

PENGARUH GAYA BERKENDARA DAN MOTIVASI BERKENDARA TERHADAP SAFETY RIDING ANGGOTA KLUB MOTOR DI JABODETABEK

Firanto Muhammad
UIN Syarif Hidayatullah Jakarta
firanto_muh@ymail.com

Ikhwan Lutfi Ikatan
Psikologi Sosial
Ikhwan.lutfi@uinjkt.ac.id

Abstract

The increase in the motorcycles has consequences on the increase in the number of accidents involving the transportation models. Human factors (human error) is a major source of accidents due to neglect safety or unsafety riding (Elliot, 2003; Noordzij, 2001; Watson, 2007). This study was conducted to determine the effect of riding motivation and style of riding to safety riding of the motorcycle club members. Non random sampling technique with 150 participants and using multiple regression analysis resulted there is a significant effect of riding motivation and riding style to safety riding. There are three independent variables that significantly influence the safety riding behavior, there are calm style driving, driving for pleasure, and traffic violation.

Keywords: Safety riding, riding motivation, riding style.

Abstrak

Meningkatnya pengguna motor menyebabkan meningkatnya jumlah kecelakaan model transportasi. Faktor manusia (kesalahan manusia) adalah penyebab utama munculnya kecelakaan karena mengabaikan keselamatan atau berkendara tidak aman (Elliot, 2003; Noordzij, 2001; Watson, 2007). Penelitian ini menguji pengaruh dari motivasi berkendara dan gaya berkendara terhadap keamanan berkendara pada anggota klub motor. Teknik sampel adalah dengan non random dengan 150 partisipan dan menggunakan analisis regresi berganda yang menghasilkan pengaruh signifikan dari motivasi berkendara dan gaya berkendara terhadap keamanan berkendara. Ada tiga variabel bebas yang signifikan mempengaruhi perilaku berkendara aman, yaitu calm style driving, driving for pleasure, dan traffic violation.

Kata Kunci: Berkendara aman, motivasi berkendara, gaya berkendara.

Diterima: 14 Mei 2013

Direvisi: 3 Juni 2013

Disetujui: 11 Juni 2013

Secara lebih detail, kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan 5.798 kejadian sepanjang 2010 (KOMPAS.com, 2011). Dari kecelakaan tersebut, 745 orang meninggal sepanjang 2010.

Sumber terjadinya kecelakaan sepeda motor adalah faktor infrastruktur jalan (Elliot dkk, 2003), kondisi kendaraan (Elliot, 2003; Noordzij, 2001), dan faktor pengendara (Elliot, 2003; Noordzij, 2001; Watson, 2007). Infrastruktur jalan meliputi buruknya jalan (berlubang dan bergelombang), minimnya rambu lalu-lintas, pembatas jalan yang tidak memadai dan kurangnya penerangan di malam hari. Faktor kendaraan terkait dengan sistem pengereman, lampu penerangan, lampu isyarat, kondisi mesin, kelengkapan surat-surat, kaca spion.

Faktor manusia (pengendara) sebagai faktor terakhir ternyata memiliki peran yang paling penting. Bahkan secara tegas, Noordzij (2001) menyatakan bahwa *human error* (kesalahan sang pengendara) adalah hal paling penting dan menjadi penyebab utama kecelakaan sepeda motor. Data pendapat ini didukung oleh hasil survey tim *safety riding course* pada tahun 2011, yang hasilnya adalah lebih dari 50% kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh faktor manusia. Bentuk dari *human error* yang paling sering muncul adalah berkendara dengan dengan sesuka hati, tidak mematuhi rambu-rambu lalu-lintas dan tidak menggunakan helm. Watson (2007) memberi istilah yang menunjukkan perilaku *human error* pada pengendara yang memiliki potensi memunculkan kecelakaan lalu lintas dengan istilah *risky riding*. Perilaku ini merupakan kebalikan dari istilah *safety riding*, yaitu perilaku berkendara memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain (Watson, 2007).

Faktor-faktor sebagai penyumbang munculnya perilaku *safety riding* ataupun *risky riding* adalah faktor motivasi (Chaplin, 2001; Elliot, 2004; Schulz, 1991; Schulz, 2010; Joshi dkk, 2010), gaya berkendara (Palamara dkk, 2003; West, 1993), identitas sosial (Watson, 2007), usia (Sexton dkk, 2004), pengalaman berkendara (Sexton dkk, 2004).

Gaya berkendara adalah cara mengendarai yang biasa dilakukan oleh para pengendara sepeda motor (West dalam Palamara dkk, 2003). Usia yang paling tidak aman dalam berkendara adalah usia remaja dan semakin dewasa seseorang semakin aman dalam berkendara (Sexton dkk, 2004).

Berdasarkan dari latar belakang permasalahan yang telah dipaparkan di atas, hipotesis penelitiannya adalah yaitu motivasi berkendara dan

gaya berkendara memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku *safety riding* pada anggota klub motor.

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh motivasi berkendara dan gaya berkendara terhadap perilaku *safety riding* pada anggota klub motor di Jakarta, Depok dan Tangerang.
2. Untuk mengetahui pengaruh motivasi berkendara terhadap perilaku *safety riding* pada anggota klub motor di Jakarta, Depok dan Tangerang.
3. Untuk mengetahui pengaruh gaya berkendara terhadap perilaku *safety riding* pada anggota klub motor di Jakarta, Depok dan Tangerang.

Safety riding

Perilaku berkendara memiliki 2 sisi yang saling berlawanan yaitu *safety riding* dan perilaku *risky riding*. *Safety riding* merupakan perilaku mengendarai sepeda motor dalam kondisi penuh kesadaran, fokus dan berusaha untuk meminimalisir risiko yang sekaligus memaksimalkan keamanan (Watson dkk, 2007). Penuh kesadaran berarti merujuk pada berfungsinya secara maksimal panca indera, sedangkan fokus berarti terjaganya konsentrasi, kewaspadaan dan responsif terhadap setiap perubahan situasi saat berkendara. Berkendara dengan aman berarti dapat membaca situasi lalu-lintas dan selalu mematuhi peraturan lalu-lintas. Hali ini berarti memiliki pertimbangan yang matang akan konsekuensi dari suatu tindakan sehingga dapat lebih awal mempersiapkan mental yang membantu untuk mengurangi risiko (Watson dkk, 2007).

Identifikasi perilaku *safety riding* mengacu pada dimensi dari perilaku berkendara. Watson dkk. (2007) mengungkapkan aspek tersebut yaitu (1) *skill* (keterampilan), yaitu kemampuan dalam mengendalikan motor, semakin ahli, semakin memiliki kecenderungan berperilaku aman. (2) Konsentrasi dan fokus, kurangnya konsentrasi atau tidak perhatian penuh ke jalan sering disebut-sebut sebagai faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan. (3) *Impairment*, yaitu menurunnya konsentrasi dan kewaspadaan ketika berkendara. Banyak hal yang dapat memengaruhi konsentrasi dan kewaspadaan pengendara sepeda motor. Mabuk saat berkendara, kelelahan fisik, suasana hati. Orang yang terlalu sedih ataupun terlalu senang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Banyak pengendara yang mengalami kecelakaan karena berkendara mabuk atau berkendara dengan *mood* yang berlebihan. (4) Ketaatan pada aturan lalu-lintas. Perilaku ini jelas kontribusinya pada perilaku *safe riding*. Menaati

peraturan lalu-lintas diperlukan untuk memaksimalkan keselamatan. (5) Memaksakan diri, terlalu memaksakan diri saat berkendara merupakan

salah satu faktor terjadinya kecelakaan. Pengendara yang aman adalah pengendara yang mengetahui batas keterampilan bersepeda motor sebagai upaya berperilaku *safety riding*. Tempat, waktu, cara dan seberapa sering seseorang dalam memaksakan diri sangat beragam. (6) Beratraksi dan mencapai pada kecepatan ekstrim, beratraksi dan berkendara pada kecepatan yang ekstrim di jalanan umum dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Terdapat beberapa pengendara menikmati saat melakukan atraksi di jalanan umum. Beratraksi di tempat umum adalah hal yang salah untuk dilakukan.

Motivasi berkendara adalah kebutuhan dasar psikologis dan keinginan untuk merasakan efek yang dialami dalam perjalanan mengendarai sepeda motor (Schulz dalam Joshi dkk, 2010). Sexton dkk, (2004) mengatakan bahwa motivasi berkendara adalah proses sosial kognitif yang mendasari perilaku mengendarai sepeda motor. Schulz dkk, (1991) menemukan bahwa jenis sepeda motor yang dipilih oleh pengendara memberikan informasi yang jelas tentang motif para pengendara, pengalaman yang mereka cari dan konsep mereka tentang berkendara.

Pengendara dengan tipe sepeda motor *sport* termotivasi untuk berkendara dengan performa sepeda motor yang maksimal. Sedangkan pengendara dengan tipe sepeda motor *touring* berkendara lebih defensive daripada pengendara dengan tipe sepeda motor lainnya.

West (1993) mendefinisikan gaya berkendara sebagai cara mengendarai yang biasa dilakukan oleh para pengendara (Palamara dkk, 2003). Gaya berkendara adalah cara pengendara memilih teknik mengendarai atau kebiasaan berkendara ketika menghadapi variasi dari kondisi lalu-lintas. Hal ini termasuk pilihan dalam konteks kecepatan berkendara, mendahului kendaraan lain dan tingkat perhatian dan ketegasan Wong dkk, 2010).

Teori gaya berkendara (*riding style*) mengadopsi teori gaya mengemudi (*driving style*). Penelitian gaya mengemudi mobil sudah lebih dahulu dan lebih banyak dilakukan dibandingkan dengan penelitian gaya berkendara sepeda motor. Gaya berkendara telah diidentifikasi yang termasuk kecerobohan, toleransi pengguna jalan lainnya, ketegasan perhatian, kecepatan berkendara, ketenangan, perencanaan, penyimpangan, ketahanan sosial, sosialisasi, keyakinan atau keterampilan, kemenungguaan, dan keselamatan (Palamara dkk, 2003). Gaya

berkendara dapat mengalami perubahan yang positif apabila didukung oleh pengetahuan dan pemahaman tentang risiko dan keselamatan di jalan

serta peningkatan konsentrasi saat berkendara. Kecelakaan berkorelasi langsung dengan risiko dari gaya berkendara (Watson dkk, 2007). Gaya berkendara yang lebih defensif dan penuh perhatian dapat mengurangi frekuensi dan keparahan terjadinya kecelakaan.

Variabel-variabel dalam penelitian ini adalah, *independent variable* yaitu motivasi berkendara dan gaya berkendara, sedangkan *dependent variable* yaitu perilaku *safety riding*.

Motivasi berkendara adalah kebutuhan dasar psikologis dan keinginan untuk merasakan efek yang dialami dalam perjalanan mengendarai sepeda motor, dimana skor yang diperoleh dari anggota klub motor yang diukur dengan skala motivasi berkendara dari Barry Sexton dkk (2004) yang terdiri dari 24 item. Aspek yang diukur dengan skala ini adalah motivasi berkendara untuk kesenangan, motivasi berkendara (bersepeda motor sebagai kompetisi) dan motivasi berkendara (sebagai kontrol atas sepeda motor).

Gaya berkendara adalah cara mengendarai yang biasanya dilakukan oleh para pengendara sepeda motor, dimana skor yang diperoleh dari anggota klub motor yang diukur dengan skala gaya berkendara dari Barry Sexton dkk (2004) yang terdiri dari 45 item. Aspek yang diukur dengan skala ini adalah keterampilan pengendalian, konsentrasi dan fokus, *impairment*, menaati peraturan lalu-lintas, memaksakan diri dan beratraksi/kecepatan ekstrim.

