

Pendahuluan

Di era Global sekarang ini telah banyak berkembang berbagai macam jenis kendaraan bermotor. Banyaknya kendaraan yang memenuhi jalan raya saat ini memiliki cukup risiko terjadinya kecelakaan. Pemerintah telah membuat Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan, baik pengendara kendaranya bermotor maupun orang yang berada disekitar jalan raya, sehingga undang-undang memiliki fungsi hukum sebagai daya paksa kepada masyarakat agar mematuhi peraturan lalu lintas. Anggapan masyarakat bahwa apabila tidak ada petugas seperti polisi lalu lintas yang berjaga maka masyarakat dapat melanggar peraturan lalu lintas yang dibuat. Anggapan seperti itu menandakan bahwa rendahnya sikap disiplin dalam berlalu lintas.

Masyarakat Surakarta dalam menaati peraturan lalu lintas dinilai masih memiliki kesadaran yang rendah (Petidrou, 2000). Kondisi tersebut dinyatakan oleh Kasat Lantas Polresta Surakarta yang menjabat pada tahun 2012 mengemukakan bahwa Tingginya angka pelanggaran Kota Surakarta menempati urutan pertama sebagai kota dengan pelanggaran lalu lintas terbanyak se-Jawa Tengah (Irawan, 2012).

Pelanggaran yang sering dilakukan seperti menerobos *traffic light* pada saat berwarna merah, melanggar marka jalan, tidak menyalakan lampu di siang hari khusus pada sepeda motor, knalpot yang dimodifikasi sehingga tidak sesuai dengan standar motor aslinya, menggunakan telepon genggam saat mengendarai baik mobil maupun motor, pengemudi motor atau mobil tidak membawa

kelengkapan surat-surat seperti SIM dan STNK, angkutan umum yang menurunkan dan mengambil penumpang disembarang tempat, dan angkutan barang yang melebihi muatan.

Perilaku keselamatan berkendara *atau Safety Riding* yaitu kesadaran cara mengemudi yang mengutamakan keselamatan dengan cara mengendarai dengan teknik mengendarai yang tepat, memahami dan mengikuti peraturan lalu lintas. Rendahnya perilaku keselamatan berkendara atau perilaku *Safety Riding* diakibatkan karena kurangnya kesadaran pengendara akan pentingnya keselamatan. Namun masih banyak yang melanggar peraturan lalu lintas seperti melanggar *traffic light* pada saat menyala merah, tidak menyalakan lampu di siang hari khususnya sepeda motor, knalpot yang menimbulkan bunyi yang sangat keras, anak sekolah yang tidak memiliki SIM, menggunakan telephone genggam saat mengemudi, melaju diatas batas rata-rata kecepatan yang sudah ditetapkan, pengemudi berkendara tanpa membawa surat-surat kendaraan bermotor yang lengkap. Hal ini dapat terlihat dari tabel 1 yang menunjukkan bukti pelanggaran lalu lintas sebagai berikut :

Tabel 1. Berdasarkan Jenis Pelanggaran

| No | Tahun | SIM | Surat2 | Rambu- rambu | Plat No | Cepatan | Knalpot | Light On | Jumlah |
|----|-------|------|--------|-----------------|------------|---------|---------|-------------|--------|
| 1 | 2010 | 7331 | 1099 | 5145 | 1649 | 225 | 1319 | 819 | 17587 |
| 2 | 2011 | 1192 | 2780 | 5249 | 3490 | 144 | 814 | 17142 | 40811 |
| 3 | 2012 | 338 | 68 | 31419 | 565 | 3 | 346 | 498 | 33237 |
| 4 | 2013 | 3274 | 573 | 22178 | 289 | 0 | 1043 | 1238 | 28595 |
| 5 | 2014 | 5013 | 2467 | 19536 | 352 | 0 | 591 | 4701 | 32660 |
| 6 | 2015 | 3349 | 1832 | 26145 | 630 | 90 | 90 | 2679 | 34815 |
| 7 | 2016 | 3821 | 2530 | 27351 | 120 | 56 | 3975 | 3975 | 41828 |

