

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Sepeda motor saat ini menjadi ‘super booming’, dan menjadi alat angkut serba guna yang fleksibel, murah dibandingkan alat angkutan yang lain. Apalagi memiliki sepeda motor saat ini sangat mudah dengan sistem kredit. Kondisi seperti ini membuat sepeda motor menjadi pilihan praktis dan ekonomis sebagai alat transportasi baik pribadi maupun keluarga.

Tahun 2003 jumlah total kendaraan bermotor yang terdapat di Indonesia mencapai 26 juta unit, dimana 76% diantaranya atau 19 juta unit berupa sepeda motor. Pada tahun 2007 populasi sepeda motor sudah mencapai 35 juta unit atau meningkat 54,2% dibandingkan tahun 2003 (www.dephub.go.id). Sementara itu pertumbuhan panjang jalan tidak dapat mengimbangi pertumbuhan kendaraan bermotor. Berdasarkan data dari Departemen PU, dari tahun 2000-2004 pertumbuhan jalan nasional per tahunnya hanya 7,15% (www.kompascetak.com)

Perkembangan pesat penjualan motor di Indonesia sebagai pilihan praktis dan efisien bagi masyarakat Indonesia menempatkan posisi pengendara sebagai pihak yang paling rawan untuk menjadi korban dalam sebuah kecelakaan. Tahun 2008 Departemen Perhubungan RI mengumumkan bahwa 8 dari 10 kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda motor sebagai korban. Hal ini dapat dimaklumi dengan melihat data penjualan sepeda motor yang spektakuler dari tahun ke tahun.

Kecelakaan merupakan pembunuh terbesar ketiga di Indonesia setelah jantung dan stroke. Data Departemen Perhubungan menyebutkan mayoritas penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah kondisi kendaraan yang tidak laik jalan dan kelelahan fisik pengendara (Murhadi, 2004). Menurut data Dephub kesalahan terbesar (86,8%) dalam sebuah kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara, sedangkan data statistik Polri mencatat angka sebesar 84% (Sutawi, 2006).

Ditinjau dari jenis kendaraan bermotor yang terlibat dalam kecelakaan dalam tahun 2010, dari data Ditlantas Polresta Surakarta (2011) diperoleh bukti jumlah kasus kecelakaan terbanyak terdapat pada jenis kendaraan sepeda motor yang mencapai 79,9%

Data yang masuk ke jajaran Ditlantas Polresta Surakarta (2011) menunjukkan bahwa kecelakaan terbanyak dialami oleh kelompok usia 15-25 sebanyak 32,54% atau 470 orang dari 1444 orang korban kecelakaan lalu lintas selama 2010. Sementara jika ditinjau dari tingkat pendidikan, maka tingkat pelajar SMU menduduki jumlah terbanyak hingga 82,34% dari seluruh kasus kecelakaan selama tahun 2010.

Riset yang dilakukan oleh DOT (*Department Of Transportation*, 2000) di Amerika menyebutkan pengendara motor dengan umur antara 16 hingga 24 tahun secara signifikan tampak dalam banyak kecelakaan. Hasil riset ini menyatakan bahwa anak muda lebih cenderung mengalami kecelakaan motor. Hal ini terjadi karena remaja umumnya masih belum bisa mengontrol emosi dan tidak berfikir jauh atas tindakan yang dilakukan.

Saat berada di jalan raya individu harus selalu berada dalam keadaan yang siap, di mana meskipun pengendara sepeda motor sudah berhati-hati dalam berlalu lintas, seperti, berkendara dengan tertib, memakai pakaian berkendara dengan benar dan mematuhi peraturan lalu lintas, pengendara sepeda motor tetap harus waspada dengan pengendara lain maupun kendaraan lain yang lebih besar yang senantiasa mengancam keselamatan pengendara. Motor tidak memiliki kabin untuk melindungi tubuh pengendara, sehingga apabila terjadi kecelakaan, pengguna sepeda motor lebih banyak meninggal atau terluka parah dibandingkan pengguna mobil.

Saat ini perilaku pengambilan resiko dalam berkendara sangat banyak ditemukan. Salip-menyalip dengan kendaraan lain dengan kecepatan tinggi dan kondisi jalan yang ramai, melanggar rambu lalu lintas dengan seenaknya, dan pengendara yang menyeberang atau memotong jalan tanpa mengindahkan keadaan sekitarnya sangat banyak dijumpai.

