

# **SKRIPSI**

## **HUBUNGAN ANTARA *RISK TAKING BEHAVIOR* DENGAN KEPATUHAN TERHADAP PERATURAN LALU LINTAS ( *Studi Korelasional pada Sopir Angkot Trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang* )**

*Diajukan kepada Tim Penguji Skripsi Program Studi Psikologi  
Jurusan Bimbingan dan Konseling sebagai salah satu persyaratan Guna  
memperoleh Gelar Sarjana Psikologi*



Oleh :  
**GEMA WENDI SAFITRI**  
**NIM. 83427/2007**

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
JURUSAN BIMBINGAN DAN KONSELING  
FAKULTAS ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
2011**

## **PERSETUJUAN SKRIPSI**

### **HUBUNGAN ANTARA *RISK TAKING BEHAVIOR* DENGAN KEPATUHAN TERHADAP PERATURAN LALU LINTAS PADA SOPIR ANGKOT TRAYEK PASAR RAYA—TELUK BAYUR DI KOTA PADANG**

Nama : Gema Wendi Safitri  
NIM : 83427  
Program Studi : Psikologi  
Jurusan : Bimbingan dan Konseling  
Fakultas : Ilmu Pendidikan

Padang, Desember 2011

Disetujui Oleh

**Pembimbing I,**

**Pembimbing II,**

**Dr. Afif Zamzami, M.Psi**

**Yanladilla Yeltas P, S.Psi., MA**

**NIP. 19520207 197903 1 002**

**NIP. 19830621 201012 1 005**

## PENGESAHAN

**Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi Program  
Studi Psikologi Jurusan Bimbingan  
dan Konseling Fakultas Ilmu Pendidikan  
Universitas Negeri Padang**

Judul : Hubungan Antara *Risk Taking Behavior* Dengan Kepatuhan Terhadap Peraturan Lalu Lintas Pada Sopir Angkot Trayek Pasar Raya—Teluk Bayur Di Kota Padang

Nama : Gema Wendi Safitri  
NIM : 83427/2007  
Program studi : Psikologi  
Jurusan : Bimbingan dan Konseling  
Fakultas : Ilmu Pendidikan

Padang, Desember 2011

Tim Penguji

	Nama	Tanda Tangan
1. Ketua	: Dr. Afif Zamzami, M.Psi	1. _____
2. Sekretaris	: Yanladilla Yeltas Putra, S.Psi, M.A	2. _____
3. Anggota	: Prof. Dr. Firman, M.S, Kons	3. _____
4. Anggota	: Amalia Roza Brillianty, S.Psi, M,Si, Psi	4. _____
5. Anggota	: Mardianto, S.Ag, M.Si	5. _____

Assalamualaikum.wr.wb

Annyeonghaseo!!! ^^

Alhamdulillah segala puji bagi Allah, akhirnya gema bisa juga menyelesaikan skripsi ini. Banyak tenaga, doa, usaha, ampe rasa jenuh selama proses pengerjaan skripsi ini. Tapi, gema bersyukur selalu punya orang-orang yang memberikan dukungan dan doa untuk gema.

Domu Kamsahamidaa....

Skripsi ini gema persembahkan buat kedua ortu. Papi, yang terlihat cuek tapi sebenarnya perhatian dan memberi dukungan agar gema cepat-cepat untuk nyelesain skripsi ini. Dan, dukungan tak henti-hentinya yang diberikan oleh Mami (*my inspiration woman*, ibu, sahabat), selalu ngedengerin keluh kesah gema. Makasih bgt Papi dan Mami, karena bantuan Papi dan Mami gema bisa menyelesaikan kuliah dan skripsi ini.

Buat adek-adek Q, Alfurqan yang udah memberikan saran-sarannya, membantu kakak selama di lapangan, nyariin teman-temannya buat jadi observer dan jadi tukang antar jemput kakak selama di Padang. Andre yg secara gag langsung ngasih dukungannya agar kakak cepat nyelesain skripsi. Dan Elsa yang memberikan doanya buat kakak. Rajin-rajin belajar yuuua!!

Buat Keluarga di Padang, Oma yang selalu memberikan doanya buat gema. Tam Ed yang udah meluangkan waktunya dan ngebantuin gema dapetin data plus semua informasi ttg sopir angkot plus nganterin gema. Tek En, Uniang, Nanin, Mak Uniang, Tam Birul yg udah ngasih dukungan moril dan materil.

Buat chingoo (temen-temen Q), Reza yang udah bantuin gema nyari bahan dan ngasih info2 seputar skripsi, Vito yang udah ngasih dukungan dan ngebantuin gema olah data (Hwaiting!! Bwt komprenya), Vega yg udh berteman ama gema dari awal perkuliahan dan selalu ngasih dukungan2nya (Smngat jg tuk komprex!!), Mpok Nurul yg always nemenin gema slama di Padang (Saranghae!!), Siska yg dah bantuin gema olah data, Dani yg prnh jd tmen satu kos walopun jrg di kos plus ngerjain tgs kuliah bareng dan olah data, Butet yang bantuin olah data tuk uji coba, Cici yang barengan nunggu ama Gema tuk ujian kompre dengan pak Firman.

Teman-teman 07, Wiwit, Ilit, Ririn, Irma, Gressa, Opi, Vera, Winda, Reni, Rindu, Siti aulia, Cia, Umi, Free, Chimpui, Yetri yg udah barengan plg-pergi ke Padang. Teman-teman satu bimbingan yg udh tukeran ilmunya, Ilit, Arif T, Reza, Yanti.

Buat teman2 angkatan 2007 yang gg bsa gema sebut semuanya, makasih banyak atas doanya, semangat, bantuan selama proses perkuliahan. Adek-adek angkatan 08,09,10 (Aufa, Fani, Lisa, Syevillia, Yelvi, Hebby, Fani 10, Rindy, Rika, Icha,) gomawo....domu-domu kamsahamidaa atas bantuan buku, semangat, doa, dan dukungannya.

Teman2 Kos Orange, Sari thank U so Much n Sorry atas bantuan terjemahannya plus ampe begadang, Eep temen seperjuangan dari awal kuliah dan jadi temen sekamar gema slama tiga taon trakir, Kak Nelly dan Kak Monic yg udah sukarela baca skripsi gema bwt di edit, Ipit, Dina, Ani, Mega, Wella, yg tlah berbagi, ngasih dukungan slama berada di kos Orange.

Buat bang Oji dan bang Memed, makasih udah meluangkan waktunya dan ngebantuin gema nemuin sopir angkot ke tmpt mangkalnya slama uji coba dan penelitian. Ivan, Ridho, Febri, Fadil (temen-temen Furqan) yang udah ngebantuin kakak slama proses penelitian.

Finally, I say

Yorabun...

Domu2.. Kamsahamidaa n Saaaraanghaae!!!!!! ^o^

## **SURAT PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini benar-benar karya saya sendiri. Sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang ditulis atau diterbitkan orang lain kecuali sebagai bahan acuan atau kutipan dengan mengikuti tata cara penulisan karya ilmiah yang lazim.

Padang, Desember 2011

Yang menyatakan,

Gema Wendi Safitri

## ABSTRAK

Gema Wendi Safitri : Hubungan Antara *Risk Taking Behavior* dengan Kepatuhan Terhadap Peraturan Lalu Lintas Pada Sopir Angkot Trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang  
Pembimbing : 1. Dr. Afif Zamzami, M. Psi.  
2. Yanladila Yeltas Putra, S.Psi, M.A

Penelitian ini berawal dari fakta dalam bidang transportasi khususnya angkot di kota Padang, sopir angkot seringkali mengemudi dengan kecepatan tinggi, menyalip angkot lain, menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, tidak memakai sabuk pengaman, mengemudi bersamaan dengan merokok. Perilaku sopir angkot tersebut menurut beberapa ahli termasuk dalam perilaku pengambilan risiko. Sehingga, Perilaku pengambilan risiko tersebut dapat mengakibatkan ketidakpatuhan seseorang terhadap peraturan yang berlaku.

Desain penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan teknik korelasi. Jumlah populasi dalam penelitian ini sebanyak 80 orang sopir angkot. Dalam penelitian ini teknik pengambilan sampel menggunakan total sampling karena jumlah populasi < 100 orang sehingga sampel sebanyak 80 orang sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di kota Padang. Teknik pengumpulan data menggunakan skala Likert dan *behavior checklist*. Analisis data menggunakan *Spearman's rho* melalui *SPSS for windows for release 16.0*.

Berdasarkan penelitian menggunakan teknik korelasi *Spearman's rho* diperoleh hasil ( $r$ ) sebesar 0,230 dan  $p=0,040$  ( $p<0,05$ ), sehingga terdapat hubungan yang signifikan antara *risk taking behavior* dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di kota Padang. Adapun tingkat korelasi termasuk dalam kategori rendah.

Kata kunci : *Risk Taking Behavior* dan Kepatuhan

## ABSTRACT

Gema Wendi Safitri : The Relationship Between Risk Taking Behavior with the Obedience on *Angkot* Drivers *Trayek Pasar Raya—Teluk Bayur* in Padang City

Advisors : 1. Dr. Afif Zamzami, M. Psi  
2. Yanladilla Yeltas Putra, S. Psi, M.A

---

This research originated from some facts in transportation, especially public transportation in Padang. *Angkot* drivers often drive at high speeds, overtaking other public transportation, take and letting passengers were not at the right area, didn't wear the seatbelt, and driving along smoking. *Angkot* drivers behavior according to some experts, including to the risk-taking behavior. Thus, risk-taking behavior might to made in someone noncompliance with applicable regulations.

