

PENGARUH KONFORMITAS DAN *RISK PERCEPTION* TERHADAP *SENSATION SEEKING BEHAVIOR* PADA REMAJA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI BAWAH UMUR

Aully Grashinta¹, Ummu Khairun Nisa²

Universitas Pancasila

Abstract

This study aims to prove influence of risk perception and conformity to sensation seeking behavior in adolescents bikers under the age allowed legally. Sample in this study are 201 motorcycle riders within age range 12-16 years old in Jakarta. Technique sampling is accidental sampling. Variable of Conformity was measured by modification of Peer Conformity Scale (Annufatmah,2014), with the reliability coefficient 0,734. Variable of risk perception was measured by modification of risk perception scale (Utami,2010), with the reliability coefficient 0,888. Variable of sensation seeking behavior was measured Sensation Seeking Scale (SSS-V) dari Zuckerman (2007)), with the reliability coefficient 0,879. The method of analysis data using linear multiple regression. Result of analysis statistic are $r = 0.569$ and $F = 47.422$ with degree of significant $p = 0,000 < 0,005$. It means that risk perception and conformity have significant effect to sensation seeking behavior. Effective contribution of risk perception and conformity toward Sensation Seeking Behavior by 32,4% meanwhile 67,6% was determined other variables.

Keywords: *Conformity, Risk Perception, Sensation Seeking Behavior*

Abstrak

Penelitian bertujuan membuktikan pengaruh persepsi resiko sebagai faktor internal individu dan konformitas teman sebaya sebagai faktor eksternal terhadap kecenderungan sensation seeking behavior pada remaja pengendara sepeda motor di bawah umur. Sampel penelitian 201 pengendara sepeda motor berusia 12-16 tahun di Jakarta. Teknik sampling yaitu aksidental. Konformitas diukur dengan modifikasi skala Konformitas Teman Sebaya (Annurfatmah,2014), reliabilitasnya 0.734; *risk perception* diukur dengan modifikasi Skala *Risk Perception* (Utami,2010) reliabilitasnya 0,888 sedangkan *sensation seeking behaviour* diukur dengan modifikasi *Sensation Seeking Scale* (SSS-V) dari Zuckerman (2007) reliabilitasnya 0.879. Teknik analisis data menggunakan regresi ganda. Nilai R^2 yang diperoleh sebesar 0.324 and $p < 0.05$. Hal ini berarti bahwa konformitas dan *risk perception* memiliki pengaruh terhadap *sensation seeking behavior* sebesar 32.4% ($R^2=0.324$, $p < 0.05$) sedangkan sisanya 67.6% dipengaruhi oleh faktor lain.

Kata Kunci : *Konformitas, Risk Perception, Sensation Seeking Behavior*

¹email : aullygrashinta@univpancasila.ac.id

Fakultas Psikologi Universitas Pancasila

Jl. Srengseng Sawah, Jagakarsa, Jakarta Selatan 12640

Pendahuluan

Pertumbuhan kendaraan bermotor lima tahun terakhir mencapai 9,93% per tahun. Sepeda motor mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sebesar 10,54% per tahun. Sementara mobil pribadi mengalami pertumbuhan sebesar 8,75% per tahun, mobil beban tumbuh 4,46 persen per tahun dan terakhir mobil bis mengalami sedikit peningkatan sebesar 2,13 persen per tahun. Sawah, Jagakarsa, Jakarta Selatan 12640

Peningkatan jumlah Jl. Srengseng kendaraan yang besar pada jenis sepeda motor dibandingkan jenis kendaraan lain disebabkan tidak tersedianya angkutan umum yang mudah, nyaman dan terjangkau; kegesitan melintasi ruas-ruas jalan yang macet; mudahnya pembiayaan dan prosedur kredit; biaya operasional dan perawatan terjangkau serta status sosial bagi pemilik kendaraan sepeda motor sebagai suatu lambang pencapaian sukses dalam pekerjaan dan hidup (Asmalidar, 2013). Namun dari beberapa keuntungan tersebut, banyaknya sepeda motor yang beroperasi di jalan tidak diikuti dengan disiplin pengendaranya. Ketidakdisiplinan ini membahayakan dan mempengaruhi pengguna jalan yang lain.

Kenaikan tingkat pelanggaran lalu lintas dua tahun terakhir sebanyak 14,9%. 2014 yang didominasi oleh sepeda motor (Indana, 2016). Peningkatan pelanggaran lalu lintas ini berbanding lurus dengan adanya peningkatan kecelakaan lalu lintas yang juga didominasi oleh sepeda motor. Beberapa faktor dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan, salah satunya adalah faktor pengemudi. Data Dirlantas Polda Metro Jaya tahun 2015 menunjukkan peningkatan jumlah kecelakaan yang melibatkan remaja di bawah umur di cukup signifikan yakni 92,32%, dari 9,730 pada tahun 2014 menjadi 18,713 orang di tahun 2015 (Suwikyo, 2016). Pengemudi remaja dilaporkan memiliki risiko lebih tinggi dibandingkan pengemudi yang lebih tua, seperti mengebut, tidak menjaga jarak, menyalip dengan keluar dan masuk lintasan/marka jalan (Zuckerman, 2007).

