

## GAMBARAN FEAR OF CRIME PADA PENGEMUDI YANG MELINTASI TRANS SUMATERA DI PROVINSI LAMPUNG

Teuku Fahmi<sup>1</sup>

teukufahmi@ymail.com

### Abstract

*The aims of this research were to identified and described the fear of crime level differentiation among goods transport drivers and private vehicle drivers when they crossed the Trans Sumatra, Lampung Province. This research was also clarified the mechanism of coping (adjustment) to the fear of crime level between goods transport drivers and private vehicle drivers through the journey crossed the Trans Sumatera, Lampung Province. This research used a quantitative approach, meanwhile the type of the research was explanative. The total number of respondents was 200 people. Related to the result of different test calculation, there was a significant fear of crime rate differentiation between freight drivers and private vehicle drivers. In this case the freight drivers have higher average rank for the fear of crime rate compared to the private vehicle drivers.*

*Key words: perceived risk, fear of crime, coping strategies*

Perkembangan masyarakat ditandai dengan peningkatan mobilitas penduduknya (Moen, 2006). Dalam hal ini, pemanfaatan sarana transportasi oleh masyarakat sangat menunjang mobilitas tersebut. Masyarakat menggunakan berbagai sarana transportasi untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya, dan kini, hal tersebut telah menjadi bagian terpenting dari kehidupan sehari-hari bagi kebanyakan orang. Senada dengan hal di atas, Munawar (2007) mengungkapkan bahwa keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, dan sosial budaya.

Mengingat pentingnya peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan masyarakat, pemerintah mencanangkan kebijakan pembangunan transportasi darat yang merupakan bagian yang tak terpisahkan dari pembangunan nasional. Sebagai gambaran, jalan Raya Lintas Sumatera yang mulai dibangun pada tahun 1970an, dimaksudkan untuk melancarkan hubungan antara satu tempat dan tempat lain di Sumatera. Bila dilihat dari sisi ekonomi, akses jalan yang menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya dapat menekan pengeluaran. Namun demikian, jalan yang buruk dan rawan tindak kejahatan dapat menaikkan ongkos produksi dan menaikkan harga barang, karena waktu tempuh dari produsen ke pasar atau dari sumber ke produsen memakan waktu yang lama.

---

<sup>1</sup> Universitas Indonesia, Kampus UI Depok 16424, Depok.

Tak pelak, jalan Raya Lintas Trans Sumatera merupakan jalur perhubungan darat yang terpenting di Sumatera. Namun demikian, gambaran kondisi saat ini menunjukkan banyak ruas jalan di provinsi Sumatera Selatan dan Lampung mengalami kerusakan yang sangat parah walaupun pemerintah telah mengalokasikan banyak dana dalam beberapa tahun anggaran terakhir. Di beberapa bagian ruas jalan yang menghubungkan provinsi Sumatera Selatan, dan Bengkulu yang melalui provinsi Lampung juga rawan kejahatan di malam hari. Maraknya tindak kejahatan pada di lintas Sumatera, telah membawa dampak tersendiri bagi para penggunanya. Dapat dikatakan, rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) ketika melintas Trans Sumatera di provinsi Lampung kerap mendera para penggunanya. Mereka cenderung lebih was-was dan khawatir.

Kajian yang berkaitan dengan tema atau isu mengenai *fear of crime* telah banyak dilakukan, hal ini dapat dilihat melalui penelitian-penelitian maupun jurnal-jurnal ilmiah. Rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) telah menjadi isu penting yang menarik perhatian publik diberbagai negara belahan dunia. Beberapa penelitian telah mengungkapkan berbagai dampak negatif yang ditimbulkan dari rasa takut tersebut, diantaranya: Pembatasan penggunaan ruang publik dan fasilitas umum, sampai dengan membatasi gaya hidup masyarakat (Grabosky, 1995; de Vaus & Wise, 1996; Hale, 1996; Cordner, 2010). Dalam hal ini, Grabosky (1995) mengidentifikasi sejumlah faktor yang berhubungan dengan rasa takut menjadi korban kejahatan, yakni jenis kelamin (perempuan cenderung lebih takut daripada laki-laki) dan adanya gangguan lingkungan (*disorder*) dan ketidaksopanan dari seseorang. Pada akhirnya, Grabosky (1995) menyatakan bahwa *fear of crime* telah menjauhkan seseorang dari kualitas hidup yang lebih baik dan membawa dampak negatif yang mempengaruhi kehidupan sosial dan kesejahteraan ekonomi.

Hal serupa diungkapkan Cordner (2010), bahwa *fear of crime* telah menjadi hal yang dapat mempengaruhi seseorang dari semua lapisan masyarakat pada setiap tahap kehidupan mereka. Hal ini dikarenakan *fear of crime* berbeda dari kejahatan yang sebenarnya cenderung terkonsentrasi pada area khusus. Sebagai gambaran ilustrasi: (a) Orang tua yang merasa gugup ketika berjalan pulang; (b) Orang tua yang merasa cemas tentang anak mereka yang keluar ke jalan untuk sekedar untuk membeli permen; atau (c) Penjaga toko yang khawatir setiap kali pelanggan memasuki toko mereka. Dan jika kita membiarkannya, *fear of crime* dapat memiliki dampak buruk pada kualitas hidup masyarakat.