(Sumber, Data Satuan Lantas Surakarta)

Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan pada tahun 2010-2012 mengalami peningkatan dapat dilihat pada tabel di tahun 2010 jenis pelanggaran paling tinggi yang dilakukan pelanggar yaitu tidak membawa SIM sebesar 7331. Tahun 2011 jenis pelanggaran paling tinggi yang dilakukan pelanggar yaitu terdapat pada pelanggaran SIM sebanyak 11.192. Tahun 2012 jenis pelanggaran paling tinggi yang dilakukan pelanggar yaitu pelanggaran rambu-rambu sebanyak 31.419. Tahun 2013 jenis pelanggaran yang dilakukan pelanggar tertinggi yaitu pelanggaran rambu-rambu sebanyak 22178. Di tahun 2014 jenis pelanggaran tertinggi yaitu pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sebanyak 19.536. Peningkatan pelanggaran pada tahun 2015 terdapat pada pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sebesar 26.145. Mengalami peningkatan untuk total keseluruhan pelanggaran di tahun 2016 sejumlah 41828 dengan pelanggaran terbanyak terdapat pada pelanggaran rambu – rambu lalu lintas sebesar 27351.

Setelah peraturan dibuat ternyata tidak ada jaminan bahwa peraturan tersebut akan dipatuhi. Di Indonesia, rambu-rambu lalu lintas seakan hanya menjadi hiasan yang tidak memiliki makna apa-apa. Praktis hanya lampu lalu lintas saja yang di patuhi, itupun pada ruas jalan tertentu saja. Perilaku yang tidak tertib ini diperparah dengan penambahan jumlah kendaraan yang sulit dibendung sementara jumlah penambahan ruas jalan tidak mampu mengimbangnya.

Tabel2.Tabel Pelanggaran

| No | Tahun | Usia16-21 | SMA |
|----|-------|-----------|--------|
| 1 | 2013 | 12.102 | 31,297 |
| 2 | 2014 | 12.378 | 35,046 |
| 3 | 2015 | 10.048 | 34,555 |
| 4 | 2016 | 10,079 | 36,352 |

(Sumber : Data Satuan Lalu Lintas Surakarta)

Tahun 2013 pelanggaran yang terjadi pada siswa SMA melakukan pelanggaran sebesar 31.297. Terjadi peningkatan pelanggaran yang dilakukan oleh siswa SMA yaitu sebesar 35.046. Sedangkan pelanggaran di tahun 2015 mengalami penurunan sekitar 491 kejadian pelanggaran yang dilakukan siswa SMA.

Perilaku keselamatan berkendara didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Implementasi dari pengertian di atas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati dan bertekad untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada perilaku *Safety Riding*. Bila dasar pemikiran *Safety Riding (Safety Minded)* telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *perilaku keselamatan berkendara* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal yang kecil.

Pelanggaran – pelanggaran yang dilakukan pada tahun 2010-2012 mengalami peningkatan akan tetapi menginjak tahun 2013-2016 pelanggaran mulai menurun sehingga intensitas terjadi kecelakaan juga menurun.

Tabel 3.Data kecelakaan tahun 2010-2016

| NO | TAHUN | JML KEJADIAN | AKIBAT KECELAKAAN | | |
|----|-------|-----------------|-------------------|----|-----|
| | | | MD | LB | LR |
| 1 | 2010 | 696 | 13 | 14 | 782 |
| 2 | 2011 | 610 | 30 | 5 | 658 |
| 3 | 2012 | 599 | 68 | 1 | 617 |
| 4 | 2013 | 506 | 55 | 2 | 468 |
| 5 | 2014 | 464 | 50 | 2 | 440 |
| 6 | 2015 | 525 | 71 | 1 | 515 |
| 7 | 2016 | 681 | 67 | 0 | 689 |

