan *death rate* 17,7/100.000 penduduk, dengan rincian 35,7% dari pengendara roda 2 atau roda 3 menjadikan Indonesia sebagai negara kelima sebagai negara yang memiliki angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas terbanyak di bawah Cina, India, Nigeria dan Brazil (WHO, 2010). Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia diiringi dengan perkembangan jumlah kendaraan bermotor. Pada tahun 2011 jumlah kendaraan bermotor ada di angka 85.601.351 unit meningkat sekitar 6,7 juta menjadi 92.303.227 unit di tahun 2012. Dari tahun ke tahun tren jumlah kendaraan jenis motor mendominasi sekitar 80% di tahun 2012 dari jumlah keseluruhan kendaraan sebanyak 74.613.566 unit (Kemenhub, 2013).

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.

Pengendara muda seperti mahasiswa, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan helm. Persepsi merupakan kunci berfikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak (Botteril, 2004). Kecelakaan pada pengendara roda dua dapat berakibat mulai dari cedera ringan sampai kematian. Dengan demikian, salah satu upaya yang dapat ditempuh untuk mencegah atau meminimalisir akibat fatal tersebut ialah dengan cara meningkatkan persepsi risiko keselamatan pada pengguna kendaraan roda dua.

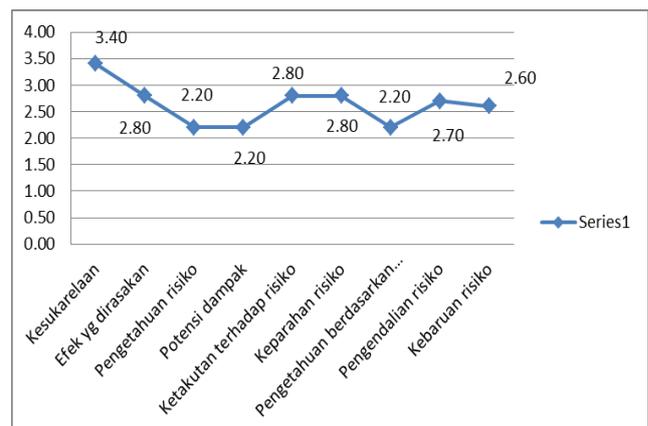
Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan desain studi *cross sectional*. Populasi penelitian adalah

semua mahasiswa Universitas Esa Unggul yang menggunakan kendaraan pribadi roda dua. Sampel adalah mahasiswa Universitas Esa Unggul yang dipilih melalui *Purposive Sampling* dengan kriteria Pengendara motor di lingkungan Universitas Esa Unggul. Besar sampel dihitung dengan menggunakan rumus besar sampel untuk uji hipotesis beda 2 proporsi dengan derajat kemaknaan 5% kekuatan uji 80% pada 2 sisi (Ariawan, 1998). Hasil perhitungan diperoleh jumlah sampel sebanyak 97 orang. Untuk mendapatkan hasil yang akurat dan menghindari kekurangan data maka diambil 150 orang. Instrument penelitian ini adalah kuesioner. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan analisis univariat dengan menggambarkan secara terperinci masing-masing dimensi yang diukur.

Hasil dan Pembahasan

Hasil penelitian ini disajikan dalam bentuk grafik pada gambar 1 berikut ini:



Gambar 1
Distribusi Responden Menurut Identitas Responden

Paradigma psikometrik mencakup kerangka teoritis yang mengasumsikan risiko yang harus didefinisikan secara subyektif oleh individu-individu yang mungkin terpengaruh oleh berbagai faktor psikologis, sosial, institusional, dan budaya (Sjöberg, 2003).

Dimensi paradigma psikometri tersebut adalah dijelaskan pada bagian berikut ini:

Persepsi Risiko Berkendara

Berdasarkan hasil penelitian, sebagian responden telah memiliki persepsi risiko keselamatan berkendara yang baik. Namun persepsi yang baik belum tentu mampu mencerminkan perilaku selamat. Perilaku

selamat sendiri terbentuk dari berbagai faktor bukan hanya persepsi. Persepsi disini hanya mampu menjelaskan bagaimana konsep yang terbentuk di pikiran para pekerja terkait risiko keselamatan yang mereka hadapi di lokasi jalan raya.