METODE

Populasi penelitian ini adalah anggota dari 11 klub motor yang berada di daerah Jakarta, Depok dan Tangerang. Sampel penelitian ini sebanyak 150 orang yang menjadi anggota dari 11 klub motor. Penentuan jumlah sampel didasarkan pertimbangan dari segi waktu dan biaya. Penentuan 11 klub motor dipilih dengan pertimbangan keterwakilan variasi merk dan sepeda motor, mulai dari tipe sepeda motor bebek, *matic* dan *touring*. Anggota klub motor ditandai dengan atribut khusus yang dibuat oleh klub motor seperti jakert, rompi, kemeja, kaos dan kartu tanda anggota.

Sampel dalam penelitian diambil dengan menggunakan teknik *non probability sampling* dengan cara *accidental sampling* karena kemudahan dan keterbatasan penelitian. Pengambilan sampel dilakukan di lokasi dimana anggota klub motor biasa berkumpul.

HASIL

Sejumlah 45 item dari skala MRBQ diuji dengan teknik *second order confirmatory factor analysis*. Penggunaan model *second order confirmatory factor analysis* berdasar pada pertimbangan ingin melihat dua jenjang faktor yang mengukur perilaku *safety riding*. Jenjang faktor yang pertama mengukur aspek-aspek yang membentuk konstruk variabel. Jenjang faktor yang kedua mengukur item-item dari masing-masing aspek. Hasil uji menunjukkan fit dengan $chi-square = 605,72$, $df = 940$, $p-value = 1.00000$, $RMSEA = 0,000$. Nilai $chi-square$ menghasilkan $p-value > 0,05$ (tidak signifikan) yang artinya model dengan satu faktor (unidimensional) dapat diterima, bahwa seluruh item mengukur satu faktor saja yaitu perilaku *safety riding*. Hasil tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini

Tabel 1
Muatan Faktor Dimensi Perilaku Safety Riding

No.	Dimensi	Koefisien	Standar Error	Nilai t	Signifikan
1	Kemampuan pengendalian	0.67	0.12	5.76	V
2	Konsentrasi dan fokus	0.45	0.12	3.86	V
3	<i>Impairment</i>	0.41	0.12	3.47	V
4	Peraturan lalu-lintas	0.11	0.11	1.05	X
5	Memaksakan diri	0.72	0.12	6.15	V
6	Beratraksi/kecepatan ekstrim	0.50	0.10	4.82	V

Keterangan: V = Signifikan ($t > 1.96$), X = Tidak Signifikan

Berdasarkan tabel diatas, hanya nilai t bagi keffisien muatan faktor dimensi peraturan lalu-lintas yang tidak signifikan karena $t < 1,96$. Dengan demikian, dimensi peraturan lalu-lintas yang akan di eliminasi. Artinya, seluruh item yang ada pada dimensi tersebut tidak akan dianalisis pada perhitungan faktor skor. Jadi, hanya lima dimensi saja yang akan digunakan pada perhitungan faktor skor variabel perilaku *safety riding*. Selanjutnya melihat muatan faktor dari item, apakah ada yang negatif, maka diketahui tidak terdapat item yang muatan faktornya negatif.

Pengujian selanjutnya adalah melihat validitas item berdasar muatan faktor, hasilnya adalah item nomor 6, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29,

30, 31, dan 32 tidak signifikan, yang berarti akan tidak digunakan dalam analisa.

Uji Validitas Konstruk Motivasi Berkendara

Peneliti menguji apakah item yang ada bersifat unidimensional, artinya benar hanya mengukur motivasi berkendara.

Tabel 2
Muatan Faktor Item Motivasi Berkendara

No.	Koefisien	Standar Error	Nilai t	Signifikan
1	0.58	0.09	6.72	V
2	0.60	0.09	6.94	V
3	0.69	0.09	8.05	V
4	0.61	0.09	7.06	V
5	0.59	0.09	6.81	V
6	0.57	0.09	6.50	V
7	0.52	0.08	6.70	V
8	0.27	0.08	3.24	V
9	-0.73	0.07	-10.24	X
10	-0.68	0.07	-9.26	X
11	0.38	0.08	4.61	V
12	-0.50	0.08	-6.47	X
13	-0.95	0.06	-15.32	X
14	-0.85	0.07	-12.73	X
15	0.55	0.08	7.10	V
16	-0.60	0.08	-7.87	X
17	-0.78	0.07	-11.02	X
18	-0.62	0.08	-8.25	X
19	0.39	0.08	-4.88	X
20	0.17	0.09	1.87	X
21	0.79	0.09	8.90	V
22	0.28	0.09	3.03	V
23	0.68	0.09	7.82	V
24	0.62	0.09	7.20	V

Keterangan: V = Signifikan (*t-value* = 1.96), X = Tidak Signifikan

Berdasarkan tabel diatas, item yang akan di eliminasi (tidak digunakan) dalam analisa uji hipotesis adalah item yang tidak valid yaitu ada 10 (sepuluh) item.

Uji Validitas Konstruk Gaya Berkendaraan

Pada uji validitas konstuk perilaku gaya berkendara, peneliti menguji apakah 12 item bersifat unidimensional.

Tabel 3
Muatan Faktor Item pada Gaya Berkendara

No.	Koefisien	Standard Error	Nilai t	Signifikan
1	1.00	-.a	-.a	V
2	0.69	0.09	7.72	V
3	0.74	0.09	8.75	V
4	1.00	-.a	-.a	V
5	0.21	0.11	1.81	X
6	0.79	0.16	4.86	V
7	0.98	0.17	5.62	V
8	1.00	-.a	-.a	V
9	0.77	0.15	5.04	V
10	1.18	0.17	6.91	V
11	1.58	0.19	8.14	V
12	1.41	0.18	7.77	V

Keterangan : a = ditetapkan sebagai skala, V = Signifikan (t > 1.96), X = Tidak Signifikan

Berdasarkan tabel diatas hanya nilai t bagi koefisien muatan faktor item nomor 5 yang tidak signifikan karena t < 1,96. Pada model tersebut terdapat beberapa item yang nilai t = 1,00 yang artinya walaupun nilai t < 1,96 item-item tersebut tetap dianggap signifikan karena dijadikan sebagai pembanding atau parameter untuk item-item yang lainnya. dengan demikian, item nomor 5 akan di eliminasi, artinya item tersebut tidak akan dianalisis dalam perhitungan faktor skor.

Teknik Analisis Data

Adapun persamaan regresi yang akan penulis uji di dalam penelitian ini adalah:

$$y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + b_6X_6 + b_7X_7 + b_8X_8 + b_9X_9 + b_{10}X_{10} + b_{11}X_{11} + b_{12}X_{12} + b_{13}X_{13} + b_{14}X_{14} + b_{15}X_{15} + b_{16}X_{16} + e$$

Penjelasan:

y = perilaku *safety riding*

a = konstan, *intercept*

b = koefisien regresi

X₁ = independen variabel

e = residu (segala hal yang mempengaruhi perilaku *safety riding* di luar dari IV yang ada di persamaan)

Gambaran Umum Responden

Penelitian ini dilakukan di beberapa tempat berkumpul anggota klub motor dengan melibatkan 150 responden. Berikut ini adalah gambaran responden berdasar jenis kelamin.

Tabel 4
Distribusi Populasi Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	N	Presentase
Laki-laki	144	96%
Perempuan	6	4%
Total	150	100%

Dari tabel 4 dapat dilihat bahwa hampir semua responden adalah laki-laki dengan presentase sebesar 96% (144 orang) dan hanya 4% (6 orang) perempuan yang menjadi responden dalam penelitian ini.

Responden Berdasarkan Pengalaman Pelanggaran Lalu-lintas atau Ditilang

Gambaran umum responden berdasarkan pengalaman pelanggaran lalu-lintas atau ditilang dijelaskan pada tabel berikut.

Tabel 5
Distribusi Populasi Berdasarkan Pengalaman Pelanggaran Lalu-lintas atau Ditilang

Pengalaman Ditilang	N	Presentase
Tidak Pernah	70	46.6%
Pernah ditilang	80	53.4%
Tidak memakai helm	19	12.7%
Modifikasi di luar ketentuan	19	12.7%
Tidak menggunakan spion	4	2.7%
Mengebut	6	4%
Lain-lain	32	21.3%
Total	150	100%

Dari tabel 5 dapat dilihat bahwa 46,6% (70 orang) tidak pernah melanggar dan 53,4% (80 orang) pernah melakukan pelanggaran dan ditilang oleh Polisi. Bentuk pelanggaran yang menghasilkan tilang yaitu 12,7% (19 orang) tidak memakai helm, 12,% (19 orang) modifikasi di luar ketentuan,

2,7% (4 orang) tidak menggunakan spion, 4% (6 orang) mengebut dan lain-

lain sebesar 21,3% (32 orang). Berdasarkan Tabel 5 perbandingan pelanggaran yang ditilang dengan pelanggaran yang tidak pernah ditilang hampir sama dengan perbandingan yaitu 53,4% : 46,6%; sehingga terdapat heterogenitas pelanggaran ditilang dan tidak ditilang. Perbandingan jenis pelanggaran yang ditilang antara tidak memakai helm dengan modifikasi di luar ketentuan relatif sama yaitu 12% : 12%; sedangkan perbandingan jenis pelanggaran yang ditilang antara tidak menggunakan spion dan mengebut yaitu 2,7% : 4%. Sedangkan porsi terbesar pelanggaran yang ditilang yaitu jenis pelanggaran lain-lain sebesar 21,3% seperti kelengkapan surat kendaraan, melanggar lampir merah, parkir tidak pada tempatnya, atau pelanggaran batas kecepatan.

Tabel 6
Uji Beda

Kategori	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Jenis Kelamin				
Laki-laki	144	49.9556	9.73133	.81208
Perempuan	6	51.0655	7.07055	2.58336
Pengalaman Ditilang				
Tidak pernah	70	52.2452	8.80779	1.05273
Pernah	80	48.0354	9.92664	1.10983

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa jenis kelamin tidak memberikan pengaruh terhadap perilaku *safety riding*. Laki-laki dan perempuan tidak berbeda secara signifikan dalam hal perilaku *safety riding* ($p > 0,05$). Uji beda perilaku *safety riding* berdasarkan kelompok pengalaman ditilang menunjukkan hal bahwa perilaku *safety riding* tidak terdapat perbedaan pada pengalaman ditilang terhadap perilaku *safety riding* ($p > 0.05$). Dengan kata lain, pengalaman ditilang tidak memberikan pengaruh pada perilaku *safety riding*.

Uji Hipotesis

Uji hipotesis penelitian menggunakan teknik multiple regresi dengan melihat koefisien regresi tiap independent variabel. Jika nilai absolut dari $t > 1,96$ maka koefisien regresi tersebut signifikan yang berarti bahwa IV tersebut memiliki dampak yang signifikan terhadap perilaku *safety riding*. Adapun penyajiannya ditampilkan pada tabel 7 berikut.