Penelitian tentang rasa takut menjadi korban kejahatan (*fear of crime*) telah dilakukan dengan beberapa pendekatan. Menarik untuk dicermati beberapa penelitian survei, yang melihat hubungan antar variabel sebagai pembentuk *fear of crime* (Grohe, 2006; Travis W. Franklin, Cortney A. Franklin, Fearn, 2008; Jianhong, Messner, Lening, Yue, 2009). Travis W. Franklin, Cortney A. Franklin, dan Fearn (2008) menguji tiga model konseptual yang dirancang untuk menjelaskan *fear of crime* pada warga di 21 kota di seluruh negara bagian Washington. Adapun tiga model yang digunakan yakni: Keterentanan diri (*vulnerability*), gangguan lingkungan (*disorder*), dan integrasi sosial (*social integration*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa

gangguan lingkungan (*disorder*) secara signifikan mampu menjelaskan variasi, baik dimensi kognitif dan afektif, dari *fear of crime* yang dirasakan oleh warga di perkotaan.

Namun demikian, uraian hasil penelitian di atas cenderung menggambarkan *fear of crime* pada lingkungan pemukiman atau suatu wilayah distrik. Seperti kejahatan yang dapat terjadi di pelbagai tempat, maka *fear of crime* juga dapat masuk pada lingkup transportasi publik. TfL atau *Transport for London* (2007) memberikan gambaran *fear of crime* yang dialami oleh masyarakat pada area publik, dalam hal ini, sarana transportasi di kota London. TfL mengungkapkan bahwa *fear of crime* telah menjadi penghalang untuk kalangan tertentu dalam menggunakan transportasi umum. Dalam hal ini, kelompok minoritas lebih merasa takut atau was-was ketika mereka menggunakan transportasi publik dibanding dengan kelompok lainnya, yakni: Penyandang cacat, orang dengan penghasilan rendah, perempuan, penumpang dengan rentang usia 16-24 tahun, dan penumpang usia lanjut (65 tahun ke atas).

Berdasarkan paparan di atas, menarik untuk dilakukan penelitian *fear of crime* dengan setting lintas Trans Sumatera di provinsi Lampung. Mengingat jalan lintas tersebut merupakan 'urat nadi' yang menghubungkan beberapa provinsi lainnya yang berada di Sumatera. Dengan tingkat mobilitas para pengguna jalan yang tinggi dan gambaran rawan tindak kejahatan pada jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung, diharapkan penelitian ini mampu memberikan penjelasan gejala *fear of crime* di wilayah tersebut.

## **Permasalahan**

Seperti telah diketahui, sistem transportasi nasional memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi sangat dibutuhkan untuk menjamin terselenggaranya mobilitas penduduk maupun barang. Sehingga dengan adanya ketersediaan sistem transportasi, hal ini diharapkan dapat menunjang berbagai aktivitas ekonomi dalam suatu pembangunan. Sarana angkutan darat, sebagai bagian dari sistem transportasi secara keseluruhan, turut memberikan kontribusi dalam meningkatkan perekonomian di suatu wilayah. Ini dapat dilihat bahwa umumnya daerah-daerah yang memiliki jaringan angkutan darat, sebagai sarana yang menghubungkan daerah tersebut dengan daerah lain, akan memiliki pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat dibandingkan daerah-daerah yang terisolasi.

Jalan Raya Lintas Sumatera merupakan salah satu lintas ruas jalan yang memegang peranan sangat penting dalam transportasi antar propinsi di pulau Sumatera dan antar pulau (Sumatera dan Jawa). Disamping itu, ruas jalan ini juga memiliki pengaruh yang signifikan dalam menunjang perekonomian nasional serta kestabilan sosial dan politik. Maraknya tindak kejahatan yang terjadi pada Jalan Raya Lintas Sumatera pada saat ini menyebabkan pembatasan penggunaan jalan lintas tersebut sebagai ruang publik dan fasilitas umum. Banyak potensi arus pergerakan barang dan jasa yang menjadi terhambat, yang serta merta dapat mempengaruhi kehidupan sosial dan kesejahteraan ekonomi masyarakat.

Provinsi Lampung yang merupakan pintu gerbang Pulau Sumatera dan Pulau Jawa memegang peranan penting dalam perekonomian nasional. Hal ini diertegas kembali dalam

kebijakan pemerintah yang tertuang dalam *masterplan* Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 atau yang lebih dikenal dengan MP3EI. Sudah menjadi kemestian bahwa ada jaminan rasa aman bagi para pengguna jalan ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

Uraian permasalahan penelitian di atas telah mendorong untuk dilakukannya suatu penelitian ilmiah tentang perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintas Trans Sumatera di provinsi Lampung. Maraknya tindak kejahatan di lintas trans Sumatera di provinsi Lampung telah memberikan *fear of crime* bagi para penggunanya. Apabila *fear of crime* yang dirasakan oleh para pengguna jalan berada pada kategori yang tinggi, maka hal ini berdampak pada beberapa aspek penting baik aspek materi (seperti pengeluaran biaya perjalanan yang berlebih) maupun aspek immateri (kekhawatiran yang berlebih) ketika melintasi trans Sumatera di provinsi Lampung

### **Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini, antara lain: (1) Mengetahui dan menjelaskan perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung; dan, (2) Mengetahui dan menjelaskan mekanisme *coping* (penyesuaian) terhadap *fear of crime* oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung.

