

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh data empiris mengenai kontribusi *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. Responden pada penelitian ini merupakan pengendara sepeda motor yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas saat berkendara motor dalam satu tahun ke belakang. Karena keterbatasan waktu, maka peneliti hanya mampu memperoleh data dari sejumlah 117 responden.

4.1.1 Hasil Penelitian Berdasarkan Demografi Responden

Berikut merupakan hasil perhitungan jumlah serta persentase karakteristik responden yang terdiri dari jenis kelamin, usia, pengalaman berkendara, dan rata-rata perjalanan yang ditempuh per minggu.

Tabel 4.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	F	%
Laki-laki	41	35%
Perempuan	76	65%
Total	117	100%

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, diperoleh bahwa responden laki-laki terdiri dari 41 orang (35%) sedangkan responden perempuan terdiri dari

76 orang (65%). Data tersebut menunjukkan bahwa responden yang paling banyak adalah perempuan.

Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Usia	F	%
18	1	0,9
19	4	3,4
20	14	12
21	18	15,4
22	61	52,1
23	16	13,6
24	3	2,6
Total	117	100%

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, diperoleh bahwa responden berusia 18 tahun terdiri dari 1 orang (0,9%), 19 tahun terdiri dari 4 orang (3,4%), 20 tahun terdiri dari 14 orang (12%), 21 tahun terdiri dari 18 orang (15,4%), 22 tahun terdiri dari 61 orang (52,1%), 23 tahun terdiri dari 16 orang (13,6%), dan 24 tahun terdiri dari 3 orang (2,6%). Data tersebut menunjukkan bahwa responden paling banyak berusia 22 tahun.

Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman Berkendara

Usia	F	%
< 1 tahun	5	4,3
1 tahun-3 tahun	17	14,5
4-6 tahun	48	41
> 6 tahun	47	40,2
Total	117	100%

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, diperoleh bahwa responden yang memiliki pengalaman berkendara > 1 tahun terdiri dari 5 orang (4,3%), 1-3 tahun terdiri dari 17 orang (14,5%), 4-6 tahun terdiri dari 48 orang (41%), sedangkan yang pengalaman berkendara > 6 tahun terdiri dari 47 orang (40,2%). Data tersebut menunjukkan bahwa responden paling banyak memiliki pengalaman berkendara 4-6 tahun.

Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Perjalanan yang Ditempuh / Minggu

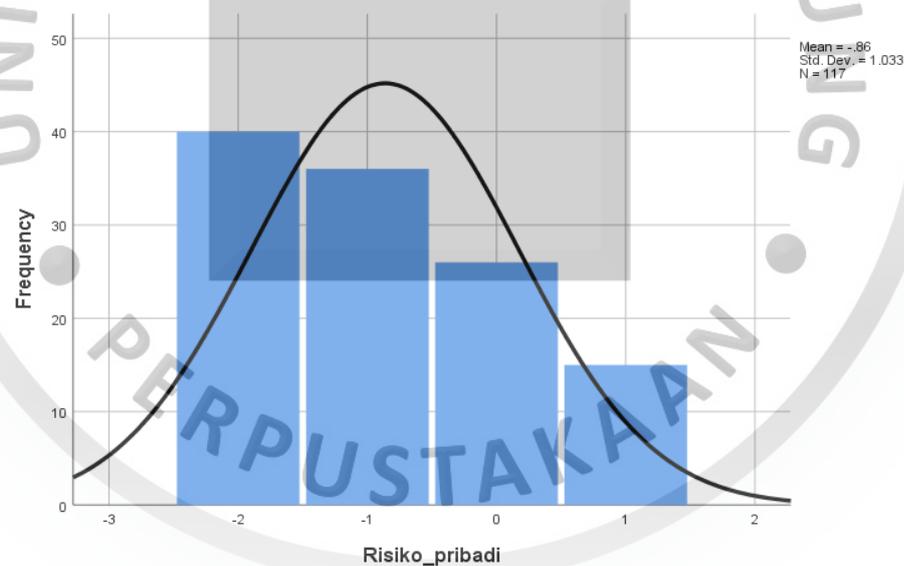
Rata-rata perjalanan	F	%
< 50km/minggu	38	32,5
50km-100km/minggu	45	38,5
100km-150km/minggu	14	11,9
150km-200km/minggu	13	11,1
> 200km/minggu	7	6
Total	117	100%