Tabel 7

Koefisien Regresi

Model	Unstandardized		Standardized		t	Sig.
	B	Std. Error	Beta	Coefficients		
1						
(Constant)	-207.067	53.967			-3.837	.000
Senang	-.522	.254	-.178		-2.055	.042
Kompetisi	-.102	.119	-.070		-.858	.392
Kontrol	.290	.254	.098		1.142	.256
Fokus	1.563	1.186	.139		1.394	.166
Tenang	.927	.963	.081		.963	.337
Menunggu	2.849	1.014	.270		2.811	.006
Usia	.124	.136	.069		.907	.366
JK	1.567	3.818	.032		.410	.682
TipeMotor	.801	1.697	.037		.472	.638
LamaGabung	-.128	.656	-.015		-.195	.846
Ditilang	-2.991	1.472	-.156		-2.033	.044
Kecelakaan	1.364	3.499	.030		.390	.697

a. Dependent Variable: SAFETY RIDING

Berdasarkan koefisien regresi pada tabel 4,25 dapat disampaikan persamaan regresi sebagai berikut. (*signifikan)

$$\text{Perilaku safety riding} = -207,067 - 0,522\text{senang}^* - 0,102\text{kompetisi} + 0,290\text{kontrol} + 1,653\text{fokus} + 0,927\text{tenang} + 2,849\text{menunggu}^* + 0,124\text{usia} + 1,567\text{jeniskelamin} + 0,801\text{tipemotor} - 0,128\text{lamagabung} - 2,991\text{ditilang} + 1,364\text{kecelakaan}$$

Dari tabel di atas terlihat bahwa hanya koefisien gaya berkendara menunggu dan motivasi berkendara untuk kesenangan yang signifikan, sedangkan lainnya tidak. Hal ini berarti bahwa dari 6 *independent variable* terdapat dua yang signifikan. Penjelasan dari nilai koefisien regresi yang diperoleh masing-masing IV adalah sebagai berikut:

1. Variabel motivasi berkendara untuk kesenangan diperoleh nilai koefisien regresi sebesar -0,522 dengan signifikansi 0,042 ($p < 0,05$), yang berarti bahwa variabel motivasi berkendara untuk kesenangan secara negatif memengaruhi perilaku *safety riding* dan signifikan. Jadi,

semakin tinggi motivasi berkendara untuk kesenangan maka tingkat perilaku *safety riding*-nya pun akan semakin rendah. Begitu juga

sebaliknya, semakin rendah motivasi berkendara untuk kesenangan maka semakin tinggi perilaku *safety riding*.

2. Variabel motivasi berkendara (bersepeda motor sebagai kompetisi) diperoleh nilai koefisien regresi sebesar -0,102 dengan signifikansi 0,392 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel motivasi berkendara (bersepeda motor sebagai kompetisi) secara negatif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.
3. Variabel motivasi berkendara (sebagai kontrol atas sepeda motor) diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 0,290 dengan signifikansi 0,256 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel motivasi berkendara (sebagai kontrol atas sepeda motor) secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.
4. Variabel gaya berkendara fokus diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 1,653 dengan signifikansi 0,166 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel gaya berkendara fokus secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.
5. Variabel gaya berkendara tenang diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 0,927 dengan signifikansi 0,337 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel gaya berkendara fokus secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.
6. Variabel gaya berkendara menunggu diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 2,849 dengan signifikansi 0,006 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel gaya berkendara fokus secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* dan signifikan. Jadi, semakin tinggi gaya berkendara menunggu maka tingkat perilaku *safety riding* pun semakin tinggi. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah gaya berkendara menunggu maka semakin rendah tingkat perilaku *safety riding*.
7. Variabel usia diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 0,124 dengan signifikansi 0,336 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel usia secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.
8. Variabel jenis kelamin diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 1,567 dengan signifikansi 0,682 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel jenis kelamin secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.
9. Variabel tipe sepeda motor diperoleh nilai koefisien regresi sebesar

0,801 dengan signifikansi 0,638 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel tipe sepeda motor secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.

10. Variabel lamanya bergabung dengan klub motor diperoleh nilai koefisien regresi sebesar -0,128 dengan signifikansi 0,846 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel lamanya bergabung dengan klub motor secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* dan signifikan.
11. Variabel pengalaman ditilang diperoleh nilai koefisien regresi sebesar -2,991 dengan signifikansi 0,044 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel usia secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan. Jadi, semakin sering ditilang maka tingkat perilaku *safety riding*-nya pun akan semakin rendah. Begitupun sebaliknya, semakin jarang ditilang maka semakin tinggi tingkat perilaku *safety riding*.
12. Variabel pengalaman kecelakaan diperoleh nilai koefisien regresi sebesar 1,364 dengan signifikansi 0,697 ($p > 0,05$), yang berarti bahwa variabel pengalaman secara positif memengaruhi perilaku *safety riding* tetapi tidak signifikan.

Uji Proporsi Varians

Langkah selanjutnya peneliti melihat besaran R square untuk mengetahui berapa persen varians DV yang dijelaskan oleh IV. Selanjutnya untuk tabel R square dapat dilihat pada tabel 8 berikut.

Tabel 8
Tabel R Square

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.536 ^a	.287	.230	8.44355

a. Predictors: (Contant), Senang, Kompetisi, Kontrol, Fokus, Tenang, Menunggu, Usia, JK, TipeMotor, LamaGabung, Ditilang, Kecelakaan

Dari tabel 8 dapat dilihat bahwa perolehan R square sebesar 0,287. Hal ini berarti 28,7% dari bervariasinya perilaku *safety riding* ditentukan oleh bervariasinya *independent variable* yang diteliti. Sedangkan 71,3% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian.

Penjelasan dari proporsi varians dari masing-masing *independent variable* terhadap perilaku *safety riding* dapat dilihat pada tabel 9 di bawah ini.

Tabel 9
Proporsi Varians Untuk Masing-masing Independent Variable

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square	F	df1	df2	Sig. F
Kesenangan	.101 ^a	.010	.003	9.60689	.010	1.514	1	148	.220
Kompetisi	.230 ^b	.053	.040	9.42782	.043	6.675	1	147	.011
Kontrol	.227 ^c	.077	.058	9.34113	.024	3.741	1	146	.055
Fokus	.432 ^d	.186	.164	8.79980	.110	19.515	1	145	.000
Tenang	.445 ^e	.198	.170	8.76532	.012	2.143	1	144	.145
Menunggu	.502 ^f	.252	.221	8.49548	.054	10.293	1	143	.002
Usia	.509 ^g	.259	.223	8.48471	.007	1.363	1	142	.245
Jenis Kelamin	.513 ^h	.263	.222	8.49083	.004	.795	1	141	.374
Tipe Motor	.513 ^b	.263	.216	8.51979	.000	.043	1	140	.836
Lama	.514 ^c	.263	.211	8.54824	.000	.069	1	139	.793
Gabung									
Ditilang	.536 ^d	.286	.230	8.44355	.023	4.468	1	138	.036
Kecelakaan	.536 ^e	.287	.225	8.46961	.001	.152	1	137	.697

Dari tabel di atas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Variabel motivasi berkendara untuk kesenangan memberikan sumbangan sebesar 1% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 1,514$ dan $df = 1,148$.
2. Variabel motivasi berkendara (bersepeda motos sebagai kompetisi) memberikan sumbangan sebesar 4,3% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 6,675$ dan $df = 1,147$.
3. Variabel motivasi berkendara (sebagai kontrol atas sepeda motor) memberikan sumbangan sebesar 2,4% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 3,741$ dan $df = 1,146$.
4. Variabel gaya berkendara fokus memberikan sumbangan sebesar 11% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut signifikan dengan $F = 19,515$ dan $df = 1,145$.
5. Variabel gaya berkendara tenang memberikan sumbangan sebesar 1,2% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 2,143$ dan $df = 1,144$.
6. Variabel gaya berkendara menunggu memberikan sumbangan sebesar

5,4% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut signifikan dengan $F = 10,293$ dan $df = 1,143$.

7. Variabel usia memberikan sumbangan sebesar 0,7% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 1,363$ dan $df = 1,142$.
8. Variabel jenis kelamin memberikan sumbangan sebesar 0,4% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 0,795$ dan $df = 1,140$.
9. Variabel tipe sepeda motor memberikan sumbangan sebesar 0% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 0,043$ dan $df = 1,140$.
10. Variabel lamanya bergabung dengan klub motor memberikan sumbangan sebesar 0% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 0,069$ dan $df = 1,139$.
11. Variabel pengalaman ditilang memberikan sumbangan sebesar 2,3% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut signifikan dengan $F = 4,468$ dan $df = 1,138$.
12. Variabel pengalaman kecelakaan memberikan sumbangan sebesar 0,1% dalam varians perilaku *safety riding*. Sumbangan tersebut tidak signifikan dengan $F = 0,152$ dan $df = 1,137$.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa ada tiga IV, yaitu motivasi berkendara (bersepeda motor sebagai kompetisi), gaya berkendara fokus, gaya berkendara menunggu dan pengalaman ditilang yang signifikan sumbangannya terhadap perilaku *safetu riding*, jika dilihatnya dari besarnya pertambahan R^2 yang dihasilkan setiap kali dilakukan penambahan IV (sumbangan proporsi varians yang diberikan). Dari kedua IV tersebut dapat dilihat mana yang paling besar memberikan sumbangan terhadap DV. Hal tersebut dapat diketahui dengan melihat R^2 *change*-nya, semakin besar maka semakin banyak sumbangan yang diberikan terhadap DV. Dari tabeli di atas diketahui urutan IV yang signifikan memberikan sumbangan dari yang terbesar hingga yang terkecil ialah gaya berkendara fokus dengan R^2 0,110 atau 11%, gaya berkendara menunggu dengan R^2 *change* 0,04 atau 5,4%, motivasi berkendara (bersepeda motor sebagai kompetisi) dengan R^2 *change* 0,043 atau 4,3% dan pengalaman ditilang dengan R^2 0,023 atau 2,3%.

DISKUSI

Dari dua belas *independent variable* yang diteliti, hanya tiga *independent variable* yang berpengaruh signifikan terhadap perilaku *safety riding*. Setelah melakukan penelitian, diketahui

independent variable yang tidak berpengaruh atau tidak signifikan yaitu motivasi berkendara (bersepeda motor sebagai kompetisi), motivasi berkendara (sebagai control atas sepeda motor), gaya berkendara fokus, gaya berkendara tenang, jenis kelamin, usia, tipe sepeda motor, lamanya bergabung dengan klub motor, dan pengalaman kecelakaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel gaya berkendara menunggu memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku *safety riding* secara positif. Peneliti dapat menyimpulkan bahwa seseorang yang mempunyai gaya berkendara menunggu tinggi dalam hal mengendarai sepeda motor dapat dicontohkan dengan bersepeda motor defensif dan hati-hati akan menimbulkan tingkat perilaku *safety riding* yang tinggi.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Maycock dkk (1999) yang menemukan pengaruh yang signifikan dari gaya berkendara menunggu terhadap perilaku *safety riding*. Gaya berkendara menunggu dicirikan dengan cara mengendarai sepeda motor yang lebih defensif dan penuh perhatian menunjukkan perilaku *safety riding* (Watson dkk, 2007).

Pada penelitian yang dilakukan oleh Wong (2010) yang berjudul *Investigating Driving Style and Their Connections to Speeding and Accident Experience* juga meneliti gaya berkendara menunggu. Pengendara dengan gaya berkendara menunggu dan hati-hati menunjukkan mereka yang menyesuaikan diri, penuh perhatian, menunggu, sopan, tenang, penuh perencanaan, dan mematuhi peraturan lalu-lintas. Ciri-ciri dari pengendara dengan gaya berkendara menunggu menunjukkan tingkat perilaku *safety riding* yang tinggi.

Selanjutnya, untuk hasil penelitian mengenai pengaruh variabel motivasi berkendara untuk kesenangan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku *safety riding* secara negatif. Variabel motivasi berkendara untuk kesenangan signifikan baik pada pengujian koefisien regresi maupun proporsi variansnya. Motif kesenangan merupakan aspek yang paling berpengaruh terhadap perilaku berkendara di antara aspek motivasi berkendara lainnya berdasarkan hasil penelitian Schulz dkk, (1989) di Jerman.