The design of this research uses a quantitative approach with correlation techniques. The population in this study are 80 persons *angkot* drivers. In this study the sampling technique using total sampling for a population of <100 persons, so the sample are 80 person “*Trayek Pasar Raya*” *angkot* drivers — “*Teluk Bayur*” in Padang. Data collection techniques using Likert scales and behavior checklists. Data analysis using Spearman's rho through SPSS 16.0 for windows for release 16.0.

Based on this research using Spearman's rho correlation technique the results are (r) of 0.230 and  $p = 0.040$  ( $p < 0.05$ ), so there is a significant relationship between risk-taking behavior with obedience to traffic regulations on route public *angkot* drivers “*Trayek Pasar Raya*” — “*Teluk Bayur*” in Padang. The level of correlation included in the low category.

Keywords: Risk Taking Behavior and Obedience

## **KATA PENGANTAR**

Segala puji dan syukur peneliti ucapkan kepada Allah SWT, karena rahmat dan izinnya peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Hubungan antara *Risk Taking Behavior* dengan Kepatuhan terhadap Peraturan Lalu Lintas pada Sopir Angkot Trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang”. Selama penulisan skripsi ini peneliti banyak menerima bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini peneliti akan berterima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Afif Zamzami, M.Psi., bapak Yanladilla Yeltas Putra, S.Psi, M.A., dan Ibuk Nurmina, S.Psi, M.Psi, Psi., selaku dosen pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu, memberikan bimbingan dan dukungan serta masukan-masukannya dalam penelitian ini.
2. Bapak Prof. Dr. Firman, M.S, Kons., selaku dosen penguji dan Dekan Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Padang yang telah memberikan perhatian, dukungan dan saran-sarannya sehingga peneliti dapat mengerjakan skripsi ini dengan baik.
3. Ibuk Amalia Roza Brillianty, S.Psi, M.Si, Psi., dan bapak Mardianto, S.Ag, M.Si, sebagai dosen penguji yang telah membaca, memberikan saran dan kritikan untuk kesempurnaan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Mudjiran, M.S, Kons., selaku dosen penguji dan penasehat akademik yang telah memberikan perhatian, masukan-masukan sehingga peneliti dapat menyelesaikan kuliah dan penelitian ini.

5. Ibuk Farah Aulia, S.Psi., M.Psi, Psi., selaku dosen penguji yang telah bersedia meluangkan waktu, membaca dan menguji skripsi, serta memberikan saran-saran pada skripsi peneliti.
6. Bapak Dr. Daharnis, M.Pd, Kons., sebagai Ketua Jurusan Bimbingan dan Konseling.
7. Ibuk Zuyetti, S.Pd, M.Pd., yang selalu membantu peneliti dalam administrasi penelitian.
8. Orantua peneliti, Papi dan Mami yang selalu memberikan doa dan dukungan tak henti pada peneliti.
9. Adik-adikku tersayang, Alfurqan Wendi Saputra dan Andre Juliano yang selalu memberikan bantuannya selama penelitian di lapangan, dukungan serta ide-ide pada peneliti.
10. Tam Ed yang telah membantu peneliti memperoleh data dan seluruh informasi mengenai sopir angkot.
11. Bang Oji dan bang Memed yang telah meluangkan waktunya serta membantu peneliti mencari tempat mangkal para sopir angkot selama uji coba dan penelitian.
12. Seluruh komunitas sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur dan Pasar Raya—Lubuk Buaya yang telah bersedia menjadi sampel penelitian.
13. Sari yang sudah membantu peneliti menterjemahkan jurnal-jurnal.
14. Ivan, Ridho, Fadil, Febri, dan teman-temannya yang memberikan bantuan selama proses penelitian di lapangan.

15. Teman-temanku Reza, Vito, Vega, Rizki Mardiah, Siska, Dani yang telah membantu peneliti dalam mencari buku, olah data dan dukungan moril dalam penyelesaian skripsi ini.
16. Untuk teman-teman junior Prodi Psikologi Aufa, Fani, Lisa, Syevilia, Yelvi, dan Devi terimakasih banyak atas ide dan buku-bukunya selama proses penyelesaian skripsi ini.
17. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu proses penelitian skripsi ini, semoga segala amal dan pertolongannya mendapatkan berkah dari Allah SWT.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam penyusunan skripsi ini, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan untuk melengkapi penulisan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan serta dapat menjadi bahan kajian dalam bidang terkait.

Bukittinggi, Desember 2011

Peneliti

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xi</b>

### **BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	10
C. Batasan Masalah.....	11
D. Rumusan Masalah .....	11
E. Tujuan Penelitian .....	11
F. Manfaat Penelitian .....	12

### **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

A. Kepatuhan.....	14
1. Pengertian Kepatuhan .....	14
2. Aspek-aspek Kepatuhan.....	15
3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepatuhan.....	16

4. Bentuk-bentuk Kepatuhan.....	19
B. <i>Risk Taking Behavior</i> .....	20
1. Pengertian <i>Risk Taking Behavior</i> .....	20
2. Teori Perilaku Pengambilan Risiko .....	22
3. Dimensi-dimensi <i>Risk Taking Behavior</i> .....	24
4. Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Risk Taking Behavior</i> .....	25
C. Peraturan Lalu Lintas .....	28
D. Hubungan <i>Risk Taking Behavior</i> dengan Kepatuhan.....	32
E. Kerangka Konseptual .....	34
F. Hipotesis Penelitian.....	35

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Desain Penelitian.....	36
B. Definisi Operasional.....	36
1. <i>Risk Taking Behavior</i> .....	36
2. Kepatuhan .....	37
C. Populasi dan Sampel .....	37
D. Instrumen dan Teknik Pengumpulan Data.....	38
E. Prosedur Penelitian.....	42
1. Tahap Persiapan Penelitian .....	42
2. Tahap Uji Coba .....	43
3. Tahap Pelaksanaan Penelitian.....	43

F. Validitas dan Reliabilitas .....	44
1. Validitas .....	44
2. Reliabilitas .....	46
G. Teknik Analisis Data.....	46

#### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

A. Deskripsi Data Penelitian.....	48
1. <i>Risk Taking Behavior</i> .....	49
2. Kepatuhan .....	54
B. Analisis Data .....	59
1. Uji Normalitas.....	59
2. Uji Linearitas.....	60
3. Uji Hipotesis .....	61
C. Pembahasan.....	62

#### **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	68
B. Saran.....	69

#### **DAFTAR PUSTAKA**

#### **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Skor Pilihan Jawaban Skala <i>Risk Taking Behavior</i> .....	39
2. Blue Print Skala <i>Risk Taking Behavior</i> .....	40
3. Blue Print <i>Behavior Checklist</i> untuk Kepatuhan .....	42
4. Hasil Uji Validitas Skala <i>Risk Taking Behavior</i> .....	45
5. Rerata Hipotetik dan Rerata Empiris <i>Risk Taking Behavior</i> dan Kepatuhan .....	48
6. Rumusan Kategori Subjek pada Skala <i>Risk Taking Behavior</i> dan Kepatuhan .....	49
7. Tingkatan Skor <i>Risk Taking Behavior</i> .....	50
8. Kategori Skor <i>Risk Taking Behavior</i> .....	50
9. Pengkategorian Subjek Berdasarkan Dimensi <i>Risk Taking Behavior</i> .....	52
10. Tingkatan Skor Kepatuhan.....	55
11. Kategori Skor Kepatuhan.....	55
12. Pengkategorian Subjek Berdasarkan Skor Kepatuhan.....	57
13. Hasil Uji Normalitas Sebaran Variabel <i>Risk Taking Behavior</i> dan Kepatuhan .....	60
14. Hasil Uji Linieritas Hubungan Antara Variabel <i>Risk Taking Behavior</i> dan Ke patuhan .....	60
15. Hasil Uji Hipotesis Penelitian .....	61

## DAFTAR GAMBAR

1. Kerangka Konseptual .....	34
2. Grafik Skor Dimensi Variabel <i>Risk Taking Behavior</i> .....	53
3. Grafik Skor Aspek Variabel Kepatuhan .....	58

## DAFTAR LAMPIRAN

1. Blueprint Skala *Risk Taking Behavior*
2. Blueprint *Behavior Checklist* Kepatuhan
3. Skala *Risk Taking Behavior* (Uji Coba)
4. Skor Skala *Risk Taking Behavior* (Uji Coba)
5. Uji Validitas dan Reliabilitas Skala *Risk Taking Behavior*
6. Skala *Risk Taking Behavior* Setelah Uji Coba
7. Skor Skala *Risk Taking Behavior* Setelah Uji Coba
8. *Behavior Checklist* Kepatuhan
9. Skor *Behavior Checklist* Kepatuhan
10. Frekuensi *Risk Taking Behavior* dan Kepatuhan
11. Deskripsi Hasil Penelitian
12. Uji Normalitas
13. Uji Linieritas
14. Uji Hipotesis
15. Grafik Linieritas *Risk Taking Behavior* dengan Kepatuhan

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Pada saat ini kendaraan merupakan sarana yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia sehari-hari. Hal ini disebabkan adanya kebutuhan manusia untuk berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lain dengan lebih cepat, efektif, efisien. Begitu juga halnya di lingkungan masyarakat luas, seperti anak sekolah, mahasiswa, pekerja dan dari semua kalangan usia dapat dipastikan akan menggunakan kendaraan umum (angkot) sebagai sarana transportasi.