### **Tinjauan Pustaka**

#### ***Fear of Crime***

Dalam mendefinisikan *fear of crime*, Ferraro dalam bukunya *fear of crime interpreting victimization risk* memberikan penjelasan bahwa:

*“Fear of crime is an emotional response of dread or anxiety to crime or symbols that a person associates with crime.” (Ferraro, 1995) (Terjemahan bebas: rasa takut menjadi korban kejahatan adalah respon emosional dari rasa takut atau kecemasan dengan kejahatan atau simbol bahwa seseorang berasosiasi dengan kejahatan.)*

Lebih lanjut, Ferraro (1995) mengungkapkan bahwa untuk menghasilkan reaksi takut pada seseorang, diperlukan pengakuan dari suatu situasi yang (setidaknya) memiliki potensi bahaya, baik yang nyata atau dibayangkan. Konsepsi potensi berbahaya (*potential danger*) ini, oleh Ferraro, disebut *“perceived risk”*, diperlukan untuk menimbulkan rasa takut atau *“fear”*. Ferraro juga menilai bahwa *fear of crime* dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut (a) pengetahuan dan pengalaman realitas kriminal (*knowledge and experience of criminal realities*); (b) konteks lingkungan (*environmental context*) dan; (c) fitur biografis (*biographical features*).

Sementara itu, Garofalo (1981) memberikan gambaran *fear of crime* dengan pernyataan seperti di bawah ini:

*“What is the fear of crime? We can define fear as an emotional reaction characterized by a sense of danger and anxiety.”* (Garofalo, 1981) (Terjemahan bebas: Apakah *fear of crime* itu? Kita dapat mendefinisikannya sebagai rasa takut dari reaksi emosional yang ditandai dengan rasa akan adanya bahaya dan kecemasan.

Dalam hal ini, Garofalo membatasi definisinya “ditandai dengan rasa akan adanya bahaya dan kecemasan” yang dihasilkan oleh ancaman bahaya/kerusakan fisik. Selanjutnya, untuk membentuk *fear of crime*, rasa takut harus ditimbulkan oleh isyarat/tanda yang dirasakan dalam lingkungannya dan itu berhubungan dengan beberapa aspek dari kejahatan (Garofalo, 1981).

Penjelasan lain tentang “*fear*” dikemukakan oleh Ditton et al. (1999), bahwa “*fear*” adalah istilah yang mencakup berbagai perasaan yang membingungkan, pandangan, risiko-estimasi, dan dengan demikian memiliki perbedaan arti bagi setiap orang yang berbeda (Wynne, 2008).

Beberapa definisi *fear of crime* di atas telah memberikan gambaran bahwa seseorang akan menunjukkan reaksi emosional sebagai wujud ekspresi akan adanya bahaya kejahatan yang mengintainya. Sesuai dengan respon/tanggapan seseorang terhadap kejahatan yang berbeda-beda, begitu pula dengan *fear of crime*. Setiap orang akan menunjukkan reaksi emosional yang berbeda-beda ketika *fear of crime* itu muncul.

### **Mekanisme Coping**

Garofalo (1981) menyatakan bahwa banyak dari masyarakat mencoba untuk mengurangi risiko viktimisasi. Mereka telah melakukan sesuatu untuk merespon atau menanggapi kejahatan atau *fear of crime*. Pernyataan tersebut berdasar pada hasil analisa penelitian sebelumnya yang mengungkapkan bahwa:

*“The proportions of respondents who had “limited or changed” their activities in some way because of crime ranged from 27 to 56% among 13 cities in the National Crime Survey.”* (Terjemahan bebas: proporsi responden yang telah “dibatasi atau diubah” kegiatan mereka dalam beberapa cara karena kejahatan berkisar pada 27-56% di antara 13 kota di National Crime Survey)

Sejalan dengan bahasan di atas, Ferraro (1995) menyatakan bahwa ketika mempelajari hubungan antara *perceived risk* dan *fear*, sangat penting untuk secara bersamaan pertimbangkan dampak dari perilaku dibatasi (*constrained behavior*). Dalam hal ini,

Ferarro menyebut *constrained behavior* sebagai adaptasi (seperti dalam gaya hidup seseorang) karena risiko yang dirasakan (*perceived risk*) dari viktimisasi dalam kegiatan sehari-hari.

Ferarro juga menggambarkan hasil penelitian sebelumnya yang terkait dengan *constrained behavior*, diantaranya Liska et al. (1988) dan Taylor et al. (1986), beberapa hal yang kebanyakan orang lakukan yakni: Menginstalasi perangkat keamanan, menghindari penggunaan kendaraan umum, atau mengubah aktivitas sehari-hari mereka (Ferarro, 1995). Adapun definisi operasional yang digunakan Ferarro untuk *constrained behavior* berdasarkan dua domain konsep yang diidentifikasi dalam penelitian sebelumnya, yakni: Penghindaran (*avoidance behavior*) dan sikap pertahanan (*defensive behavior*).

Secara psikologis, dapat dipahami bahwa ketegangan emosional dan fisik yang dialami atau dimiliki seseorang saat mengalami ancaman merupakan suatu kondisi yang tidak menyenangkan. Dengan demikian, seseorang tersebut akan termotivasi dan melakukan berbagai tindakan guna mengurangi stress yang dialaminya. Dalam hal ini, Kotler and Armstrong (2004) memberikan istilah "*coping*" untuk menggambarkan berbagai tindakan tersebut.

Wechsler (1995) memberikan gambaran *coping* sebagai reaksi perilaku untuk situasi aversif, yaitu situasi yang menyebabkan reaksi stres secara psikologis. Lazarus dan Folkman (1984) mengkonseptualisasikan *coping* sebagai upaya atau strategi tindakan kognitif dan perilaku dalam situasi penuh tekanan tertentu yang dimaksudkan untuk mengelola rangsangan afektif atau memperbaiki situasi yang bermasalah tersebut. Adapun titik tekan yang dinyatakan Skinner & Gembeck (2009), oleh karena dipengaruhi psikologis yang temperamen dan stres, *coping* melibatkan pengaturan perilaku, emosi, perhatian, kognisi, dan motivasi (Connell, 2011).