Di Inggris, Hobbs dkk, (1986) menemukan bahwa sebagian besar pengendara sepeda motor dalam sampel mereka menyatakan bahwa motivasi utama mereka untuk berkendara adalah kenikmatan yang mereka peroleh dari aktivitas berkendara. Peneliti menyimpulkan kenikmatan yang mereka peroleh hanya untuk diri sendiri saja, hal tersebut memengaruhi perilaku *safety riding* diperlukan tingkat keamanan yang cukup bagi dirinya sendiri dan pengendara lain. jika seseorang mengendarai sepeda motor demi kesenangan pribadi dan tika memikirkan keselamatan pengendara lainnya, maka hal tersebut tidak menunjukkan perilaku *safety riding*.

Variabel pengalaman ditilang signifikan pengaruhnya terhadap perilaku *safety riding* secara negatif. Variabel pengalaman ditilang signifikan baik pada pengujian koefisien regresi maupun proporsi varians. Hal ini senada dengan hasil penelitian Walters (dalam Elliot dkk, 2003) menemukan bahwa pengendara yang aman cenderung mematuhi hukum dan peraturan lalu-lintas dan tata cara berkendara yang baik. Pengendara yang aman juga mengakui perlunya sopan santun dan etika di jalan. Beberapa pengendara menganggap bahwa keselamatan merupakan manfaat dari menaati peraturan lalu-lintas (Rutter dalam Joshi dkk, 2010).

Variabel motivasi berkendara (bersepeda motor sebagai kompetisi) tidak signifikan baik pada pengujian koefisien maupun proporsi variansi. Seperti dalam penelitian Brendicke (1991) yang menunjukkan bahwa terdapat risiko yang tinggi akibat dari cara-cara berkendara yang ekstrim di lalu-lintas (Elliot dkk, 2003).

Variabel motivasi berkendara (sebagai control atas sepeda motor) juga tidak signifikan pada pengujian koefisien regresi, namun signifikan pada pengujian proporsi varians. Hal ini tidak signifikan dengan penelitian Schulz dkk, (1991) yang menyebutkan bahwa kontrol keyakinan dalam mengendalikan diri, kendaraan, dan pengguna jalan lain didukung oleh motif keselamatan seperti memakai peralatan perlindungan atau upaya untuk berkendara aman di lalu-lintas (*safety riding*). Peneliti berasumsi bahwa perbedaan ini terjadi karena beragamnya tipe sepeda motor yang dikendarai oleh subjek penelitian ini. Schulz dkk, (1991) menemukan bahwa pengendara dengan tipe sepeda motor *touring* lebih defensif daripada pengendara dengan tipe sepeda motor yang lainnya (Joshi dkk, 2001). Tujuh puluh empat persen responden dalam penelitian ini mengendarai

sepeda motor tipe *touring*, sedangkan 26% responden lainnya mengendarai sepeda motor tipe bebek dan *matic*.

Selanjutnya, untuk hasil penelitian mengenai pengaruh variabel gaya berkendara fokus tidak signifikan. Variabel gaya berkendara fokus tidak signifikan pada pengujian koefisien regresi, tetapi signifikan pada pengujian proporsi varians. Hasil ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Watson dkk, (2010) yang berjudul *Psychological and Social Factors Influencing Motorcycle Rider Intentions and Behavior*. Fokus ketika mengendarai sepeda motor merupakan hal yang paling penting sebagai upaya mewujudkan perilaku *safety riding*. Fokus berarti menjaga konsentrasi, kewaspadaan dan responsif terhadap setiap perubahan lingkungan ketika berkendara. Berkendara dengan aman berarti dapat membaca situasi lalu-lintas dan selalu melihat rambu-rambu lalu-lintas. Peneliti menyimpulkan bahwa perbedaan hasil penelitian terjadi dikarenakan perbedaan karakteristik sampel. Kecemasan yang dialami responden dapat menyebabkan terjadinya *impairment* (penurunan konsentrasi dan fokus ketika berkendara).

Variabel selanjutnya yang tidak signifikan dalam penelitian ini adalah gaya berkendara tenang. Variabel gaya berkendara tenang juga tidak signifikan baik pada pengujian koefisien regresi maupun proporsi varians. Hasil ini berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Wong dkk, (2010) yang menemukan pengaruh yang signifikan dari gaya berkendara tenang terhadap perilaku *safety riding*. Aktifitas menenangkan selama berkendara dapat meningkatkan keselamatan dan mengurangi risiko dari berkendara.

Variabel usia juga tidak signifikan baik pada pengujian koefisien regresi maupun proporsi varians. Hasil ini berbeda dengan hasil penelitian Sexton dkk, (2004) yang menemukan bahwa pengendara dengan usia 26 tahun mempunyai risiko kecelakaan 40% lebih rendah daripada pengendara berusia 17 tahun dan pengendara berusia 40 tahun berisiko kecelakaan 60% lebih rendah daripada pengendara berusia 17 tahun.

Selanjutnya, untuk hasil penelitian mengenai pengaruh variabel jenis kelamin tidak signifikan. Variabel jenis kelamin tidak signifikan pada pengujian koefisien regresi dan proporsi varians. Hasil ini berbeda dengan penelitian Watson dkk, (2007) dimana laki-laki cenderung lebih sering mengalami cedera karena kecelakaan dibandingkan dengan perempuan.

Variabel tipe sepeda motor tidak signifikan baik pada pengujian koefisien regresi maupun pengujian proporsi varians. Hasil ini berbeda dengan penelitian sebelumnya dimana *defensive riding* dinilai lebih penting oleh pengendara dengan tipe sepeda motor *touring* dibandingkan dengan

pengendara pada umumnya atau pengendara dengan tipe sepeda motor lainnya (Schulz dalam Elliot dkk, 2003).

Variabel selanjutnya yang tidak signifikan dalam penelitian ini adalah lamanya bergabung dengan klub motor. Variabel lamanya bergabung dengan klub motor juga tidak signifikan baik pada pengujian koefisien regresi maupun proporsi varians. Hasil ini berbeda dengan peneliti yang beranggapan bahwa responden yang telah lama bergabung dengan klub motor akan berkendara lebih *safety* dibandingkan dengan responden yang baru bergabung dengan klub motor.

Terakhir adalah variabel pengalaman kecelakaan tidak signifikan baik pada pengujian koefisien regresi maupun proporsi varians. Hasil ini berbeda dengan penelitian Norrdzij dkk, (2001) yang menemukan bahwa pengendara yang sering mengalami kecelakaan cenderung berisiko saat berkendara.

Ada beberapa hal yang perlu dijadikan perhatian dalam penelitian ini. Yang pertama adalah dukungan teoritis dari teori *safety riding*. Pendekatan untuk mendapatkan gambaran perilaku *safety riding* dan gaya berkendara sepeda motor mendasarkan diri dari perilaku mengemudi mobil yaitu *safety driving* dan *driving style*. Di satu sisi, banyak kemiripan dalam mengendalikan kendaraan bermotor, tetapi di sisi lain ini adalah peluang untuk meneguhkan bahwa mengendarai motor memang berbeda dengan mengendarai mobil. Termasuk didalamnya tentang perilaku dan risiko yang dihadapi. Secara teknis jelas berbeda antara mengemudi mobil dengan mengendarai motor.

Generalisasi dari penelitian ini menjadi sangat terbatas. Terlebih bila memperhatikan sampel dan populasi yang berasal dari kelompok yang spesifik dan kelompok yang memang telah terbiasa dengan ketaatan akan aturan lalu-lintas. Penelitian lanjutan akan menjadi lebih menarik bila mengikutsertakan populasi dari latar belakang yang lebih beragam. Sehingga gambaran tentang *safety riding* pengguna motor dapat lebih jelas.

DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, Mei. (2011). *Motor Paling Banyak Melanggar Aturan Lalu-Lintas di Jakarta*. Diunduh tanggal 15 November 2011 dari
Chaplin, J. P. (2001). *Dictionary of Psychology. Kamus Lengkap Psikologi*.

Penerjemah; Kartini Kartono, Ed. I Cet. 7. Jakarta: PT. Raja
Grafindo Persada

- Elliott, M., Baughan, C., Broughton, J., Chinn, B., Grayson, G., Knowles, J., Smith, L., & Simpson, H. (2003). *Motorcycle safety – A scoping study*. TRL Report TRL581. Crowthorne: TRL Limited
- Hamdani. (2012). *Ketika Roda Dua Mengepung Jakarta*. Diunduh tanggal 8 Januari 2013 dari <http://pena.gunadarma.ac.id/ketika-roda-dua-mengepung-jakarta/>
- Hobs, C. Galer, I. & Stround, P. (1986). *The characteristics and attitudes of motorcyclists: a national survey*. Research Report RR51. Crowthorne: TRL Limited
- <http://oto.detik.com/read/2011/04/18/210714/1620217/648/motor-paling-banyak-melanggar-aturan-lalu-lintas-di-jakarta/0>
- Joshi, S. dkk, (2010). *Understanding risk taking behaviour within the context of PTW riders: A report on rider diversity with regard to attitudes, perceptions and behavioural choices*. 2- BE-SAFE
- Noordzij, P. C., Forke, E., Brendicke, R. & Chinn, B. P. (2001). *Integration of needs of moped and motorcycle riders into safety measures, Review and statistical analysis in the framework of the Europea*. Research project PROMISING, Workpackage 3
- Palamara, P. G. & Stevenson, M. R. (2003). *A longitudinal investigation of psychosocial risk factors for speeding offences among young motor car drivers* (RR128. Crawley, WA: Injury Research Centre, Department of Public Health, University of Western Australia
- Rusyanto, Edo. (2011). *Jakarta Lahan Subur Bisnis Sepeda Motor*. Diunduh tanggal 15 November 2011 dari <http://edorusyanto.wordpress.com/2011/10/15/jakarta-lahan-subur-bisnis-sepeda-motor/>
- Sexton, B. Baughan, C. Elliott, M. & Maycock, G. (2004). *The Accident Risk of Motorcyclists*. (TRL607. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory (TRL Limited)
- Terobosan Untuk Mencegah Kecelakaan*. (2011). Diunduh tanggal 20 November 2011 dari <http://megapolitan.kompas.com/read/2011/02/07/06142111/Terobosan.untuk.Mencegah.Kecelakaan>
- Watson, B. Tunnicliff, D. White, K. Schonfeld, C. & Wishart, D. (2007). *Psychological and social factors influencing motorcycle rider intentions and behaviour*, ATSB Research and Analysis Report Road Safety Research Grant Report 2007-04, Queensland
- Wong, J. T. & Chung, Y. S. (2010). *Investigating Driving Styles and Their Connections to Speeding and Accident Experience*, Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 8

PENGARUH RELIGIUSITAS DAN ADULT ATTACHMENT TERHADAP MARITAL ADJUSTMENT PADA PASANGAN YANG BARU MENIKAH

Risqi Karlina
Mohamad Avicenna
Yufi Andriani
UIN Syarif Hidayatullah Jakarta
m_avicenna@uinjkt.ac.id

Abstract

This research aim at knowing the impact of religiosity and adult attachment toward marital adjustment of new spouse. 212 subjects are selected through non-probability sampling technique. The research showed that religiosity and adult attachment significantly influence marital adjustment of new spouse ($p < 0,05$) ($F = 15,174$, $df = 13$) with 49,9% of total contribution. The research showed that only daily spiritual experience and private religious practice (religiosity), adult attachment, and age of wedding have significantly contribution (p -value $< 0,05$).