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, diperoleh bahwa responden yang rata-rata perjalanan yang ditempuhnya < 50km/minggu terdiri dari 38 orang (32,5%), 50km-100km/minggu terdiri dari 45 orang (38,5%), 100km-150km/minggu terdiri dari 14 orang (11,9%), 150-km-200km/minggu terdiri dari 13 orang (11,1%), sedangkan yang > 200km/minggu terdiri dari 7 orang (6 %). Data tersebut menunjukkan bahwa kebanyakan perjalanan yang ditempuh responden adalah 50km-100km/minggu.

4.1.2 Hasil Perhitungan *Optimism Bias*

Dengan membandingkan skor masing-masing pengendara sepeda motor pada item penilaian risiko pribadi dengan skor pada item penilaian risiko rata-rata pengendara sepeda motor lainnya, diketahui bahwa sejumlah 80 pengendara sepeda motor menilai risiko dirinya mengalami kecelakaan lebih rendah dibandingkan penilaian yang diberikan terhadap risiko rata-rata pengendara sepeda motor lainnya mengalami kecelakaan dalam waktu 10 tahun ke depan. Berikut merupakan hasil perhitungan jumlah dan rata-rata penilaian responden terhadap risiko pribadinya mengalami kecelakaan dalam 10 tahun ke depan.

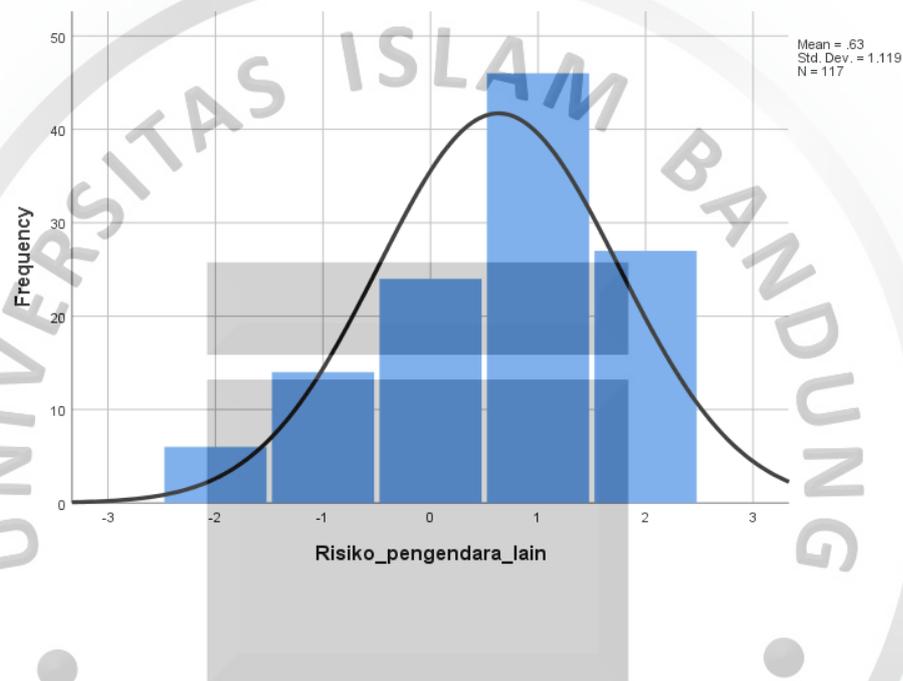
Grafik 4.1 Kurva Penilaian Pengendara Terhadap Risiko Pribadi



Berdasarkan grafik 4.1, diketahui bahwa jumlah rata-rata (*mean*) penilaian pengendara sepeda motor terhadap risiko dirinya mengalami kecelakaan adalah -0,86 dengan kurva menceng ke kanan atau *positive skew*. Nilai *mean* -0,86 yang lebih rendah dari 0 atau “rata-rata” serta *skewness positive* memiliki arti bahwa

secara kelompok, para pengendara sepeda motor menunjukkan *optimism bias* dalam menilai risiko dirinya mengalami kecelakaan lalu lintas ketika berkendara motor.