### **Kerangka Pemikiran**

Dalam menjawab permasalahan penelitian ini, kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini yakni *perceived risk* seperti yang dikonsepsikan Ferraro (1995). Ferraro mengungkapkan bahwa untuk menghasilkan reaksi takut pada seseorang, diperlukan pengakuan dari suatu situasi yang (setidaknya) memiliki potensi bahaya, baik yang nyata atau dibayangkan. Konsepsi potensi berbahaya (*potential danger*) ini, oleh Ferraro, disebut "*perceived risk*", diperlukan untuk menimbulkan rasa takut "*fear*".

Dalam mengukur *perceived risk*, indikator yang digunakan untuk mengukur variabel tersebut adalah persepsi responden mengenai risiko potensi bahaya (*potential danger*). Secara spesifik, responden akan diminta pendapatnya perihal risiko ketika melewati jalan lintas Trans Sumatera di Provinsi Lampung; baik saat malam hari, berada di wilayah sepi, di wilayah hutan, dan wilayah yang berbahaya. Kemudian, untuk variabel *fear of crime*, responden dimintakan pendapatnya tentang kekhawatiran mereka atas beberapa situasi yang ditanyakan.

Seperti dikemukakan Garofalo (1981) bahwa banyak dari masyarakat mencoba untuk mengurangi risiko viktimisasi, maka ketika seseorang memiliki penilaian dan mengakui adanya risiko kejahatan, barulah akan muncul suatu upaya antisipasi untuk mencegah atau mengurangi risiko kejahatan. Tanpa adanya penilaian dan pengakuan akan risiko kejahatan,

mungkin saja tidak akan terjadi suatu tindakan antisipasi. Adapun pengaruh ancaman viktimisasi kejahatan mungkin juga tergantung pada respon perilaku korban potensial bagi penghindaran kejahatan dan *fear of crime*. Reaksi-reaksi ini dapat menjadi-strategi bagi upaya mengatasi stres akan ancaman kejahatan. Pendekatan strategi dimaksudkan untuk meningkatkan ketahanan seseorang terhadap stres, dan strategi penghindaran adalah yang dimaksudkan untuk mengurangi kesempatan ketika salah satu korban potensial dihadapkan pada *fear of crime*. Dalam hal ini, analisis mekanisme *coping* merujuk pada strategi yang digunakan untuk mengurangi kemungkinan mereka menjadi korban.

Adapun tahapan analisis yang dilakukan dalam menjawab permasalahan penelitian mencakup: *Pertama*, menguji ada-tidaknya hubungan antara variabel *perceived risk* terhadap variabel *fear of crime*. *Kedua*, menguji ada-tidaknya hubungan antara variabel *fear of crime* terhadap variabel strategi *coping*. *Ketiga*, menguji ada-tidaknya pengaruh antara variabel *perceived risk* dan *fear of crime* terhadap variabel strategi *coping*.

## Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, dan jenis penelitian yang digunakan adalah eksplanatif. Penggunaan metode eksplanatif bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan seberapa besar hubungan antara *perceived risk*, *fear of crime* dan strategi *coping* yang dialami oleh pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi ketika melintasi Trans Sumatera di provinsi Lampung. Penelitian ini dirancang sebagai sebuah penelitian survei yang menggunakan kuesioner untuk pengumpulan datanya.

Jumlah keseluruhan responden mencapai 200 orang. Adapun proses pengumpulan data terdiri dari dua tahap. Tahap pertama, pengumpulan data yang dilakukan hanya untuk pengujian instrumen (kuesioner) dengan melibatkan 35 responden baik pengemudi angkutan barang dan kendaraan pribadi. Hasil uji reliabilitas pada tiap variabel dalam instrumen penelitian ini menunjukkan bahwa nilai *cronbach alpha* pada tiga variabel (*perceived risk*, *fear of crime* dan strategi *coping*) lebih dari 0,6. Hal ini dapat dikatakan bahwa alat ukur dalam penelitian ini adalah reliabel atau andal. Adapun untuk pengumpulan data tahap kedua, lokasi berpusat pada dua titik, yakni (1) Dermaga I Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni, Provinsi Lampung, dan; (2) Dermaga I Pelabuhan Penyeberangan Merak, Provinsi Banten.

## Hasil dan Pembahasan

### 1. Gambaran Subjek Penelitian

Responden dalam penelitian ini antara lain: (1) Pengemudi angkutan barang, dan; (2) Pengemudi kendaraan pribadi, baik yang akan menuju dan telah melintasi Trans Sumatera di provinsi Lampung. Jumlah keseluruhan responden dalam penelitian ini mencapai 200 orang yang kesemuanya merupakan laki-laki. Dilihat berdasarkan kelompok usia, mayoritas responden berada pada rentang usia 30 hingga 44 tahun (66 persen).