(sumber : Data Sat Lalu Lintas Surakarta)

Keterangan : MD (Meninggal Dunia), LB (Luka Berat), LR (Luka Ringan)

Operasi Zebra Candi yang diadakan tahun 2014 menurut Kapolres Kombes Pol Iriansyah, mengatakan bahwa tujuan digelarnya Operasi Zebra Candi untuk meminimalisasi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas khususnya dikota Surakarta. Operasi yang digelar menjelang Natal dan tahun baru 2015.

Pihak kepolisian siap menindak tegas setiap pengendara yang melakukan pelanggaran dengan cara 80 % penegakan dengan memeberi bukti pelanggaran tilang sedangkan 10% preventif atau penindakan dengan teguran lisan maupun tetulis. Dan 10% preventif ditempuh dengan penyuluhan dan sosialisasi.

Menurut Kasat lantast Kompol Indra Waspada pelanggaran yang terjadi pada tahun 2013 mencapai 4.622 pelanggaran. Ditahun 2014, mengalami penurunan hingga 3.454 pelanggaran. Sedangkan, ditahun 2015 hanya mencapai 3.502 pelanggaran. Berdasarkan data tersebut, pelanggaran tiap tahun mengalami penurunan. Pelanggaran yang dilakukan antara lain melebihi kecepatan jalur padat, salah jalur serta pengguna sepeda motor dengan tiga penumpang. Untuk kecelakaan dalam OKC 2015 terjadi sebanyak Sembilan kejadian. Sementara di

tahun 2013 dan 2014 mencapai 15 kejadian satu hingga empat korban. Pada tahun 2016 jumlah kejadian kecelakaan semakin meningkat sejumlah 681.

Pada dasarnya masyarakat pengguna jalan sendiri yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas akibat ketidak disiplin dalam mentaati peraturan lalu lintas. Maka dari itu perlu adanya penerapan perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding* agar tidak terjadi kecelakaan dan bisa menekan angka kecelakaan lalu lintas seperti yang telah diatur dalam undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan seperti penggunaan atribut keselamatan berkendara (*Safety Apparel*), pengecekan sepeda motor, dan kondisi tubuh pengendara yang prima. Kemudian, WHO juga mengungkapkan fakta terbaru, yaitu penyebab utama kematian manusia berumur 10-24 tahun diseluruh dunia adalah kecelakaan lalu lintas. Disebutkan jika setiap tahunnya sebanyak 400.000 jiwa menjadi korban kecelakaan lalu lintas (WHO, 2007).

Perilaku keselamatan berkendara dipengaruhi dua faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal adalah faktor yang berasal dari diri manusia berupa karakteristik manusia yang bersifat bawaan seperti pengetahuan, jenis kelamin, sikap, tingkat kecerdasan, kestabilan emosi, motivasi, usia, persepsi dan sifat fisik seseorang. Sedangkan faktor eksternal yaitu faktor yang ada dilingkungan sekitar seperti lingkungan fisik, social, budaya, ekonomi, dan politik. Beberapa penelitian menunjukkan faktor yang menimbulkan kecelakaan yaitu berasal dari aspek perilaku yang membahayakan. (Khakim, 2016; Ekawati dkk, 2015; Sreeshma dkk, 2007)

Faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara yang pertama adalah kestabilan emosi. Kestabilan emosi merupakan satu reaksi yang kompleks berkaitan dengan kegiatan dan perubahan-perubahan secara mendalam yang bersamaan dengan perasaan yang kuat atau disertai dengan keadaan afektif (Chaplin, 2005).