Menurut Agus (2007:56) sistem transportasi dipahami sebagai setiap fungsi yang saling berinteraksi dengan suatu wilayah dalam rangka menjalankan aktivitas pemindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Hal ini dipertegas oleh pendapat yang dikemukakan oleh Soerjono (dalam Ade, 2008:2) bahwa perlunya angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem dapat dilakukan dengan mengintegrasikan, mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, dan berdayaguna.

Berdasarkan undang-undang no 22 tahun 2009, tanda-tanda lalu lintas dibagi menjadi 3 golongan, yaitu isyarat lampu lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas, dan marka jalan. Setiap golongan tanda-tanda lalu lintas memiliki berbagai jenis seperti

alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, penyandang cacat, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas, angkutan jalan yang berada di dalam maupun di luar badan jalan. Kesemua jenis tanda-tanda lalu lintas itu harus dipatuhi oleh semua pengemudi dan pejalan kaki lainnya. Jika tidak dipatuhi, maka akan diberikan sanksi oleh petugas yang berwenang. Tata cara pemberian sanksi kepada pengendara juga diatur dalam undang-undang ini ([http://ppid.polri.go.id/upload/files/UU\\_22\\_Tahun\\_2009.pdf](http://ppid.polri.go.id/upload/files/UU_22_Tahun_2009.pdf)).

Melalui penerapan peraturan undang-undang lalu lintas secara efektif, kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas sebagai suatu sistem hubungan atau komunikasi antar pemakai atau pengguna jalan dapat berlangsung secara efektif pula. Sebaliknya, pelanggaran terhadap peraturan perundangan lalu lintas selain menimbulkan ketidakpatuhan dalam berlalu lintas, pada tingkat tertentu dapat menimbulkan kemacetan bahkan kecelakaan yang berdampak terhadap keselamatan dan kepentingan para pemakai atau pengguna jalan itu sendiri, Agus (2007:57).

Kepatuhan sangat diperlukan, bahkan penting dalam kehidupan sehari-hari. Tanpa kepatuhan, masyarakat tidak bisa berjalan lancar. Kita akan mematuhi lampu lalu lintas dan tanda berhenti di perjalanan ketika pergi sekolah, bekerja karena kita tahu hal tersebut diharapkan, Lilienfeld (2009:546). Kita mengikuti norma sosial di dalam lingkungan, misalnya kita mengikuti aturan dan hukum, meskipun hal ini tidak di tunjukkan. Kita menghentikan mobil pada lampu merah meskipun tidak ada

kendaraan dari arah lain, namun kepatuhan terhadap suatu aturan dapat memiliki konsekuensi yang serius.

Dalam hal kepatuhan, transmisinya disebut horizontal jika pengaruh kelompok itu berasal dari rekan-rekan kita. Kita mengikuti perintah dari orang-orang yang berada di atas kita dalam hirarki otoritas, seperti orang tua, guru, atau atasan. Maka transmisinya adalah vertikal jika pengaruh kelompok tidak berasal dari rekan kita melainkan dari para pemimpin kita, Loevinger (dalam Douglas, 2007: 548).

Berbagai penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu, jumlah pelanggaran lalu lintas di Indonesia terbilang tinggi. Salah satu di antaranya adalah hasil penelitian yang dilakukan oleh Naufal Yahya, Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP), Kepala Subdirektorat Penegakan Hukum, Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Metropolitan Jakarta Raya pada tahun 2003 menemukan bahwa terdapat pelanggaran lalu lintas yang dilakukan (khususnya perilaku) pengemudi sepeda motor dan kendaraan roda empat saat berada di garis depan lampu lalu lintas (*behavior the lead vehicle at stoplines*) pada sepuluh perempatan jalan di ibu kota Jakarta. Terdapat 30 % pengemudi mobil berhenti melewati *stopline* atau berada di luar garis jalan, sedangkan pengendara roda dua yang melanggar mencapai 57 % (<http://www.balitbangjatim.com>).

Teori motivasi menunjukkan bahwa pengambilan risiko merupakan instrumen dalam mencapai hasil dan tujuan tertentu. Menurut Kipnis, Eysenc (dalam Lo, 2006:5) semua orang yang terlibat dalam perilaku pengambilan risiko dalam rangka mencapai tingkat rangsangan yang cocok dengan keinginan mereka pada suatu waktu

tertentu. Di Kanada anak-anak muda berusia diantara 16-21 tahun 21 % yang memiliki SIM, namun kecelakaan lalu lintas yang terjadi tercatat sebanyak 58 %. Kemudian perilaku pengambilan risiko lainnya seperti merokok, penggunaan obat terlarang dan alkohol sebanyak 17 %, Quadrell, Fischhoff, & David (dalam Gullone, 2000:232).

Di kota Padang pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan roda dua dan roda empat meningkat per-bulannya. Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Alkadri Jaya, Kaub Bin Ops Lantas (tanggal 13 Mei 2011) mengemukakan bahwa pada tahun 2011 kurang lebih 2000 orang yang melakukan pelanggaran tiap bulannya dan kecelakaan 35-40 kasus tiap bulannya. Pada bulan Januari 2095, Februari 2397, Maret 2114, dan bulan April 2205 kasus pelanggaran lalu lintas.

Kurangnya aspek pengawasan lalu lintas akibat jumlah polisi lalu lintas yang relatif jauh lebih sedikit dibandingkan jumlah pengguna jalan juga merupakan penyebab tidak efektifnya upaya penegakan ketertiban lalu lintas selama ini. Seperti diketahui tingginya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia telah mencapai 15 % per tahun (<http://www.brawijaya.ac.id>). Karena pada dasarnya jangkauan pengawasan kurang, maka praktek pelanggaran dengan mudahnya dilakukan tanpa diketahui oleh aparat lalu lintas.

Menurut Milgram (dalam Douglas, 2007:548), figur otoritas bisa memiliki pengaruh kuat pada kepatuhan karena memiliki motivasi yang kuat kepada kita untuk patuh dan memilih secara benar. Berdasarkan observasi peneliti pada pengemudi

mobil di kota Padang (bulan Maret 2011), pengemudi kendaraan mematuhi peraturan lalu lintas karena ada polisi lalu lintas. Tetapi ketika tidak ada polisi di tempat tersebut, pengemudi tidak peduli dengan peraturan untuk tidak melanggar marka jalan, meski membaca denda bagi siapa yang melanggar marka jalan. Kemudian saat berhenti di lampu merah, banyak yang memberhentikan kendaraannya hingga melebihi marka jalan, dan banyak pula yang tidak mau berhenti dan terus mengemudikan kendaraannya saat lampu pengatur lalu lintas berwarna merah, memotong atau berpindah jalur tanpa memberi tanda (sein), tidak memperhatikan jarak aman, melanggar rambu lalu lintas, dan sebagainya. Salah satu tingkah laku mengemudi yang paling sering dilakukan oleh pengemudi angkot adalah melanggar tanda-tanda lalu lintas. Berdasarkan data yang peneliti peroleh dari Unit Kecelakaan Lalu Lintas (pada bulan Maret 2011), di kota Padang terdapat dua angkot yang sering mengalami kecelakaan, salah satunya angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur.

Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti pada sopir angkot kota Padang trayek Pasar Raya—Teluk Bayur (pada tanggal 4 Maret 2011), seorang *kenek* angkot terjatuh setelah menurunkan penumpang ketika akan menaiki angkot. Sopir angkot tersebut langsung mengemudikan angkotnya dengan kecepatan tinggi. Banyak sopir angkot yang tidak memakai sabuk pengaman dalam mengemudikan angkotnya. Ketika penumpang sedang kosong dalam kendaraannya maka akan semakin kencang sopir tersebut mengemudikan kendaraannya, apalagi jika angkot yang kosong itu didahului oleh angkot yang sama-sama kosong dan sama-sama mencari penumpang maka sesama angkot itu akan mengemudi dengan kecepatan tinggi tanpa

menghiraikan keselamatan di jalan. Ketika mengendarai angkotnya, jika ada penumpang yang melambaikan tangan sebagai isyarat agar angkot berhenti, sopir angkot jarang sekali menyalakan lampu sein-nya sebagai tanda ingin berhenti, tetapi selalu mendadak berhenti untuk menurunkan penumpangnya. Kemudian jika ada kendaraan di belakangnya menabrak angkot yang berhenti tersebut, sopir angkot tidak akan pernah mengaku kalau perbuatannya itu salah dan tetap memaksa meminta ganti kerugian, sehingga dapat mengakibatkan perkelahian diantara kedua belah pihak. Kebanyakan sopir mengemudi dengan kecepatan tinggi tanpa memperdulikan keselamatan dirinya, penumpang, dan juga orang lain yang ada di sekitarnya.