Bila melihat karakteristik responden berdasarkan pada tingkatan pendidikan, terdapat perbedaan yang mencolok di antara kedua kategori responden. Sebagai gambaran, persentase terbesar untuk kategori pengemudi angkutan barang ada pada tamatan SMA (sebanyak 47 persen) kemudian disusul dengan tingkatan pendidikan tidak tamat SMA (sebanyak 37 persen). Sedangkan untuk pengemudi kendaraan pribadi, persentase terbesar berada pada tingkatan tamatan perguruan tinggi (sebanyak 76 persen) dan disusul dengan tingkatan pendidikan tidak tamat perguruan tinggi (sebanyak 16 persen). Perbedaan tingkatan pendidikan di antara kedua kategori responden tersebut dapat dipahami karena untuk berprofesi menjadi pengemudi angkutan barang tidak mesti mengenyam tingkat pendidikan yang tinggi, semisal: hingga perguruan tinggi.

Adapun karakteristik responden berdasarkan jenis pekerjaan, terungkap bahwa jenis pekerjaan sopir merupakan mata pencaharian yang utama bagi seluruh responden pengemudi angkutan barang. Variasi jenis pekerjaan terlihat pada kategori responden pengemudi kendaraan pribadi, yaitu sebanyak 35 persen responden bekerja sebagai wiraswasta, selebihnya bekerja sebagai pegawai swasta (30 persen), pegawai negeri sipil (22 persen), pegawai BUMN (10 persen) dan terdapat responden yang masih berstatus mahasiswa sebanyak tiga persen.

## **2. Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko pada Variabel *Perceived Risk***

Mayoritas responden menyatakan bahwa melakukan perjalanan pada malam hari itu berisiko (sebanyak 48,5 persen). Pada umumnya tingkat risiko para pengemudi angkutan barang berbeda dengan pengemudi kendaraan pribadi. Terdapat kecenderungan bahwa para pengemudi angkutan barang menilai bahwa perjalanan pada malam hari lebih berisiko dibandingkan dengan penilaian para pengemudi kendaraan pribadi.

Berbeda dengan ketika melakukan perjalanan pada malam hari yang cenderung lebih berisiko, secara keseluruhan responden menyatakan bahwa perjalanan pada siang hari agak tidak berisiko (sebesar 31,5 persen). Adapun persepsi tentang risiko melakukan perjalanan seorang diri, mayoritas responden menyatakan bahwa melakukan perjalanan seorang diri agak berisiko (62 persen), disusul dengan penilaian berisiko (sebesar 19,5 persen). Dominasi penilaian untuk kategori agak berisiko dan berisiko dapatlah dipahami, secara sederhana, seseorang akan melakukan usaha antisipasi meminimalisir risiko yang akan diterimanya ketika melakukan perjalanan. Adapun usaha untuk meminimalisir bisanya dengan tidak melakukan perjalanan seorang diri, namun demikian, langkah ini juga tidak menutup kemungkinan untuk seseorang melakukan perjalanan seorang diri.

Wilayah yang sepi dapat dikategorikan sebagai bagian dari konteks lingkungan (*environmental context*) yang memunculkan *fear of crime*. Mayoritas responden mengungkapkan bahwa melintasi wilayah yang sepi antara tidak berisiko dan berisiko (68,5 persen). Namun demikian, terdapat 20 persen responden yang menyatakan agak berisiko, dan sebanyak sembilan persen responden menilai berisiko. Persepsi yang hampir serupa terlihat pada pernyataan tingkat risiko ketika melintasi wilayah perkebunan/hutan. Mayoritas responden menilai bahwa antara

tidak berisiko dan berisiko (59 persen) ketika melintasi wilayah tersebut. Kemudian diikuti dengan penilaian agak berisiko (sebesar 29 persen) dan terdapat sembilan persen responden yang menyatakan bahwa berisiko ketika melintasi wilayah perkebunan hutan.

### **3. Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko pada Variabel *Fear of Crime***

Data hasil lapangan menunjukkan bahwa mayoritas responden khawatir menjadi korban pembegalan (sebesar 53 persen), lalu diikuti dengan penilaian agak khawatir (sebanyak 26 persen) dan sangat khawatir (sebanyak 21 persen). Bila dicermati berdasarkan kategori responden, penilaian sangat khawatir sepenuhnya dinyatakan oleh pengemudi angkutan barang.

Adapun pada persepsi responden tentang tingkat kekhawatiran yang menitik beratkan pada keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan, hasilnya hampir serupa dengan pernyataan sebelumnya, yakni mayoritas responden merasa khawatir keselamatan pribadi terancam ketika sedang melakukan perjalanan (sebanyak 54,5 persen), lalu diikuti dengan penilaian agak khawatir sebesar 41 persen dan untuk penilaian sangat khawatir hanya sebesar 3,5 persen.

Pada aspek berikutnya, responden dimintakan untuk melakukan persepsi tentang rasa khawatir yang dialami jika ada seseorang yang menggunakan senjata, mengancam dan mengambil barang bawaan milik responden. Secara keseluruhan, mayoritas responden menilai agak khawatir (sebanyak 65,5 persen), penilaian antara tidak khawatir dan khawatir menempati penilaian kedua terbanyak sebesar 24,5 persen lalu diikuti dengan penilaian khawatir sebesar 8,5 persen.

Pada pernyataan "*jika seseorang akan merampok ketika dalam perjalanan lalu melakukan penyerangan*" terungkap bahwa dominasi persepsi menunjukkan mayoritas responden agak khawatir (sebesar 68 persen) lalu diikuti dengan penilaian antara tidak khawatir dan khawatir sebanyak 22 persen. Adapun kategori penilaian khawatir hanya sembilan persen.

