

BAB I

LATAR BELAKANG

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini, kemajuan teknologi mempermudah setiap urusan masyarakat dalam segala bidang, salah satunya dalam ranah transportasi. Keberadaan kendaraan bermotor memudahkan masyarakat untuk berpergian dengan berpindah dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Sehingga menurut Gustiana dan Yusuf (2014) bahwa kebutuhan masyarakat pada transportasi memunculkan persyaratan atau aturan agar penggunaan transportasi aman, lancar, serta hemat baik dari segi waktu maupun biaya. Persyaratan atau aturan ini berupa suatu perundang-undangan yang telah diatur oleh pemerintah guna menciptakan penggunaan transportasi yang tertib dan disiplin di kalangan masyarakat. Peraturan ini telah dimuat dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mana telah memuat pasal-pasal yang mengatur lalu lintas.

Penggunaan kendaraan bermotor erat hubungannya dengan timbulnya berbagai permasalahan lalu lintas kendaraan seperti kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas menurut UU Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 24 berarti suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Lebih lanjut, pemaparan oleh Kemenhub (CNN Indonesia, 2021) menyatakan pada tahun 2020 kecelakaan di Indonesia terjadi sebanyak 100.028 kasus yang didominasi oleh pemuda usia produktif. Salah satu provinsi yang menyumbang angka kecelakaan di

Indonesia tersebut ialah provinsi Sumatera Barat. Data terakhir kecelakaan di Sumatera Barat mencapai 2973 kasus pada tahun 2021 (BPS, 2021). Salah satu perusahaan asuransi di Sumatera Barat menyatakan bahwa pada tahun 2020 kecelakaan di Sumatera Barat di dominasi oleh pelajar/mahasiswa usia produktif dan pengendara sepeda motor (Khadijah, 2021).

Kecelakaan pada sepeda motor terutama yang berakibat fatal seperti kematian dapat terjadi 29 kali lebih banyak daripada kecelakaan pada pengendara mobil (NHTSA, 2019). Adapun menurut Djoko (dalam Faisal, 2021) sepeda motor menyumbang 74,54% kecelakaan di Indonesia. Hal ini terkait juga dengan masyarakat Indonesia yang lebih banyak menggunakan sepeda motor dibandingkan transportasi lainnya, yaitu sebanyak 121. 209. 304 pengguna (BPS, 2021). Menurut Mauludi, dkk (2021) kelebihan sepeda motor dibandingkan transportasi lainnya ialah dapat lebih cepat menempuh jarak yang jauh, cenderung terhindar dari kemacetan, dan ekonomis.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas terutama sepeda motor tentunya dapat terjadi karena beberapa faktor. Saputra (2017) menyatakan faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas diantaranya faktor manusia atau Sumber Daya Manusia (SDM), faktor sarana dan prasarana, faktor lingkungan, serta faktor penyebab khusus lainnya. Faktor manusia atau sumber daya manusia menjadi faktor dominan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor sosio-demografis juga sangat berpengaruh pada kecelakaan lalu lintas seperti jenis kelamin dan usia pengendara (Nordfjærn, 2012).

Usia pengendara memiliki peran dalam kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan Marwantika dan Marwantika (2020) bahwa dalam beberapa tahun terakhir banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengendara dengan usia di bawah umur. Siswa SMP dengan rentang usia remaja 12-15 tahun masih banyak berkendara, yang mana ini melanggar hukum yang berlaku. Menurut Nurlia, dkk (2017) bahwa saat ini dapat ditemui pengendara belum cukup umur baik di kota maupun di desa. Pengendara bawah umur yang berkendara di pedesaan dan perkotaan ini seringkali berkendara dengan menyalahi aturan lalu lintas. Berkendara bawah umur ini bertentangan dengan Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 pasal 81 ayat 2, tentang kepemilikan Surat Izin mengemudi (SIM) ialah bagi mereka yang telah memenuhi syarat usia yaitu 17 tahun. Berdasarkan Korlantas Polri (dalam Indra, 2020) setiap tahunnya, pelajar usia di bawah 17 tahun yang cenderung menggunakan sepeda motor menyumbang angka kecelakaan sebanyak 25% dari total kecelakaan.