Keywords: *Marital Adjustment, religiosity, adult attachment*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh religiusitas dan kelekatan pada orang dewasa terhadap kesesuaian pernikahan pada pasangan yang baru menikah. Sebanyak 212 subjek dipilih melalui teknik non-probability sampling. Penelitian ini menunjukkan bahwa religiusitas dan kelekatan pada orang dewasa secara signifikan mempengaruhi kesesuaian pernikahan pada pasangan yang baru menikah ($p < 0,05$) ($F = 15,174$, $df = 13$) dengan 49,9% dari kontribusi total. Penelitian ini menunjukkan bahwa hanya pengalaman spiritual sehari-hari dan praktik ibadah pribadi (religiustias), kelekatan pada orang dewasa, dan usia pernikahan yang memiliki kontribusi signifikan (p -value $< 0,05$).

Kata Kunci: *Kesesuaian Pernikahan, religiusitas, kelekatan pada orang dewasa*

Diterima: 28 Mei 2013

Direvisi: 30 Juni 2013

Disetujui: 7 Juli 2013

PENDAHULUAN

Pasangan yang baru menikah bisa dikatakan sebagai bersatunya dua individu dari keluarga yang berbeda untuk membentuk suatu sistem keluarga yang baru (Santrock, 2002). Hal ini berarti bukan hanya dua individu yang bersatu tetapi juga bersatunya dua keluarga besar yang berbeda latar belakang, sehingga membutuhkan suatu usaha untuk mempertahankan keluarga yang baru dibentuk. Selama tahun-tahun pertama pernikahan, pasangan harus melakukan penyesuaian terhadap satu sama lain. Sementara itu selama melakukan penyesuaian dalam pernikahan, sering timbul ketegangan emosional yang dipandang sebagai periode yang rentan bagi pasangan yang baru menikah (Hurlock, 1980).

Ginancar (2011) mengatakan bahwa ada begitu banyak masalah yang terjadi dalam usia lima tahun pertama pernikahan, masalah tersebut antara lain adalah masalah penyesuaian dan kecocokan pasangan, adanya tuntutan peran, peran budaya, harapan keuangan, perbedaan harapan yang kurang dikomunikasikan pada awal pernikahan.

Ketika seseorang tidak dapat melakukan penyesuaian dalam pernikahannya terutama penyesuaian dengan pasangannya maka dapat terjadi dampak yang tidak baik dalam hubungan pernikahan, salah satunya adalah perceraian. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Badan Peradilan Agama Mahkamah Agung (Ditjen Badilag MA) menunjukkan kasus perceraian selama tahun 2010 terjadi sebanyak 282.184 kasus (Detik, 2011). Selain itu pada tahun 2011 kasus perceraian yang diterima oleh Pengadilan Tinggi Agama seluruh Indonesia adalah sebanyak 3114.967 kasus. Kasus perceraian meningkat pada tahun 2012, berdasarkan data yang diperoleh dari Pengadilan Tinggi Agama seluruh Indonesia menunjukkan bahwa selama tahun 2012 ada sebanyak 346.466 kasus perceraian di Indonesia.

Dirjen Bimbingan Masyarakat Islam Kementerian Agama mengungkapkan bahwa ada beberapa hal yang menjadi penyebab perceraian, di antaranya adalah persoalan ketidakcocokan pasangan, kekerasan dalam rumah tangga, poligami, masalah ekonomi, intelektual, umur, masalah kriminal, salah satu pasangan menjadi TKI dan masalah politik juga sebagai salah satu penyebab perceraian (dalam Kertamuda, 2009).

Sementara itu sesuai dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1974 pasal 1 tentang perkawinan menjelaskan bahwa perkawinan adalah ikatan batin antara seorang pria dan seorang wanita sebagai suami istri dengan

tujuan membentuk keluarga atau rumah tangga yang bahagia dan kekal berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa. Landis (1970) mengungkapkan ketika menikah pasangan harus mampu belajar untuk menyesuaikan dan memahami psangan hidupnya agar menjadi sukses dan bahagia.

Pasangan yang penikahannya suksse dan bahagia hal itu dikarenakan mereka telah mampu melakukan penyesuaian dalam pernikahannya dengan menggunakan sudut pandang masing-masing (Landis, 1970). Penyesuaian pernikahan mengacu kepada kemampuan seseorang untuk menjadi puas, bahagia dan mencapai keberhasilan pada sejumlah tugas-tugas dalam sebuah pernikahan (Dimkpa, 2010).

Tetapi tidak sedikit pasangan yang cenderung mengabaikan dan tidak mempersiapkan diri untuk melakukan penyesuaian saat memasuki kehidupan pernikahan, banyak dari mereka justru lebih memikirkan tentang upacara dan resepsi pernikahan, mendapatkan pengakuan sebagai pasangan suami istri, dan bagaimana membangun tempat tinggal. Tetapi kemudian ketika kebahagiaan pada awal-awal pernikahan mereka telah berlalu, pasangan baru sadar bahwa ada tugas yang lebih utama dari pernikahan adalah belajar cara menyesuaikan satu sama lain dalam hubungan pernikahan (Atwater, 1983).

Ada beberapa hal yang dapat berpengaruh dalam melakukan penyesuaian dalam pernikahan di antaranya jenis kelamin. Jenis kelamin dapat mendasari konflik dan kegagalan sebuah pernikahan karena adanya perbedaan harapan dalam pernikahan antara suami dan istri (Thompson & Walker, dalam Papalia, Old & Feldman, 2008). Usia dan jenis kelamin, keudanya ditemukan mempengaruhi kesejahteraan pernikahan (Haring-Hidore, Stock, Okun & Witter, dalam Davidson dan Moore, 1996). Selanjutnya, Bramlett dan Mosher (dalam Papalia, Old & Feldman, 2008) mengatakan bahwa lulusan perguruan tinggi dan pasangan dengan pendapatan yang tinggi memiliki kecenderungan lebih untuk mengakhiri pernikahannya dibandingkan dengan pasangan yang berpendidikan dan berpenghasilan rendah.

Sesuai dengan pasal 1 Undang-undang tentang perkawinan yang menjelaskan bahwa untuk mencapai keluarga bahagia didasarkan atas Ketuhanan Yang Maha Esa, peneliti mengasumsikan bahwa adanya peran dari agama untuk terciptanya kebahagiaan dalam kehidupan perniakahan. Sebuah survei menunjukkan bahwa religiusitas memiliki peran penting

dalam kehidupan pernikahan (Blumel & Jenkins dalam Mahoney, Pargament, Jewell, Swank, Scott, Emery & Rye, 1999). Orientasi

keagamaan yang kuat dalam kehidupan pernikahan menyediakan sumber dukungan dan memberikan kesempatan untuk terlibat dalam kegiatan keluarga dan kegiatan keagamaan bersama-sama (Robinson & Blanton, dalam Davidson & Moore, 1996).

Sebuah penelitian menggarisbawahi pentingnya religiusitas dalam meningkatkan keintiman emosional atau hubungan interpersonal pada pasangan menikah (Brueggemann: D'Antonio, Newman, dan Wright; Hatch, Yakobus, dan Schumm; Roth; Stinnett: Romas & Henry; Thornton, dalam Robinson, 1994).

Faktor lain yang dapat mempengaruhi penyesuaian dalam hubungan pernikahan adalah kelekatan (*attachment*). Kelekatan dalam hubungan pernikahan adalah bentuk kelekatan yang terjadi pada orang dewasa. Hazan dan Shaver mengatakan bahwa hubungan romantis pada orang dewasa dapat dilihat sebagai sebuah ikatan afektif yang sebanding dengan yang terlihat antara hubungan bayi dengan pengaruh utamanya (Volling et al., 1998). Kobak dan Hazan (dalam Voling et al., 1998) menemukan hubungan yang signifikan antara kelekatan aman dengan kepuasan, baik pada suami maupun istri dalam pernikahan.

Beberapa studi menemukan hubungan yang kuat antara kelekatan pada orang dewasa dengan kepuasan hubungan yang mereka jalani (Scott & Cordova, 2002). Penelitian ini merupakan modifikasi dari penelitian yang dilakukan oleh Lopez, et al. (2011) mengenai *Religious Commitment, Adult Attachment and Marital Adjustment in Newly Married Couples*. Pada penelitian Lopez et al. (2011) menggunakan *religious commitment* untuk melihat secara langsung sejauh mana keterkaitannya dengan *marital adjustment* serta menjadikan *religious commitment* sebagai moderasi pengaruh *insecure attachment* terhadap *marital adjustment* pada sampel pengantin baru, sementara dalam penelitian ini peneliti ingin melihat pengaruh religiusitas secara langsung terhadap *marital adjustment*.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penyesuaian pernikahan pada pasangan yang baru menikah dengan melihat religiusitas serta dimensi dari kelekatan pada pasangan menikah. Berdasarkan uraian di atas, peneliti tertarik untuk melihat sejauh mana pengaruh religiusitas dan *adult attachment* terhadap *marital adjustment* pada pasangan yang baru menikah.

Marital Adjustment

Chung (1990) mengatakan penelitian tentang hubungan pernikahan telah menjadi salah satu wilayah yang paling sering dipelajari pada penyelidikan bidang keluarga. Baik itu berfokus pada penyesuaian pernikahan, kebahagiaan, kepuasan, atau berbagai istilah lain.

Spanier (1976) mengatakan bahwa konsep *marital adjustment* (penyesuaian pernikahan) telah mengambil bagian penting dalam studi pernikahan dan hubungan keluarga. Spanier (1976) menunjukkan bahwa *marital adjustment* (penyesuaian pernikahan) dapat dilihat dengan dua cara, yaitu sebagai suatu proses yang selalu berubah dan sebagai evaluasi kualitatif suatu keadaan. Spanier dan Sabatelli (dalam Chung, 1990) menjelaskan bahwa penyesuaian pernikahan mengacu kepada proses-proses yang perlu dilakukan oleh pasangan untuk mencapai hubungan pernikahan yang harmonis.

Locke dan Wallace (1959) mengungkapkan bahwa penyesuaian pernikahan adalah sebuah akomodasi (suatu usaha seseorang untuk meredakan atau menghindari konflik dalam rangka mencapai kestabilan) antara suami istri dalam kehidupan pernikahan.

Spanier (1976) menjelaskan bahwa terdapat beberapa komponen dalam penyesuaian pernikahan, di antaranya adalah:

1. *Dyadic Consensus*

Yang termasuk *dyadic consensus* adalah sejauh mana pasangan memiliki kesepakatan tentang aspek-aspek penting dalam kehidupan pernikahan.

2. *Dyadic Satisfaction*

Yang dimaksud dengan *dyadic satisfaction* adalah sejauh mana masing-masing pasangan mampu merasakan kepuasan dalam kehidupan pernikahan yang mereka jalani.

3. *Dyadic Cohesion*

Yang dimaksud *dyadic cohesion* adalah mengacu pada kebersamaan pasangan atau sejauh mana pasangan melakukan kegiatan sebagai pasangan menikah.

4. *Affectional Expression*

Yang dimaksud dengan *affectional expression* adalah sejauh mana pasangan mampu menunjukkan perasaan atau kasih sayang yang dimilikinya kepada pasangannya dalam berbagai keadaan.

Religiusitas

Menurut Pargament (1997) agama adalah mencari makna dengan cara yang berhubungan dengan hal-hal suci seperti yang berfokus pada keyakinan, praktek, perasaan atau interaksi dalam kaitannya dengan Tuhan.

Menurut Fetzer (2003) definisi religiusitas adalah seberapa kuat individu penganut agama merasakan pengalaman beragama sehari-hari, mengalami kebermaknaan hidup dengan beragama, mengekspresikan keagamaan sebagai sebuah nilai, meyakini ajaran agamanya, memaafkan, melakukan praktek beragama (ibadah) secara menyendiri, menggunakan agama sebagai *coping*, mendapat dukungan penganut sesama agama. Mengalami sejarah keberagamaan dan meyakini pilihan agamanya.