Pada tahapan usianya remaja belum mampu berpikir jauh ke depan tentang konsekuensi logis dari keputusan yang diambil, termasuk saat menghadapi masalah di jalan raya. Faktor pertemanan juga mendorong hal tersebut di mana remaja berperilaku konformitas sesuai lingkungan pertemannya. Konformitas adalah perubahan perilaku atau keyakinan karena adanya tekanan dari kelompok, baik yang sungguh-sungguh ada maupun yang dibayangkan saja (Sarwono, 2005).

Penelitian Dewi (2008) menyebutkan kejelasan stimulus dan lingkungan yang menampakkan gejala risiko akan mempengaruhi persepsi individu terhadap risiko tersebut. Dari penjelasan di atas, maka lingkungan dapat mempengaruhi persepsi individu terhadap risiko. Apa yang dipersepsikan remaja atas risiko berkendara

seringkali hanya berdasarkan persepsinya terhadap pengalamannya dan pengalaman teman-temannya mengenai perilaku berkendara yang berisiko. Sjoberg, Moen & Rundmo (2004) mengemukakan bahwa persepsi risiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Perilaku berbahaya seperti *kebut-kebutan*, balap liar, berboncengan yang tidak sesuai kapasitas sepeda motor atau memodifikasi komponen kendaraan yang tidak sesuai peruntukannya (*racing*) adalah contoh perilaku *sensation seeking behavior* yang tujuannya untuk mendapatkan pengalaman baru yang mendebarkan dan menyenangkan. Menurut Zuckerman (2007) *sensation seeking behavior* adalah perilaku yang ditentukan oleh kebutuhan mencari sensasi dan pengalaman bervariasi, baru dan tak biasa, dan keinginan untuk mengambil risiko sosial, legal, dan finansial hanya untuk mendapatkan sebuah pengalaman.

Terdapat dua faktor yang mempengaruhi individu untuk terstimulus dan memiliki *sensation seeking behavior* yakni hereditas dan sosial (Zuckerman, 2007). Faktor sosial diduga menyumbang 40% kemungkinan individu terstimulus memiliki *sensation seeking behavior*. Adanya pembelajaran sosial (*social learning*) berupa observasi dan imitasi pada remaja di bawah umur pada teman sebayanya. Di sisi lain, menurut Ropeik dan Slovic (2003) salah satu faktor yang mempengaruhi tinggi rendahnya *risk perception* yakni baru tidaknya risiko, apabila risiko tersebut baru ditemui oleh individu maka ia akan mempersepsikan risiko tersebut tinggi, namun apabila seseorang dengan *sensation seeking behavior* tinggi akan senang dengan dengan hal-hal yang baru dan memiliki risiko. Seseorang dengan *sensation seeking behavior* tinggi akan mempersepsikan suatu risiko yang baru ditemuinya itu memiliki tingkat risiko yang rendah. Penelitian ini bertujuan melihat pengaruh konformitas dan *risk perception* terhadap *sensation seeking behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di bawah umur di Jakarta.

Sensation Seeking Behavior. Zuckerman (2007) mendefinisikan *sensation seeking behavior* sebagai kebutuhan pengalaman dan sensasi yang beragam, baru dan kompleks serta adanya kemauan untuk mengambil risiko fisik, sosial, dan legal demi pengalaman tersebut. Baumeister & Vohs (2007) menyatakan *sensation seeking behavior* sebagai usaha individu mencari hal baru dan kegiatan serta pengalaman yang sangat merangsang. Chaplin (2006) menambahkan adanya faktor kesediaan mengambil risiko.

Dimensi *sensation seeking behavior* menurut Zuckerman (2007) adalah:

1. *Thrill and Adventure Seeking* (TAS) yaitu keinginan untuk terlibat dalam aktivitas yang memberikan sensasi dan pengalaman yang tidak biasa. Sebagian besar kegiatan ini dianggap berisiko, menghalangi individu yang tidak menyukai kegiatan yang dianggap berisiko terlibat di dalamnya.
2. *Experiences Seeking* (ES) yaitu tindakan mencari sensasi dan pengalaman baru melalui pikiran, indera dan melalui gaya hidup yang secara umum tidak biasa.
3. *Disinhibition* (DIS) yaitu mencari sensasi melalui orang lain, gaya hidup hedonis, variasi seksual, minum alkohol untuk kehilangan batasan normal. Itu merupakan bentuk kuno dalam mencari sensasi, dan mencari penerimaan sosial
4. *Boredom Susceptibility* (BS) yaitu bosan dengan segala jenis kondisi yang monoton dan merasa gelisah ketika melakukan aktifitas yang terbatas pada kondisi yang monoton, tidak suka pada orang yang tidak menarik meski orang tersebut dapat diandalkan.