Studi pendahuluan oleh Pameswari, dkk (2020) pada siswa SMP di Jombang, ditemukan sebanyak 151 siswa mengendarai sepeda motor ke sekolah dengan berbagai alasan seperti jarak antara sekolah dan rumah, tidak ada yang mengantar ke sekolah, dan lelah jika harus menggunakan sepeda. Lebih lanjut Marwantika dan Marwantika (2020) melalui penelitiannya memaparkan ada beberapa hal yang menyebabkan banyaknya penggunaan sepeda motor di bawah umur. Penyebab pertama, ialah orang tua dan keluarga yang mengajarkan serta mengizinkan anak untuk membawa motor. Kedua, terkait efisiensi waktu dengan jarak tempuh yang jauh dan ekonomis dibandingkan menggunakan kendaraan

umum. Penyebab selanjutnya ialah faktor teman sebaya. Para remaja dibawah umur ini menggunakan sepeda motor karena diajarkan oleh temannya dan juga dipengaruhi gaya hidup untuk mengikuti tren terkini dari teman sebaya.

Pengendara di bawah umur memiliki tingkat kepatuhan dan pengetahuan berkendara yang berbeda dengan mereka yang telah cukup umur. Penelitian oleh Soumokil, dkk (2021) menunjukkan bahwa remaja dengan rentang usia 17 – 22 tahun memiliki tingkat pengetahuan yang baik terkait berkendara yang aman. Terlebih, menurut Permana (dalam Samudra, 2020) mereka yang berusia 17 tahun dianggap cukup dewasa dari segi perkembangan fisik, perilaku, maupun mental, sehingga mereka lebih mampu untuk fokus dan mampu melakukan pengambilan keputusan dengan baik serta sudah siap untuk melakukan tindakan antisipatif apabila diperlukan di dalam perjalanan. Penelitian oleh Darwati, dkk (2014) pada siswa SMA, menunjukkan bahwa sebagian besar responden penelitian cukup patuh dan tertib akan aturan lalu lintas yang berlaku seperti kelengkapan bagian sepeda motor, kelengkapan dokumen, kelengkapan atribut dalam berkendara, serta tertib dalam mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Hal ini berbeda dengan penelitian oleh Hidayati dan Hendrati (2016) yang menunjukkan bahwa tingkat pengetahuan tentang aturan lalu lintas beberapa siswa SMP masih belum baik. Tingkat pengetahuan lalu lintas yang belum baik ini juga menjadi faktor risiko tinggi yang menyebabkan kecelakaan. Begitu juga menurut *pre-test* penelitian oleh Soimun, dkk (2020) bahwa pengetahuan siswa SMP masih minim tentang pengetahuan rambu lalu lintas.

Perilaku membawa kendaraan yang berisiko seperti yang telah dijabarkan sebelumnya disebut dengan *risky driving behavior*. *Risky driving behavior* menurut Scott-Parker, dkk., (2010) adalah segala perilaku berisiko dalam berkendara yang meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan dan dapat membahayakan bahkan melukai pengendara, penumpangnya, pengguna jalan lain seperti pengguna sepeda atau pejalan kaki, hingga pengendara dan penumpang di kendaraan lainnya. Suhr dan Dula (2017) melanjutkan bahwa perilaku berkendara berisiko ini dapat terjadi dengan tidak sengaja namun merugikan diri sendiri atau orang lain. Walaupun demikian, ketidaksengajaan ini dapat melibatkan seseorang pada pelanggaran lalu lintas yang berkaitan dengan hukum yang berlaku.