Jhon E. Fetzer Institute (2003) melakukan sebuah penelitian pada tahun 1999 yang berjudul *Multidimensional Measurement of Religiousness, Spirituality for Use in Health Research* memaparkan ada dua belas dimensi religiusitas, yaitu: *daily spiritual experiences, meaning, value, beliefs, forgiveness, private religious practices, religious and spiritual coping, religious support, religious / spiritual history, commitment, organizational religiousness* dan *religious preference*.

Pada penelitian ini peneliti hanya menggunakan enam dimensi dari religiusitas, yaitu:

1. *Daily Spiritual Experience*

Underwood (dalam Fetzer Institute, 2003) menjelaskan bahwa *daily spiritual experience* merupakan dimensi yang memandang dampak agama dan spiritual dalam kehidupan sehari-hari.

2. *Value*

Konsep *value* menurut Idler (dalam Fetzer, 2003) adalah pengaruh keimanan terhadap nilai-nilai hidup, seperti mengajarkan tentang nilai cinta, saling tolong menolong, saling melindungi dan sebagainya.

3. *Beliefs*

Konsep *beliefs* menurut Idler (dalam Fetzer, 2003) merupakan sentral dari religiusitas. Religiusitas merupakan keyakinan akan konsep-konsep yang dibawa oleh suatu agama.

4. *Forgiveness*

Adapun dimensi *forgiveness* menurut Idler (dalam Fetzer, 2003) mencakup lima dimensi turunan, yaitu pengakuan dosa, merasa diampuni oleh Tuhan, merasa dimaafkan oleh orang lain, memaafkan orang lain, dan memaafkan diri sendiri.

5. *Religious Spiritual Coping*

Menurut Pargament (dalam Fetzter, 2003) yang dimaksud *religious spiritual coping* merupakan *coping stress* dengan menggunakan pola dan metode religius, seperti dengan berdoa, beribadah untuk menghilangkan stres, dan sebagainya.

6. *Private Religious Practice*

Menurut Levin (dalam Fetzter, 2003) merupakan perilaku beragama dalam praktek agama meliputi ibadah, mempelajari kitab, dan kegiatan-kegiatan lain untuk meningkatkan religiusitasnya.

Adult Attachment

Teori kelekatan telah menjadi salah satu kerangka utama bagi hubungan romantis pada orang dewasa. Bowlby melihat hubungan kelekatan menjadi peran penting dalam kehidupan emosional orang dewasa (dalam Fraley & Shaver, 2000). Banyak emosi kuat yang timbul selama pembentukan, pemeliharaan, gangguan dan pembaharuan kelekatan hubungan. Pembentukan ikatan digambarkan seperti jatuh cinta, menjaga ikatan seperti mencintai seseorang dan berduka saat kehilangan pasangan (Fraley & Shaver, 2000).

Hazan dan Shaver (1987) menyatakan *adult attachment* (kelekatan pada orang dewasa) adalah hubungan emosi antar dua orang yang ditandai oleh keinginan untuk bersama dan menyayangi satu sama lain, serta kondisi ini menggambarkan keadaan diri individu. Collin dan Read (1990) mendefinisikan *adult attachment* adalah pemahaman tentang bagaimana seseorang mengorganisasikan pemikiran tentang diri mereka, orang lain dan yang terpenting adalah hubungan personal mereka.

Collins dan Read (1990) mengungkapkan adanya tiga dimensi dari *adult attachment* yang menjadi dasar dari *attachment style* yang diungkapkan oleh Hazan dan Shaver. Tiga dimensi tersebut adalah *depend*, *close* dan *anxiety*.

1. *Depend* (Bergantung)

Dimensi ini menjelaskan tentang sejauh mana seorang individu percaya pada pasangan, merasa nyaman bergantung pada pasangan, dan dirinya akan ada di saat dibutuhkan.

2. *Close* (Dekat)

Dimensi ini menjelaskan tentang sejauh mana seorang individu merasa nyaman dengan kedekatan dan keintiman.

3. *Anxiety* (Cemas)

Dimensi ini menjelaskan tentang sejauh mana seseorang merasa cemas tentang hal-hal seperti ditinggalkan atau tidak dicintai oleh pasangan.

Dinamika Pasangan yang Baru Menikah

Pada tahun-tahun pertama pernikahan pada pasangan yang baru menikah merupakan waktu untuk mengadakan penyesuaian, dan waktu untuk mengadakan orientasi yang lebih mendalam dari masing-masing pihak (Walgito, 2004). Penyesuaian dalam pernikahan melibatkan dua persepsi, harapan, kebutuhan, tujuan dan kepribadian yang berbeda untuk disatukan (Newby, 2010).

Newby (2010) menjelaskan selama tiga tahun pertama pernikahan ada beberapa pola umum penyesuaian. Enam bulan pertama pernikahan, dianggap sebagai –fase bulan madu dicirikan dengan kepuasan dan sedikitnya masalah yang serius terjadi. Pada sekitar enam hingga dua belas bulan, optimisme meudar dalam realisme karena mulai adanya perbedaan pendapat, kewajiban keuangan, kebiasaan buruk, dan kebosanan. Dari sekitar 12 – 36 bulan pernikahan, mungkin terjadi periode singkat kekecewaan saat pasangan kehilangan –kharisma dan menjadi kurang adil. Tantangan pada masalah waktu, uang, istri melahirkan, dan penyesuaian seksual memerlukan strategi penanganan yang baru. Adanya anak-anak dalam kehidupan pernikahan juga dapat menyulitkan proses penyesuaian. Pada 18 – 36 bulan, pasangan suami istri mulai terbiasa dengan kehidupan pernikahan mereka.

Kesulitan penyesuaian pernikahan dalam menyelenggarakan gaya perkawinan merupakan paduan dari fakta tentang terdapatnya banyak pasangan yang tidak memahami satu sama lain.

Penelitian yang pernah dilakukan bagi pasangan yang menyatakan bahwa mereka telah mencapai penyesuaian yang baik dalam kehidupan pernikahannya berhasil menghasilkan suatu laporan yang menyatakan bahwa banyak variabel yang memiliki efek positif bagi terciptanya penyesuaian dan kepuasan pernikahan (Ammons & Stinnet dalam Sadarjoen, 2005). Seringkali pasangan suami istri yang dapat menerima atau meningkatkan kualitas hidup mereka bersama dapat menimbulkan perpisahan. Bagi pasangan suami istri yang tetap berkomitmen untuk membangun sebuah pernikahan yang kuat memiliki pandangan yang

realistis mengenai apa yang diperlukan untuk keberhasilan pernikahan mereka (Newby, 2010).

Dari penjelasan di atas peneliti berhipotesis bahwa ada pengaruh yang signifikan antara variabel-variabel religiusitas (*daily spiritual experience, beliefs, value, forgiveness, private religious practice* dan *spiritual coping*) dan variabel-variabel dari *adult attachment (depend, close, anxiety)*, serta faktor demografis (jenis kelamin, pendidikan, usia pernikahan) terhadap *marital adjustment* pada pasangan yang baru menikah.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan analisis regresi berganda. Populasi dari penelitian ini adalah pasangan yang baru menikah. Sampel penelitian ini mencakup 106 pasangan suami istri yang baru menikah. Dengan kriteria sampel merupakan pasangan manikah dengan usia pernikahan 1-5 tahun, pernikahan pasangan merupakan pernikahan yang pertama. Sampel di dalam penelitian ini ditentukan dengan teknik *nonprobability sampling*, yakni *accidental sampling*.

Marital adjustment diukur dengan menggunakan alat ukur *Dyadic Adjustment Scale (DAS)*. Skala ini terdiri dari 32 item. Setelah melakukan uji validitas didapat 28 item yang valid.

Religiusitas diukur dengan memodifikasi skala dari *Brief Multidimensional Scale* (Collin & Read, 1990), skala ini terdiri dari 18 item. Setelah dilakukan uji validitas hanya terdapat 11 item yang valid.

HASIL

Dari hasil analisis regresi berganda, diperoleh R^2 sebesar 0,499. Hal ini berarti kesepuluh variabel menjelaskan 49,9% varian dari *marital adjustment* secara simultan sedangkan 50,1% sisanya dipengaruhi oleh variabel di luar penelitian ini.

Berdasarkan tabel 1 dapat dilihat dari 12 variabel independen, hanya empat variabel yang memilikip pengaruh terhadap *marital adjustment* secara signifikan. Untuk variabel *daily spiritual experience* ($\beta = 0,229, p < 0,001$) yang berarti bahwa variabel *daility spiritual experience* secara positif berpengaruh signifikan terhadap *marital adjustment*. Jadi, semakin baik *daily spiritual experience* individu maka semakin baik *marital adjustment*-nya. Selanjutnya, *private religious practice* ($\beta = 0,363, p < 0,001$) yang berarti

bahwa variabel *private religious practice* secara positif berpengaruh signifikan terhadap *marital adjustment*. Jadi, semakin baik *private religious practice*

individu maka semakin baik *marital adjustment*-nya. Kemudian, *depend* ($\beta = 0,375, p < 0,001$) yang berarti bahwa variabel *depend* secara positif berpengaruh signifikan terhadap *marital adjustment*. Jadi, semakin baik *depend* (bergantung) individu maka semakin baik *marital adjustment*-nya. Terakhir, usia pernikahan ($\beta = -0,129, p < 0,001$) yang berarti bahwa variabel usia pernikahan secara negatif berpengaruh signifikan terhadap *marital adjustment*. Jadi, semakin muda usia pernikahan pasangan maka semakin baik *marital adjustment*-nya.

Namun, *value* ($\beta = 0,088, p > 0,05$) tidak berpengaruh terhadap *marital adjustment*. Begitu juga dengan *beliefs* ($\beta = 0,029, p > 0,05$), *forgiveness* ($\beta = -0,105, p > 0,05$), *religious spiritual coping* ($\beta = -0,108, p > 0,05$), *close* ($\beta = -0,019, p > 0,05$), *anxiety* ($\beta = 0,080, p > 0,05$), jenis kelamin ($\beta = 0,051, p > 0,05$), dan *dummy pendidikan1* ($\beta = 0,095, p > 0,05$) serta *dummy pendidikan2* ($\beta = 0,037, p > 0,05$), tidak berpengaruh terhadap *marital adjustment*.

Tabel 1
Koefisien Regresi

Variabel	Beta	Sig.
<i>Daily spiritual experience</i>	0,229 ***	0,000
<i>Value</i>	0,088	0,172
<i>Beliefs</i>	0,029	0,650
<i>Forgiveness</i>	-0,105	0,151
<i>Private religious practice</i>	0,363***	0,000
<i>Religious and spiritual coping</i>	-0,108	0,115
<i>Depend</i>	0,375***	0,000
<i>Close</i>	-0,019	0,772
<i>Anxiety</i>	-0,080	0,143
Jenis kelamin ^a	0,051	0,327
Pendidikan1	0,095	0,397
Pendidikan2	0,037	0,748
Usia pernikahan	-0,129**	0,014

^a Dichotomus variable untuk jenis kelamin: laki-laki = 1; perempuan = 0

* $p < 0,05$

** $p < 0,01$

*** $p < 0,001$

Pengujian proporsi varian untuk masing-masing variabel independen menunjukkan bahwa *depend* memberikan sumbangan varians sebesar 29,3% ($F(1,210) = 87,085, p < 0,05$), *private religious practice* 13% ($F(1,209) =$

46,983, $p < 0,05$), *daily spiritual experience* 2,9% ($F(1,208) = 10,962$, $p < 0,05$), dan usia pernikahan 1,8% ($F(1,207) = 7,042$, $p < 0,05$).