Dimensi di atas menjadi acuan penyusunan alat ukur untuk mengukur tingkat *sensation seeking behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di Jakarta

Sementara faktor penyebab *sensation seeking behavior* individu adalah faktor herediter dan faktor lingkungan (Zuckerman, 2007). Penelitian Zuckerman mengindikasikan adanya faktor genetik yang sangat mempengaruhi susunan gen dan kondisi biologis individu sehingga memiliki kecenderungan untuk mencari sensasi dalam hidupnya. Keberadaan MAO (*monoamine oxidase*), kode kelas genetik (*dopamine*) dipercaya menjadi kondisi biologis yang menyebabkan individu memiliki kebutuhan *arousal* dan sensasi yang tinggi. Kondisi biologis ini tentu disebabkan oleh susunan genetika yang diturunkan oleh generasi sebelumnya. Oleh sebab itu faktor herediter diprediksi memberikan pengaruh setidaknya 60% pada seseorang untuk memiliki kebutuhan *arousal* dan sensasi yang tinggi dalam dirinya. Lebih jauh lagi Zuckerman (2007) menemukan bahwa usia dan jenis kelamin menjadi faktor demografik yang paling mempengaruhi tingkat *sensation seeking* seseorang di mana *sensation seeking behavior* lebih tinggi pada pria dibandingkan wanita dan mulai berkembang pada usia 9-14 tahun lalu mengalami puncaknya pada tahap perkembangan remaja akhir atau dalam kisaran usia dewasa muda.

Hasil pembelajaran sosial (*social learning*) merupakan faktor yang juga mempengaruhi dan “mengajarkan” individu untuk menyukai sensasi dan perilaku mencari sensasi tertentu. Faktor lingkungan dan pembelajaran sosial diprediksi mempengaruhi sebesar 40% kemungkinan seseorang untuk terstimulus dalam memiliki *sensation seeking behavior* dan kebutuhan pencarian sensasi lainnya. Observasi dan imitasi pada orangtua, teman, dan *significant others* memungkinkan

seseorang untuk mempelajari perilaku yang cenderung mencari sensasi, baik secara tinggi maupun rendah.

Konformitas. Konformitas merupakan perubahan perilaku atau kepercayaan seseorang akibat dari tekanan kelompok (Myers, 2014). Baron & Byrne (2006) mendefinisikan konformitas sebagai suatu jenis pengaruh sosial di mana individu mengubah sikap dan tingkah laku mereka agar sesuai dengan norma. Konformitas adalah perubahan perilaku atau keyakinan karena adanya tekanan dari kelompok, baik yang sungguh-sungguh ada maupun yang dibayangkan saja (Kiesler & Kiesler, 1969 dalam Sarwono, 2005). Maka konformitas dapat diartikan sebagai perubahan perilaku atau keyakinan karena adanya tekanan kelompok baik secara langsung ataupun yang hanya dibayangkan saja agar sesuai dengan norma.

Myers (2014) menyatakan bahwa ada dua bentuk konformitas yang biasa muncul pada individu yaitu *compliance* (pemenuhan) dan *acceptance* (penerimaan). Sarwono (2005) menyatakan bahwa *compliance* merupakan konformitas yang dilakukan secara terbuka sehingga terlihat oleh umum, walaupun hatinya tidak setuju. Apabila perilaku ini adalah suatu perintah, maka disebut ketaatan (*obedience*). Baron & Byrne (2006) *compliance* merupakan bentuk pengaruh sosial yang menyertakan permintaan langsung dari seseorang kepada orang lain. Konformitas ini berdasarkan keinginan seseorang untuk memenuhi ekspektansi orang lain, seringkali untuk mendapatkan penerimaan dengan kata lain agar disukai orang lain atau disebabkan oleh *normative influence*. *Normative influence* adalah mengikuti orang lain untuk menghindari penolakan, untuk tetap diperlakukan baik atau untuk mendapatkan persetujuan orang lain. Pada bentuk *acceptance*, konformitas terjadi karena kelompok menyediakan informasi penting yang tidak dimiliki oleh individu (*informational influence*). Jadi *acceptance* adalah konformitas yang didasari oleh penerimaan seseorang terhadap bukti realitas yang diberikan oleh orang lain.

Risk Perception. Sjoberg, Moen dan Rundmo (2004) mengemukakan bahwa persepsi risiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami risiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif. Baird dan Thomas (1985 dalam Sitkin dan Weingart, 1995) menambahkan dengan penilaian seseorang terhadap seberapa berbahayanya sebuah situasi berdasarkan perkiraan kemungkinan dari derajat ketidakpastian pada situasi yang dihadapi, tingkat kontrol terhadap ketidakpastian tersebut, dan kepercayaan diri dalam perkiraan ketidakpastian

tersebut. Sedangkan menurut Mullai (2006) persepsi risiko adalah hasil interpretasi dari penilaian seseorang terhadap suatu tingkat risiko berdasarkan kepercayaan dirinya sendiri apakah risiko yang dihadapinya dapat ditoleransi atau tidak. Maka persepsi risiko dapat diartikan sebagai penilaian seseorang terhadap seberapa bahaya suatu situasi berdasarkan probabilitas, konsekuensi serta kepercayaan diri seseorang dalam perkiraan ketidakpastian tersebut.

