

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di era modern seperti ini perkembangan sains dan teknologi meningkat pesat, salah satunya di bidang otomotif. Kemajuan teknologi alat transportasi diimbangi dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Hasil sensus yang dilakukan oleh Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Aset Daerah Sukoharjo, pada tahun 2013 dengan jumlah penduduk 857.421 jiwa, jumlah kendaraan bermotor mencapai 425.965 unit. Dampak positifnya adalah perkembangan kesejahteraan warga meningkat karena mobilisasi pemenuhan kebutuhan yang mudah dengan alat transportasi. Menurut Wesli (2015) meningkatnya kepemilikan sepeda motor tidak diimbangi dengan meningkatnya kesadaran akan keselamatan lalu lintas. Hal ini membuat peningkatan jumlah sepeda motor berbanding lurus dengan tingkat kecelakaan di jalan raya.

Shaker, Eldesouky, Hasan dan Bayomy (2014) menyatakan bahwa kecelakaan sepeda motor merupakan permasalahan yang paling rentan terjadi di seluruh dunia. Bahkan lebih dari 50% kecelakaan dan kematian di jalan diakibatkan oleh kecelakaan sepeda motor. Dikutip dari Republika online, menurut survei data *Global Status Report on Road Safety* yang dikeluarkan oleh WHO pada tahun 2014 Indonesia menempati urutan pertama peningkatan kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia dinilai WHO sebagai pembunuh

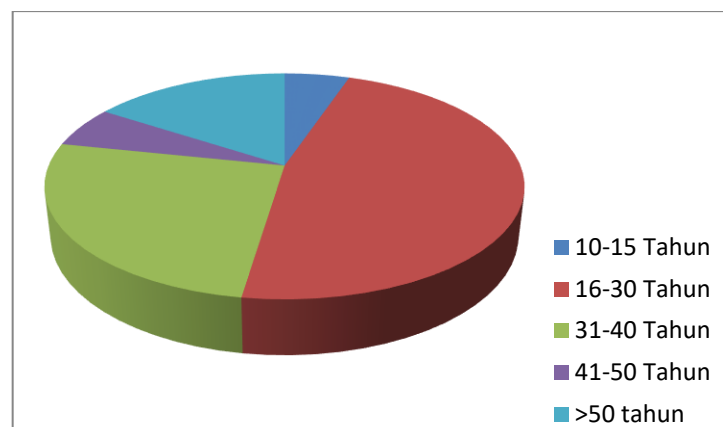
nomor tiga dibawah penyakit jantung dan TBC. Menurut survei yang dilakukan oleh BIN (dikutip dari Sumiyanto, Mahawati & Hartini, 2014) menunjukkan data Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan diseluruh Indonesia, dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang.

Menurut Evans (dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009) kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh sejumlah faktor, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Di antara keempat jenis faktor tersebut, faktor manusia berperan sebanyak 92–94% dalam memantik terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kesimpulan ini sesuai dengan hasil penelitian Ross (dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009) yang menyebutkan bahwa faktor malfungsi kendaraan serta jalan hanya berpengaruh kurang lebih 10% terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, sementara faktor manusia berkontribusi sebanyak 90% atau lebih.

Adanya fenomena kecelakaan yang terus mengalami peningkatan di setiap tahunnya, pada awal bulan Januari 2009 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang lebih dikenal sebagai UULAJR diberlakukan di Indonesia (Utari, 2016). Pada tahun 2013 di gelar sebuah operasi Candi sebagai salah satu bentuk menegakkan UU Nomor 22 Tahun 2009 tersebut. Salah satu kota yang melaksanakan operasi Candi adalah Surakarta. Dari hasil operasi yang dilakukan bulan Juli 2013 di dapatkan data dari 5.122 pelanggar yang ditilang, sejumlah 4.471 dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Kemudian, operasi Candi pada tahun 2016 mengalami penurunan menjadi 3.150 kasus dan masih di dominasi oleh pengendara sepeda motor. Dikutip dari berita online *Solopos.com*, Kaur Bin Ops (KBO) Satlantas Polresta Solo, Iptu Bambang,

mewakili Kasatlantas Polresta Solo, Kompol Imam Safi'i bahwa pengendara roda dua yang terkena tilang paling banyak dari kalangan pelajar.