### **4. Persepsi Responden tentang Tingkat Risiko pada Variabel Strategi *Coping***

Hasil data lapangan menunjukkan, hampir dari separuh responden memberikan penilaian sesuai untuk pernyataan tidak melakukan perjalanan seorang diri, yakni sebanyak 47,5 persen. Penilaian ini selaras dengan pernyataan sebelumnya bahwa para responden menilai perjalanan seorang diri agak berisiko. Lebih lanjut, hampir separuh dari keseluruhan responden memberikan penilaian sesuai untuk pernyataan tidak melakukan perjalanan seorang diri, yakni sebanyak 47,5 persen.

Adapun pada pernyataan "*melakukan perjalanan secara bersama-sama, misal: rombongan kendaraan*", didominasi pada penilaian antara tidak sesuai dan sesuai (sebanyak 32 persen) lalu diikuti pada penilaian sesuai (sebesar 31,5 persen), namun demikian menarik untuk diamati penilaian kesesuaian tersebut berdasarkan kategori responden. Data menunjukkan bahwa terdapat perbedaan di antara kedua kategori responden tersebut. Para pengemudi angkutan barang cenderung untuk menilai sesuai, bahwa mereka cenderung melakukan perjalanan secara

bersama-sama dengan rombongan kendaraan angkutan barang lainnya atau biasa juga disebut konvoi kendaraan. Sementara itu, untuk pengemudi kendaraan pribadi, metode tersebut tidak serta merta mereka melakukannya. Justru ada di antara para pengemudi kendaraan pribadi yang mengungkapkan bahwa strategi untuk melakukan perjalanan secara bersama-sama itu agak tidak sesuai (sebanyak 20 persen untuk pengendara yang telah melintas dan 24 persen untuk pengendara yang akan melintas).

Ketika sebagian besar responden mengungkapkan bahwa untuk melakukan perjalanan pada malam hari adalah berisiko, maka konsekuensi logis untuk mengurangi risiko tersebut adalah dengan memilih melakukan perjalanan pada pagi atau siang hari. data lapangan menunjukkan bahwa mayoritas responden memilih melakukan perjalanan pada pagi atau siang hari (sebesar 59,5 persen). Adapun penilaian kedua terbanyak ada pada pilihan agak sesuai (sebanyak 26,5 persen) lalu disusul dengan pilihan sangat sesuai sebesar 13,5 persen.

Meskipun demikian, bila diamati berdasarkan kategori responden terlihat sedikit kecenderungan yang agak berbeda pada pernyataan strategi atau mekanisme ini. Umumnya, para pengemudi angkutan barang memilih untuk melakukan perjalanan pada pagi atau siang hari. Sedangkan untuk pengemudi kendaraan pribadi, dapat dikatakan strategi ini bersifat situasional. Jika pada kondisi tertentu mengharuskan mereka tetap melakukan perjalanan pada malam hari, maka mereka cenderung tetap melakukan perjalanannya.

## 5. Uji Perbedaan Tingkat *Fear of Crime*

Dalam menjawab permasalahan penelitian, *two independent samples test* digunakan untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan tingkat *fear of crime* di antara kategori responden dalam penelitian ini. Adapun pengujian Mann-Whitney dipilih, karena dua kelompok data yang akan dilakukan uji beda diambil dari dua sampel yang tidak saling terkait. Uji beda yang dilakukan berdasar pada kategorisasi variabel *fear of crime* yang telah dilakukan sebelumnya, yakni baik tingkatan rendah, sedang dan tinggi.

Dengan menggunakan program *SPSS Statistics 17.0*, baik hasil perhitungan rata-rata kategorisasi variabel *fear of crime* dan hasil perhitungan uji perbedaan tingkat *fear of crime* antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi dapat diamati bahwa signifikansi (Asymp Sig) adalah 0,000. Karena signifikansi  $< 0,05$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima. Jadi dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi. Adapun tampilan angka pada tabel *Mean Ranks*, memberikan informasi bahwa pengemudi angkutan barang memiliki peringkat rata-rata yang lebih tinggi untuk tingkat *fear of crime*-nya bila dibandingkan pengemudi kendaraan pribadi, yakni 124.62 berbanding 76.38.

Mengacu pada hasil uji perbedaan tingkat *fear of crime* di atas, perbedaan tingkat *fear of crime* yang terjadi di antara kategori pengemudi angkutan barang merupakan gambaran nyata yang terjadi di lapangan. Namun demikian, temuan yang menarik yakni ketakutan yang dialami h para pengemudi angkutan barang tidak serta merta menjadikan terbatasnya aktivitas

mereka sebagai pengemudi angkutan barang.

Tetap beraktivitasnya para pengemudi angkutan barang, meskipun ketakutan menjadi korban kejahatan pembegalan, kerap kali menerpa ketika melintasi Trans Sumatera di Provinsi Lampung. Hal tersebut menjadikan temuan penelitian ini memiliki perbedaan dengan beberapa peneliti lain yang mengungkapkan bahwa *fear of crime* menjadikan seseorang menghindari melakukan kegiatan yang berlebih atau bahkan membatasi penggunaan ruang publik dan fasilitas umum (Moore dan Troganowicz, 1988; de Vaus & Wise, 1996; Hale, 1996, dan; Miethe, 1995). Hasil observasi dan wawancara non formal yang peneliti lakukan dengan beberapa responden, terungkap bahwa para pengemudi angkutan barang tidak memiliki pilihan lain selain tetap melakukan aktivitasnya sebagai sopir guna memenuhi kebutuhan hidupnya. Hal tersebutlah yang menjadikan aktivitas perjalanan melintasi Trans Sumatera tetap dilakukan oleh para sopir meskipun risiko menjadi korban kejahatan pembegalan cukup tinggi.