Faktor yang mempengaruhi persepsi *risk perception* individu adalah sebagai berikut seseorang (Ropeik dan Slovic, 2003):

1. Ketakutan (*dread*). Individu mempersepsi sesuatu kejadian memiliki risiko yang besar apabila akibat yang akan ditimbulkan menakutkan misalnya kematian.
2. Kontrol. Persepsi risiko suatu situasi akan dianggap lebih kecil apabila individu merasa memiliki kontrol (kendali) atas situasi yang dihadapinya.
3. Asal risiko (alam atau manusia). Persepsi resiko rendah apabila penyebab dari risiko tersebut berasal dari alam. Sebaliknya, suatu kejadian dipersepsi memiliki risiko yang lebih tinggi jika disebabkan oleh perbuatan manusia.
4. Pilihan. Risiko yang dipilih sendiri oleh individu akan dipersepsi lebih rendah dibandingkan dengan risiko yang dipaksakan oleh pihak lain.
5. Melibatkan anak-anak. Manusia secara alamiah memiliki dorongan untuk mempertahankan kelangsungan hidup keturunannya, sehingga ditemukan bahwa risiko pada anak-anak lebih dianggap berbahaya dibandingkan pada orang dewasa sekalipun risiko yang ada sama.
6. Baru tidaknya risiko. Pada situasi risiko yang baru, risiko akan dipersepsi lebih tinggi daripada persepsi risiko terhadap situasi yang sudah pernah dihadapi sebelumnya.
7. Kewaspadaan (*alertness*). Semakin tersedia kewaspadaan tersebut ke dalam kesadaran individu dan ia menjadi semakin perhatian terhadap risiko tersebut.
8. Bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri. Individu akan mempersepsikan risiko yang lebih besar apabila berpikir bahwa dirinya dan orang-orang yang ia sayangi dapat menjadi korban.
9. Pertukaran risiko keuntungan (*The Risk-Benefit tradeoff*). *The Risk-Benefit tradeoff* membuat individu lebih atau kurang takut terhadap suatu ancaman.
10. Kepercayaan. Semakin kecil kepercayaan individu terhadap hal yang dapat melindungi diri, maka semakin tinggi persepsinya terhadap risiko yang akan dihadapi.

Pengendara Sepeda Motor Di Bawah Umur. Masa remaja merupakan tahap perkembangan antara masa anak-anak dan dewasa yang ditandai oleh perubahan fisik

umum serta perkembangan kognitif dan sosial. Masa remaja dimulai pada saat anak secara seksual menjadi matang dan berakhir saat ia mencapai usia matang secara hukum (Hurlock, 2001). Menurut Piaget (2004) masa remaja adalah usia dimana individu dapat berintegrasi dengan masyarakat dewasa, usia dimana anak tidak lagi merasa di bawah tingkat orang-orang yang lebih tua melainkan berada dalam tingkatan yang sama. Menurut Santrock (2012) usia remaja berada pada rentang 12-23 tahun.

Menurut ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa seorang pengendara kendaraan bermotor harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Salah satu persyaratan untuk mendapatkan SIM C (untuk pengendara sepeda motor) adalah berusia 17. Penelitian ini dilakukan pada remaja dengan rentang usia 12-16 tahun. Secara kognitif remaja tergolong dalam tahap operasional formal dimana pemikirannya menjadi lebih abstrak, idealis dan logis namun belum sempurna seutuhnya. Remaja yang belum memenuhi usia prasyarat ini disebut sebagai pengendara dibawah umur.

Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan desain non-eksperimental untuk menguji besaran pengaruh konformitas dan *risk perception* secara bersama-sama terhadap *sensation seeking behavior*. Populasi pada penelitian ini adalah remaja pengendara sepeda motor di DKI Jakarta. Pelanggaran lalu lintas di DKI Jakarta mengalami peningkatan yang signifikan sebesar 92.32% yang dilakukan oleh remaja (Suwikyo, 2016). Responden dalam penelitian ini adalah remaja pengendara sepeda motor berusia 12-16 tahun yang berjumlah 201 orang. Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *accidental sampling* di beberapa sekolah tingkat SMP dan SMA serta di beberapa area publik.