Grafik 4.2 Kurva Penilaian Pengendara Terhadap Risiko Pengendara Sepeda Motor Lainnya



Berdasarkan grafik 4.2, diketahui bahwa jumlah rata-rata (*mean*) penilaian pengendara sepeda motor terhadap risiko pengendara sepeda motor lainnya adalah 0,63 dengan kurva menceng ke kiri atau *negative skew*. Nilai *mean* 0,63 yang lebih tinggi dari 0 atau “rata-rata” serta *skewness negative* memiliki arti bahwa secara kelompok, para pengendara sepeda motor menunjukkan *bias* dalam menilai risiko pengendara sepeda motor lain mengalami kecelakaan lalu lintas ketika berkendara.

4.1.3 Hasil Perhitungan Perilaku Mengemudi Berisiko

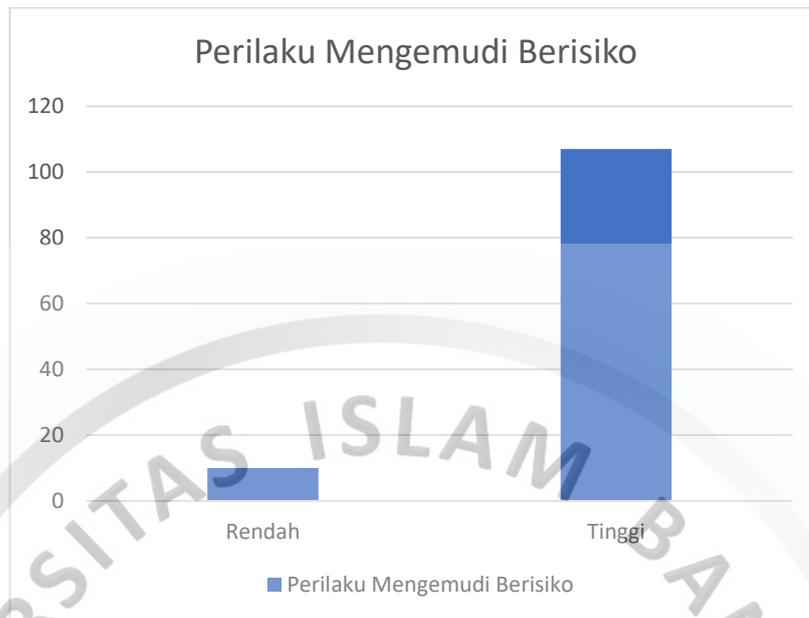
Berikut ini hasil perhitungan jumlah dan persentase variabel perilaku mengemudi berisiko yang dikategorikan berdasarkan skor jawaban menjadi kategori rendah, sedang dan tinggi.

Tabel 4.5 Gambaran Perilaku Mengemudi Berisiko

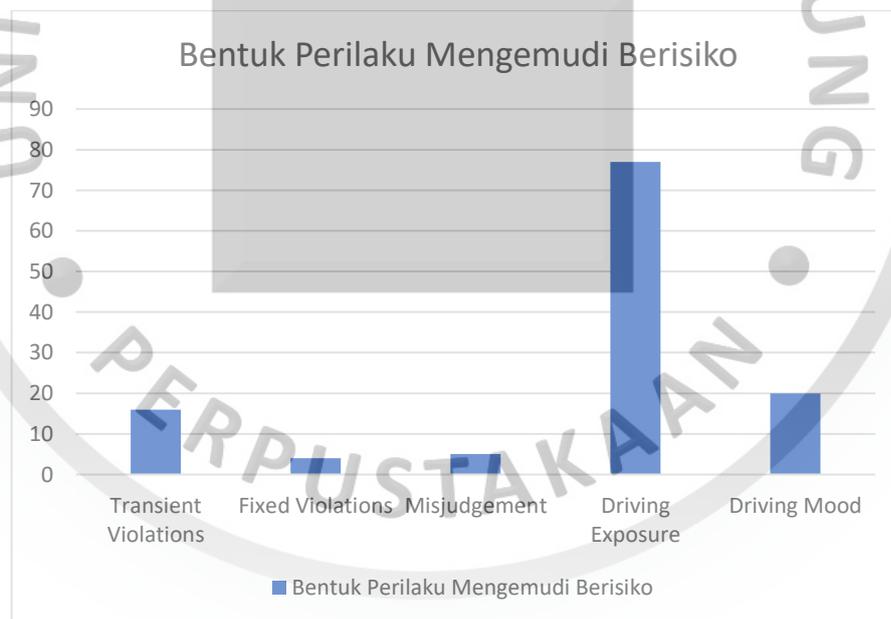
Kategori	Frekuensi	Persentase
Rendah	10	8,5
Tinggi	107	91,5
Total	117	100%