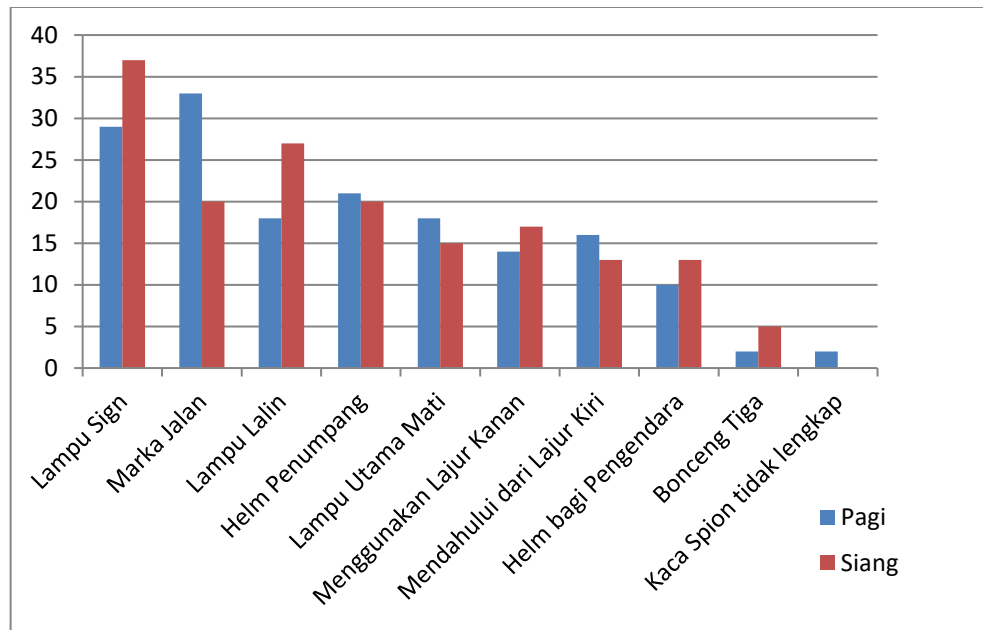
Pelanggaran yang dilakukan oleh pelajar yang di dominasi remaja ini dapat mengakibatkan kecelakaan yang merugikan diri sendiri maupun orang lain. Bahkan menurut Chrussiawanti (dalam Rusti dan Falaah, 2016) remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas. Data yang dihimpun dari Satlantas Polresta Surakarta yang dikutip dari hasil penelitian Jatiputro (2014) menyebutkan statistik data pelaku kecelakaan lalu lintas di Surakarta sebagai berikut:



Gambar 1. Data Pelaku Kecelakaan berdasarkan Jenis Usia Tahun 2013 di Surakarta

Adanya fenomena pelanggaran yang didominasi oleh pengendara sepeda motor dan pelaku yang mendominasi adalah remaja, maka peneliti melakukan observasi awal. Observasi ini dilakukan untuk melihat pelanggaran yang dilakukan oleh remaja, khususnya pelajar. Pelanggaran sebenarnya ada dua macam, yang pertama adalah pelanggaran yang dapat dilihat secara langsung seperti helm, spion, pelanggaran lampu merah dan sebagainya. Pelanggaran yang

tidak dapat di observasi adalah adanya SIM dan STNK yang harus dibawa setiap berkendara. Observasi ini dilakukan di Pertigaan Pasar Kleco pada tanggal 13 Mei 2017 dalam waktu ± 60 menit. Observasi tersebut mendapatkan hasil sebagai berikut:



Gambar 2. Hasil Observasi Pelanggaran yang dilakukan oleh Remaja

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Safitri dan Rahman (dalam Prasada & Herdiana, 2015) bentuk pelanggaran yang sering dilakukan remaja antara lain adalah tidak memiliki surat-surat mengemudi, pelanggaran marka, dan pelanggaran rambu lalu lintas. Hal ini sesuai dengan data di lapangan bahwa pelanggaran yang cukup tinggi adalah pelanggaran rambu lalu lintas dan pelanggaran marka jalan.

Hormon pertumbuhan remaja yang mulai bekerja tidak hanya memberikan perubahan kepada bentuk fisik remaja saja, tetapi juga perubahan secara psikologis. Pertumbuhan remaja rata-rata diawali di usia 12 tahun sampai 21

tahun. Tingkat emosional remaja yang fluktuatif sangat rentan untuk bertindak arogan di jalanan sehingga tidak mempedulikan pengguna jalan yang ada di sekitarnya dan tingkat konsentrasi berkurang saat mengemudikan kendaraan (Setiawan, 2014). Hal ini yang menjadi kekhawatiran bersama tentang perilaku remaja pada saat mengendarai sepeda motor karena tingkat emosi remaja yang masih naik turun.