Persepsi risiko pada penelitian ini menggunakan dimensi paradigma psikometri dibentuk dari berbagai variabel yang saling terkait satu dengan yang lain. Responden menerima risiko yang ada di jalan raya dengan sukarela. Namun yang dimaksud dengan sukarela disini adalah bukan 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.

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.

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.

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.

Voluntariness of Risk (Kemampuan Untuk Menerima Risiko)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan risiko keselamatan sebagai sesuatu yang dapat diterima atau tidak (sukarela/terpaksa). Sebagian besar responden menerima risiko keselamatan berkendara. Mereka menyadari dan mengetahui risiko apa saja yang dapat mengancam kesehatan dan keselamatan mereka selama berkendara di jalan raya, mereka juga berpendapat bahwa risiko tersebut merupakan bagian dari kegiatan berkendara yang mereka lakukan. Maka 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.

The Immediacy of Effect (Efek Yang Dirasakan)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh pekerja mempersepsikan kecepatan efek dari risiko keselamatan yang ada, apakah segera dirasakan atau dirasakan setelah jangka waktu yang lama. responden menganggap bahwa risiko dapat dirasakan segera dan dapat pula dirasakan setelah jangka waktu yang lama, tergantung jenis bahaya yang dihadapi. Dalam konteks pernyataan tersebut, maka sebenarnya dapat diketahui bahwa pekerja mempersepsikan risiko berdasarkan risiko yang sebenarnya.

Pekerja menjawab bahwa efek jangka panjang dirasakan berdasarkan risiko kesehatan yang ada, yaitu tingginya pencemaran udara dari debu yang terdapat kemungkinan menyebabkan penyakit gangguan paru dan kanker, sedangkan gangguan pernafasan seperti batuk dan bersin-bersin, serta kecelakaan di jalan raya. Berdasarkan Schmidt (2004), tingkat kewaspadaan seseorang akan meningkat ketika efek yang dirasakan bersifat saat itu juga. Hal tersebut berlaku sebaliknya, ketika

efek yang dirasakan lambat maka tingkat kewaspadaan pun akan menurun.

Knowledge About the Risk (Pengetahuan tentang Risiko)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan risiko pekerjaan berdasarkan pengetahuan non formal (pengalaman pribadi atau orang lain) yang dimiliki. Responden sebagian besar telah mengetahui tentang risiko keselamatan berkendara dan sebagian lainnya kurang memiliki pengetahuan tentang risiko keselamatan berkendara. Responden mampu menyebutkan risiko kegiatan diantaranya yang terkait keselamatan adalah mendahului kendaraan lain, mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, tidak menggunakan alat pelindung diri, dan lain-lain.

Lalu risiko yang terkait kesehatan adalah masalah gangguan pernafasan seperti batuk, sesak nafas dan bersin-bersin akibat dari debu. Hal tersebut menunjukkan bahwa, pekerja mampu untuk memprediksi bahaya-bahaya yang ada. Pengetahuan itu dapat diperoleh dari pengalaman pribadi dan informasi yang diberikan oleh sesama pengendara. Berdasarkan Schmidt (2004), seseorang akan lebih waspada ketika mengetahui mengenai risiko yang dihadapi. Pengetahuan tersebut dapat berasal dari pengalaman yang diperoleh dari diri sendiri ataupun orang lain.

Knowledge About The Risk in Science (Pengetahuan tentang Risiko Berdasarkan Ilmu Pengetahuan)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan risiko keselamatan berkendara berdasarkan ilmu pengetahuan yang didapat. Pengetahuan terkait keilmuan mengenai risiko keselamatan berkendara di jalan raya diperoleh responden dari media iklan, pelatihan, maupun seminar-seminar K3 di lingkungan universitas. Sebagian besar responden memiliki pengetahuan terkait keilmuan yang baik tentang risiko keselamatan berkendara. Berdasarkan Schmidt (2004), pengetahuan terkait risiko penting, individu yang tahu akan risiko cenderung mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan untuk menghadapi risiko yang ada.