Alat ukur yang digunakan untuk mengukur variabel konformitas adalah Skala Konformitas Teman Sebaya (Annurfatmah, 2014) dan kemudian dimodifikasi oleh peneliti. Skala Konformitas menggunakan skala Likert dengan 4 pilihan respon yakni Sangat Setuju, Setuju, Tidak Setuju dan Sangat Tidak Setuju (STS). Skala Konformitas terdiri dari 18 item dengan reliabilitas sebesar 0.734. Untuk mengukur variabel *risk perception* digunakan Skala *Risk Perception* (Utami, 2010) dan kemudian dimodifikasi oleh peneliti. Skala *Risk Perception* menggunakan skala Likert

dengan 5 pilihan respon yakni Tidak Berisiko, Berisiko Sangat Rendah, Berisiko Rendah, Berisiko Tinggi, dan Berisiko Sangat Tinggi. Skala *Risk Perception* terdiri dari 39 item dengan reliabilitas sebesar 0,888. Untuk mengukur *sensation seeking behaviour* digunakan *Sensation Seeking Scale* (SSS-V) dari Zuckerman (2007) dan kemudian dimodifikasi oleh peneliti. Alat ukur ini terdiri dari 4 sub skala yaitu subskala *Thrill and Adventure Seeking* (TAS), *Experiences Seeking* (ES), *Disinhibition* (DIS) dan *Boredom Susceptibility* (BS). Skala ini terdiri dari 4 bagian yang menggambarkan setiap komponen dari *sensation-seeking behavior* yang berupa *forced choice*. Jumlah item pada Skala *Sensation Seeking* adalah 33 item dengan reliabilitas sebesar 0.879.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data penelitian ini adalah uji regresi linear berganda. Analisis regresi linear berganda digunakan untuk dapat meramalkan bagaimana keadaan (naik turunnya) variabel dependen, dengan kedua variabel independen sebagai prediktor yang dimanipulasi. Dalam penelitian ini yang menjadi variabel bebas adalah variabel konformitas (X_1) dan *risk perception* (X_2) dan yang menjadi variabel terikat adalah *sensation seeking behavior* (Y).

Hasil dan Pembahasan

Data demografik dari sampel pada penelitian ini disajikan pada tabel 1 sebagai berikut:

Tabel 1. Data Demografis Responden Penelitian

Karakteristik		Frekuensi	Persentase
Usia	12 Tahun	8	4%
	13 Tahun	66	32.8%
	14 Tahun	78	38.8%
	15 Tahun	19	9.5%
	16 Tahun	30	14.9%
Lama Mengemudi	<1 Tahun	107	53.2%
	2 Tahun	43	21.4%
	3 Tahun	33	16.4%
	4 Tahun	8	4%
	>5 tahun	10	5%
Jenis Kelamin	Laki-laki	117	58.2%
	Perempuan	84	41.8%
Total		201	100%

Selanjutnya, untuk melihat kategorisasi terhadap ketiga variabel maka dilakukan penjumlahan skor dari jumlah item di tiap variabel penelitian sesuai norma empirik. Setelah itu dilakukan pembagian menjadi 3 kelompok yakni tingkat rendah, sedang dan tinggi. Berikut ini adalah gambaran tingkatan konformitas, *risk perception* dan *sensation seeking behavior* pada partisipan penelitian ini:

Tabel 2. Kategorisasi Skor Rata-Rata Tiap Variabel

Variabel		Rentang	Frek	%
Konformitas	Rendah	18-36	121	60.2%
	Sedang	36.01-54	79	39.3%
	Tinggi	54.01-72	1	0.5%
<i>Risk Perception</i>	Rendah	39-91	0	0%
	Sedang	91.01-143	72	35.8%
	Tinggi	143.01-195	129	64.2%
<i>Sensation Seeking Behavior</i>	Rendah	0-11	188	93.5%
	Sedang	11.01-22	12	6%
	Tinggi	22.01-33	1	0.5%
Total			201	100%

Berdasarkan data pada tabel 2.dapat diketahui bahwa jumlah responden yang tingkat konformitasnya tergolong rendah sebesar 60.2%, menunjukkan jumlah paling banyak. Jumlah responden dengan tingkat *risk perception* tergolong tinggi sebesar 64.2%. Jumlah responden dengan tingkat *sensation seeking behavior* tergolong rendah sebesar 93.5%.

Analisis regresi linier berganda dilakukan untuk menguji pengaruh konformitas dan *risk perception* terhadap *sensation seeking behavior* pada remaja pengendara motor di bawah umur di Jakarta dengan hasil sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil Uji Regresi Linier Berganda

R	R ²	F	df	p
0.569	0.324	47.422	198	0.000

Nilai R² yang diperoleh sebesar 0.324, hal ini berarti bahwa konformitas dan *risk perception* memiliki pengaruh terhadap *sensation seeking behavior* sebesar 32.4% (R²=0.324, $p < 0.05$) sedangkan sisanya sebesar 67.6% dipengaruhi oleh faktor lain. Dapat dilihat melalui nilai F=

47.422 dengan $p= 0.00$. Dengan demikian penelitian ini menerima hipotesis alternatif (H_a) dan menolak hipotesis (H_0).