Pada observasi yang peneliti lakukan terhadap beberapa sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur (pada tanggal 27 Juli 2011), banyak diantara para sopir mengemudikan mobil yang juga melakukan aktivitas lain secara bersamaan seperti merokok, menghitung uang, mendengar musik dengan volume keras serta bercanda dengan temannya. Hal ini menyebabkan pengemudi lalai dengan tugas utamanya yang berhubungan dengan keselamatan penumpang. Contohnya seorang sopir yang sedang mengemudi sambil bercanda dan mendengarkan musik yang bervolume keras akan terkejut ketika muncul kendaraan dari arah yang berlawanan dengan kecepatan tinggi. Hal ini sering menyebabkan sopir angkot melakukan rem secara tiba-tiba ketika ada mobil dan kendaraan roda dua didepannya sehingga terjadi saling menyalahkan dan perdebatan dengan berbicara kasar, seperti ucapan “jika tidak ada Undang-Undang sudah saya tabrak”. Selain itu ketika penumpang belum duduk sopir langsung mengemudikan angkotnya. Banyak dari sopir angkot saat menghentikan

kendaraannya tidak berhenti pada tempat yang telah disediakan dan sering memotong kendaraan lain yang mengakibatkan terjadinya kemacetan dan gangguan lalu lintas lainnya.

Peneliti juga melakukan wawancara dengan beberapa penumpang yang sering menggunakan jasa angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur (pada tanggal 29 Juli 2011), mereka mengatakan bahwa sopir angkot yang sebagian berusia muda sering mengemudi dengan kecepatan tinggi dan penumpang khawatir akan terjadinya kecelakaan sehingga mereka merasa lebih nyaman jika sopir tersebut berusia tua. Ada dari beberapa penumpang yang memilih sopir terlebih dahulu ketika akan naik angkot. Penumpang juga mengatakan ketika berhenti jarak antara angkot dengan kendaraan yang berada didepannya sangat dekat, seharusnya jarak antara angkot dengan kendaraan tersebut kurang lebih 5 atau 10 meter. Ketika penumpang ingin berhenti sopir sering menghentikan kendaraannya jauh dari tempat yang diinginkan karena sopir tersebut mengemudi dengan kecepatan tinggi, tak jarang sopir angkot tersebut juga sering mengalami kecelakaan. Penumpang juga menambahkan bahwa kebanyakan dari sopir angkot tersebut sangat sering menghidupkan musik dengan volume yang keras sehingga menimbulkan kebisingan.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di kota Padang (pada tanggal 3 April 2011), dia mengatakan jika penumpang sedikit maka ini akan berdampak pada target setoran sehingga menjadi beban pikiran. Berdasarkan hal tersebut banyak sopir akan melakukan berbagai macam tindakan yang kurang baik, misalnya pertengkaran antar sopir dengan sopir

yang lain karena perebutan penumpang. Sopir tersebut juga mengatakan terkadang diantara mereka terdapat sopir tidak resmi, dimana pengawasan untuk mereka masih lemah dari pengusaha angkutan. Hal ini bisa dilihat dari bukti kepemilikan SIM, KTP sopir tidak resmi tersebut.

Pada umumnya sopir angkot tersebut bukanlah pemilik kendaraan melainkan mereka bekerja pada pengusaha angkutan dengan syarat tertentu yaitu adanya target setoran yang harus disetor kepada pengusaha angkutan. Target yang disepakati itulah yang harus disetor oleh sopir setiap harinya. Maka yang terlebih dahulu diperjuangkan oleh sopir adalah mencari uang minyak dan uang setoran, dan sisanya adalah milik sopir yang digunakan untuk kebutuhan hidupnya maupun keluarganya. Banyak dari sopir yang kesulitan memenuhi setoran, apalagi pada saat penumpangnya sedikit dan saat macet. Belum lagi adanya tagihan-tagihan liar di lapangan sehingga membuat sopir tertekan. Sementara pemenuhan kebutuhan hidup yang semakin mahal tidak bisa ditunda. Situasi dan kondisi ini memaksa sopir bekerja keras mendapatkan penumpang agar bisa memenuhi setoran. Meskipun demikian, selain mengejar setoran ada penyebab lainnya sehingga sopir tidak mematuhi peraturan lalu lintas yaitu kemiskinan. Demi mempertahankan hidup, banyak orang memburu pekerjaan, termasuk yang ilegal. Sopir sebagai salah satu mata pencaharian diminati banyak orang, dengan modal kemampuan mengemudi dan surat izin mengemudi (SIM) yang bisa diurus melalui *calo*, maka orang tersebut sudah bisa menjadi sopir. Akhirnya, sopir pun menjadi banyak. Ada sopir utama dan ada sopir cadangan. Kesimpulannya, semakin banyak sopir maka semakin sedikit penghasilan rata-rata.

Bener & Crundall (2004:4) mengemukakan bahwa perilaku pengambilan risiko dipengaruhi oleh rangsangan dan gairah terutama jika sopir berkendara dengan kecepatan tinggi, tetapi juga akan dipengaruhi oleh frustrasi atau kemarahan pengguna jalan lain atau kondisi jalan, tekanan waktu selama perjalanan, dan penyimpangan sosial. Berdasarkan observasi dan wawancara diatas terdapat perilaku pengambilan risiko yang dilakukan sopir angkot seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, mengemudi bersamaan dengan merokok, tidak menggunakan sabuk pengaman, menghentikan angkot secara tiba-tiba. Perilaku pengambilan risiko tersebut dapat mengakibatkan ketidakpatuhan seseorang terhadap peraturan yang berlaku.

Berbagai peraturan lalu lintas telah disebar melalui brosur, spanduk, dan baliho, bahkan pasal-pasal tertentu beserta besarnya denda sebagai upaya mendisiplinkan pengendara kendaraan dipasang di tempat-tempat strategis. Tetapi pemberitahuan tersebut belum mampu memperbaiki kepatuhan berlalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas maka muncul pertanyaan apakah seorang sopir angkot yang mempunyai *risk taking behavior* tinggi akan mempunyai kepatuhan yang rendah terhadap peraturan lalu lintas. Pada penelitian ini peneliti secara lebih spesifik ingin mengetahui keterkaitan hubungan antara perilaku pengambilan risiko (*risk taking behavior*) dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di kota Padang.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat dikemukakan beberapa identifikasi masalah, antara lain:

1. Jumlah pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas di Indonesia dapat di kategorikan tinggi. Menurut penelitian terdapat sekitar 30 % pengemudi mobil berhenti melewati *stopline* atau berada di luar garis jalan, sedangkan pengendara roda dua yang melanggar mencapai 57 % di Jakarta. Kemudian lebih dari 2000 pelanggaran dan 35-40 kasus kecelakaan terjadi setiap bulannya pada tahun 2011 di kota Padang.
2. Rasa frustrasi atau kemarahan, tekanan waktu selama perjalanan, dan penyimpangan sosial dapat menimbulkan perilaku pengambilan risiko pada sopir angkot seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, mengemudi bersamaan dengan merokok, tidak menggunakan sabuk pengaman, menghentikan angkot secara tiba-tiba.
3. Faktor kemiskinan dan kejar setoran di anggap sebagai faktor penyebab para sopir angkot tidak mematuhi peraturan lalu lintas seperti melakukan aksi kebut-kebutan di jalan, menurunkan penumpang di tengah jalan, tidak memberi tanda sein ketika hendak berhenti, tidak menggunakan sabuk pengaman, dan sebagainya.
4. Kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas yang rendah pada sopir angkot di sebabkan karena sopir angkot memiliki *risk taking behavior* yang tinggi dalam mengemudikan kendaraan di jalan.

### **C. Batasan Masalah**

Agar menjadi lebih fokus dan terarah maka pembatasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Perilaku pengambilan risiko (*risk taking behavior*) pada sopir angkot.
2. Kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot.
3. Hubungan antara *risk taking behavior* dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang.

### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pembatasan masalah yang dikemukakan di atas maka dapat dirumuskan dalam rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana perilaku pengambilan risiko pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang.
2. Bagaimana kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang.
3. Apakah terdapat hubungan antara perilaku pengambilan risiko dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang?

### **E. Tujuan penelitian**

Tujuan dari penelitian ini untuk mengungkapkan:

1. Perilaku pengambilan risiko (*risk taking behavior*) pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang.

2. Kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang.
3. Apakah terdapat hubungan antara perilaku pengambilan risiko (*risk taking behavior*) dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di Kota Padang.

#### **F. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan akan membawa 2 (dua) manfaat, yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis, yaitu:

1. Manfaat Teoritis
  - a. Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memperkaya wawasan dalam pengetahuan ilmu psikologi, serta memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu psikologi khususnya dalam bidang Psikologi Sosial, Psikologi Kepribadian.
  - b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai tambahan pengetahuan dan informasi bagi mahasiswa Program Studi Psikologi tentang Psikologi Sosial dan Psikologi Kepribadian khususnya mengenai *risk taking behavior* dengan kepatuhan, serta mendalami tentang tingkah laku pelanggaran lalu lintas.
2. Manfaat Praktis
  - a. Bagi Aparatur Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan, penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan, tambahan informasi, seperti polisi dalam menertibkan sopir angkot.

- b. Diharapkan hasil penelitian ini dapat dipakai sebagai informasi tambahan bagi penelitian berikutnya yang berhubungan dengan perilaku pengambilan risiko dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **A. Kepatuhan**

##### **1. Pengertian Kepatuhan**

Kepatuhan dianggap sebagai suatu perilaku yang sesuai dengan tuntutan eksplisit individu pada otoritasnya dan dalam kepatuhan ada kebutuhan untuk menyesuaikan. Artinya, kita patuh ketika ada sosok otoritas yang menuntut sehingga kita melakukan sesuatu dan kita benar-benar melakukannya, Blass (dalam King, 2008:463).