Berdasarkan Constantinou, dkk (2011) perilaku *risky driving behavior* dominan terjadi pada remaja karena ketidaklihaian dan sudah menganggap diri mereka cukup mampu untuk berkendara. Terdapat banyak perilaku yang dapat dikategorikan ke dalam *risky driving behavior*. Penelitian yang dilakukan oleh Umniyatun, dkk (2021) di Jakarta pada 3880 responden remaja menyatakan bahwa masih tingginya *risky driving behavior* pada remaja dalam mengendarai motor seperti tidak memiliki SIM, menerobos lampu merah, berkendara melawan arah, berkendara dengan muatan penumpang lebih, rem mendadak, tidak menggunakan helm dan alat pengaman, menggunakan *handphone*, dan perilaku-perilaku lainnya. Perilaku-perilaku ini tentunya sangat berpengaruh besar pada kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Terdapat penelitian sebelumnya terkait *risky driving behavior* remaja di Kota Padang. Penelitian Maulida (2020) menunjukkan *risky driving behavior* pada

remaja rentang usia 12-24 tahun cenderung berada pada kategori sedang. Berdasarkan penelitian Yode (2021) bahwa tingkat *risky driving behavior* pada remaja Kota Padang dengan rentang usia 17 – 20 tahun sebagian besar berada pada kategori sedang. Penelitian ini menyatakan bahwa remaja dalam rentang usia tersebut cenderung terlibat dalam *risky driving behavior* namun tidak begitu berisiko.

Pada remaja, terdapat faktor internal dan eksternal yang berpengaruh pada *risky driving behavior* (Agung, 2014). Faktor internal terdiri dari dua faktor. Pertama, kepribadian remaja itu sendiri, yaitu bagaimana ia menanggapi situasi sosial. Kepribadian ini meliputi rasa marah, *sensation seeking*, cemas, *normless* dan sifat altruisme. Atombo, dkk (2017) menyatakan kepribadian memiliki ikatan erat dengan sifat dan keinginan seseorang untuk mengendarai secara berisiko. Hal ini dapat terjadi karena pengemudi ingin mencari kesenangan, stimulasi, dan percaya bahwa perilaku yang bahkan tidak benar itu dibutuhkan untuk mencapai tujuan, sifat dan keinginan mereka.

Faktor kedua, yaitu faktor kognitif yang berkaitan dengan bagaimana remaja memahami situasi, mengambil keputusan dan mampu mempertimbangkan risiko. Menurut Carter (2014) pengendara remaja cenderung menganggap kemampuan berkendara mereka sudah cukup mumpuni sehingga bisa melakukan kegiatan lain (*multitasking*) saat berkendara dan lebih pandai dalam teknologi sehingga sering menggunakan *handphone* saat berkendara. Keterampilan yang belum mumpuni dan penggunaan teknologi saat di perjalanan dapat menyebabkan kecelakaan. Selain itu, Lee (2007) menyatakan bahwa permasalahan bagi

pengendara remaja lainnya adalah kegagalan dalam memahami dan mengelola bahaya serta risiko di jalan.

Penjelasan sebelumnya berkaitan dengan pendapat yang disampaikan oleh Diananda (2018) bahwa ketika seseorang baru memasuki fase remaja, mereka mengalami emosi yang tidak seimbang dan juga tidak stabil dalam berbagai hal. Selain mencari identitas, mereka sudah mulai mencoba untuk menyerupai orang dewasa muda dan seringkali merasa berhak membuat keputusan sendiri. Lebih lanjut, remaja cenderung terlibat dalam pengambilan perilaku-perilaku berisiko (*risk-taking behavior*), yaitu suatu keputusan melakukan perilaku yang memiliki risiko, namun juga dapat berujung pada perilaku negatif (Smith, dkk., 2013). Hill, dkk (2012) menyatakan remaja awal juga mengalami perasaan kekebalan (*invulnerability*) sehingga mereka cenderung terlibat dalam perilaku-perilaku berisiko. Kekebalan pada remaja ini terbagi dua yaitu *psychological invulnerability* yang mengarah pada kesejahteraan psikologis atau pada sisi negatifnya dapat melukai perasaan orang lain, kemudian *danger invulnerability* yang bersifat maladaptif dan dapat mengarah pada perilaku pengambilan risiko dan merasa tidak akan terluka seperti berkendara sembrono dan berisiko dengan kecepatan tinggi (Hill, dkk, 2012; Santrock, 2016).