Tabel 4. Hasil Uji Analisis Regresi Linier Tiap Variabel Bebas

Model	B	T	p
Konformitas	0.449	6.805	0.000
<i>Risk Perception</i>	-0.199	-3.016	0.003

Persamaan regresi yang dihasilkan adalah:

$$Y = 2.273 + (0.449)X_1 - (0.199)X_2$$

Hal tersebut dapat diartikan bahwa skor *sensation seeking behavior* akan bertambah sebanyak 0.449 poin jika skor konformitas bertambah sebanyak 1 satuan, sementara skor *risk perception* konstan, sementara skor *sensation seeking behavior* akan berkurang sebanyak -0.199 poin jika skor *risk perception* bertambah sebanyak 1 satuan, sementara skor konformitas konstan.

Analisis Tambahan, untuk mengetahui pengaruh usia terhadap *sensation seeking behavior* Perbedaan *sensation seeking behavior* berdasarkan jenis kelamin diuji dengan *T-test* sehingga diketahui nilai rata-rata jenis kelamin laki-laki ($M=4.4103$, $SD=4.95002$) dan perempuan ($M=2.2619$, $SD=2.70260$). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan *sensation seeking behavior* berdasarkan jenis kelamin di mana laki-laki memiliki nilai *sensation seeking behavior* yang lebih tinggi dibandingkan perempuan.

Pengujian *Analysis of Variance* (ANOVA) diketahui bahwa hasil uji *one way Anova* diperoleh $F=8.887$, $p<0.00$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan pada usia terhadap *sensation seeking behavior*. Pengaruh lama mengemudi terhadap *sensation seeking behavior* berdasar hasil uji *one way anova* adalah $F=6.603$, $p<0.00$ yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan pada lama mengemudi terhadap *sensation seeking behavior*.

Berdasarkan hasil penelitian diatas maka dapat diketahui bahwa remaja pengendara sepeda motor di bawah umur memiliki kecenderungan untuk melakukan *sensation seeking behavior* karena pada usia remaja di bawah umur masih menganggap tindakannya tidak berisiko tinggi atau tidak berbahaya dan persepsi risiko yang rendah diperoleh karena konformitas terhadap teman sebaya yang mengendarai kendaraan sepeda motor tanpa adanya konsekuensi yang tinggi akan bahaya ataupun akibat yang akan didapatkan. Temuan ini sesuai dengan teori

Zuckerman (2007) yang menyatakan bahwa seseorang yang memiliki *sensation seeking behavior* yang tinggi cenderung memiliki *risk perception* yang rendah kecuali dalam situasi yang ekstrim. Pengalaman tanpa dampak negatif menurunkan penilaian akan risiko pada seseorang dengan *sensation seeking behavior* yang tinggi. Serta hasil tersebut juga sejalan dengan teori Zuckerman (2007) yang menyatakan faktor sosial memungkinkan seseorang untuk terstimulus dalam memiliki *sensation seeking behavior*. Konteks sosial berperan penting dalam pengambilan keputusan remaja terhadap *sensation seeking behavior*. Pada masa remaja klik dan *crowds* (keanggotaan seseorang dalam kelompok) memiliki arti yang lebih besar sehingga tekanan untuk konformitas terhadap teman sebaya menjadi lebih kuat (Santrock, 2012). Kehadiran rekan sebaya dalam situasi berisiko meningkatkan kecenderungan remaja dalam mengambil keputusan berisiko (Steinberg, 2008 dalam Santrock, 2012) dengan demikian kehadiran teman sebaya mendorong remaja untuk melakukan *sensation seeking behavior* seperti *kebut-kebutan* atau balap liar, berboncengan lebih dari dua orang atau menggunakan dengan sengaja komponen/penggunaan kendaraan tidak sesuai peruntukan (*motor racing*) yang dapat membahayakan dan mempengaruhi diri sendiri maupun pengguna jalan yang lain sehingga mereka rentan terhadap kecelakaan yang dapat menyebabkan pada kematian.

Penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh konformitas lebih besar daripada *risk perception* terhadap *sensation seeking behavior*. Ada pengaruh positif yang signifikan dari konformitas terhadap *sensation seeking behavior* yang berarti semakin tinggi konformitas maka akan semakin tinggi pula *sensation seeking behavior* individu ataupun sebaliknya. Terkait dengan hal tersebut, tampak bahwa konformitas responden dalam penelitian ini berada pada tingkat rendah dan kategorisasi *sensation seeking behavior* juga berada pada tingkat rendah. Hal ini menunjukkan bahwa konformitas dan *sensation seeking behavior* memiliki arah yang searah. Sementara itu, *risk perception* terhadap *sensation seeking behavior* memiliki pengaruh yang negatif yang artinya semakin tinggi *risk perception* maka akan semakin rendah *sensation seeking behavior* individu. Hal ini dapat dilihat dari *risk perception* yang berada pada tingkat yang tinggi namun *sensation seeking behavior* berada pada tingkat rendah. Dengan demikian pengaruh rekan sebaya terhadap remaja pengendara sepeda motor di bawah umur untuk melakukan *sensation seeking behavior* lebih tinggi dibandingkan persepsi individu akan risiko yang akan dihasilkan. *Sensation seeking behavior* pada responden penelitian ini berada pada

tingkat rendah karena responden pada penelitian didominasi oleh remaja berusia 14 tahun. Zuckerman (2007) menyatakan bahwa pada usia 9-14 tahun *sensation seeking behavior* baru berkembang, sedangkan *sensation seeking behavior* akan mengalami puncaknya pada kategorisasi tingkat tinggi pada tahap perkembangan akhir remaja.

