

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak digunakan oleh masyarakat dibandingkan dengan kendaraan lainnya (Setiawan, 2014). Banyaknya penggunaan sepeda motor ini juga disertai dengan tingginya angka keterlibatannya dalam kecelakaan lalu lintas (Sidjabat dkk., 2024). Data yang dikutip dari medcom.id menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2024 terdapat 76,24% kendaraan sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas (Raharja, 2024). Sejalan dengan temuan tersebut, *World Health Organization* (2018) melaporkan bahwa 43% dari total kematian akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya terjadi pada pengendara sepeda motor.

Kecelakaan sepeda motor didominasi oleh kelompok remaja (Biaty, 2018). Berdasarkan data dari *Integrated Road Safety Management System* (IRSMS) Korlantas Polri, pada tahun 2024 tercatat 4.464 kasus atau sekitar 32,4% kasus kecelakaan yang disebabkan oleh remaja pengguna sepeda motor. Angka ini menunjukkan peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya (Muhammad & Maulana, 2024). Sadeghi dkk. (2016) mengatakan bahwa remaja pengguna sepeda motor termasuk dalam kelompok angka kematian tertinggi akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

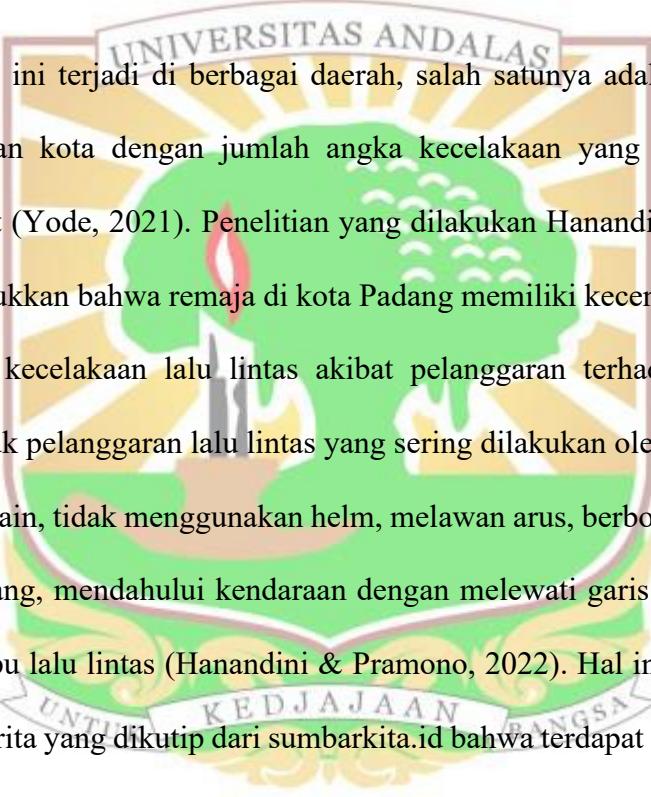
Angka kecelakaan yang melibatkan remaja ini tidak hanya tercatat dalam data statistik, tetapi juga didukung oleh berbagai temuan dari peneliti sebelumnya seperti penelitian yang dilakukan oleh Wulandari dan Faradilla (2022)

menunjukkan bahwa remaja berusia 18–22 tahun cenderung melanggar rambu lalu lintas, yang dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan dan menimbulkan dampak fisik maupun psikologis. Temuan serupa juga disampaikan oleh Liu dkk. (2022) yang menyatakan bahwa remaja cenderung menunjukkan perilaku berkendara yang tidak aman.

Pada usia remaja, mereka cenderung melakukan pelanggaran lalu lintas karena memiliki pemahaman yang rendah dan bersikap acuh terhadap peraturan yang berlaku (Rakhmani, 2013). Menurut Papalia dkk. (2001) masa remaja merupakan suatu proses dalam perjalanan hidup manusia yang dimulai dari masa anak-anak menuju dewasa, yang dikelompokkan pada usia 13 tahun hingga usia 20 tahunan. Santrock (2003) mengelompokkan remaja akhir pada usia 18-22 tahun. Pada masa remaja akhir ini individu ditandai dengan pencarian identitas diri, peningkatan otonomi, dan membentuk peran dalam sebuah masyarakat (Santrock, 2010). Namun, pada usia ini remaja memiliki masalah dalam penanganan emosinya, dimana emosi yang masih labil dapat menyebabkan kurangnya kesadaran terhadap kedisiplinan remaja untuk dapat patuh dan taat terhadap hukum lalu lintas (Syarifuddin & Lestari, 2022).