Tabel 2
Perhitungan Proporsi Varians *Marital Adjustment*

Variabel	R Square	Change Statistics			Sig. F
		F	df1	df2	
	Change	Change			Change
<i>Depend</i>	0,293	87,085	1	210	0,000
<i>Private religious practice</i>	0,130	46,983	1	209	0,000
<i>Daily spiritual experience</i>	0,029	10,962	1	208	0,001
Usia pernikahan	0,018	7,042	1	207	0,009
<i>Religious and spiritual coping</i>	0,010	4,057	1	206	0,045
<i>Forgiveness</i>	0,003	1,119	1	205	0,291
Pendidikan ^{1,2}	0,004	0,803	2	203	0,449
<i>Value</i>	0,004	1,430	1	202	0,233
<i>Anxiety</i>	0,005	2,131	1	201	0,146
Jenis kelamin ^a	0,002	0,991	1	200	0,321
<i>Beliefs</i>	0,001	0,199	1	199	0,656
<i>Close</i>	0,000	0,084	1	198	0,772

DISKUSI

Hasil penelitian menunjukkan dimensi *daily spiritual experience* dari religiusitas memiliki pengaruh yang signifikan dan secara positif mempengaruhi *marital adjustment*. Jadi, semakin baik seseorang merasakan bahwa pengalaman spiritual yang dirasakan setiap harinya berdampak bagi kehidupan maka semakin baik seseorang melakukan penyesuaian dalam hubungan pernikahan.

Hasil penelitian ini mendukung beberapa penelitian terdahulu yang juga mengatakan bahwa *daily spiritual experience* mempengaruhi *marital adjustment*, di antaranya adalah Amato et al. (dalam Bell, 2009) melaporkan bahwa orang menikah dilaporkan lebih tinggi tingkat kebahagiaan sehari-hari. Ada juga penelitian yang dilakukan oleh Mahoney et al. (1999) menunjukkan hubungan yang positif dan signifikan antara penyesuaian pernikahan dan ketiga proksimal ukuran agama (kegiatan keagamaan bersama, persepsi sucinya kualitas perkawinan, dan manifestasi dari Tuhan) bagi suami dan istri. Underwood dan Teresi (dalam Bell, 2009) juga melaporkan bahwa *daily spiritual experience* berkorelasi positif dengan banyak pengalaman kehidupan, termasuk kualitas kehidupan, optimisme, dukungan sosial, kecemasan,

kemarahan depresi dan permusuhan, banyak yang juga memiliki hubungan yang sesuai untuk kebahagiaan perkawinan.

Dengan demikian peneliti menyimpulkan bahwa ketika seseorang yang beragama dan mampu merasakan bahwa setiap hari ada pengalaman-pengalaman spiritual yang dialami seperti merasa tenang, mendapatkan rahmat dari Tuhan, serta rasa syukur kepada Tuhan. Atas pengalaman spiritual yang didapatkan seseorang dapat diinternalisasikan ke dalam dirinya dan kemudian hal itu akan diwujudkan dalam kehidupannya termasuk dalam konteks kehidupan pernikahan. Misalnya suami istri yang saling menyayangi, belajar untuk saling menerima segala kekurangan dan kelebihan pasangannya yang semua itu didasarkan pada apa yang telah diajarkan oleh agama dan dirasakan dalam pengalaman sehari-hari maka dapat mempermudah pasangan suami istri untuk melakukan penyesuaian dalam kehidupan pernikahan. Selain itu seseorang yang merasakan bahwa dalam sebuah pernikahan ada cmapur tangan dari Tuhan, maka ia akan menjadikan Tuhan sebagai —orang ketiga dalam kehidupan pernikahan yang dijalani. Keyakinan yang timbul bahwa dengan adanya keterlibatan Tuhan dalam kehidupan pernikahan mampu memberikan pemahaman bahwa Tuhan yang akan memberikan mereka kekuatan, kesabaran ketika menghadapi sebuah permasalahan dalam melakukan penyesuaian pada pernikahan sehingga pasangan mampu melewati masa-masa sulit dalam melakukan penyesuaian. Hal ini jelas terlihat bahwa Tuhan berperan aktif dalam setiap sisi kehidupan, baik itu dalam kehidupan pernikahan. Dalam uji regresi dari masing-masing pihak yaitu pihak suami dan istri dimensi *daily spiritual experience* ini berpengaruh signifikan pada kelompok suami, tetapi tidak pada kelompok istri. Menurut asumsi peneliti hal ini terjadi dikarenakan persepsi tentang pengalaman spiritual yang dirasakan dari pihak suami lebih memberikan makna dalam melakukan penyesuaian pernikahan setiap harinya dibandingkan pada pihak istri. Dengan begitu pihak suami dapat berbagi atas pengalaman spiritual yang dirasakannya dan juga dapat mendorong istri untuk mampu merasakan pengalaman spiritual khususnya yang berkaitan dengan kehidupan pernikahan.

Selanjutnya, dimensi *private religious practices* dari religiusitas memiliki pengaruh yang signifikan dan positif mempengaruhi *marital adjustment* pasangan yang baru menikah. Jadi, semakin sering seseorang melakukan ibadah, mempelajari kitab suci agama, dan kegiatan-kegiatan lain untuk meningkatkan religiusitasnya maka semakin baik *marital adjustment* yang dilakukan pada pasangna baru menikah.

Hasil penelitian ini sesuai dengan sebuah penelitian yang dilakukan oleh Gruner (dalam Larson, 1989) tentang penyesuaian pernikahan menemukan bahwa pasangan yang berdoa dan membaca kitab suci agamanya memiliki tingkat signifikan yang tinggi, dalam mengatasi permasalahan pribadi dan pernikahan mereka dalam penyesuaian pernikahan. Selain itu juga berdasarkan dari sejumlah studi menemukan bahwa ibadah pembacaan kitab suci pada seseorang yang telah menikah berkorelasi positif terhadap kebahagiaan pernikahan, termasuk keterampilan pemecahan masalah, rasa tanggung jawab untuk perubahan diri, serta pelunakan hubungan dan perdamaian (Butler, Stout, & Gardner; Dudley & Kosinski; Gruner; Mahoney et al; dalam Bell, 2009).

Peneliti menyimpulkan bahwa praktek religius berperan dalam kehidupan pernikahan. Dengan percaya bahwa Tuhan adalah —orang ketiga dalam kehidupan pernikahan dan berperan di dalamnya, hal ini menjelaskan bahwa perlu adanya usaha yang dilakukan oleh seseorang untuk mendapatkan bantuan dari Tuhan ketika mengalami kesulitan dalam melakukan penyesuaian pernikahan. Usaha-usaha tersebut berupa praktek religius seperti beribadah, berdoa, membaca kitab suci agamanya. Dalam melakukan praktek religius ini seseorang dapat melakukannya secara pribadi ataupun melakukan dengan pasangannya untuk dapat lebih mengeratkan hubungan mereka berdua. Mereka dapat melakukan ibadah berdua seperti shalat, membaca dan mempelajari isi kitab suci atau bahkan mereka dapat melakukan ibadah haji atau umroh berdua dan mereka dapat meminta kepada Tuhan agar kehidupan pernikahan mereka berjalan dengan baik dan lancar. Pada dimensi *private religious practice* berpengaruh signifikan baik pada kelompok suami maupun kelompok istri. Dengan saling mengingatkan antara suami dan istri untuk melakukan ibadah, dan berdoa kepada Tuhan dapat menjadi motivasi bagi masing-masing pihak sehingga memberikan pengaruh yang baik bagi kedua pihak yang nantinya berkaitan dengan penyesuaian mereka dalam pernikahan yang dijalani.

Selanjutnya, dimensi *depend* dari variabel *adult attachment* memiliki pengaruh yang signifikan dan positif mempengaruhi *marital adjustment*. Jadi, semakin seseorang nyaman bergantung, percaya pada pasangan, dan akan ada jika dibutuhkan maka semakin mudah melakukan *marital adjustment*. Hasil penelitian mengenai *adult attachment* ini sesuai dengan hasil penelitian Kobak dan Hazan (dalam Volling et al., 1998) yang menemukan hubungan

signifikan antara kelekatan dengan kepuasan, baik pada suami maupun istri dalam hubungan pernikahan. Beberapa studi juga menemukan hubungan

yang kuat antara kelekatan pada orang dewasa dengan kepuasan yang mereka jalani (Scott & Cordova, 2002), dimana kepuasan dalam menjalin hubungan menjadi salah satu komponen dalam *marital adjustment*.

Dimensi *depend* ini berpengaruh baik pada kelompok suami maupun istri dalam uji regresi masing-masing pihak, ketika pasangan menikah saling menunjukkan ketergantungannya, peneliti menyimpulkan mereka membutuhkan peran dari pasangan mereka dalam melakukan berbagai hal dalam kehidupan pernikahan. Dengan bergantungnya seseorang kepada pasangannya akan membuat pasangannya menjadi seseorang yang dibutuhkan, maka pasangannya dapat mengerti dan memahami berbagai hal tentang pasangan mereka dan hal tersebut membuat pasangan menikah bisa belajar untuk saling menerima kekurangan dan kelebihan pasangan, serta mempermudah untuk melakukan penyesuaian pernikahan.

Bergantung dalam hal ini adalah bergantung yang sehat, karena dari hasil kategorisasi yang dilakukan pada bab 4 menunjukkan bahwa dari keseluruhan jumlah sampel, paling banyak sampel berada pada kategori sedang, yang artinya ketergantungan sampel pada pasangannya masih dalam taraf cukup, selain itu juga dari hasil uji regresi masing-masing pihak menunjukkan bahwa dimensi *depend* sama-sama berpengaruh signifikan baik pada pihak suami maupun istri. Serta dari hasil wawancara kepada sampel penelitian mengenai masalah bergantung, peneliti menyimpulkan bahwa bagi para suami, mereka senang apabila istri mereka menjadi seorang yang mandiri dalam melakukan pekerjaan rumah tangga, tetapi mereka juga menginginkan agar istri bergantung pada mereka. Misalnya seorang istri yang mengerjakan pekerjaan rumah tangga yang bersifat maskulin maka istri dapat bergantung kepada suaminya untuk membantu, dengan begitu suami merasa bahwa istrinya membutuhkan peran suami dalam mengerjakannya, begitupun sebaliknya. Dengan mereka saling membantu dan bergantung maka mereka sedang menjalani proses penyesuaian dalam pernikahan.

Berikutnya adalah usia pernikahan, hasil penelitian menunjukkan bahwa usia pernikahan memiliki pengaruh yang signifikan dan secara negatif mempengaruhi *marital adjustment* pasangan yang baru menikah. Jadi, semakin muda usia pernikahan seseorang maka semakin baik *marital adjustment* yang dilakukan pada pasangan baru menikah. Pada dimensi usia pernikahan berpengaruh positif pada pihak istri tetapi tidak pada pihak suami.

Hal ini tidak sesuai dengan yang diungkapkan oleh Hurlock (1980) yang menyatakan bahwa selama tahun-tahun pertama pernikahan, pasangan harus melakukan penyesuaian terhadap satu sama lain. Sementara itu selama melakukan penyesuaian dalam pernikahan, sering timbul ketegangan emosional yang dipandang sebagai periode rentan bagi pasangan yang baru menikah. Begitu juga dengan yang diungkapkan oleh Newby (2010) dari sekitar 12 hingga 36 bulan pernikahan, mungkin terjadi periode singkat kekecewaan saat pasangan kehilangan *—kharisma* dan menjadi kurang adil. Tantangan pada masalah waktu, uang, istri melahirkan, dan penyesuaian seksual memerlukan strategi penanganan yang baru. Adanya anak-anak dalam kehidupan pernikahan juga dapat menyulitkan proses penyesuaian.