Kepatuhan adalah norma sosial yang menjadi nilai dalam setiap budaya. Adakalanya kita tidak bisa menerima apapun yg ingin di lakukan seseorang setiap waktu, hal ini bisa menjadi alasan sebuah kekacauan. Konsekuensinya, kita sebagai makhluk sosial yang dimulai dari masa kanak-kanak, agar menerima suatu aturan yang telah diterima sebagai suatu hukum. Kita mengikuti norma sosial di dalam lingkungan, misalnya kita mengikuti aturan dan hukum, meskipun hal ini tidak di tunjukkan, kita menghentikan mobil pada lampu merah meskipun tidak ada kendaraan di sudut lain, namun kepatuhan terhadap suatu aturan dapat memiliki konsekuensi yang serius dan tragis. Orang-orang akan mematuhi suatu aturan agar tidak menyakiti orang lain atau menentang sisi kemanusiaan, Blass (dalam Aronson 2007: 260).

Kepatuhan merupakan tipe khusus dari pemenuhan yang melibatkan perubahan perilaku seseorang dalam menanggapi suatu aturan dari sosok otoritas. Seorang pemimpin biasanya memerlukan pegawai untuk bekerjasama, seorang militer atau kepala tentara memimpin bawahan untuk menyerang musuh atau seorang polisi mungkin meminta pengemudi untuk mematuhi. Dalam mengarahkan orang lain untuk patuh, tipikal figur otoriter menggunakan usaha yang paling terang untuk memberikan pengaruh pada orang lain (Douglas, 2007: 187).

Menurut Milgram (dalam Baron 2005:79) kepatuhan adalah keadaan dimana seseorang pada posisi yang berkuasa cukup mengatakan atau memerintahkan kepada orang lain untuk melakukan sesuatu dan mereka melakukannya. Kepatuhan lebih jarang terjadi daripada konformitas atau kesepakatan, karena bahkan orang-orang yang memiliki kekuasaan dan dapat menggunakannya sering kali lebih memilih untuk menggunakan pengaruhnya melalui permintaan dan bukannya perintah langsung (Yuki & Falbe, dalam Baron 2005:79).

Berdasarkan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa kepatuhan adalah suatu perilaku yang sesuai dengan tuntutan otoritas, menerima suatu aturan yang telah diterima sebagai suatu hukum, yang berkuasa cukup mengatakan pada orang lain untuk melakukan sesuatu dan mereka melakukannya.

## **2. Aspek-aspek Kepatuhan**

Berdasarkan eksperimen yang dilakukan oleh Milgram (dalam Passer 2008:233) ada empat aspek kepatuhan yang meliputi:

a. Termarginalkan (*remoteness victim*)

Kepatuhan terbesar terjadi jika figur otoritas berada jauh dari subjek yang harus mematuhi peraturan tersebut. Seperti yang terjadi pada eksperimen Milgram, ketika guru (figur otoritas) dan pelajar ditempatkan dalam ruangan yang sama maka tingkat kepatuhan turun menjadi 40 %.

b. Kedekatan dan legitimasi dengan figur yang berkuasa

Kepatuhan tertinggi terjadi jika figur otoritas memiliki wewenang dan dianggap sah, seperti polisi, guru, dan lain-lain.

c. Difusi tanggungjawab

Adanya proses pemindahan tanggungjawab, seseorang akan patuh jika tanggungjawab yang besar berada pada figur otoritas. Seperti pada eksperimen yang dilakukannya, guru yang juga merupakan partisipan patuh pada perintah Milgram untuk memberi sengatan listrik pada pelajar jika mereka menjawab salah karena Milgram mengatakan pada guru tersebut bahwasanya dia akan bertanggungjawab atas kesejahteraan pelajar.

d. Karakteristik pribadi

Menurut Milgram tingkat kepatuhan seseorang dapat dibedakan berdasarkan pekerjaan, pendidikan, agama, orientasi politik, dan keadaan psikologisnya.

### **3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepatuhan**

Milgram ( dalam Baron 2005: 82) mengemukakan bahwa ada empat faktor yang dapat mempengaruhi seseorang untuk mengikuti atau patuh terhadap figur otoritas, yaitu:

- a. Orang-orang yang berkuasa membebaskan orang-orang yang patuh dari tanggung jawab atas tindakan mereka.

Seperti “saya hanya menjalankan perintah, hanyalah pembelaan yang diajukan oleh seseorang setelah mereka mematuhi perintah yang kejam”. Pada situasi nyata pengalihan tanggung jawab kemungkinan terjadi pada orang yang memegang kendali seperti polisi. Dalam eksperimen Milgram partisipan di beritahu di awal bahwa peneliti akan bertanggung jawab atas kesejahteraan pelajar, sehingga tidak mengherankan jika banyak yang patuh.

- b. Orang-orang yang berkuasa seringkali memiliki simbol atau lencana nyata yang menunjukkan status mereka.

Mereka mengenakan seragam atau pangkat khusus, gelar khusus, dan seterusnya. Hal ini berguna untuk mengingatkan banyak orang akan norma sosial “Patuhilah orang yang memegang kendali”.

- c. Untuk kepatuhan di banyak situasi dimana target dari pengaruh tersebut sebenarnya bisa melawan.

Adanya peningkatan perintah dari figur otoritas secara bertahap. Perintah awal mungkin saja meminta tindakan yang relatif ringan seperti hanya menangkap orang-orang, baru kemudian perintah untuk melakukan tingkah laku yang berbahaya yang tidak dapat diterima. Contoh, anggota polisi pada awalnya mungkin di perintah untuk menanyai atau mengancam calon korban, namun kemudian secara bertahap anggota polisi tersebut di minta secara bertahap

untuk memukul, menganiaya, atau bahkan membunuh penduduk sipil tersebut.

- d. Kejadian di banyak situasi yang melibatkan kepatuhan yang merusak dapat berubah dengan sangat cepat.

Contoh, demonstrasi tiba-tiba berubah menjadi huru-hara, penangkapan menjadi pemukulan massal, atau pembunuhan massal.

Dalam Aronson, dkk (2007: 265) Milgram mengemukakan ada tiga faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan, yaitu:

- a. Mengikuti norma yang salah

Dari beberapa partisipan yang dieksperimenkan oleh Milgram hasilnya adalah bahwa partisipan tidak dapat membedakan mana norma yang salah mana yang benar sehingga nilai norma yang benar dan yang salah itu terkesan samar. Dimana seseorang mengikuti perilaku yang lebih dilakukan oleh lingkungan.

- b. Pertimbangan diri

Artinya partisipan mengikuti atau membenarkan pertimbangan sesuai dengan apa yang ada dalam pikirannya sendiri, dalam memilih aktivitas itu mereka mempertimbangkan lalu memutuskan, contohnya partisipan diberi suatu tegangan sebesar 15 volt, tapi diberitahukan oleh peneliti mereka disuruh untuk memilih mana tegangan yang paling besar, kemudian diperintahkan untuk memutuskan suatu pilihan sikap sehingga mereka memutuskan sesuai dengan yang ada di pikiran mereka.

c. Kehilangan tanggungjawab pribadi

Faktor ketiga kenapa sulit bagi partisipan untuk mengikuti peraturan di dalam eksperimen Milgram merupakan suatu alasan tertentu, ketika kita merupakan seorang partisipan penelitian, dimana ada otoritas figur, seperti polisi dan kita sebagai boneka dan mereka memutuskan apa yang harus dilakukan dan mereka bertanggungjawab hingga alasan terakhir, dimana itu adalah ide mereka dan kita hanya mengikuti ide mereka. Maksudnya, tanggungjawab pribadi itu akan hilang jika seseorang diperintahkan untuk melakukan sesuatu.

#### **4. Bentuk-bentuk Kepatuhan**

Ada sembilan bentuk-bentuk kepatuhan pada teori Milgram (dalam Wikipedia.org) yang meliputi:

- a. Kepatuhan terhadap hukum.
- b. Kepatuhan terhadap norma-norma sosial.
- c. Kepatuhan kepada pemerintah, raja, organisasi, agama.
- d. Kepatuhan kepada Tuhan.
- e. Kepatuhan keterpaksaan diri yang dipaksakan.
- f. Kepatuhan kepada pasangan, anak, suami/istri atau orang tua masing-masing.
- g. Kepatuhan pengikut kepada tuannya ( dalam masyarakat feodal).
- h. Kepatuhan yang dominan.
- i. Kepatuhan kepada manajemen di tempat kerja.

## **B. *Risk Taking Behavior***

### **1. Pengertian Perilaku Pengambilan Risiko (*Risk Taking Behavior*)**

Menurut Yates (1994:2) terdapat tiga penjelasan tentang risiko: pertama, ada risiko yang diterima secara luas, risiko yang memiliki beberapa unsur berbeda, namun pada prakteknya seseorang sering merujuk pada risiko individu daripada risiko yang terjadi secara keseluruhan. Kedua, risiko memanifestasikan dirinya dalam cara dan situasi yang berbeda. Ketiga, kenyataannya bahwa risiko dalam situasi tertentu bersifat subjektif dari satu orang ke orang berikutnya.