Selain itu, dalam praktiknya, orang tua kerap sudah memberikan sepeda motor kepada remaja saat mereka masih di bawah umur dan belum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), pemberian izin ini didasarkan pada tujuan agar remaja dapat menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi untuk pergi ke sekolah maupun saat aktivitas di luar atau bermain (Christina dkk, 2023). Minimnya pengetahuan anak terhadap aturan keselamatan berkendara, seperti

penggunaan helm dan mematuhi rambu lalu lintas, serta kurangnya pengawasan dari orang tua, dapat menyebabkan anak rentan dalam melakukan pelanggaran lalu lintas saat mengendarai sepeda motor dan dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas dengan dampak yang fatal (Syaputra & Fuah, 2024). Kondisi ini menunjukkan pentingnya peranan dari orang tua untuk dapat membentuk kedisiplinan remaja saat mereka membawa kendaraan (Rusdiana & Setyowati, 2016).



Kondisi ini terjadi di berbagai daerah, salah satunya adalah kota Padang yang merupakan kota dengan jumlah angka kecelakaan yang cukup besar di Sumatera Barat (Yode, 2021). Penelitian yang dilakukan Hanandini dan Pramono (2022) menunjukkan bahwa remaja di kota Padang memiliki kecenderungan tinggi terlibat dalam kecelakaan lalu lintas akibat pelanggaran terhadap berkendara. Beberapa bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh remaja di kota Padang antara lain, tidak menggunakan helm, melawan arus, berboncengan dengan lebih dari 2 orang, mendahului kendaraan dengan melewati garis jalan, dan tidak mematuhi lampu lalu lintas (Hanandini & Pramono, 2022). Hal ini juga didukung berdasarkan berita yang dikutip dari sumbarkita.id bahwa terdapat 2 remaja berusia 19 tahun yang mengalami kecelakaan dikarenakan membawa sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi sehingga hilang kendali (Iriawan, 2023). Perilaku yang dilakukan oleh remaja tersebut merupakan perilaku berkendara yang tidak aman. Menurut Yasin dkk. (2023) orang tua menjadi pengaruh dalam pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh anak.

Berdasarkan hasil survei yang dilakukan peneliti pada 12 responden remaja akhir pengguna sepeda motor di Kota Padang, terdapat 67% responden yang menunjukkan kecenderungan mereka untuk melanggar aturan lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi, dan tidak menggunakan helm saat berkendara di jalan raya. Responden menyatakan bahwa orang tua mereka jarang melakukan komunikasi saat di rumah terkait masalah berkendara, dan jarangnya ada pengawasan dari orang tua terhadap aturan kecepatan mereka saat membawa sepeda motor. Syarifuddin dan Lestari. (2022) menjelaskan bahwa kurangnya kepedulian orang tua dalam mengawasi anak yang melakukan pelanggaran lalu lintas saat berkendara. Sementara itu, 33% responden lainnya menunjukkan bahwa kecenderungan yang lebih positif, yang menyatakan bahwa mereka jarang melanggar lalu lintas, selalu menggunakan helm, dan jarang mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi. Responden tersebut menyatakan bahwa orang tua mereka cenderung melakukan komunikasi terbuka, pengawasan yang konsisten, dan memberikan pesan-pesan keselamatan yang rutin saat akan berkendara.

Berdasarkan hasil survei tersebut dapat dinyatakan bahwa perilaku berkendara pada remaja tidak terlepas dari peranan orang tua dalam keluarga. Rusdiana dan Setyowati (2016) menyatakan bahwa peran dari orang tua sangat dibutuhkan untuk dapat membentuk kedisiplinan remaja saat berkendara. Sebaliknya, rendahnya pengetahuan orang tua mengenai aturan lalu lintas juga menjadi faktor yang menyebabkan mereka cenderung memberikan kebebasan kepada anaknya untuk menggunakan sepeda motor (Sari & Jonyanis, 2023).