## 6. Hubungan Antarvariabel

Pada Tabel 1 disajikan hasil ringkasan hubungan antarvariabel antara *perceived risk* terhadap *fear of crime* pada tiap kategori responden. Berdasarkan hasil perhitungan korelasi antarvariabel tersebut terlihat jelas bahwa ada hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime*. Secara keseluruhan, arah hubungan di antara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi di antara kedua variabel tersebut, kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas memiliki tingkat keeratan hubungannya yang cukup. Ini berbeda dengan kategori responden pengemudi angkutan barang dan pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas, ketika keeratan hubungan pada dua kategori ini terbilang kuat. Bahkan, untuk kategori pengemudi angkutan barang yang telah melintas, keeratan hubungan yang terjadi adalah sangat kuat.

Adapun pada Tabel 2 menunjukkan hasil ringkasan hubungan antarvariabel antara *fear of crime* terhadap strategi *coping* pada tiap kategori responden. Berdasarkan hasil perhitungan korelasi antarvariabel tersebut, terdapat hubungan yang signifikan antara *fear of crime* dengan strategi *coping* pada ketiga kategori responden dalam penelitian ini, yakni pengemudi angkutan barang yang telah dan yang akan melintas Trans Sumatera serta pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera. Adapun untuk kategori pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera, tidak terdapat hubungan antara *fear of crime* dengan strategi *coping*. Secara keseluruhan, arah hubungan diantara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, tingkat keeratannya terbilang cukup.

Tabel 1.

**Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel  
(Perceived Risk terhadap Fear of Crime)**

Kategori Responden	Hubungan Antarvariabel (Perceived Risk terhadap Fear o Crime)
Pengemudi angkutan barang yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,755$ ; Sig = 0,000 ; KD = 57%
Pengemudi angkutan barang yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,743$ ; Sig = 0,000 ; KD = 55,2%
Pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,392$ ; Sig = 0,002 ; KD = 15,4%
Pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,702$ ; Sig = 0,000 ; KD = 49,3%

Sumber: Olahan data primer, 2012

Tabel 2.

**Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel  
(Fear of Crime terhadap Strategi Coping)**

Kategori Responden	Hubungan Antarvariabel (Perceived Risk terhadap Fear o Crime)
Pengemudi angkutan barang yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,574$ ; Sig = 0,000 ; KD = 32,9%
Pengemudi angkutan barang yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,474$ ; Sig = 0,000 ; KD = 22,4%
Pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera	$r = 0,112$ ; Sig = 0,220
Pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera	$r = 0,575$ ; Sig = 0,000 ; KD = 33%

Sumber: Olahan data primer, 2012

Penelitian ini juga mengungkap strategi *coping* sebagai suatu langkah yang diambil dalam mengurangi risiko viktimisasi. Usaha tersebut dapat dipahami sebagai suatu usaha guna mencegah munculnya kejahatan. Dalam hal ini, para pengguna jalan tersebut harus senantiasa waspada dan mempersiapkan segala kemungkinan yang dapat membahayakan keselamatan dirinya dari segala tindak kejahatan (khususnya pembegalan). Dari empat kategori responden yang dikaji dalam penelitian ini, terdapat tiga kategori responden yang hasil uji korelasi antarvariabel menunjukkan bahwa *perceived risk* dan *fear of crime* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap strategi *coping*. Hanya kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas saja yang tidak signifikan.

Secara rinci, ringkasan hasil hubungan antarvariabel (*perceived risk* dan *fear of crime* terhadap strategi *coping*) dapat diamati pada Tabel 3 berikut.

**Tabel 3.**  
**Ringkasan Hasil Hubungan Antarvariabel**  
**(*Perceived Risk* dan *Fear of Crime* terhadap Strategi *Coping*)**

Kategori Responden	Hubungan Antarvariabel ( <i>Perceived Risk</i> dan <i>Fear of Crime</i> terhadap Strategi <i>Coping</i> )
Pengemudi angkutan barang yang telah melintas Trans Sumatera	R = 0,575 ; R Square = 0,330
Pengemudi angkutan barang yang akan melintas Trans Sumatera	R = 0,545 ; R Square = 0,297
Pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera	R = 0,246
Pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera	R = 0,649 ; R Square = 0,421

Sumber: Olahan data primer, 2012

### Kesimpulan

(1) Hasil perhitungan uji beda menunjukkan bahwa terdapat perbedaan tingkat *fear of crime* yang signifikan antara pengemudi angkutan barang dengan pengemudi kendaraan pribadi. Adapun tampilan angka pada tabel *Mean Ranks*, memberikan informasi bahwa pengemudi angkutan barang memiliki peringkat rata-rata yang lebih tinggi untuk tingkat *fear of crime*-nya bila dibandingkan pengemudi kendaraan pribadi; (2) Adapun hasil perhitungan korelasi antarvariabel menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara *perceived risk* dengan *fear of crime*. Secara keseluruhan, arah hubungan di antara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas memiliki tingkat keeratan hubungannya yang cukup ( $r = 0,392$  ; Sig = 0,002 ; KD = 15,4%). Ini berbeda dengan kategori responden pengemudi angkutan barang ( $r = 0,743$  ; Sig = 0,000 ; KD = 55,2%) dan pengemudi kendaraan pribadi ( $r = 0,702$  ; Sig = 0,000 ; KD = 49,3%) yang akan melintas, ketika keeratan hubungan pada dua kategori ini terbilang kuat. Bahkan, untuk kategori pengemudi angkutan barang yang telah melintas keeratan hubungan yang terjadi adalah sangat kuat ( $r = 0,755$  ; Sig = 0,000 ; KD = 57%); (3) Terdapat hubungan yang signifikan antara *fear of crime* dengan strategi *coping* pada ketiga kategori responden dalam penelitian ini, yakni pengemudi angkutan barang yang telah dan yang akan melintas Trans Sumatera serta pengemudi kendaraan pribadi yang akan melintas Trans Sumatera. Adapun untuk kategori pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas Trans Sumatera, tidak terdapat hubungan antara *fear of crime* dengan strategi *coping*.