Berdasarkan tabel perhitungan tersebut diketahui bahwa perilaku mengemudi berisiko 117 responden yang merupakan pengendara sepeda motor di Kota Bandung terbagi menjadi 2 kategori yaitu: perilaku mengemudi berisiko 10 responden atau 8,5% pengendara sepeda motor masuk ke dalam kategori rendah sedangkan 107 responden lainnya atau 91,5% pengendara sepeda motor masuk ke dalam kategori tinggi. Dengan demikian, paling banyak perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor termasuk ke dalam kategori tinggi. Jika divisualisasikan dalam bentuk diagram batang:

Grafik 4.3 Diagram Batang Perilaku Mengemudi Berisiko



Grafik 4.4 Diagram Batang Bentuk Perilaku Mengemudi Berisiko



Berdasarkan grafik 4.4, dapat dilihat jumlah pengendara sepeda motor yang menunjukkan perilaku mengemudi berisiko paling tinggi dalam masing-masing bentuk. Sejumlah 16 pengendara sepeda motor menunjukkan perilaku mengemudi berisiko paling tinggi dalam bentuk *transient violations*, 4 dalam bentuk *fixed violations*, 5 dalam bentuk

misjudgement, 77 dalam bentuk *risky exposure*, dan 20 dalam bentuk *driving mood*. Dengan demikian, bentuk perilaku mengemudi berisiko yang paling banyak dilakukan oleh pengendara sepeda motor adalah *risky exposure*.

4.1.4 Kontribusi *Optimism Bias* Terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko

Berikut merupakan hasil analisis pengaruh *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko menggunakan metode analisis regresi linear. Sebelum uji analisis regresi linear dilakukan, peneliti melakukan uji normalitas dan uji linearitas terlebih dulu.

Tabel 4.6 Hasil Uji Normalitas Data

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Risky Driving
N		117
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	114.93
	Std. Deviation	22.723
	Absolute	.071
Most Extreme Differences	Positive	.071
	Negative	-.038
Test Statistic		.071
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Hasil uji normalitas menggunakan Kolmogorov-Smirnov adalah sebagaimana yang ditunjukkan pada tabel 4.8. di mana signifikansinya adalah 0,2 dan berada di atas 0,05 yang artinya data berdistribusi normal. Dengan begitu, data yang diperoleh memenuhi syarat berdistribusi normal serta dapat dilakukan uji regresi.

Tabel 4.7 Hasil Uji Linearitas

			ANOVA Table				
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Risky Driving * Optimism bias	Bet- ween Groups	(Com- bined)	9865.344	3	3288.448	7.822	.000
		Linearity	9769.240	1	9769.240	23.239	.000
		Deviation from Linearity	96.105	2	48.052	.114	.892
	Within Groups		47503.887	113	420.388		
	Total		57369.231	116			

Berdasarkan hasil uji linearitas pada tabel 4.7, diketahui bahwa *Sig. deviation from linearity*-nya $0.892 > 0,05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang linear antara *optimism bias* dengan perilaku mengemudi berisiko.

Tabel 4.8 Hasil Uji Korelasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.413 ^a	.170	.163	20.345

a. Predictors: (Constant), Optimism Bias
b. Dependent Variable: Risky Driving Behavior

Berdasarkan tabel 4.8, dapat diketahui besar nilai korelasi atau hubungan (R) yaitu sebesar 0,413 yang memiliki arti hubungan sedang. Dalam penelitian ini perubahan nilai variabel dependen yaitu perilaku mengemudi berisiko berhubungan positif sedang dengan perubahan variabel independen yaitu *optimism bias*. Selain itu, diperoleh koefisien determinasi (R square) sebesar 0,17 yang mengandung pengertian bahwa kontribusi variabel bebas (*optimism bias*) terhadap

variabel terikat (perilaku mengemudi berisiko) adalah sebesar 17% dan 83% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain.