Berdasarkan hasil analisis tambahan, terdapat pengaruh usia terhadap *sensation seeking behavior*. Hal ini menunjukkan bahwa usia remaja pengendara sepeda motor di bawah umur memberikan pengaruh terhadap *sensation seeking behavior*. Hal ini dikarenakan kelompok usia remaja di bawah umur masih belum bisa mengontrol emosi serta belum mampu berpikir jauh ke depan tentang konsekuensi logis dari keputusan yang diambil, termasuk masalah di jalan raya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Jonah & Dawson (1987 dalam Zuckerman, 2007) yang menyatakan bahwa pengendara usia remaja lebih berisiko dibanding pengendara usia yang lebih tua, termasuk dalam mengebut, mengikuti terlalu dekat, zig-zag dan menggunakan kecepatan tinggi. Selanjutnya, ditemukan pula bahwa ada perbedaan jenis kelamin terhadap *sensation seeking behavior*. Laki-laki lebih tinggi dibandingkan dengan perempuan. Hal ini berarti laki-laki lebih memiliki *sensation seeking behavior* yang tinggi dibandingkan perempuan. Hal ini sejalan dengan Zuckerman (2007) yang menyatakan bahwa usia dan jenis kelamin menjadi faktor utama *sensation seeking behavior*. Adanya norma sosial yang bersifat tradisional, dimana tingkah laku diharapkan sesuai dengan gender, misalnya pria diharapkan kuat, dominan, asertif, sementara wanita seharusnya perhatian, sensitif, dan ekspresif secara emosional. Bagi mereka yang nyaman dengan norma ini, mereka akan puas jika berhasil memenuhi norma tersebut dan kesal ketika tingkah laku mereka gagal memenuhi pola yang diharapkan (Wood, dkk., 1997; Baron & Bryne, 2003). Di Indonesia sendiri, kaum laki-laki mempunyai posisi yang lebih dominan dibandingkan perempuan. Salah satu posisi dominan itu ditunjukkan oleh kebebasan laki-laki untuk memilih peran sosial di masyarakat, suatu kebebasan yang tidak dimiliki oleh perempuan (Sunarto, 2000). Dengan demikian laki-laki memiliki anggapan dirinya kuat dan kebal yang membuatnya memiliki *sensation seeking behavior* yang lebih tinggi dibandingkan perempuan. Hal ini juga didorong dengan kecenderungan bahwa anak laki-laki memiliki kesempatan lebih untuk mengendarai sepeda motor dibandingkan anak perempuan

Selanjutnya, ditemukan pula adanya pengaruh lama berkendara terhadap *sensation seeking behavior* di mana semakin lama seseorang berkendara maka memiliki kemungkinan yang semakin tinggi untuk mencoba hal-hal yang baru dalam berkendara. Hal ini sejalan dengan pernyataan Zuckerman (2007) yang menyatakan

semakin lama seseorang memiliki pengalaman berkendara maka ia merasa memiliki keterampilan lebih dalam berkendara sehingga membuat mereka menurunkan persepsi risiko yang akan dihasilkan.

Kesimpulan

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa konformitas dan *risk perception* berpengaruh secara signifikan terhadap *sensation seeking behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di bawah umur di Jakarta.

Saran

Hal yang masih perlu ditindaklanjuti berdasarkan hasil penelitian ini adalah sebagai berikut.

a. Bagi Pemerintah

Pemerintah melakukan re-edukasi yang gencar mengenai risiko yang berkendara bagi pengendara sepeda motor di bawah umur maupun orangtuanya, terkait dengan kemampuan kognitif dan pengendalian emosi remaja di bawah umur yang masih labil atau belum sepenuhnya matang. Hal ini juga dikarenakan remaja pengendara sepeda motor di bawah umur memiliki persepsi risiko yang rendah sehingga memiliki kecenderungan untuk melakukan pelanggaran yang akan mengakibatkan kecelakaan yang dapat berujung terhadap kematian. Selain itu, re-edukasi tersebut diharapkan membuat remaja pengendara sepeda motor di bawah umur tidak hanya takut terhadap kehadiran polisi pada persimpangan tetapi memiliki kesadaran diri akan dirinya yang belum memiliki kemampuan kognitif dan emosi yang cukup untuk berkendara.

b. Bagi Orang Tua

Orang tua disarankan agar tidak memberikan izin remaja yang di bawah umur untuk mengendarai sepeda motor mengingat risiko kecelakaan yang tinggi. Selain itu, sekolah dan guru dapat dengan tegas mengajarkan remaja agar dapat mengerti dan memahami alasan adanya larangan pengendara sepeda motor di bawah umur yang telah ditentukan. Orang tua dan guru dapat menjadi *rolemodel* perilaku berkendara aman (*safety riding*).