Chronic-Catastrophic (Potensi Dampak)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan keluasan risiko apabila terjadi kecelakaan di jalan raya. Sebagian responden menganggap bahwa risiko akan dirasakan oleh banyak orang dan sebagian pekerja menganggap bahwa risiko hanya akan dirasakan oleh sedikit orang. Berdasarkan Slovic (2002), 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.

Common-Dread (Ketakutan Terhadap Risiko)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan ketakutan yang dirasakan mengenai risiko dari aktivitas berkendara. Sebagian besar pekerja memiliki ketakutan dan kekhawatiran terhadap risiko keselamatan berkendara terkait pekerjaan yang mereka lakukan. Kekhawatiran tersebut meliputi kejadian kecelakaan lalu lintas dan gangguan kesehatan. Namun sebagian pekerja menganggap bahwa risiko keselamatan berkendara merupakan hal yang sudah biasa untuk mereka. Berdasarkan Schmidt (2004), ketakutan dipandang sebagai ketidaktahuan individu pada risiko kegiatan. Apabila individu terbiasa dengan suatu risiko maka individu akan cenderung bertindak lebih waspada terhadap risiko yang ada.

Newness (Kebaruan Risiko)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan kebaruan suatu risiko pekerjaan. Sebagian besar pekerja menganggap bahwa risiko keselamatan yang ada di tempat mereka bekerja bukan merupakan hal yang baru tetapi hal yang telah lama diketahui sebelumnya. Berdasarkan Schmidt (2004), kebaruan risiko terkait erat dengan kewaspadaan terhadap risiko yang ada. Ketika individu mengetahui bahwa risiko itu baru, maka individu cenderung untuk menerima dan beradaptasi dengan risiko yang ada.

Control Over Risk (Kendali terhadap Risiko)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh pekerja mempersepsikan kendali atas suatu risiko yang ada pada setiap kegiatan kerja. Sebagian besar pekerja menganggap bahwa risiko tergolong dapat dikendalikan dan dapat dikendalikan baik oleh individu maupun pihak perusahaan (tim ahli). Berdasarkan Schmidt (2004), persepsi terhadap perasaan aman dapat dipengaruhi oleh kepercayaan kita terhadap kemampuan dan tanggung jawab orang lain. Memberikan kontrol terhadap orang atau suatu institusi yang dipercaya akan menciptakan persepsi kemampuan untuk mengontrol risiko.

The Severity of Consequences (Keparahan Risiko)

Dimensi ini menjelaskan tentang seberapa jauh responden mempersepsikan keparahan risiko apabila terjadi kecelakaan pada kegiatan berkendara. Sebagian besar pekerja menganggap bahwa risiko keselamatan berkendara di jalan raya berdampak fatal (mematikan) dan sebagian lainnya menganggap bahwa risiko keselamatan berkendara berdampak tidak fatal (tidak mematikan) namun sebatas cedera. Berdasarkan Sjöberg et al. (2004), tingkat keparahan dari konsekuensi menunjukkan seberapa besar kemungkinan konsekuensinya akan menjadi fatal jika risiko dari aktivitas ini berwujud kecelakaan atau penyakit. Berdasarkan Schmidt (2004), individu yang menganggap dampak dari risiko bersifat mematikan, cenderung akan mempersepsikan risiko sebagai sesuatu yang harus di waspadai.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi risiko keselamatan berada pada level menengah dengan rata-rata nilai berada diantara skala 2 – 3. Dengan demikian perlu dilakukan upaya promosi kesehatan untuk meningkatkan pengetahuan dan persepsi risiko berkendara. Dimensi dengan skor tertinggi adalah kesukarelaan responden dalam menghadapi risiko keselamatan. Sedangkan, Dimensi pengetahuan tentang risiko responden memiliki skor rendah.