Tabel 4.9 Hasil Uji Regresi

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	95.533	4.336		22.032	.000
	Optimism_bias	8.883	1.828	.413	4.858	.000

Berdasarkan tabel 4.9, dapat diketahui bahwa nilai signifikansi-nya (Sig.) adalah 0,00 dan nilai tersebut lebih rendah dari 0,05. Hal tersebut dapat diartikan bahwa *optimism bias* memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa H1 diterima yang berarti jika *optimism bias* meningkat maka perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung pun akan meningkat. Besarnya peningkatan dapat dilihat dari nilai *unstandardized coefficient beta optimism bias* pada tabel 4.9 di mana setiap peningkatan pada *optimism bias* maka perilaku mengemudi berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bandung akan meningkat sebesar 8,88.

4.1.5 Hasil Penelitian Tabulasi Silang

Berikut ini merupakan hasil perhitungan tabulasi silang demografi responden dengan variabel perilaku mengemudi berisiko.

Tabel 4.10 Tabulasi Silang Usia dan Perilaku Mengemudi Berisiko

	Usia	Perilaku Mengemudi		Total
		Berisiko		
		Rendah	Tinggi	
	18	0	1 (100%)	1
	19	0	4 (100%)	4
	20	2 (14,3%)	12 (85,7%)	14
	21	0	18 (100%)	18
	22	5 (8,2%)	56 (91,8%)	61
	23	3 (18,8%)	13 (81,2%)	16
	24	0	3 (100%)	3
	Total	10	107	117

Berdasarkan tabel 4.10, dapat dilihat bahwa pengendara motor yang termasuk ke dalam kategori perilaku mengemudi berisiko tinggi berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat di kelompok usia 18, 19, 21, dan 24 tahun. Adapun yang termasuk ke dalam kategori rendah berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat di kelompok usia 23 tahun.

Tabel 4.11 Tabulasi Silang Jenis Kelamin dan Perilaku Mengemudi Berisiko

	Jenis_kelamin	Perilaku Mengemudi		Total
		Berisiko		
		Rendah	Tinggi	
	Laki-laki	1 (2,4%)	40 (97,6%)	41
	Perempuan	9 (11,8%)	67 (88,2%)	76
	Total	10	107	117

Berdasarkan tabel 4.11, dapat dilihat bahwa pengendara motor yang termasuk ke dalam kategori perilaku mengemudi berisiko tinggi berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat pada pengendara laki-laki. Adapun yang termasuk ke dalam kategori rendah berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat pada pengendara perempuan.

Tabel 4.12 Tabulasi Silang Pengalaman Berkendara dan Perilaku Mengemudi Berisiko

		Perilaku Mengemudi		Total
		Berisiko		
		Rendah	Tinggi	
Pengalaman berkendara	< 1 tahun	3 (60%)	2 (40%)	5
	1-3 tahun	1 (5,9%)	16 (94,1%)	17
	4-6 tahun	2 (4,7%)	45 (95,3%)	47
	> 6 tahun	4 (8,4%)	44 (91,6%)	48
Total		10	107	117

Berdasarkan tabel 4.12, dapat dilihat bahwa pengendara motor yang termasuk ke dalam kategori perilaku mengemudi berisiko tinggi berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat pada kelompok pengendara yang memiliki pengalaman berkendara 4-6 tahun. Adapun yang termasuk ke dalam kategori rendah berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat pada kelompok pengendara yang memiliki pengalaman berkendara kurang dari 1 tahun.

