PERSEPSI RISIKO PARA PENGGUNA TRANSPORTASI UMUM (STUDI PADA MASYARAKAT YANG MELAKUKAN MOBILITAS NONPERMANEN DARI BANDAR LAMPUNG MENUJU DKI JAKARTA)

Oleh

Teuku Fahmi^{*)}

**) Staf Pengajar Jurusan Sosiologi FISIP Universitas Lampung*

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini ialah mengetahui dan menjelaskan persepsi risiko transportasi pada warga yang melakukan mobilitas Nonpermanen dari Kota Bandar Lampung menuju DKI Jakarta. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, adapun metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif dan eksplanatif. Jumlah sampel dalam penelitian ini mencapai 520 orang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penilaian risiko (risk assessment) yang mencakup variabel, kemungkinan (probability), konsekuensi (consequence), dan khawatir (worry) menunjukkan pola yang hampir serupa. Dalam hal ini, responden memberikan penilaian bahwa untuk variabel kemungkinan (probability) berada pada level sedang, adapun variabel konsekuensi (consequence) juga berada level sedang, dan sedangkan variabel khawatir (worry) berada pada level yang tinggi.

Kata kunci: Persepsi, risiko, transportasi umum

PENDAHULUAN

Perkembangan sebuah masyarakat dapat ditandai dengan peningkatan mobilitas para penduduknya (Moen & Rundmo, 2006). Dalam hal ini, penggunaan beragam moda transportasi akan sangat menunjang mobilitas yang dilakukan tersebut. Dalam beberapa kajian disebutkan bahwa perubahan sifat mobilitas yang terjadi dalam masyarakat juga terkait erat dengan sifat perubahan sistem transportasi itu sendiri (Stutz, 2006).

Perkembangan transportasi di Indonesia dapat dikatakan memiliki catatan tersendiri. Terdapat kecenderungan bahwa pesatnya perkembangan moda transportasi di Indonesia belum diikuti secara linear pengutamakan keselamatan para pengguna moda tersebut. Hal ini terbukti dengan banyaknya korban kecelakaan, khususnya jalan darat, yang semakin bertambah tiap tahun bahkan kebanyakan dari korban yang ada adalah korban yang berusia produktif.

Terkait dengan itu, menarik untuk diamati fenomena masyarakat kota Bandar Lampung yang kerap melakukan mobilitas ke wilayah DKI Jakarta. Dalam beberapa dekade terakhir, terdapat kecenderungan peningkatan mobilitas nonpermanen yang dilakukan warga Bandar Lampung ke wilayah DKI Jakarta. Secara geografis, ibukota provinsi Lampung ini berjarak kurang lebih 165 km sebelah barat laut DKI Jakarta. Pada akhirnya dengan jarak

yang tak tak terlampaui jauh tersebut, banyak diantara warga Bandar Lampung yang berusaha menyelesaikan urusan mereka di Jakarta tanpa harus berlama-lama (bermalam) disana. Beragam moda pun dapat digunakan sebagai sarana transportasi menuju Jakarta. Tercatat, yang lazim digunakan masyarakat yakni jalur darat dan laut. Terakhir, jalur udara pun kini makin kerap digunakan untuk mempercepat mobilitas yang dilakukan.

Terkait dengan sarana transportasi yang digunakan dalam menunjang mobilitas tersebut, nampak cukup memiliki banyak catatan kritis. Sebagai gambaran, untuk moda darat, baik risiko terjadinya kecelakaan, teror hingga peristiwa kejahatan pernah terjadi pada moda darat ini. Sebagai gambaran, pertengahan 2012 lalu, terjadi kecelakaan maut terdiantara Bus Damri rute Bandar Lampung – Jakarta menewaskan tiga orang (lampung.tribunnews.com, 25/8). Selain itu pada Maret 2013, terjadi teror berupa pelemparan batu yang dialami Bus rute Bandar Lampung ke Bakauheni (lampost.co, 15/3). Adapun beberapa peristiwa kejahatan kerap terjadi pada moda darat ini, diantara mulai dari kehilangan barang bawaan hingga perampasan barang penumpang yang bahkan disertai pembiusan dan penodongan.