Risiko didefinisikan sebagai adanya ancaman terhadap kehidupan atau kesehatan, Fischhoff (dalam Yates, 1994:4). Dalam pengobatan dan epidemiologi, risiko merupakan kesempatan dari beberapa hasil yang merugikan, seperti kematian atau proses konstruksi suatu penyakit tertentu (Kupper dalam Yates, 1994:4).

Menurut Vaughan (dalam Darmawi, 2006:18) ada beberapa definisi risiko yakni: risiko adalah kans kerugian, risiko adalah kemungkinan kerugian, risiko adalah ketidakpastian, risiko adalah penyebaran hasil aktual dari hasil yang diharapkan, dan risiko adalah probabilitas suatu tujuan berbeda, tujuan yang diharapkan.

Dengan definisi-definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa risiko selalu dihubungkan dengan kemungkinan terjadinya sesuatu yang negatif yang tidak diinginkan. Meskipun risiko adalah hal yang merugikan, namun setiap orang mempunyai cara tersendiri dalam pengambilan risiko. Ada orang yang dalam pengambilan risiko berani dan ada pula yang bersifat pasif karena memikirkan konsekuensi negatif dari risiko.

Risiko berhubungan dengan esensi dasar manusia diantaranya adalah perilaku pengambilan risiko. Kindler (1999:1) mengungkapkan bahwa pengambilan risiko adalah suatu proses dimana seseorang memutuskan apakah kemungkinan tidak akan kehilangan sesuatu yang diinginkan. Menurut Gullone (2000:232) pengambilan risiko didefinisikan sebagai perilaku yang melibatkan konsekuensi negatif (rugi) tetapi seimbang dalam beberapa cara oleh konsekuensi yang positif dirasakan atau keuntungan, jika positif jauh lebih besar daripada negatif perilaku jarang dianggap berisiko sedangkan negatif jauh lebih besar daripada positif maka pada umumnya perilaku dianggap sangat berisiko sehingga tingkat risiko dapat ditentukan oleh keseimbangan antara kedua jenis konsekuensi.

Bell & Bell's (dalam Karaman & Cok, 2007:358) mendefinisikan bahwa pengambilan risiko hanya mencakup kehendak perilaku di mana hasil tetap tidak menentu dengan kemungkinan diidentifikasi sebagai hasil kesehatan negatif. Fuller (dalam Karaman & Cok, 2007:358) menjelaskan bahwa pengambilan risiko tidak hanya di bawah kontrol pengambilan keputusan sadar, tetapi lebih sering muncul dari pengkondisian individual, dan ini sering disertai dengan ilusi keterlibatan sadar. Senada dengan Fuller, Trimpop (dalam Morsunbul, 2009:235) juga mendefinisikan bahwa pengambilan risiko adalah setiap perilaku baik disadari atau tidak disadari yang diikuti dengan ketidakpastian yang dirasakan tentang hasilnya, atau tentang kemungkinan keuntungan bagi fisik, kesejahteraan ekonomi atau psikososial bagi individu atau orang lain.

Levenson (1990:1073) mendefinisikan perilaku pengambilan risiko sebagai segala bentuk aktivitas yang dapat memunculkan masalah atau bahaya yang menimbulkan kecemasan baik bagi individu maupun orang lain. Spring, Maryland & Baltimore, (1995:6) mendefinisikan perilaku pengambilan risiko sebagai tindakan yang mungkin atau tidak mungkin atas kehendak tetapi sesuatu kemungkinan yang melibatkan beberapa kemungkinan kerugian.

Menurut Jessor, Chase & Danovan, Gonzales & Field (dalam Ozmen, 2006:10) perilaku pengambilan risiko dikonseptualisasikan sebagai keterlibatan individu dalam perilaku yang menyimpang secara signifikan dari norma-norma budaya yang dominan dan yang memiliki efek jangka panjang dalam hal kesehatan, sosial dan konsekuensi psikologis.

Dari beberapa definisi di atas maka dapat dilihat bahwa perilaku pengambilan risiko memiliki pengaruh dalam banyak hal salah satunya mengemudi dan dapat disimpulkan bahwa perilaku pengambilan risiko adalah segala bentuk tindakan baik yang disadari maupun tidak yang dapat menimbulkan kerugian pada individu dan orang lain karena tujuannya berorientasi pada masalah dan membahayakan orang lain, selain itu juga didasari oleh kesejahteraan psikologis dan kesenangan individu.

## **2. Teori *Risk Taking Behavior***

Dibawah ini akan dijelaskan tentang teori utama dari perilaku pengambilan risiko, yakni :

a. Konsep Risiko Biomedis

Menurut Spring, Maryland & Baltimore (1995:3) suatu model biomedis digunakan untuk menggambarkan perilaku pengambilan risiko adalah epidemiologi klasik antara pelaku, agen, dan model lingkungan. Meskipun model ini secara tradisional telah diterapkan untuk mempelajari proses penyakit menular, namun beberapa peneliti telah mengadaptasinya untuk menyelidiki faktor risiko dalam lingkungan sosial dan arena perilaku. Irwin (dalam Spring, Maryland & Baltimore, 1995:3) mendefinisikan perilaku pengambilan risiko sebagai hal yang melibatkan faktor biologis maupun faktor psikososial.

b. Pendekatan *Problem Behavioral*

*Problem behavioral theory* (PBT) dikemukakan oleh Jessor (dalam Spring, Maryland & Baltimore, 1995:74) yang menyebutkan bahwa para pengaruh behavioral tidak lagi menganggap seperti harga diri yang rendah, disposisi genetik sebagai faktor penyebab tunggal pengambilan risiko pada individu.

c. Pendekatan Kognitif

Beyth & Marom, Austin, Fischhoff, Palmgren, Jacobs & Quadrel (dalam Ozmen 2006:15) menjelaskan dari pandangan psikolog kognitif perilaku berisiko dapat didefinisikan sebagai suatu tindakan yang membutuhkan beberapa kesempatan kehilangan. Risiko mengacu pada kemungkinan kerugian yang dirasakan, Furby & Beyth, Marom, Winterfeld & Edwards, Yates (dalam Spring, Maryland & Baltimore, 1995:6).

Risiko dianggap sebagai kemungkinan kerugian jatuh pendek pada detail penting. Definisi ini tidak menjelaskan apa yang dimaksud dengan komponen risiko membangun, yang kemungkinan rugi. Dan, walaupun "kemungkinan kerugian" yang sugestif mengenai hal ini, definisi yang tepat tentang bagaimana kemungkinan dan kehilangan digabungkan satu sama lain untuk menentukan risiko. Suatu karakteristik yang konsisten tetapi risiko yang lebih halus tampaknya diperlukan (Yates, 1994:5).

Teori-teori diatas merupakan teori yang dikategorikan menurut bagaimana perilaku pengambilan risiko didefinisikan. Dapat disimpulkan bahwa konsep risiko biomedis memandang perilaku pengambilan risiko sebagai sebuah penyakit menular, PBT memandang perilaku pengambilan risiko tidak hanya disebabkan oleh faktor tunggal tetapi ada faktor lain yang juga berkontribusi, teori pengambilan keputusan atau kognitif melihat persepsi individu tentang risiko sebagai tugas pemrosesan informasi.

### **3. Dimensi-dimensi *Risk Taking Behavior***

Pendapat lain Gullone (2000:245) mengemukakan bahwa perilaku pengambilan risiko terdiri dari empat dimensi, yakni:

- a. Perilaku mencari sensasi (*Thrill-seeking sensation*)

Mencari sensasi adalah kecenderungan untuk mencari kegiatan mendebarkan dan menarik, untuk mengambil risiko, dan untuk menghindari kebosanan, Zuckerman (dalam Larsen & Buss, 2008:223). Terdiri dari perilaku yang bisa disebut sebagai perilaku pengambilan risiko positif karena pada umumnya perilaku ini diterima secara sosial. Selain itu, untuk perilaku ini kemungkinan akibat negatif biasanya tidak

terlalu parah. Misalnya tantangan, atau mungkin membangkitkan kecemasan. Kegiatan seperti skating, terjun payung, *roller coaster*, di mana risiko dikelola sampai batas tertentu melalui kendala keamanan.

b. Perilaku Pemberontak (*Reckless Behavior*)

Terdiri dari perilaku yang mengakibatkan konsekuensi sosial atau kemungkinan besar akan merugikan hukum, daripada konsekuensi hidup mengancam alam.

c. Perilaku Sembrono (*Rebellious Behavior*)

Termasuk perilaku yang paling sesuai dengan stereotip pengertian mengambil risiko, seperti ngebut, mencuri mobil dan pergi untuk sukacita, serta berhubungan seks tanpa kondom. Kemungkinan mengakibatkan hasil yang berbahaya dan mengancam.

d. Perilaku Antisosial (*Antisocial Behavior*)

Termasuk perilaku yang ringan dalam tatanan sosial, sifatnya umum untuk diterima bersama, dan tidak ada batasan usia. Contoh, banyak orang yang menggunakan knalpot *racing*, peminta amal yang semakin banyak di lingkungan sekitar kita sehingga mengganggu kepentingan umum. Karena lemahnya penegakan hukum dan kontrol sosial dianggap sebagai perilaku yang lazim oleh masyarakat.

#### **4. Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Risk Taking Behavior***

Zuckerman (dalam Arnett 1992:354) mengatakan bahwa pengambilan risiko dipengaruhi oleh interaksi mencari sensasi dan kecemasan. Sedangkan Irwin (dalam Spring, Maryland & Baltimore (1995:12) mengungkapkan pengambilan risiko adalah

sebuah model biopsikososial yang dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti : kualitas sekolah, tingkat kemiskinan, komposisi ras dari masyarakat, atau sumber daya lingkungan.