Tabel 4.13 Tabulasi Silang Rata-rata Perjalanan / Minggu dan Perilaku Mengemudi Berisiko

		Perilaku Mengemudi		Total
		Berisiko		
		Rendah	Tinggi	
Total perjalanan	< 50km/minggu	5 (13,2%)	33 (86,8%)	38
	50km-100km/minggu	4 (8,9%)	41 (91,1%)	45
	100km-150km/minggu	0	14 (100%)	14
	150km-200km/minggu	1 (7,7%)	12 (92,3%)	13
	> 200km/minggu	0	7 (100%)	7
Total		10	107	117

Berdasarkan tabel 4.13, dapat dilihat bahwa pengendara motor yang termasuk ke dalam kategori perilaku mengemudi berisiko tinggi berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat pada kelompok pengendara yang rata-rata

perjalanan/minggu-nya 100km-150km/minggu dan lebih dari 200 km/minggu. Adapun yang termasuk ke dalam kategori rendah berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat pada kelompok pengendara yang rata-rata perjalanan/minggu-nya kurang dari 50km-minggu.

Tabel 4.14 Tabulasi Silang Perilaku Mengemudi Berisiko dan Jumlah Kecelakaan

		Jumlah kecelakaan			Total
		1	2	3	
Perilaku Mengemudi Berisiko	Rendah	9 (11,5%)	1 (3,4%)	0	10
	Tinggi	69 (88,5%)	28 (96.6%)	10 (100%)	107
Total		78	29	10	117

Berdasarkan tabel 4.14, dapat dilihat bahwa pengendara yang pernah mengalami kecelakaan baik 3, 2, maupun 1 kali dalam 1 tahun ke belakang berdasarkan persentasenya paling banyak terdapat pada kelompok pengendara yang perilaku mengemudi berisikonya termasuk ke dalam kategori tinggi.

4.1.6 Hasil Wawancara

Berikut ini merupakan rangkuman hasil wawancara terhadap 30 pengendara sepeda motor:

Tabel 4.15 Rangkuman Hasil Wawancara

Karakteristik Peristiwa	Rangkuman Wawancara
<i>Desirability</i>	Pada dasarnya, kecelakaan dianggap sebagai peristiwa yang ingin dihindari pengendara agar tidak terjadi.

	<p>Kecelakaan yang ingin dihindari ialah yang dapat melukai atau menyebabkan pengendara mengalami cedera serta menyebabkan kerusakan pada kendaraan motor mereka. Cedera serta kerusakan merupakan sesuatu yang ditakutkan terjadi karena sakit yang akan dirasakan serta biaya yang perlu ditanggung.</p>
<i>Preceived probability</i>	<p>Hampir seluruh pengendara sepeda motor beranggapan bahwa kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas ketika mereka berkendara adalah kecil. Yang dimaksud dengan kemungkinan kecil adalah bahwa dalam satu tahun ke depan, kemungkinan mereka tidak mengalami kecelakaan hingga paling banyak 2 kali. Jenis kecelakaan yang mungkin terjadi adalah menabrak atau karena kondisi jalan yang mengganggu; termasuk juga ditabrak atau diserempet pengendara lain.</p>
<i>Personal experience</i>	<p>Pengendara sepeda motor pernah</p>

<p>Ceritakan pengalaman saudara mengenai kecelakaan lalu lintas yang pernah dialami?</p>	<p>mengalami kecelakaan sedikitnya 1 kali dan paling banyak 3 kali dalam satu tahun ke belakang. Kecelakaan yang pernah dialami yaitu berupa tabrakan dengan kendaraan lain serta menyerempet atau diserempet dengan kendaraan lain baik karena tidak memperhatikan kendaraan lain; serta tergelincir di jalan karena menghindari pengguna jalan yang melintas serta karena kondisi jalan yang membahayakan.</p> <p>Kecelakaan yang dialami menyebabkan kerusakan ringan pada sepeda motor serta menyebabkan luka ringan atau memar pada pengendara.</p>
<p><i>Perceived controllability</i></p> <p>Menurut saudara, bagaimana kemampuan saudara dalam berkendara?</p>	<p>Pengendara motor beranggapan bahwa kemampuan berkendaranya cukup baik di mana pengendara mengartikannya bahwa mereka mengetahui kapan harus melaju dengan cepat dan memelankan kendaraan sesuai dengan situasi jalan; kapan mereka dapat menyalip</p>

	kendaraan lain; kapan mereka bisa menerobos lampu kuning/merah; atau menghindari pengguna jalan lain dalam kondisi lalu lintas padat.
<p><i>Existence of stereotype</i></p> <p>Menurut saudara, bagaimana karakteristik pengendara yang biasanya mengalami kecelakaan ketika berkendara?</p>	<p>Pengendara sepeda motor yang biasanya mengalami kecelakaan lalu lintas adalah perempuan baik yang muda maupun dewasa karena kemampuan berkendara dinilai lebih rendah. Perempuan dinilai kurang hati-hati dalam berkendara seperti saat berpindah jalur atau membelokkan kendaraan serta kurang memperhatikan atau awas terhadap kondisi lalu lintas. Termasuk juga anak-anak yang belum cukup usia untuk berkendara karena dinilai sering berkendara semauanya.</p>