Risiko bahaya lainnya yang mengintai para pengguna transportasi ini yakni ketika beralih ke moda laut. Pada umumnya penyebrangan Selat Sunda memakan waktu kurang lebih dua setengah jam. Kondisi kapal RORO (*Roll on Roll off*), yang dapat dikatakan, kurang layak kerap mengintai keselamatan para penumpang. Tercatat dalam tiga tahun terakhir terjadi dua insiden besar yang mendera moda transportasi ini, diantaranya tabrakan antara kapal kargo dengan kapal RORO pada pertengahan September 2012 lalu yang menelan delapan orang meninggal (news.okezone.com, 28/9), lalu terbakarnya mesin kapal Kapal Motor Penumpang (KMP) Bahuga Pratama pada akhir Juli 2013 (radarlampung.co.id, 2/8).

Untuk moda transportasi udara, beberapa risiko yang dialami penumpang juga kerap terjadi. Dua hal yang kerap menimpa para penumpang diantaranya kehilangan barang bagasi sampai dengan penerbangan yang mengalami keterlambatan/penundaan (*delay*). Selain itu, seperti diketahui bersama, usia pesawat sebagai moda transportasi ini pada umumnya sudah mencapai masa operasional kisaran 20 tahun. Gambaran tersebut makin mempertegas bahwa risiko terjadinya kecelakaan pada moda ini juga tergolong cukup tinggi. Secara keseluruhan, moda transportasi yang kerap digunakan masyarakat Bandar Lampung dalam melakukan mobilitasnya ke Jakarta memiliki risiko yang khas.

Meskipun para pemangku kepentingan telah mencoba untuk membuat moda transportasi seaman mungkin, namun demikian, beberapa risiko kerap terjadi dan menimpa para penggunanya. Risiko tersebut dapat berupa terjadinya kecelakaan, tindak kejahatan pencurian/perampasan bahkan teror. Dari gambaran yang disajikan di atas, menarik untuk dilakukan penelitian persepsi risiko transportasi bagi mereka yang melakukan mobilitas Nonpermanen dari kota Bandar Lampung menuju DKI Jakarta.

TINJAUAN PUSTAKA

Persepsi Risiko

Perihal batasan dari konsep persepsi risiko, Arvai (2007) menekankan bahwa setiap orang akan "hidup" bersama dengan risiko dalam situasi rasionalitas yang terbatas. Hal ini dapat dikarenakan informasi yang didapatkan oleh setiap orang tidak lengkap dan tidak pasti. Lebih lanjut Arvai (2007) juga memberikan gambaran bahwa setiap orang akan

terkena resiko yang dikarenakan aktivitas tiap manusia yang melibatkan tingkat risiko berbeda sebagai bagian dari kehidupan sehari-hari. Oleh karenanya, tiap individu akan berusaha untuk meminimalkan implikasi dari risiko tersebut berdasar pada persepsi mereka.

Bielenia-Grajewska (2013) mengungkapkan bahwa persepsi risiko dapat ditandai dengan penilaian individu atau masyarakat dalam menggambarkan dan melakukan estimasi dari kemungkinan kerusakan dan bahaya. Lebih lanjut Bielenia dan Grajewska juga memberikan gambaran bahwa keragaman dan kompleksitas realitas modern membuat individu lebih terkena risiko baik dalam kehidupan pribadi dan profesional.

Penelitian yang berkaitan dengan tema persepsi risiko telah banyak dilakukan. Beberapa penelitian tersebut mengungkapkan implikasi dari persepsional risiko yang dialami oleh seseorang, diantaranya: munculnya rasa khawatir yang berlebih hingga peningkatan stres secara emosional dan psikologis (Moen & Rundmo, 2006; Chilton S. et al, 2002; Lange, Lori J., Fleming R., Toussaint LL., 2004).

Transportasi Umum

Transportasi yang menyangkut pergerakan orang dan barang pada hakekatnya sudah dikenal secara alamiah semenjak manusia ada di bumi, meskipun pergerakan atau perpindahan itu dilakukan dengan sederhana. Eysenbach (2011) menyatakan bahwa transportasi publik (juga dikenal sebagai angkutan massal) ialah sistem transportasi yang dirancang untuk memindahkan orang dengan jumlah besar keberbagai tujuan. Dalam hal ini, transportasi publik memegang peranan penting dalam mendukung untuk perekonomian di kota metropolitan.