Daftar Pustaka

- B. Mullin; R.Jackson; J. Langley; & R.Norton. Increasing age and experience: are both protective against motorcycle injury? A case-control study. *Injury Prevention*, 6(1), 32-35. 2000.
- B. Sexton; C. Baughan; M. Elliott & G. Maycock. *The accident risk of motorcyclists* (TRL607. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory (TRL Limited). 2004.
- Barry Watson; Deborah Tunnicliff; Katy White; Cynthia Shonfeld & Darren Wishart. *Psychological and Socioal Factors Influencing Motorcycle Rider Intention and Behaviour*. Centre for Accident Research and Road Safety (CARRS-Q). Queensland University of Technology. 2007.
- Baruch Fischhoff; Paul Solvic; Sarah Lichtenstein. How Safe is Enough? A Psychometric Study of Attitudes Towards Technological Risks and Benefits. *Policy Sciences*, pp 127-152. *Elsevier Scientific Publishing Company*, Amsterdam. 1978.
- Clinton M. Jenkin. Risk Perception and Terrorism: Applying the Psychometric Paradigm. *Homeland Security Affairs*, VOL. II, NO. 2. 2006.
- D.Fergusson; Swain-Campbell; N. & Horwood, J. Risky driving behaviour in young people: prevalence, personal characteristics and traffic accidents. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 27(3), 337-342. 2003.
- Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Satuan Kerja Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat. *Penyusunan rencana umum keselamatan transportasi darat*. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat. 2006.
- Dominic Cooper. *Psychology, Risk & Safety: Understanding How Personality & Perception can Influence Risk Taking*. Professional Safety. 2003.

- 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. 1998.
- Garcia-Ferrer, Aranzazu De Juan A, Poncela P. The relationship between road traffic accidents and real economic activity in Spain: Common cycles and health issues. *Health Economic*;16: 602-26. 2007.
- Handayani, Putri. Persepsi Risiko Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Mahasiswa Pengguna Kendaraan Roda Dua. *Jurnal Forum Ilmiah*. Volume 13 No. 1. Universitas Esa Unggul. 2016.
- Iwan Ariawan. *Besar dan Metode Sampel Pada Penelitian Kesehatan*. Depok: Jurusan Biostat dan Kependudukan FKM UI. 1998.
- J. Jaccard; T. Dodge; H. Blanton. Peer influences on risk behavior: an analysis of the effects of a close friend. *Developmental Psychology American Psychological Association*; 1 (41): 135-14. 2005
- L. Botterill & Mazur N. *Risk and Risk Perception: A Literature Review*. RIRDC Publication. Australia. 2004.
- L. Quine; D. R. Rutter; & L. Arnold. 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. 2001.
- L. Sjöberg. Risk Perception Is Not What It Seems: The psychometric paradigm revisited. In K. Andersson (Ed.), *VALDOR Conference 2003* (pp. 14-29). Stockholm: VALDOR. 2003.
- M. Schmidt. *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. 2004.
- N. Haworth; R. Smith; I. Brumen; & N. Pronk, *Case-control study of motorcycle crashes* (CR 174). Canberra: Dept. of Transport and Regional Development, Federal Office of Road Safety. 1997.
- NJ. Pender. *Health Promotion In Nursing Practice*. 4th ed. New Jersey, USA: Prentice Hall. 2002.
- Paul Slovic & Elke U. Weber. Perception of Risk Posed by Extreme Events. *Conference of Risk Management strategies in an Uncertain World*, Palisades, New York, April 12-13. 2002.
- S. Stradling; M. Meadows; & S. Beatty. 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. 2004.
- Torbjørn Rundmo; Sigve Oltedal; Bjørg-Elin Moen; Hroar Klempe. *Explaining risk perception. An evaluation of cultural theory*. Rotunde publikasjoner Rotunde. Norwegian University of Science and Technology, Department of Psychology, 7491 Trondheim, Norway. 2004.