4.2 Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti kontribusi *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. Berdasarkan tabel 4.9, hasil uji regresi menunjukkan bahwa *optimism bias*

memiliki kontribusi terhadap perilaku mengemudi berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bandung. Hasil uji regresi tersebut diperkuat melalui nilai R atau koefisien beta-nya yaitu 0,413 yang menunjukkan bahwa hubungan dari variabel *optimism bias* terhadap variabel perilaku mengemudi berisiko termasuk ke dalam kategori cukup atau moderat. Kemudian nilai R square sebesar 0,17 menunjukkan tingkat peran variabel *optimism bias* terhadap variabel perilaku mengemudi berisiko yaitu sebesar 17%. Persentase sebesar 17% dapat diartikan bahwa *optimism bias* berkontribusi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung namun *optimism bias* bukan merupakan faktor satu-satunya yang berkontribusi.

Optimisme tersebut juga tergambarkan melalui grafik 4.1 di mana nilai rata-rata dari penilaian risiko pribadi adalah -0,86 yang artinya secara kelompok, pengendara sepeda motor menunjukkan *optimism bias*. Penilaian risiko dirinya mengalami kecelakaan yang lebih rendah dari rata-rata menjadi kurang tepat karena sebagian besar pengendara sepeda motor lainnya pun menilai bahwa kemungkinan dirinya mengalami kecelakaan lebih rendah dari rata-rata. Sama halnya dalam penilaian risiko rata-rata pengendara sepeda motor lainnya yang lebih tinggi dari rata-rata menjadi kurang tepat karena sebagian besar pengendara sepeda motor pun menilai bahwa kemungkinan pengendara sepeda motor lainnya mengalami kecelakaan lebih tinggi dari rata-rata.

Penelitian ini kemudian diperkuat dengan hasil wawancara yang dilakukan terhadap 30 responden untuk mengetahui faktor-faktor atau karakteristik peristiwa yang menyebabkan pengendara sepeda motor memiliki *optimism bias* kemudian dirangkum dalam tabel 4.15. *Optimism bias* yang dimiliki pengendara sepeda

motor dapat dikarenakan persepsi pengendara mengenai kecelakaan lalu lintas itu sendiri. Pada dasarnya, kecelakaan merupakan peristiwa yang tidak diharapkan oleh para pengendara karena ketidak-inginan pengendara untuk merasakan sakit atau cedera atau menanggung biaya kerusakan pada kendaraan yang dapat diakibatkan oleh kecelakaan tersebut. Pengendara memperkirakan bahwa kemungkinan terjadinya kecelakaan lagi adalah tidak sama sekali atau paling banyak 2 kali. Kecelakaan yang mungkin dialami selain disebabkan oleh faktor diri sendiri juga disebabkan faktor di luar pengendara itu sendiri pengendara lainnya serta kondisi jalan yang membahayakan.

Pengendara menilai bahwa kecelakaan biasanya dialami oleh perempuan baik yang muda maupun dewasa serta anak-anak yang belum cukup usia. Penilaiannya tersebut dikarenakan perempuan serta anak-anak seringkali berkendara semaunya tanpa memperhatikan atau kurang awas terhadap kondisi lalu lintas. Pengendara sendiri menilai dirinya cukup baik dalam berkendara seperti mampu mengendalikan kecepatan kendaraan ketika berkendara sesuai dengan kondisi jalan; mampu menyalip kendaraan lain tanpa khawatir akan menyerempet atau membahayakan pengguna jalan lain; mampu menentukan kapan dirinya dapat melintasi persimpangan ketika lampu kuning/merah; serta menghindari pengguna jalan lain meski kondisi lalu lintas padat.