Senada dengan hal tersebut Arney (2011) menyebutkan bahwa transportasi umum mengacu pada moda angkutan yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum dan untuk skala yang lebih luas dapat digunakan khalayak ramai secara sekaligus. dipungkiri bahwa sarana transportasi umum telah menjadi bagian penting dari kehidupan sehari-hari bagi kebanyakan orang. Terkait dengan hal tersebut, Munawar (2007) pernah mengungkapkan bahwa keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, dan sosial budaya.

Mobilitas Nonpermanen

Terkait dengan definisi mobilitas, Stutz (2006) menyatakan bahwa mobilitas mengacu pada kemampuan orang untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain. Pada dasarnya mobilitas seseorang itu tetap, tidak berubah. Namun pada masyarakat modern, mobilitas baik individu ataupun masyarakat telah berubah cukup drastis selama bertahun-tahun, hal ini telah menciptakan sejumlah peluang dan masalah tersendiri. Para pengamat di berbagai disiplin menyadari dampak mobilitas telah mempengaruhi struktur dan distribusi peradaban kontemporer. Dalam sebagian besar, perubahan sifat mobilitas terkait erat dengan sifat perubahan sistem transportasi itu sendiri.

Adapun konsep mobilitas permanen secara umum diartikan sebagai perhindahan penduduk dari satu wilayah ke wilayah lain dengan tidak ada maksud untuk menetap di daerah tujuan (Romdiati dan Noveria, 2006). Mobilitas nonpermanen dikenal pula dengan mobilitas sirkuler, beberapa aspek yang mencirikan diantaranya perpindahan jangka pendek, berulang atau dilakukan secara teratur, tetapi tidak ada maksud untuk berpindah tempat tinggal meskipun kegiatan mobilitas telah dilakukan dalam jangka waktu lama. Mobilitas

sirkuler mencakup pola mobilitas harian (*commuting*), periodik, musiman, dan jangka panjang.

Kerangka Pemikiran

Merujuk pada pendapat yang dikemukakan Arvai (2007), persepsi risiko merupakan penilaian subjektif seseorang tentang kemungkinan terjadinya bahaya yang akan menimpa dalam konteks pengetahuan yang terbatas. Dalam hal ini, para pengguna transportasi memiliki penafsiran risiko yang berbeda-beda, pada akhirnya dengan adanya persepsi tersebut akan mempengaruhi perilaku mereka ketika melakukan mobilitas. Dalam penelitian ini, risiko transportasi dipilih karena dua alasan utama, yakni (i) risiko dapat berwujud besar dan kecil (dengan konsekuensi yang berbeda), dan (ii) kebanyakan orang memiliki pengalaman berbeda ketika menggunakan berbagai jenis transportasi pada saat melakukan mobilitas. Lebih lanjut, batasan persepsi risiko transportasi dalam penelitian ini, merujuk pada tiga indikator utama dengan mengadopsi hasil penelitian yang dilakukan Moen & Rundmo, (2006) yakni, kemungkinan (*probability*), konsekuensi (*consequence*), dan kekhawatiran (*worry*).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, adapun metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif dan eksplanatif. Penggunaan metode deskriptif bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan gambaran persepsi risiko para pengguna transportasi umum yang melakukan perjalanan dari Kota Bandar Lampung menuju DKI Jakarta. Populasi dari penelitian ini adalah masyarakat di Kota Bandar Lampung yang melakukan mobilitas nonpermanen ke wilayah DKI Jakarta. Namun demikian, ketidaktersediaan kerangka sampel (*sampling frame*) dari populasi yang dimaksud, menjadikan desain sampel yang digunakan berdasar pada prinsip non probabilita (*non probability sampling*). Total keseluruhan sampel berjumlah 520 orang. Penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *sampling* pertimbangan, yakni berdasarkan kategori jenis kelamin (50:50). Penarikan sampel untuk masing-masing kategori jenis kelamin dilakukan secara haphazard atau biasa juga disebut *sampling* kebetulan, pemilihan anggota sampelnya dilakukan terhadap orang yang kebetulan ada atau dijumpai.