Menurut Jessor (dalam Spring, Maryland & Baltimore, 1995:11) dari perspektif sosial psikologis, perilaku pengambilan risiko dipandang sebagai produk interaksi antara beberapa faktor konseptual, yaitu:

a. Biologi atau Genetika.

Genetika merupakan faktor yang menentukan batas dan kemungkinan apa yang dapat terjadi pada organisme dalam lingkungan kehidupannya dan genetika juga penentu sifat-sifat unik individu. Genetika dapat mempengaruhi perilaku yang berkaitan dengan frekuensi dan kuantitas perilaku pengambilan resiko.

Menurut Sunaryo (2004:8) faktor genetik atau keturunan merupakan konsepsi dasar kelanjutan perkembangan makhluk hidup. Faktor genetik berasal dari dalam diri individu, yakni : jenis ras, jenis kelamin, dan sifat fisik, sifat kepribadian, bakat pembawaan, dan intelegensi.

b. Lingkungan Sosial.

Faktor-faktor dalam lingkungan sosial seperti kemiskinan dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Menurut Sunaryo (2004:11) faktor lingkungan menyangkut segala sesuatu yang ada disekitar individu, baik fisik, biologis, maupun sosial.

c. Kepribadian.

Individu dengan kepribadian yang stabil, dapat menyesuaikan diri dengan baik dalam semua bidang sosial dan merupakan penggerak yang aman untuk semua aset, serta individu dengan tipe kepribadian A adalah individu yang rentan terhadap kecelakaan.

#### d. Perilaku

Menurut Sunaryo (2004:15) perilaku merupakan tanggapan individu terhadap rangsangan yang berasal dari dalam maupun luar diri individu tersebut. Ada banyak hal yang dapat mendorong seseorang melakukan perilaku pengambilan risiko.

### **5. Sumber-sumber Risiko**

Menurut Darmawi (2006:28) sumber-sumber risiko dapat diklasifikasikan sebagai risiko sosial, risiko fisik, dan risiko ekonomi dan menentukan sumber risiko adalah penting karena mempengaruhi cara penanganannya.

#### a. Risiko Sosial

Sumber utama risiko adalah masyarakat, artinya tindakan orang-orang menciptakan kejadian yang menyebabkan penyimpangan yang merugikan dari harapan kita. Orang-orang dapat menyebabkan kecelakaan yang melukai diri mereka sendiri dan orang lain sehingga menyebabkan kerusakan harta dan jiwa yang besar.

#### b. Risiko Fisik

Ada banyak sumber risiko fisik sebagiannya adalah fenomena alam, sedangkan lainnya disebabkan kesalahan manusia. Banyak risiko yang kompleks sumbernya tetapi termasuk terutama kategori fisik seperti : kebakaran, cuaca, dan kecelakaan.

### c. Risiko Ekonomi

Banyak risiko yang dihadapi seseorang itu bersifat ekonomi, seperti tabrakan mobil yang berupa kecelakaan akan menimbulkan pengeluaran.

## C. Peraturan Lalu Lintas

Dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ([http://ppid.polri.go.id/upload/files/UU\\_22\\_Tahun\\_2009.pdf](http://ppid.polri.go.id/upload/files/UU_22_Tahun_2009.pdf)) ada beberapa peraturan pemerintah tentang lalu lintas, yaitu:

### a. Pasal 1

- 1) Lalu Lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.
- 2) Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.
- 3) Angkutan adalah perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
- 4) Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan adalah serangkaian simpul atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

### b. Pasal 3

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- 1) Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum.
- 2) Memperkokuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- 3) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

c. Pasal 21

- 1) Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional.
- 2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan.
- 3) Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas.
- 4) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.

d. Pasal 77

- 1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang

dikemudikan. Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri atas 2 jenis:

- a) Surat Izin Mengemudi kendaraan bermotor perseorangan.
- b) Surat Izin Mengemudi kendaraan bermotor umum.

- 2) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
- 3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi kendaraan bermotor umum, calon pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum.
- 4) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat 4 hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk kendaraan bermotor perseorangan.

e. Pasal 287

- 1) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan, perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, dipidana dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana, dipidana dengan pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- 3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parker, dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 4) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi kendaraan bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 satu bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 5) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- 6) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain, dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

f. Pasal 300 ayat 124

Mengemudikan kendaraan bermotor umum tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat mendahului atau mengubah arah maka akan dikenakan denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

g. Pasal 302 ayat 126

Mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek maka akan dikenakan denda paling banyak sebesar Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Undang-undang LLAJ pasal 297 (115) berbunyi, mengemudikan kendaraan bermotor berbalapan di jalan maka akan dikenakan denda paling banyak sebesar Rp 3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

**D. Hubungan *Risk Taking Behavior* dengan Kepatuhan Terhadap Peraturan Lalu Lintas Pada Sopir Angkot**

Dalam mematuhi suatu peraturan khususnya peraturan lalu lintas, seseorang memiliki tingkat kepatuhan yang tinggi atau rendah. Hal ini merupakan bentuk dari pengaruh sosial misalnya figur otoritas, teman, orang lain di sekitar mereka, King (2008:464). Seseorang dengan tingkat kepatuhan yang tinggi disebabkan karena orang tersebut melihat figur otoritas dengan simbol atau lencana yang menunjukkan kalau mereka adalah figur otoritas seperti polisi. Sedangkan seseorang dengan tingkat kepatuhan rendah beranggapan bahwa dirinyalah yang akan bertanggung jawab atas risiko yang terjadi, dan ada dorongan kuat dari satu atau dua orang untuk tidak mematuhi peraturan yang berlaku (Baron & Byrne, 2005:83).

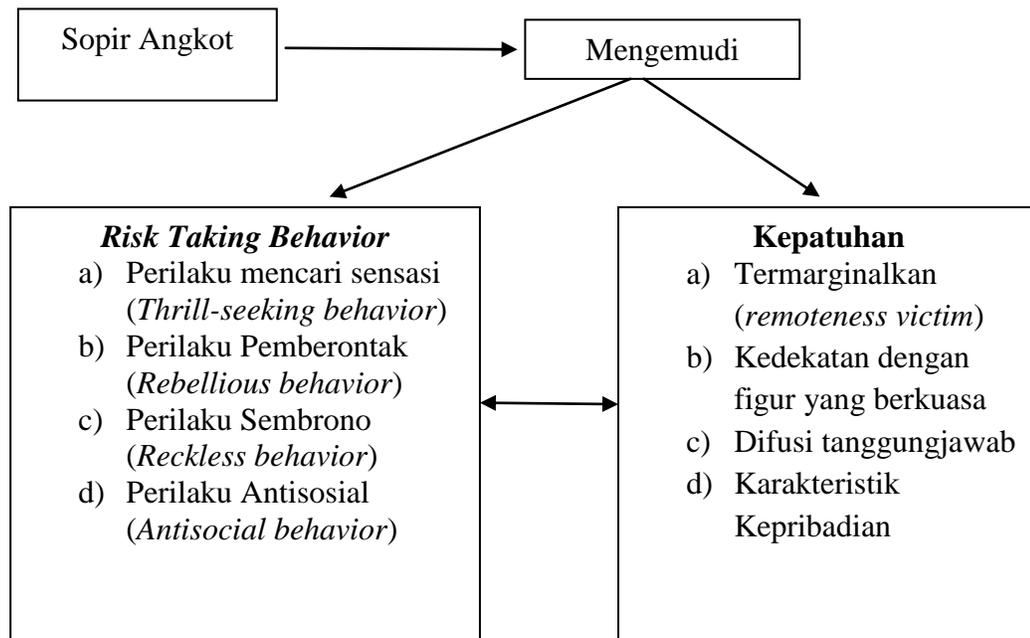
Menurut Siegel (dalam Ozmen, 2006:2) perilaku mengambil risiko terbagi menjadi dua kelompok yaitu berisiko rendah dan tinggi. Beberapa kegiatan yang mewakili perilaku berisiko rendah (misalnya berjalan sendirian di malam hari), dan beberapa yang lain termasuk dalam perilaku berisiko tinggi (misalnya mengemudi dengan kecepatan tinggi). Perilaku sembrono, kegiatan kriminal seperti mencuri, perilaku seksual, merokok, peminum berat, penyalahgunaan dan penggunaan narkoba, serta mengemudi tanpa memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dianggap sebagai perilaku berpotensi berisiko yang mungkin negatif dengan konsekuensi jangka panjang, Zuckerman & Kuhlman (dalam Ozmen, 2006:1).

Berdasarkan pendapat Siegel diatas, perilaku pengambilan risiko cenderung membawa dampak yang negatif pada seseorang seperti perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi. Oleh karena itu, perilaku tersebut menyebabkan seseorang untuk tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Irwin (dalam Ozmen, 2006:2) mengemukakan bahwa perilaku mengambil risiko terlibat dalam suatu kegiatan dengan hasil yang tidak pasti memiliki kemungkinan membahayakan kesehatan dan keselamatan individu.

Aspek-aspek negatif dari *risk taking behavior* menyebabkan tingkat kepatuhan rendah pada pengemudi kendaraan khususnya sopir angkot karena mereka merasa bertanggung jawab atas dirinya bukan orang lain. Hal-hal yang membuat individu merasa lebih bertanggung jawab terhadap perilakunya sendiri atau yang menonjolkan aspek negatif dari apa yang dilakukannya akan mengurangi tingkat kepatuhan itu sendiri (Sears, 1985:93).