Perbedaan ini mungkin dapat diakibatkan karena sampel pada penelitian ini yang usia pernikahannya 1-2 tahun sebanyak 58 orang dari 212 orang, masih banyak dari mereka yang tinggal bersama dengan orang tua salah satu pasangan, peneliti mengetahui saat peneliti melakukan penelitian. Hal ini yang dapat menjadi salah satu penyebab penyesuaian pernikahan mereka baik dalam arti belum butuh penyesuaian yang berarti. Masih adanya peran orangtua membuat mereka dapat meminta pertolongan kepada orangtua, misalnya saja dalam hal memasak atau bahkan hingga menjaga anak. Dengan adanya bantuan / peran dari orangtua membuat pasangan menikah belum begitu merasakan perubahan yang drastis dalam hidupnya walaupun pada kenyataannya mereka telah menikah. Pasangan ini akan merasakan bahwa pernikahan membutuhkan penyesuaian yang besar dari masing-masing pihak mungkin setelah mereka tinggal terpisah dari orangtua mereka. Hal lain yang mungkin menjadi penyebabnya adalah pasangan masih merasakan bahwa tahun-tahun pertama merupakan masa-masa bulan madu, dengan begitu masih adanya perasaan cinta yang menggebu yang membuat mereka mengabaikan perilaku yang kurang berkenan dari pasangannya.

Dari 12 *independent variable* yang diteliti, hanya empat *independent variable* yang berpengaruh signifikan terhadap *marital adjustment*. Setelah melakukan penelitian, diketahui *independent variable* yang tidak berpengaruh atau tidak signifikan yaitu dimensi *value*, *beliefs*, *forgiveness*, dan *religious spiritual coping* dari religiusitas, dimensi *close* dan *anxiety* dari *adult attachment*, serta jenis kelamin dan pendidikan.

Secara umum, ketidaksesuaian/perbedaan yang dihasilkan dari penelitian ini baik dengan hasil penelitian terdahulu maupun dengan asumsi

peneliti mungkin disebabkan oleh prosedur penelitian yang kurang baik, salah satunya dapat dikarenakan kurang baiknya peneliti menyampaikan petunjuk pengisian, sehingga ada beberapa dari kuesioner penelitian yang isinya sama persis antara suami dan istri, selain itu juga kurangnya ketersediaan waktu dari responden.

Pada penelitian ini dimensi *value* dan *beliefs* dari religiusitas memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap *marital adjustment*, hasil penelitian ini berbeda dengan penjelasan yang menyatakan pasangan menikah akan lebih mudah melakukan penyesuaian satu sama lain dan terhindar dari konflik hubungan mereka ketika pasangan menikah berbagi *value* (nilai) yang sama, norma dan *beliefs* (keyakinan) (Ortega dalam Antonsen, 2003).

Selanjutnya pada dimensi *forgiveness* dari religiusitas juga memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap *marital adjustment*, berbeda dengan penelitian terdahulu yang telah dilakukan oleh Bell (2009) tentang kebahagiaan pernikahan menemukan bahwa *forgiveness* memiliki asosiasi positif yang signifikan dengan kebahagiaan pernikahan. Peneliti menyimpulkan ketidaksesuaian ini dapat terjadi bisa dikarenakan adanya perselisihan kecil dalam kehidupan rumah tangga dianggap oleh pasangan suami istri sebagai –bumbu-bumbull dalam pernikahan, sehingga mereka merasa itu adalah hal yang biasa terjadi jadi tidak perlu ada yang harus dimaafkan atau memaafkan.

Sedangkan pada dimensi *religious spiritual coping* dari religiusitas menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap *marital adjustment*. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Bell (2009) menunjukkan bahwa *religious spiritual coping* tidak signifikan terhadap *marital adjustment*.

Dari tiga dimensi *adult attachment* yaitu *depend*, *close* dan *anxiety*, hanya dimensi *depend* yang signifikan berpengaruh pada *marital adjustment*. Sedangkan pada dimensi *close* dan *anxiety* menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap *marital adjustment*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendidikan tidak memiliki pengaruh yang signifikan pada penyesuaian pernikahan. Hasil ini berbeda dengan yang diungkapkan oleh Bramleet dan Mosher (dalam Papalia, Old, & Feldman, 2008) mengatakan bahwa lulusan perguruan tinggi dan pasangan dengan pendapatan yang tinggi memiliki kecenderungan lebih rendah untuk mengakhiri pernikahannya dibandingkan dengan pasangan

yang berpendidikan dan berpenghasilan rendah. Pendidikan yang dimaksud oleh Bramlett dan Mosher adalah pendidikan formal yang dijalani

seseorang. Sementara itu tidak adanya pendidikan tentang kehidupan pernikahan yang didapatkan melalui pendidikan secara formal yang menjadikan pendidikan formal tidak berpengaruh pada *marital adjustment*. Dibandingkan pendidikan formal, pendidikan yang lebih penting adalah pendidikan informal yang didapatkan dari keluarga terutama orangtua, sehingga pasangan yang baru menikah dapat belajar langsung dari contoh yang sudah ada.

Selanjutnya jenis kelamin juga tidak berpengaruh signifikan pada *marital adjustment*. Hasil penelitian ini berbeda dengan hal yang diungkapkan oleh Thompson dan Walker (dalam Papalia, Old, & Feldman, 2008), yang menyatakan bahwa jenis kelamin dapat mendasari konflik dan kegagalan sebuah pernikahan karena adanya perbedaan harapan dalam pernikahan antara suami dan istri. Perbedaan ini dapat dikarenakan kurang baiknya prosedur penelitian, ditemukan beberapa kuesioner yang jawaban dari pernyataan tersebut sama persis antara suami dan istri.

DAFTAR PUSTAKA

- Antonsen, J. L. (2003). God in The Marital Triangle: A Phenomenological Study of The Influence of Christian Faith in The Mariage Relationship. *Trinity Western University, i-158*. Diambil tanggal 5 Desember 2012 dari <http://www2.twu.ca/cpsy/theses/antonsenjennifer.pdf>.
- Atwater, E. (1983). *Psychology of Adjustment: Personal Growth in a Changing World (2nd Ed)*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Bell, D. E. (2009). The Relationship between Distal Religious and Proximal Spiritual Variables and Self-reported Marital Happines. *Dissertation*, Department of Family and Child Science. Florida State University.
- Chung, H. (1990). Research on The Marital Relationship: A Critical Review. *Family Science Review, 3*(1), 41 – 64.
- Collins, N. L., & Read, S. J. (1990). Adult Attachment, Working Models and Relationship Quality in Dating Couples. *Journal of Personality and Social Psychology, 58*(4), 644 – 663.
- Davidson, J. K., & Moore, N. B. (1996). *Marriage and Family: Change and Continuity*. United States of America.
- Dimkpa, D. I. (2010). Marital Adjustment Roles of Couples Practicing Child Adoption. *European Journal of Social Science, 13*(2), 194 – 200.
- Fetzer. (2003). *Multidimensional Measurement of Religiousness, Spirituality for Use in Health Research*. Fetzer Institute in Collaboration with the Nation Institute on Aging. Kalamazoo.

- Fraley, R. C., & Shaver, P. R. (2000). Adult Romantic Attachment: Theoretical Developments, Emerging Controversies, and Unanswered Questions. *Review of General Psychology*. 4(2), 132 – 154. DOI: 10.1037//1089-2680.4.2.132.
- Hazan, C., & Shaver, P. (1987). Romantic Love Conceptualized as an Attachment Process. *Journal of Personality and Social Psychology*. 52(3), 511 – 524.
- Hermansyah. (2013). *Cerai Gugat 59 Persen, Ekonomi Syariah 0,01 Persen*. Diunduh tanggal 7 April 2013 dari <http://badilag.net>.
- Hurlock, E. B. Developmental Psychology: A Life-Span Approach, fifth edition. Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan, edisi kelima. Istiwidayanti & Soedjarwo (terj.). 1980. Jakarta: Erlangga.
- Kertamuda, F. E. (2009). *Konseling Pernikahan untuk Keluarga Indonesia*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Landis, J. T., & Landis, M. G. (1970). *Personal Adjustment, Marriage, and Family Living*. New Jersey: Prentice-Hall.
- Larson, L. E. (1989). Religiosity and Marital Commitment: 'Until Death Do Us Part' Revisited. *Family Science Review*. 2(4), 285 – 302.
- Locke, H. J., & Wallace, K. M. (1959). Short Marital-Adjustment and Prediction Test: Their Reliability and Validity. *Marriage and Family Living*. 3(21), 251 – 255.
- Lopez, J. L., Riggs, S. A., Pollard, S. E., & Hook, J. N. (2011). Religious Commitment, Adult Attachment, and Marital Adjustment in Newly Married Couples. *Journal of Family Psychology*. 25(2), 301 – 309. doi: 10.1037/a0022943.
- Mahoney, A., Pargament, K. I., Jewell, T., Swank, A. B., Scott, E., Emery, E., & Rye, M. (1999). Marriage and The Spiritual Realm: The Role of Proximal and Distal Religious Constructs in Marital Functioning. *Journal of Family Psychology*. 13(3), 321 – 338.
- Mom, & Kiddie. (2011). *Di Balik 5 Tahun Usia Pernikahan*. Diunduh tanggal 19 Juni 2012 dari <http://lifestyle.okezone.com>.
- Newby, K. (2010). After You Say –I Do!: Adjusting to Marriage. *Family and Consumer Science*, 1 – 3. Diambil tanggal 8 November 2012 dari ohioline.osu.edu/flm01/pdf/fs02.pdf.
- Papalia, D. E., Old, S. W., & Feldman, R. D. (2008). Human Development. Psikologi Perkembangan, edisi 9, cetakan 1. Anwar, A. K (terj.) 2008. Jakarta: Kencana.
- Pargament, K. I. (1997). *The Psychology of Religion and Coping*. New York: The Guilford Press.
- Robinson, L. C. (1994). Religious Orientation in Enduring Marriage: An Exploratory Study. *Religious Research Association, Inc*. 35(3), 207 – 208.
- Rosmandi. (2012). *Data Perkara dan Presentase Perkara Cerai Talak, Cerai*

Gugat dan Perkara Lain yang Diterima msy. / PA Yuridiksi msy. / P/PTA

- Seluruh Indonesia*. Diunduh tanggal 7 April 2013 dari <http://www.badilag.net>.
- Santrock, J. W. *Life-Span Development*. *Perkembangan Masa Hidup, edisi 5, jilid 1*. Chusairi, A (terj.). 2002. Jakarta: Erlangga.
- Saputra, A. (2011). *Tingkat Perceraian di Indonesia Meningkat*. Diunduh 19 Juni 2012 dari <http://news.detik.com>.
- Scott, R. L., & Cordova, J. V. (2002). The Influence of Adult Attachment Styles on The Association between Marital Adjustment and Depressive Symptoms. *Journal of Family Psychology*. 16(2), 199 – 208. doi: 10.1037//0893-3200.16.2.199.
- Spanier, G. B. (1976). Measuring Dyadic Adjustment: New Scales for Assessing the Quality of Marriage and Similar Dyads. *Journal of Marriage and The Family*. 38(1), 15 – 28.
- Umar, J. (2012). Bahan Kuliah Statistik Fakultas Psikologi UIN Jakarta. Tidak dipublikasikan.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1974 tentang Perkawinan.
- Volling, B. L., Notaro, P. C., & Larsen, J. J. (2008). Adult Attachment Styles: Relations with Emotional Well-Being, Marriage and Parenting. *Family Relation*. 47(4), 335 – 367.
- Walgito, B. (2004). *Bimbingan dan Konseling Perkawinan*. Yogyakarta: Andi.