PEMBAHASAN

Gambaran Umum Subjek Penelitian

Responden dalam penelitian ini adalah warga kota Bandar Lampung yang dalam dua tahun terakhir pernah melakukan perjalanan ke DKI Jakarta menggunakan transportasi umum namun tidak menetap untuk jangka waktu yang lama. Jumlah keseluruhan responden dalam penelitian ini mencapai 520 orang, terdiri dari 51,7 persen laki-laki dan sisanya (48,3 persen) perempuan. Dilihat berdasarkan kelompok usia, mayoritas responden berada pada rentang usia <25 tahun (61 persen). Namun demikian bila diamati berdasarkan rentang usia, persentase terbesar kedua berada pada kelompok usia 25 - 34 tahun (sebesar 16,3 persen), lalu diikuti kelompok usia 35 - 44 tahun dan 45 - 54 tahun (masing-masing sebesar 9,8

persen). Persentase terkecil berada pada kelompok usia lebih dari > 54 tahun, hanya sekitar 3,1 persen.

Tabel 1. Karakteristik Sosiodemografi Responden

Karakteristik	Kategori Responden				Total	
	Laki-laki		Perempuan		f	%
	f	%	f	%		
Kelompok Usia						
<25 tahun	160	30,8	157	30,2	317	61
25 - 34 tahun	45	8,7	40	7,7	85	16,3
35 - 44 tahun	28	5,4	23	4,4	51	9,8
45 - 54 tahun	30	5,8	21	4	51	9,8
>54 tahun	6	1,2	10	1,9	16	3,1
Total	269	51,7	251	48,3	520	100
Tingkatan Pendidikan						
Tamatan SD	8	1,5	8	1,5	16	3,1
Tamatan SMP	15	2,9	8	1,5	23	4,4
Tamatan SMA	166	31,9	160	30,8	326	62,7
Diploma	17	3,3	12	2,3	29	5,6
Sarjana (S1)	53	10,2	56	10,8	109	21
S2/S3	10	1,9	7	1,3	17	3,3
Total	269	51,7	251	48,3	520	100

Sumber: Olahan data primer, 2015

Bila melihat karakteristik responden berdasarkan pada tingkatan pendidikan, tidak terdapat perbedaan yang mencolok diantara kedua kategori responden tersebut. Sebagai gambaran, persentase terbesar untuk tingkatan pendidikan terakhir berada pada level tamatan SMA (sebesar 62,7 persen) kemudian disusul dengan tingkatan pendidikan sarjana (S1) (sebesar 21 persen). Besaran angka persentase tersebut bila dirinci menurut kategori jenis kelamin juga akan menemui pola yang hampir serupa. Berdasarkan data tersebut, terlihat bahwa, baik laki-laki dan perempuan, sama-sama melakukan mobilitas nonpermanen untuk melakukan pekerjaan/menyelesaikan urusan mereka di wilayah DKI Jakarta. Gambaran lain juga menunjukkan bahwa terdapat kecenderungan yang sama antara laki-laki dan perempuan dalam upaya mendapatkan penghidupan yang layak, salah satu diantaranya upaya tersebut ialah dengan melakukan mobilitas nonpermanen guna diperolehnya penghidupan yang lebih baik dari sebelumnya. Salah satu wilayah destinasi untuk memperoleh penghidupan yang baik yakni diantaranya wilayah DKI Jakarta yang tidak begitu jauh bila harus ditempuh dari Kota Bandar Lampung.

Persepsi Risiko Para Pengguna Transportasi Umum

Batasan persepsi risiko transportasi dalam penelitian ini merujuk pada tiga indikator utama yakni, kemungkinan (*probability*), konsekuensi (*consequence*), dan kekhawatiran (*worry*). Dalam hal ini, responden diminta pendapatnya perihal risiko ketika melakukan aktivitas mobilitas nonpermanen dengan menggunakan transportasi publik. Dari penilaian risiko yang telah responden berikan, untuk selanjutnya dilakukan interpretasi deskriptif pada tiap item pertanyaan sebagai indikator dari variabel kemungkinan (*probability*). Interpretasi yang sama juga akan dilakukan untuk menelusuri lebih lanjut kedua variabel lainnya yakni konsekuensi (*consequence*), dan kekhawatiran (*worry*).