Maka dapat disimpulkan bahwa seseorang yang memiliki perilaku pengambilan risiko atau *risk taking behavior* yang tinggi cenderung memiliki tingkat kepatuhan yang rendah.

### E. Kerangka Konseptual



**Gambar 1**

Kerangka Konseptual Hubungan *Risk Taking Behavior* dengan Kepatuhan pada Sopir Angkot

Dalam mengemudi seseorang akan terlibat dalam perilaku berisiko, perilaku berisiko seseorang akan mempengaruhi tingkah lakunya, salah satunya yaitu perilaku patuh terhadap peraturan lalu lintas. Ketika seseorang memilih untuk patuh maka hal itu dipengaruhi oleh faktor sosial.

## **F. Hipotesis Penelitian**

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah: terdapat hubungan antara *risk taking behavior* dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pengujian hipotesis mengenai hubungan antara *risk taking behavior* dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di kota Padang, maka didapat kesimpulan sebagai berikut

1. Secara umum tingkat *risk taking behavior* pada sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di kota Padang berada pada kategori sedang. Hal ini dapat terlihat bahwa sebanyak 25 orang (31,5%) memiliki perilaku pengambilan risiko yang tinggi, 42 orang (52,5%) termasuk dalam kategori sedang, dan 13 orang (16,25%) termasuk dalam kategori rendah.
2. Secara umum kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas sopir angkot trayek Pasar Raya—Teluk Bayur di kota Padang berada pada kategori sedang. Hal ini dapat terlihat bahwa sebanyak 14 orang (17,5%) memiliki kepatuhan tinggi, 65 orang (81,25%) memiliki kepatuhan sedang, dan 1 orang (1,25%) termasuk dalam kategori kepatuhan rendah.
3. Terdapat hubungan yang signifikan antara *risk taking behavior* dengan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas pada sopir angkot trayek Pasar

Raya—Teluk Bayur di kota Padang berdasarkan hasil uji korelasi *Spearman's rho* dengan koefisien korelasi sebesar 0,230 dengan  $p = 0,040$  ( $p < 0,05$ ).

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, maka ada beberapa saran yang dikemukakan oleh peneliti yaitu:

### 1. Bagi Aparatur Lalu Lintas

Pada aparat lalu lintas diharapkan agar mengupayakan untuk selalu mensosialisasikan pada masyarakat kota Padang bahwa banyak konsekuensi negatif perilaku pengambilan risiko yang akan berdampak pada kesehatan dan keselamatan pengguna kendaraan khususnya sopir angkot dan juga penting untuk meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas demi ketertiban bersama.

### 2. Bagi Dinas Perhubungan

Agar mensosialisasikan konsep tentang perilaku pengambilan risiko pada pengemudi kendaraan seperti tidak menggunakan sabuk pengaman, mengemudi dengan kecepatan tinggi yaitu di atas standar yang telah ditetapkan (60km/jam), melakukan aksi kebut-kebutan dengan pengemudi lain, akibat dari perilaku pengambilan risiko seperti kecelakaan, serta mensyaratkan bagi seluruh masyarakat kota Padang yang hendak mengurus SIM untuk ikut sosialisasi.

### 3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Disarankan pada peneliti selanjutnya untuk mengembangkan dan melanjutkan penelitian tentang faktor-faktor lain yang mempengaruhi kepatuhan terhadap

peraturan lalu lintas, dengan meneliti menggunakan variabel lain seperti *self control*, kelelahan. Hal ini disebabkan karena *risk taking behavior* hanya menyumbangkan sebesar 23% terhadap kepatuhan dan 77% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ade Mella Ni'ma. 2008. "Hubungan Antara Pengendalian Diri Dengan Perilaku Tertib Berlalu Lintas". *Skripsi tidak diterbitkan*. Surakarta: Fakultas Psikologi UMS
- Agus Suman. 2007. *Pemberdayaan Pengguna Transport Publik: Analisis Kepuasan Pengguna Angkutan Kota (Angkot) di Kotamadya Malang*. Jurnal Aplikasi Manajemen 5, 55-5
- Arikunto, S. 1998. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta
- Arnett. 1992. *Reckless Behavior in Adolescence: A Developmental Perspective*. Columbia: Academic Press.Inc
- Aronson, Wilson, Akert. 2007. *Social Psychology, Sixth Edition*. Upper Saddle River, New Jersey, 07458: Pearson Education Inc
- Badan Penelitian dan Pengembangan Jatim. 2006.  
<http://www.balitbangjatim.com/index.asp?accessdenied=%2FDefault.asp>.  
Diakses pada tanggal 20 April 2011
- Baron, Byrne. 2005. *Psikologi Sosial, Jilid 2, Edisi Kesepuluh*. Jakarta: Erlangga
- Blais, Weber. 2002. A Domain-specific Risk-attitude Scale: Measuring Risk Perceptions and Risk Behaviors. USA: *Journal of Decision Making* 15 (263-290)

- Cialdini, B.Robert. 2007. *Psikologi Persuasif “Merekayasa Kepatuhan” Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group
- Cooper, Heron, Heward. 2007. *Applied Behavior Analysis, Second Edition*. New Jersey: Pearson Education, Inc
- Douglas, Steven, Robert. 2007. *Social Psychology “Goals In Interaction” Fourth Edition*. Boston, United States of America: Pearson education Inc
- Gullone, Moore, Moss. 2000. *The Adolescent Risk-Taking Questionnaire: Development and Psychometric Evaluation*. Australia: Sage Publication
- Herman Darmawi. 2006. *Manajemen Risiko*. Jakarta: Bumi Aksara
- Hewitt, Regoli, & Kierkus. 2006. Adolescent Risk-Taking as a Justification for Paternalistic Legal Policy. *Justice Policy Journal, Volume 3-No 2*
- Karaman, Cok. 2007. Adolescent Risk Taking: Comparison between adolescent and adult development. *Journal Vol 17 (38) 357-364*
- Kenrick, T.D, Neuberg, L.S, Cialdini. 2007. *Social Psychology, United States of American: Goals In Interaction*. Pearson Education, Inc
- King, A.Laura. 2008. *The Science of Psychology, An Appreciative View*. New York: The McGraw-Hill Companies
- Kindler. 1999. *Risk Taking “A Guide for Decision Makers”*. United States of America: Axzo Press
- Larsen, Buss. 2008. *Personality Psychology: Domain of Knowledge About Human Nature*. New York: The McGraw-Hill Companies, Inc

- Liche, Seniati, Chairly. 2005. "Evaluasi Dosen Sebagai Bentuk Penilaian Kinerja. *Workshop Evaluasi Kinerja Dosen Oleh Mahasiswa*". Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah
- Lilienfeld, Lynn, Namy, Woolf. 2009. *Psychology "From Inquiry to Understanding"*. United States of America: Pearson Education, Inc
- Lo Ying Cheon. 2006. Personal and Social Dimensions of Risky Diving Behavior. *Thesis tidak diterbitkan.*
- Lohey, B. Benjamin. 2007. *Psychology An Introduction, Ninth Edition*. New York: The McGraw-Hill Companies, Inc
- Milgram Experiment. 2011. [http://en.wikipedia.org/wiki/Milgram\\_experiment](http://en.wikipedia.org/wiki/Milgram_experiment).  
Diakses pada tanggal 21 April 2011
- Morsunbul. 2009. Attachment and Risk Taking: Are They Interrelated?. Turkey: *International Journal of Human and Social Science*
- Muri Yusuf. 2005. *Metodologi Penelitian, Dasar-Dasar Penyelidikan Ilmiah*. Padang: UNP Press
- Ozmen. 2006. Predictors of Risk-Taking Behaviors Among Turkish Adolescents. Turkey: *A Thesis Submitted to the Graduate School of Social Science of Middle East Technical University*
- Passer, W. Michael. Smith, E. Ronald. 2008. *Psychology, The Science of Mind And Behavior*. New York, Avenue America: The McGraw-Hill companies, Inc
- Risk-Taking Behaviors. 2011. <http://www.faqs.org/health/topics/15/Risk-taking-behaviors.html#ixzz1Lkxh9Ug>. Diakses pada tanggal 10 Mei 2011

- Saiful Azwar. 2007. *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Sambas, Maman. 2009. *Analisis Korelasi, Regresi, dan Jalur dalam Penelitian*. Bandung: CV Pustaka Setia
- Sears O David, dkk. 1985. *Psikologi Sosial Jilid 2*. Jakarta: Erlangga
- Siegel, Sidney. 1992. *Statistik Nonparametrik Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka
- Spring, Maryland, & Baltimore. 1995. *Understanding Youthful Risk Taking and Driving*. The John Hopkins University
- Tulus Winarsunu. 2002. *Statistik, Dalam Penelitian Psikologi Pendidikan*.
- Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. 2009. ([http://ppid.polri.go.id/upload/files/UU\\_22\\_Tahun\\_2009.pdf](http://ppid.polri.go.id/upload/files/UU_22_Tahun_2009.pdf)).Diakses pada tanggal 25 Maret 2011
- Yates, Frank.J. 1994. *Risk-Taking Behavior, Wiley Series in Human Performance*. England: The University of Michigan USA