Perkembangan emosional remaja yang mulai ingin terlepas dari aturan orangtua dan mulai ingin menunjukkan dirinya diantara teman sebayanya terkadang ditunjukkan dengan cara yang salah, salah satunya adalah arogan dalam berkendara. Chen, Baker, Braver & Li (dalam Papalia 2014) berpendapat remaja juga dinilai cenderung *ugal-ugalan* dalam kehadiran kelompok teman sebayanya. Rasa bangga yang muncul karena berhasil melakukan pelanggaran terkadang justru menjadi pujian diantara sekelompok remaja. Hal ini dikarenakan remaja cenderung kurang mampu dalam mengontrol impuls, agresivitas, dan cenderung tidak berpikir tentang masa depan mereka (Monahan, Cauffman & Steinberg dalam Papalia, 2014). Hal ini dapat menjelaskan mengapa remaja seringkali melakukan tindakan yang dinilai membahayakan diri sendiri maupun orang lain, termasuk berkendara dengan berbahaya.

Selain berpengaruh pada cara berkendara yang berbahaya, teman sebaya juga berpengaruh hingga 20,5% dalam praktik perilaku berkendara secara aman (Sumiyanti, Mahawati & Hartini, 2014). Hal ini juga disebutkan oleh Hakim dan Nuqul (2011) bahwa sikap yang positif pada aturan lalu lintas tidak selalu disertai tindakan yang positif oleh individu yang bersangkutan karena norma pada

individu sangat dipengaruhi oleh norma kelompoknya. Remaja pada umumnya merasakan *peer pressure* sehingga mereka mau melakukan apapun asalkan diakui kelompoknya atau biasa yang disebut konformitas. Selain dukungan teman, keluarga juga mempunyai peran penting dalam mendukung anak berkendara dengan aman. Hal ini telah diungkapkan dalam penelitian yang dilakukan oleh Colle, Asfian dan Andisiri (2016) bahwa ada hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako. Dukungan dari keluarga dapat berupa teguran, nasihat dan dukungan finansial untuk pemeliharaan dan perbaikan kendaraan.

Data diatas lebih banyak memaparkan mengenai pelanggaran remaja, dalam artian tidak semua remaja (pelajar) melakukan pelanggaran. Dikutip dari hasil penelitian (Ridho, 2016) sebagian besar pengendara berkendara dengan hati-hati karena untuk menjaga keselamatan dan menaati lalu lintas. Selain itu sebagian besar responden penelitian Ridho (2016) mengungkapkan selalu waspada ketika berkendara sebagai antisipasi agar selamat.

Adanya fenomena pelanggaran yang dilakukan oleh remaja di surakarta, tetapi juga masih ada yang menerapkan perilaku berkendara secara aman, maka munculah pertanyaan bagaimana perilaku berkendara pada remaja di Surakarta?

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, tujuan yang ingin di capai dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan perilaku berkendara pada remaja di Surakarta beserta motif-motifnya.

C. Manfaat Penelitian

Peneliti berharap dengan adanya penelitian ini dapat bermanfaat untuk berbagai pihak, antara lain:

1. Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan ilmiah mengenai fenomena berkendara pada remaja
- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menyumbangkan perkembangan ilmu psikologi, khususnya dibidang psikologi lalu lintas dan psikologi perkembangan
- c. Hasil penelitian juga dapat digunakan menjadi acuan bagi peneliti selanjutnya

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi pihak sekolah hasil penelitian ini dapat digunakan untuk mencanangkan kebijakan mengenai aturan penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi utama ke sekolah.
- b. Bagi pihak kepolisian hasil penelitian ini dapat dijadikan acuan untuk lebih menerapkan kebijakan demi mengurangi angka pelanggaran dan kecelakaan di jalan raya.
- c. Bagi remaja diharapkan hasil penelitian ini menjadi himbauan agar remaja lebih berhati-hati dalam berkendara dan mematuhi aturan lalu lintas
- d. Bagi para orangtua hendaknya lebih mengontrol perilaku anak remajanya dalam mengendarai sepeda motor.