Selain faktor internal remaja, *risky driving behavior* juga dipengaruhi oleh lingkungan sosial dari pengendara. Scott-Parker (2012) mengemukakan beberapa faktor lingkungan sosial yang berpengaruh pada *risky driving behavior* remaja, salah satunya ialah faktor pengaruh orang tua. Ketika orang tua tidak memberikan hukuman pada perilaku mengemudi anak yang sembrono, maka anak akan tetap

melakukan *risky driving behavior*. Misalnya ketika anak berkendara dengan kecepatan tinggi atau berkendara yang melanggar aturan tanpa diketahui atau diawasi oleh orang tuanya, hal ini akan membuat anak memahami bahwa hal yang dilakukannya tidak salah dan itu boleh dilakukan. Sehingga anak nantinya akan cenderung mengulang kembali pola berkendara tersebut.

Pengawasan orang tua atau *parental monitoring* menurut Stattin & Kerr (2000) adalah pemahaman dan pengetahuan orang tua tentang kegiatan, keberadaan, serta dengan siapa anak berteman atau berhubungan. Kurangnya *parental monitoring* akan menyebabkan remaja melakukan hal-hal berisiko seperti penggunaan obat-obatan, perilaku seksual berisiko, penggunaan alkohol dan rokok, serta banyak hal lainnya. Menurut Suwarni (2009), *parental monitoring* juga dapat diartikan sebagai pengawasan dan komunikasi dalam hubungan keluarga dimana orang tua sebagai pusat kekuasaan saat mengawasi remaja. *Parental monitoring* yang efektif dapat membentuk lingkungan anak, dan orang tua dapat melacak keberadaan anak (Wang, dkk, 2015).

Parental monitoring yang diberikan orang tua mengalami perubahan seiring tahap perkembangan anak. Berdasarkan Guilamo-ramos, dkk (2010) pada masa anak-anak, orang tua cenderung memberikan pengawasan dengan mengamati dan berkomunikasi dengan anak. Pada usia remaja awal, metode komunikasi dengan anak mulai lebih sering dilakukan walaupun metode observasi atau mengamati aktivitas anak tetap dilakukan. Pada masa ini pula orang tua mulai mengalami tantangan dalam memantau aktivitas anaknya dikarenakan pada masa tersebut para remaja awal cenderung menjaga privasi dan beranggapan bahwa mereka sudah

cukup dewasa (Lionetti, dkk, 2018). Sedangkan pada masa remaja akhir hingga dewasa awal, *parental monitoring* mulai sepenuhnya menggunakan komunikasi antara orang tua dan anak dikarenakan pada masa tersebut mereka mulai memiliki kesibukan dan banyak beraktivitas di luar jangkauan orang tua.

Suatu penelitian oleh Gryselda dan Shanti (2021) kepada remaja di Jakarta menemukan bahwa semakin tinggi *parental monitoring* yang diberikan orang tua kepada anak maka semakin rendah perilaku-perilaku berisiko yang dapat dilakukan anak. Penelitian ini juga menyatakan bahwa seharusnya *parental monitoring* merupakan salah satu usaha yang dapat dilakukan orang tua untuk meminimalkan perilaku berisiko anak. Perilaku berisiko anak dalam penelitian ini dijelaskan secara umum. Namun, pemberlakuan *parental monitoring* juga dapat dikaitkan dengan *risky driving behavior* remaja.

Sebelumnya, Beck, dkk (2001) menjelaskan bahwa sifat dan perilaku orang tua dapat berdampak pada *risky driving behavior* remaja serta karakteristik *parenting* yang bersangkutan dengan *risky driving behavior* remaja salah satunya ialah *parental monitoring*. Orang tua yang melakukan *parental monitoring* akan memiliki kesempatan untuk mengetahui kemampuan, kedewasaan, dan pertimbangan remaja. Hartos, dkk (2002) menemukan bahwa para remaja akan lebih terbuka untuk menyampaikan informasi mengenai kegiatan dan pengalamannya kepada orang tua.