Secara keseluruhan, arah hubungan diantara dua variabel tersebut positif, hal ini memiliki arti semakin tinggi *perceived risk*, maka semakin tinggi *fear of crime*. Bila mengacu pada keeratan hubungan yang terjadi diantara kedua variabel tersebut, tingkat keeratannya terbilang cukup; (4) Dari empat kategori responden yang dikaji dalam penelitian ini, terdapat tiga kategori responden yang hasil uji korelasi antarvariabel menunjukkan bahwa *perceived risk* dan *fear of crime* secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap strategi *coping*. Hanya kategori responden pengemudi kendaraan pribadi yang telah melintas saja yang tidak signifikan.

## Daftar Pustaka

- Ferraro, Kenneth F. 1995. *Fear of Crime Interpreting Victimization Risk*. New York: State University of New York Press.
- Franklin, T. W., Franklin C. A., & N.E. Fearn. "A Multilevel Analysis of the Vulnerability, Disorder, and Social Integration Models of Fear of Crime", *Soc Just Res*, 21 (2008), 204–227. New York: Springer. [URL: <http://www.springerlink.com/content/x315j57702550081/>], akses 6 Februari 2012.
- Garofalo, James. "The Fear of Crime: Causes and Consequences", *The Journal of Criminal Law and Criminology*(1973-), Vol. 72, No. 2 (1981), 839-857. [URL: <http://heinonline.org/HOL/LandingPage?collection=journals&handle=hein.journals/jclc72&div=39&id=&page=>], akses 6 Februari 2012.
- Grabosky, P. N. 1995. *Fear of Crime and Fear Reduction Strategies*. Australian Institute of Criminology. [URL: <http://www.aic.gov.au/documents/7/1/F/%7B71F8B743-15AF-459F-B4F8-58BC330796DB%7Dti44.pdf>], akses 5 Desember 2011.
- Grohe, Bonnie Rae. *Perceptions of Crime, Fear of Crime, and Defensible Space in Fort Worth Neighborhoods*, (2006). [URL: <http://dspace.uta.edu/handle/10106/452>], akses 6 Februari 2012.
- Hartnagel, Timothy F. "The Perception and Fear of Crime: Implications for Neighborhood Cohesion, Social Activity, and Community Affect", *Social Forces*, Vol. 58, No. 1 (Sep., 1979), 176-193. [URL: <http://sf.oxfordjournals.org/content/58/1/176.short>], akses 6 Februari 2012.
- Indosiar. *Penodong Supir Truk Lintas Sumatera Diringkus*. [URL: [http://www.indosiar.com/patroli/penodong-supir-truk-lintas-sumatera-diringkus\\_34406.html](http://www.indosiar.com/patroli/penodong-supir-truk-lintas-sumatera-diringkus_34406.html)], akses 6 Desember 2011.
- Jianhong, L., Steven F. Messner, Lening Z. & Yue Z. "Socio-demographic Correlates of Fear of Crime and the Social Context of Contemporary Urban China", *Community Psychol*, 44 (2009), 93–108. Springer. [URL: <http://www.springerlink.com/content/k320201155p13v1p/>], akses 6 Februari 2012.
- Moen, Bjørg-Elin & Torbjørn Rundmo. "Perception of Transport Risk in the Norwegian" *Risk*

- Management*, Vol. 8, No. 1 (2006), 43-60. [URL: <http://www.jstor.org/discover/10.2307/3867942?uid=3738224&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21101291127107>].
- Munawar, Ahmad. 2007. *Pengembangan Transportasi yang Berkelanjutan*. Pidato, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta. [URL: <http://munawar.staff.ugm.ac.id/wp-content/pidato-pengukuhan.pdf>], akses 6 Desember 2011.
- Somantri, A. & Muhidin, S.A. 2006. *Aplikasi Statistik dalam Penelitian*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Supranto, J. 2000. *Statistik: Teori dan Aplikasi (edisi ke-6)*. Jil. 1. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Supranto, J. 2001. *Statistik: Teori dan Aplikasi (edisi ke-6)*. Jil. 2. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Transport for London. *Fear of Crime in Public Places: Transport Policing and Enforcement Transport for London*. [URL: [http://www.popcenter.org/conference/conferencepapers/2007/fear\\_of\\_crime.pdf](http://www.popcenter.org/conference/conferencepapers/2007/fear_of_crime.pdf)], akses 6 Desember 2011.
- Trihendradi, C. *Step by Step SPSS 16 Analisis Data Statistik*. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Usman, H. & Akbar, P.S. 2006. *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Wynne, Tom. "An Investigation into the Fear of Crime: Is There a Link between the Fear of Crime and the Likelihood of Victimization?", *Internet Journal of Criminology*, (2008). [URL: <http://www.internetjournalofcriminology.com/Wynne%20%20Fear%20of%20Crime.pdf>], akses 5 Desember 2011.