Persepsi Responden tentang Kemungkinan (*Probability*) yang Menimpa Mereka Menggunakan Transportasi Publik

Pada variabel kemungkinan (*probability*), tiap responden dimintakan untuk memberikan penilaian mereka terhadap beberapa situasi yang sangat dimungkinkan terjadi ketika mereka melakukan mobilitas nonpermanen dengan menggunakan transportasi publik. Beberapa kemungkinan tersebut diantaranya yakni terjadinya kecelakaan, terjadinya tindak kejahatan, dan terjadinya tindakan teror.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Persepsi Responden berdasarkan Variabel Kemungkinan (*Probability*)

Aspek Kemungkinan (<i>Probability</i>)	Frekuensi	Persentase
Terjadinya kecelakaan ketika menggunakan transportasi umum		
Transportasi umum yang digunakan sangat nyaman dan aman, tidak mungkin terjadi kecelakaan	31	6
Transportasi umum yang digunakan nyaman, namun bisa saja terjadi kecelakaan	359	69
Transportasi umum yang digunakan kurang nyaman, mungkin saja terjadi kecelakaan	117	22,5
Transportasi umum yang digunakan sangat membahayakan	13	2,5
Terjadinya kejahatan pencurian/perampasan ketika menggunakan transportasi umum		
Transportasi umum yang digunakan sangat nyaman dan aman, tidak mungkin terjadi tindak kejahatan	51	9,8
Transportasi umum yang digunakan nyaman, namun bisa saja terjadi tindak kejahatan	310	59,6
Transportasi umum yang digunakan kurang nyaman, mungkin saja terjadi tindak kejahatan	133	25,6
Transportasi umum yang digunakan sangat tidak aman	26	5
Terjadinya tindakan teror (pembajakan) ketika menggunakan transportasi umum		
Transportasi umum yang digunakan sangat nyaman dan aman, tidak mungkin terjadi tindakan teror	78	15
Transportasi umum yang digunakan nyaman, namun bisa saja terjadi tindakan teror	300	57,7
Transportasi umum yang digunakan kurang nyaman, mungkin saja terjadi tindakan teror	125	24
Transportasi umum yang digunakan sangat tidak aman	17	3,3

Sumber: Olahan data primer, 2015

Pada penilaian kemungkinan terjadinya kecelakaan, sebagian besar responden memberikan pernyataan bahwa transportasi umum yang digunakan termasuk ke dalam kategori nyaman, namun demikian bisa saja terjadi kecelakaan (69 persen). Penilaian yang hampir serupa juga diberikan terkait pernyataan kemungkinan terjadinya tindak kejahatan. Sebagian besar responden (59,6 persen) menyatakan bahwa transportasi umum yang digunakan tergolong nyaman, namun demikian, mungkin saja tindak kejahatan dapat terjadi. Begitu pula untuk penilaian kemungkinan terjadinya tindakan teror.

Persepsi Responden tentang Konsekuensi (*Consequences*) yang Mereka Pahami/Rasakan ketika Menggunakan Transportasi Publik

Pada variabel konsekuensi (*consequences*), tiap responden dimintakan untuk memberikan penilaian mereka terhadap beberapa situasi yang sangat dimungkinkan terjadi ketika mereka melakukan mobilitas nonpermanen dengan menggunakan transportasi publik dan hal itu dipahami/rasakan sebagai sebuah konsekuensi. Beberapa konsekuensi tersebut diantaranya yakni terjadinya kecelakaan, terjadinya tindak kejahatan, dan terjadinya tindakan teror.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Persepsi Responden berdasarkan Variabel Konsekuensi (*Consequences*)

Aspek Konsekuensi (<i>Consequences</i>)	Frekuensi	Persentase
Respon “menjadi korban kecelakaan merupakan bagian dari konsekuensi yang harus diterima ketika menggunakan transportasi umum”		
Faktor keamanan sesuatu yang mutlak, tidak bisa ditawar	68	13,1
Transportasi umum harus mampu meminimalisir terjadinya kecelakaan	235	45,2
Risiko terjadinya kecelakaan merupakan konsekuensi ketika menggunakan transportasi umum	211	40,6
Terjadinya kecelakaan ketika menggunakan transportasi umum sesuatu yang pasti	6	1,2
Respon “menjadi korban kejahatan pencurian/perampasan merupakan bagian dari konsekuensi yang harus diterima ketika menggunakan transportasi umum”		
Faktor keamanan sesuatu yang mutlak, tidak bisa ditawar	79	15,2
Transportasi umum harus mampu meminimalisir terjadinya tindak kejahatan ketika dalam perjalanan	229	44,0
Risiko terjadinya tindak kejahatan merupakan konsekuensi ketika menggunakan transportasi umum	201	38,7
Menjadi korban tindak kejahatan ketika menggunakan transportasi umum sesuatu yang pasti	11	2,1
Respon “menjadi korban teror (pembajakan) merupakan bagian dari konsekuensi yang harus diterima ketika menggunakan transportasi umum”		
Faktor keamanan sesuatu yang mutlak, tidak bisa ditawar	92	17,7
Transportasi umum harus mampu meminimalisir terjadinya tindakan teror ketika dalam perjalanan	246	47,3
Risiko terjadinya tindakan teror merupakan konsekuensi ketika menggunakan transportasi umum	172	33,1
Menjadi korban tindakan teror ketika menggunakan transportasi umum sesuatu yang pasti	10	1,9