c. Bagi Penelitian selanjutnya

Bagi penelitian selanjutnya dapat menggali lebih dalam mengenai faktor-faktor yang turut memberikan pengaruh pada *sensation seeking behavior* selain *risk*

perception dan konformitas seperti faktor dukungan sosial, *compliance* dan *obedience* dalam berkendara. Selain itu, sampel penelitian dapat dikembangkan menjadi lebih luas yakni kepada pengendara sepeda motor yang tergabung dalam komunitas atau klub sepeda motor tersendiri mengingat kohesivitas kelompok diduga memiliki pengaruh yang lebih kuat dibandingkan konformitas. Sampel penelitian dapat juga diperluas ke daerah penyangga DKI Jakarta yakni Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi yang memiliki karakteristik yang serupa sehingga generalisasi hasil penelitian dapat menjadi lebih luas.

Daftar Pustaka

- Annurfatmah, R. (2014). *Pengaruh subjective well-being, konformitas dan faktor demografis terhadap intuitive eating pada dewasa awal*. Skripsi: tidak dipublikasikan. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah.
- Asmalidar (2013). *Analisis pengambilan keputusan dalam pemilihan sepeda motor di kalangan mahasiswa*. Laporan Hasil Penelitian. Medan: Unit penelitian dan pengabdian kepada masyarakat (UPPM) Politeknik Negeri Medan.
- Badan Pusat Statistik. (2015). *Statistik transportasi DKI Jakarta 2015*. Diakses dari http://jakarta.bps.go.id/backend/pdf_publicasi/Statistik-Transportasi-DKI-Jakarta-2015.pdf
- Baron, R.A & Byrne, D. (2006). *Psikologi sosial*. Edisi 10 Jilid 1. Jakarta: Erlangga.
- Baumeister, R.F & Vohs, K.D. (2007). *Encyclopedia of social psychology*. USA: SAGE Publications.
- Chaplin, J.P. (2006). *Kamus lengkap psikologi*. Jakarta: PT. RajaGrafindo
- Dewi, I.K. (2008). *Hubungan antara persepsi risiko, spiritualitas dan kecemasan menghadapi risiko kecelakaan pesawat terbang pada calon pramugari*. (Skripsi). Diakses dari http://www.library.usd.ac.id/Data%20PDF/F.%20Psikologi/Psikologi/049114078_full.pdf
- Gravetter, F. J. and Wallnau L. B. (2004). *Statistics for the behavioral sciences* (6thEd). Belmont, Canada: Thompson Wadsworth.
- Hurlock, E.B. (2001). *Psikologi perkembangan* (Edisi 5). Jakarta: Erlangga.

- Indana, W. (2016). *Pelanggaran lalu lintas meningkat selama 2015*. Diakses dari <http://news.metrotvnews.com/read/2016/01/03/207521/pelanggaran-lalu-lintas-meningkat-selama-2015>
- Mullai, A. (2006). *Risk Management system: Risk assesment frame works technique*. DagGob Publication Series 5.
- Myers, D. G. (2014). *Psikologi sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Piaget, J. (2004). *Teori perkembangan kognitif*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Ropeik, D., & Slovic, P. (2003). *Risk in perspective: Risk communication: A neglected tool in protecting public health*. *Harvard Centre For Risk Analysis*, 11(2). Diakses dari https://cdn1.sph.harvard.edu/wp-content/uploads/sites/1273/2013/06/RISK_IN_PERSP_JUNE2003.pdf
- Santrock, J.W. (2012). *Life - span development : perkembangan masa hidup*. Jilid I. Jakarta: Erlangga.
- Sarwono, S.W. (2005). *Psikologi sosial: Psikologi kelompok dan psikologi terapan*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Sitkin, S.B., & Weingart, L.R. (1995). Determinants of risky decision-making behavior: A test of mediating role of risk perceptions and propensity. *The Academy of Management Journal*, 38 (6) 1573-1592.
- Sjoberg, L., Moen, B.E., & Rundmo, T. (2004). *Explaining risk perception. An Evaluation of The Psychometric Paradigm In Risk Perception Research*. Diakses dari http://www.svt.ntnu.no/psy/torbjorn.rundmo/psychometric_paradigm.pdf
- Sunarto. (2000). *Analisis wacana ideologi gender media anak-anak*. Semarang: Mimbar dan Yayasan Adikarya
- Suwikyo, E. (2016). *Pelanggaran lalu lintas di bawah umur meningkat*. Diakses dari <Http://Kabar24.Bisnis.Com/Read/20160311/367/527087/Pelanggaran-Lalu-Lintas-Di-Bawah-Umur-Meningkat>

- Kementerian Perhubungan. (2009). *Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2009* (UU No. 22 tahun 2009). Jakarta: Visimedia.
- Utami, N. (2010). *Hubungan perspsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja*. Skripsi: tidak dipublikasikan. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah
- Zuckerman, M. (2007). *Sensation seeking and risky behavior*. Washington: American Psychological Association