Untuk mencapai kestabilan emosi banyak faktor yang dapat mempengaruhi, menurut Morgan dan King dalam Ekawati (2001) yaitu kondisi fisik, pembawaan, dan *steming* atau suasana hati. Youn dalam Ekawati (2001), faktor-faktor yang mempengaruhi kestabilan emosi, yaitu lingkungan, pengalaman, dan individu. Sementara itu, Schneider (Saebani, 2003) berpendapat bahwa kestabilan emosi ditandai dengan adanya aspek-aspek dalam diri individu yang meliputi: adekuasi emosi, kematangan emosi, dan kontrol emosi. Apabila dari ketiga aspek tersebut terpenuhi maka memperjelas bahwa kesehatan emosi dan penyesuaian emosi juga berfungsi dengan baik, yang pada akhirnya tercapainya emosi yang stabil.

Sikap merupakan proses evaluasi yang sifatnya internal atau subjektif yang berlangsung di dalam diri seseorang dan tidak dapat diamati secara langsung. Menurut Katz dan Oechsli (dalam Widiyanta, 2005) Sikap dapat berubah dan berkembang karena hasil dari proses sosialisasi, proses belajar, arus informasi, pengalaman baru individu dan pengaruh kebudayaan. Sikap seseorang dapat diketahui dari pengetahuan, perasaan, keyakinan, perasaan, dan kecenderungan berperilaku terhadap objek sikap, sehingga melalui perasaannya, pengetahuannya, keyakinannya, dan bagaimana cara ia memperlakukan objek tersebut sikap

seseorang dapat diukur. Bahwa sikap disiplin adalah suatu keyakinan dalam diri individu yang menggerakkan seseorang untuk patuh pada peraturan perundang-perundangan lalu lintas yang telah ditetapkan agar tercipta lalu lintas yang tertib, aman, dan lancar.

Azwar (2010) menyatakan bahwa aspek-aspek sikap disiplin memiliki tiga komponen yaitu: 1. Komponen kognitif (kepercayaan), 2. Komponen afektif (perasaan), 3. Komponen konatif (perilaku/tindakan). Hal ini sejalan dengan teori dari Baron dan Byrne (dalam Domarchi, 2008) menyatakan bahwa sikap mengandung komponen kognitif (*beliefs*), komponen afektif (*feelings*), dan komponen konatif (*behavior tendencies*).

Salah satu faktor yang mendukung perilaku keselamatan berkendara yaitu Sikap disiplin. Istilah disiplin berlalu lintas memberikan konotasi bahwa sasaran disiplin adalah para pemakai jalan baik yang berkendara bermotor maupun tidak bermotor, termasuk pejalan kaki. Di samping itu, disiplin berlalu lintas memiliki pengertian taat terhadap peraturan lalu lintas. Adapun faktor – faktor yang mempengaruhi disiplin lalu lintas yaitu ada 2, faktor internal dan faktor eksternal. Faktor eksternal antara lain sarana fisik, kebiasaan (*habituation*), manfaat (*utility*), pengalaman, lingkungan. Untuk faktor internal terdapat beberapa faktor diantaranya kesadaran diri, moralitas, keterbukaan, kepercayaan (legitimasi), pengetahuan. (Walgito, 2003; Khakim, 2016)

Menurut Walgito (2003) determinan sikap cukup banyak, namun ada beberapa yang dianggap penting yaitu faktor fisiologis, faktor pengalaman langsung terhadap objek sikap, kerangka acuan, komunikasi sosial.

Hal ini memperkuat alasan untuk menerapkan perilaku keselamatan berkendara agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan. Oleh sebab itu, peneliti tertarik untuk menganalisis hubungan antara kestabilan emosi dan kedisiplinan dengan perilaku keselamatan berkendara pada SMA sebagai salah satu upaya dalam meminimalisasi angka kecelakaan dan pelanggaran.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana kestabilan emosi dan kedisiplinan berlalu lintas pada siswa SMA akan pentingnya perilaku keselamatan berkendara. Manfaat dari penelitian mengenai perilaku keselamatan berkendara ini adalah menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan guna mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.