Sumber: Olahan data primer, 2015

Pada penilaian konsekuensi terjadinya kecelakaan, hampir sebagian besar responden memberikan pernyataan bahwa transportasi umum harus mampu meminimalisir terjadinya kecelakaan (45,2 persen). Penilaian yang hampir serupa juga diberikan terkait pernyataan konsekuensi terjadinya tindak kejahatan. Hampir sebagian besar responden (44 persen) menyatakan bahwa transportasi umum harus mampu meminimalisir terjadinya tindak kejahatan dalam perjalanan. Begitu pula untuk penilaian kemungkinan terjadinya tindakan teror.

Persepsi Responden tentang Kekhawatiran (*Worry*) yang Mereka Pahami/Rasakan ketika Menggunakan Transportasi Publik

Pada variabel kekhawatiran (*worry*), tiap responden dimintakan untuk memberikan penilaian mereka terhadap kekhawatiran akan beberapa situasi yang sangat dimungkinkan terjadi ketika mereka melakukan mobilitas nonpermanen. Beberapa kekhawatiran tersebut diantaranya yakni terjadinya kecelakaan, terjadinya tindak kejahatan, dan terjadinya tindakan teror.

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Persepsi Responden berdasarkan Variabel Kekhawatiran (*Worry*)

Aspek Kekhawatiran (<i>Worry</i>)	Frekuensi	Persentase
Menjadi korban kecelakaan ketika menggunakan transportasi umum		
Tidak khawatir	20	3,8
Antara khawatir dengan tidak khawatir	-	-
Cukup khawatir	308	59,2
Sangat khawatir	192	36,9
Menjadi korban tindak kejahatan ketika menggunakan transportasi umum		
Tidak khawatir	13	2,5
Antara khawatir dengan tidak khawatir	93	17,9
Cukup khawatir	181	34,8
Sangat khawatir	233	44,8
Menjadi korban tindakan teror ketika menggunakan transportasi umum		
Tidak khawatir	24	4,6
Antara khawatir dengan tidak khawatir	98	18,8
Cukup khawatir	183	35,2
Sangat khawatir	215	41,3

Sumber: Olahan data primer, 2015

Pada penilaian kekhawatiran terjadinya kecelakaan, sebagian besar responden (59,2 persen), menyatakan kekhawatirannya perihal tersebut, namun masih berada pada level sedang (cukup khawatir). Namun untuk penilaian kekhawatiran terjadinya tindak kejahatan, agak berbeda dengan dua pola variabel yang sebelumnya. Dalam hal ini, hampir sebagian besar responden cenderung sangat khawatir bila hal tersebut menimpa mereka ketika sedang melakukan mobilitas nonpermanen dengan menggunakan transportasi umum (44,8 persen). Begitu pula untuk penilaian kemungkinan terjadinya tindakan teror, penilaian tingkat kekhawatirannya hampir serupa dengan terjadinya tindak kejahatan.