Suatu kesalahan dalam pengambilan risiko saat berkendara dapat berakibat fatal bagi pengendara. Pengambilan resiko dalam berkendara tidak akan membahayakan jika tingkat resiko yang diambil kecil, namun bila resiko yang ditetapkan dibuat tanpa perhitungan matang dan mengundang bahaya, maka keselamatan pemakai jalan berada dalam bahaya.

Gaya hidup seseorang dalam kehidupan sehari-hari seringkali terbawa pada saat berkendara, seperti menggunakan *hand phone* saat berkendara dan perilaku agresif seperti: tidak berusaha menjaga jarak yang sesuai terhadap kendaraan lain yang ada didepannya, berkendara dengan kecepatan tinggi,

menerjang lampu merah, menyerempet bahaya saat berkendara hanya untuk iseng-iseng dan mengonsumsi minuman keras. Tentu saja tindakan ini sangat beresiko mengundang bahaya kecelakaan yang berakibat kecacatan atau kematian.

Grayson dan Maycock (Pardinarsih, 2007) mengungkapkan bahwa secara umum faktor manusia berperan penting pada penyebab kecelakaan. Evans (Pardinarsih, 2007), membedakan dua faktor manusia atau *human faktor* yakni *rider performance* yang meliputi apa yang bisa dilakukan oleh seorang pengendara berdasarkan kemampuan fisik dan mentalnya, dan *rider behavior* yang meliputi apa yang dilakukan oleh pengendara jika dilandasi oleh faktor sosio kultural.

Josephson (2009) mengatakan kecemasan yang dimiliki individu dan persepsi individu tentang suatu keadaan mempengaruhi perilaku pengambilan risiko yang dilakukan oleh individu. Individu yang menunjukkan kondisi kecemasan yang tinggi akan mempersepsikan suatu keadaan sebagai kondisi yang mengancam sehingga perilaku pengambilan risikonya kecil, sementara individu yang menunjukkan kondisi kecemasan yang rendah, mempersepsikan suatu keadaan sebagai kondisi tidak mengancam menyebabkan perilaku pengambilan risikonya besar.

Saat berkendara individu berhadapan dengan risiko-risiko yang dapat merenggut nyawanya. Risiko-risiko yang mungkin terjadi di jalan inilah yang membuat individu mengalami kecemasan. Hal ini mempengaruhi perilaku individu dalam mengambil resiko saat berkendara. Pengendara yang memiliki kecemasan terhadap kematian yang tinggi akan cenderung menurunkan resiko

yang diambil saat berkendara, sementara individu dengan tingkat kecemasan yang rendah akan menaikkan resiko yang diambil saat berkendara.

Berdasarkan uraian di atas maka rumusan masalah adalah apakah ada hubungan antara kecemasan terhadap kematian dengan perilaku pengambilan risiko dalam berkendara. Oleh karena itu peneliti ingin mengadakan penelitian dengan judul "hubungan kecemasan terhadap kematian dengan perilaku pengambilan resiko dalam berkendara"

B. Tujuan penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk:

1. Mengetahui hubungan antara kecemasan terhadap kematian dengan perilaku pengambilan risiko dalam berkendara
2. Mengetahui tingkat kecemasan terhadap kematian siswa SMA Negeri 2 Sukoharjo
3. Mengetahui tingkat perilaku pengambilan risiko dalam berkendara siswa SMA Negeri 2 Sukoharjo

C. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat bagi:

1. Kepala Sekolah SMA Negeri 2 Sukoharjo.

Memberikan informasi mengenai kecemasan terhadap kematian dengan perilaku pengambilan resiko saat berkendara pada siswa, sehingga dapat

dijadikan pertimbangan untuk memasukan pendidikan tentang cara berlalulintas dengan baik dan benar dalam kurikulum sekolah.

2. Siswa SMA Negeri 2 Sukoharjo

Memberikan masukan bagi siswa pengendara kendaraan bermotor agar dapat mengurangi kecemasan saat melajukan kendaraannya di jalan raya sehingga dapat berkendara dengan lebih aman dan dapat memperkirakan risiko yang dihadapi, serta menyadari adanya keterbatasan tindakan atau usaha yang mungkin dilakukan dalam menghadapi risiko di jalan.

3. Peneliti lain

Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat memperdalam, memperkaya, dan mengembangkan khasanah teoritis dalam berlalulintas , khususnya tentang kecemasan terhadap kematian dan kerawanan perilaku pengambilan resiko dalam berkendara terhadap kecelakaan