Seperti yang telah dijabarkan, terdapat beberapa penelitian yang telah mengkaji hubungan dan pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving*

behavior. Sejauh yang ditemukan dari penelitian-penelitian terdahulu tersebut, penelitian cenderung melibatkan partisipan remaja akhir yang telah memiliki SIM, yang secara umum menyatakan masih banyaknya *risky driving behavior* pada remaja akhir dan *parental monitoring* yang baik dapat menurunkan *risky driving behavior* (Beck, dkk, 2001; Hartos, dkk, 2002, Taubman-ben-ari, 2012). Selain itu juga terdapat penelitian sebelumnya oleh Maulida (2020) tentang gambaran *risky driving behavior* remaja di Kota Padang dan penelitian oleh Yode (2021) yang meneliti pengaruh *parenting style* terhadap *risky driving behavior* remaja Kota Padang. Namun, belum ada yang mengkaji pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal, spesifik mengendarai sepeda motor, dan tinggal dengan kedua orang tua. Sedangkan di Indonesia sendiri banyak remaja di bawah umur yang telah mengendarai motor. Maka dari itu, penulis merasa penting untuk meneliti **“Pengaruh Parental Monitoring terhadap Risky Driving Behavior pada Remaja Awal”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas, maka rumusan permasalahan yang diangkat ialah apakah terdapat pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman pada penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan pengaruh *parental monitoring* terhadap *risky driving behavior* pada remaja awal. Selain itu, penelitian ini diharapkan juga dapat menjadi bahasan dalam ilmu psikologi, terutama psikologi perkembangan.

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis penelitian ini ditujukan kepada beberapa pihak, yaitu:

1. Bagi Remaja

Remaja diminta untuk dapat lebih memahami kembali aturan lalu lintas yang berlaku. Selain itu, dengan hasil penelitian ini remaja diharapkan untuk dapat memahami pentingnya peran orang tua maupun remaja itu sendiri dalam pengawasan aktivitas sehari-hari.

2. Bagi Orang Tua

Orang tua diharapkan untuk lebih memberikan pengawasan kepada remaja dalam berkendara. Terlebih lagi orang tua juga diharapkan lebih menimbang kembali izin yang diberikan kepada remaja awal untuk berkendara baik dari segi kepemilikan SIM hingga kecakapan anak dalam mengendarai motor.

3. Bagi Pemerintah

Pemerintah dan pihak berwenang diharapkan untuk lebih mempertegas aturan yang berlaku mengingat banyaknya pengendara kendaraan terutama sepeda motor di bawah umur. Pemberian edukasi tentang

bahaya penggunaan sepeda motor bagi remaja bawah umur dapat diberikan baik pada anak remaja dibawah 17 tahun ataupun kepada orang tua.

4. Bagi Sekolah

Pihak sekolah yang memberikan izin kepada siswa untuk mengendarai sepeda motor diharapkan dapat mempertimbangkan kembali aturan dan perizinan yang diberikan. Hal ini dikarenakan banyaknya siswa bawah umur yang mengendarai sepeda motor ke sekolah.

1.5 Sistematika Penulisan

Penelitian ini berisikan lima bab yang terdiri dari:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab I berisikan pemaparan latar belakang permasalahan, rumusan atau pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian hingga sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab II memuat landasan teori yang digunakan dalam pembahasan masalah yang diangkat diantaranya teori mengenai *risky driving behavior*, *parental monitoring*, remaja awal, kerangka pemikiran, dan hipotesa penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab III memuat alasan penggunaan metode kuantitatif, identifikasi variabel penelitian, definisi konseptual dan operasional variabel, populasi dan sampel, teknik pengambilan

sampel, metode pengumpulan data, lokasi penelitian, alat ukur penelitian, prosedur penelitian dan metode analisis data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dan pembahasan penelitian memuat data penelitian yang diperoleh melalui analisis penelitian, pengujian hipotesis penelitian dan pembahasan dari hasil analisis penelitian

BAB V : PENUTUP

Bab V berisikan kesimpulan yang ditarik dari hasil penelitian dan saran penelitian baik secara metodologis maupun saran praktis.