KESIMPULAN

Pada penilaian kemungkinan terjadinya kecelakaan, sebagian besar responden memberikan pernyataan bahwa transportasi umum yang digunakan termasuk ke dalam kategori nyaman, namun demikian bisa saja terjadi kecelakaan (69 persen). Penilaian yang hampir serupa juga diberikan terkait pernyataan kemungkinan terjadinya tindak kejahatan. Sebagaimana besar responden (59,6 persen) menyatakan bahwa transportasi umum yang digunakan tergolong nyaman, namun demikian, mungkin saja tindak kejahatan dapat terjadi. Begitu pula untuk penilaian kemungkinan terjadinya tindakan teror. Pada penilaian konsekuensi terjadinya kecelakaan, hampir sebagian besar responden memberikan pernyataan bahwa transportasi umum harus mampu meminimalisir terjadinya kecelakaan (45,2 persen). Penilaian yang hampir serupa juga diberikan terkait pernyataan konsekuensi terjadinya tindak kejahatan. Hampir sebagaimana besar responden (44 persen) menyatakan bahwa transportasi umum harus mampu meminimalisir terjadinya tindak kejahatan dalam perjalanan. Begitu pula untuk penilaian kemungkinan terjadinya tindakan teror. Pada penilaian kekhawatiran terjadinya kecelakaan, sebagian besar responden (59,2 persen), menyatakan kekhawatirannya perihal tersebut, namun masih berada pada level sedang (cukup khawatir). Namun untuk penilaian kekhawatiran terjadinya tindak kejahatan, agak berbeda dengan dua pola variabel yang sebelumnya. Dalam hal ini, hampir sebagian besar responden cenderung sangat khawatir bila hal tersebut menimpa mereka ketika sedang melakukan mobilitas nonpermanen dengan menggunakan transportasi umum (44,8 persen). Begitu pula untuk penilaian kemungkinan terjadinya tindakan teror, penilaian tingkat kekhawatirannya hampir serupa dengan terjadinya tindak kejahatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arney, Jo A. 2011. *"Public transportation" green consumerism: an a-to-z guide*. Ed. Mansvelt, J. and Robbins P. Thousand Oaks, CA.: SAGE Publications. Inc.
- Arvai, Joseph. (2007). *"Risk, perception, assessment, and communication" encyclopedia of environment and society*. Ed. Robbins, Thousand Oaks, CA.: SAGE Publications. Inc.
- Bielenia-Grajewska, M. (2013). *"Risk perception" encyclopedia of public relations*. Ed. Heath, Robert L. Thousand Oaks, CA.: SAGE Publications. Inc.
- Chilton, et. al. (2002). Public perceptions of risk and preference-based values of safety. *Journal of Risk and Uncertainty*, 25(3), 211-232.
- Eysenbach, Derek. 2011. *"Public transportation" green energy: an a-to-z guide*. Ed. Mulvaney, D. and Robbins P. Thousand Oaks, CA.: SAGE Publications. Inc.
- Lamos.co. (15 Maret 2013). *Bus Damri Lampung-Jakarta diteror di Jalinsum*. <http://lampost.co/berita/bus-damri-bandar-lampung-jakarta-diteror-di-jalinsum>

- Lampung.tribunnews.com. (23 Agustus 2012). *Kronologi kecelakaan maut di Lamsel*. <http://lampung.tribunnews.com/2012/08/23/kronologi-kecelakaan-maut-di-lamsel>
- Lange, L. J., Fleming, R., & Toussaint, L. L. (2004). Risk perceptions and stress during the threat of explosion from a railroad accident. *Social Behavior and Personality: an international journal*, 32(2), 117-127.
- Moen, B. E., & Rundmo, T. (2006). Perception of transport risk in the Norwegian public. *Risk Management*, 8(1), 43-60.
- Munawar, A. (2007). *Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan*. Yogyakarta: *Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Gajah Mada*.
- News.okezone.com. (28 September 2012). *Tiga faktor penyebab kecelakaan kapal di Selat Sunda*. <http://news.okezone.com/read/2012/09/28/340/696238/tiga-faktor-penyebab-kecelakaan-kapal-di-selat-sunda>
- Radarlampung.co.id. 2 Agustus 2013. *Operasional KMP Bahuga dihentikan*. <http://www.radarlampung.co.id/read/berita-utama/61009-operasional-kmp-bahuga-dihentikan>
- Romdiati, H., & Noveria, M. (2004). Mobilitas Penduduk Antar Daerah Dalam Rangka Tertib Pengendalian Migrasi Masuk Ke DKI Jakarta. *Semiloka Urbanisasi, Jakarta*.
- Stutz, Christa. 2006. "Mobility" *Encyclopedia of Human Geography*. Ed. Barney Warf. Thousand Oaks, CA.: SAGE Publications. Inc.