Meskipun demikian pada kenyataannya, seluruh pengendara motor termasuk yang diwawancarai pernah mengalami kecelakaan lalu lintas setidaknya 1 kali dalam 1 tahun terakhir. Kecelakaan yang dialami berupa tabrakan; menyerempet atau diserempet kendaraan lain; serta tergelincir baik karena tidak memperhatikan kendaraan lain; berusaha menghindari pengguna jalan yang

melintas atau kondisi jalan yang bolong atau tidak aman saat pengendara sedang melaju dengan cepat. Berdasarkan hasil wawancara ini sendiri, dapat disimpulkan bahwa pengendara tidak mengharapkan terjadinya kecelakaan dan menilai kemungkinan terjadinya kecelakaan rendah; menilai bahwa yang biasanya mengalami kecelakaan adalah wanita atau pengendara yang belum cukup usia; bahwa dirinya dapat mengatasi situasi-situasi tertentu dalam berkendara meskipun pengendara sesungguhnya telah mengalami kecelakaan yang beberapanya diakibatkan oleh kesalahan pengendara sendiri.

Dalam pengaruhnya terhadap perilaku mengemudi, pengendara sepeda motor menunjukkan kecenderungan yang tinggi dalam berperilaku mengemudi berisiko. Berdasarkan grafik 4.3, diketahui bahwa perilaku mengemudi berisiko sejumlah 107 pengendara sepeda motor termasuk ke dalam kategori tinggi sedangkan 10 pengendara lainnya termasuk ke dalam kategori rendah. Di antara bentuk-bentuk perilaku mengemudi berisiko, yang paling tinggi frekuensinya dari rata-rata seluruh responden adalah bentuk *risky exposure*. Bentuk perilakunya adalah seperti berkendara saat hujan deras atau malam hari yang dapat membatasi penglihatan pengendara ke jalan; berkendara dalam kondisi mengantuk; serta berkendara saat kondisi lalu lintas padat.

Kemudian diikuti dengan bentuk perilaku mengemudi berisiko *driving mood* di mana gaya mengemudi serta perilaku berkendaranya cenderung mudah dipengaruhi oleh emosi atau suasana hati yang negatif. Ketika pengendara merasa demikian, pengendara cenderung memacu kendaraannya agar lebih cepat atau mudah diprovokasi oleh pengendara sepeda motor lainnya. Adapun dalam bentuk *transient violations*, perilaku yang paling sering dilakukan adalah mengemudi

dengan kecepatan melebihi batas aman baik di jalan di mana tidak terdapat tilang cctv ataupun polisi yang menilang, saat diperkotaan, dan saat melintasi persimpangan untuk mengejar lampu kuning atau merah.

Jika ditinjau dari data demografi, hasil tabulasi silang jenis kelamin dan perilaku mengemudi berisiko menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor laki-laki cenderung menunjukkan perilaku mengemudi berisiko yang tinggi dibandingkan pengendara sepeda motor perempuan. Hal ini mencerminkan data statistik yang menunjukkan bahwa sebagian besar pelanggaran terutama yang mengakibatkan kecelakaan diakibatkan oleh laki-laki. Parker (2012) mengemukakan bahwa laki-laki cenderung menjadikan kegiatan berkendara sebagai ajang untuk menampilkan maskulinitas dan unjuk kemampuan yang mendorong mereka untuk melakukan perilaku-perilaku yang berpotensi membahayakan diri maupun pengguna jalan lain saat berkendara. Adapun dengan kategori demografi lainnya, data-data yang diperoleh tidak mengindikasikan adanya pengaruh terhadap perilaku mengemudi berisiko.

Frekuensi kecelakaan yang dialami pengendara selama 1 tahun ke belakang dapat menjadi implikasi dari perilaku mengemudi berisiko pengendara. Berdasarkan tabel 4.14, pengendara sepeda motor dengan perilaku mengemudi berisiko yang tinggi tercatat pernah mengalami kecelakaan dengan frekuensi lebih banyak dibandingkan pengendara sepeda motor dengan perilaku mengemudi berisiko yang rendah. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi perilaku mengemudi berisiko maka potensi terjadinya kecelakaan pun semakin tinggi.