Dalam hal ini, pentingnya peningkatan kemampuan berkendara yang didukung oleh bimbingan orang tua untuk menanamkan perilaku berkendara yang aman bagi remaja (Supriyono dkk, 2020). *Family climate road safety* atau iklim keluarga berkendara aman adalah persepsi remaja terhadap nilai, prioritas dan praktik orang tua dalam perilaku berkendara yang aman (Taubman-Ben-Ari dkk, 2013). Taubman-Ben-Ari dkk. (2013) mengidentifikasi bahwa terdapat tujuh dimensi utama dalam *family climate road safety* di jalan raya yaitu *modelling* (pemodelan), *feedback* (umpulan balik), *communication* (komunikasi), *monitoring* (pemantauan), *noncommitment* (tidak ada komitmen), *message* (pesan), dan *limits* (batasan). Setiap dimensi-dimensi tersebut saling berkaitan untuk dapat melihat bagaimana orang tua dapat mempengaruhi cara remaja dalam mengemudi (Taubman-Ben-Ari dkk, 2012).

Salah satu dimensi penting dalam *family climate road safety* adalah *modelling*. Remaja akan cenderung melakukan *modelling* dalam pola berkendara yang ditunjukkan oleh orang tuanya, baik yang sesuai aturan maupun yang berisiko (Carpentier dkk., 2014). Menurut penelitian Miller dan Taubman-Ben-Ari (2010) kebiasaan mengemudi orang tua dapat mempengaruhi perilaku berkendara anak mereka. Ketika orang tua menerapkan cara berkendara yang aman, remaja cenderung mengikuti pemodelan tersebut. Sebaliknya, jika orang tua sering melanggar aturan lalu lintas, anak mereka lebih berisiko untuk mengikuti model perilaku berkendara tersebut (Bianchi & Sumalla, 2004). Penelitian yang dilakukan oleh Brookland dkk. (2014) juga mengungkapkan bahwa tingginya angka

kecelakaan yang dialami orang tua berkaitan dengan meningkatnya kemungkinan remaja melakukan pelanggaran saat berkendara.

Selain *modelling*, dimensi komunikasi dalam keluarga juga turut berpengaruh terhadap perilaku berkendara remaja. Howard dkk. (1999) menyatakan bahwa komunikasi yang buruk antara orang tua dan remaja dapat meningkatkan risiko perilaku berbahaya. Keluarga dengan komunikasi yang tidak harmonis cenderung memiliki anak yang menunjukkan perilaku agresif, baik dalam kehidupan sehari-hari maupun saat berkendara (Suprobo dalam Gerungan, 2021). Menurut penelitian Wilis (dalam, Rini 2020) pada kenyataannya orang tua yang sibuk bekerja sering kali memiliki keterbatasan waktu untuk berkomunikasi dengan remajanya, sehingga kurangnya pengawasan yang dapat menyebabkan remaja melakukan perilaku menyimpang seperti kebut–kebutan di jalan. Putri (2023) menambahkan bahwa dalam tahap remaja akhir hingga dewasa awal, orang tua yang menerapkan komunikasi dua arah lebih efektif dalam mengawasi anak mereka, terutama dalam konteks berkendara. Remaja yang memiliki perilaku menyimpang terjadi karena *family climate* atau iklim keluarga yang tidak menyediakan ruang komunikasi secara langsung (Diana & Retnowati, 2009).

Bimbingan dan pengawasan yang diberikan oleh orang tua juga dapat membantu menciptakan keteraturan sosial, khususnya dalam hal keselamatan berkendara (Supriyono dkk., 2020). Menurut penelitian Putri dkk. (2020) bahwa remaja yang memiliki perilaku berkendara tidak aman dikarenakan tidak adanya pengawasan dari orang tua mereka. Salah satu strategi pengawasan yang dapat diterapkan adalah adanya perjanjian tertulis antara orang tua dan anak terkait aturan

berkendara, yang bertujuan untuk mengurangi resiko perilaku mengemudi yang berbahaya (Ginsburg dkk., 2009). Hal ini sejalan dengan pendapat Bianca dan Sumalla (2004) yang menyatakan bahwa keterlibatan orang tua sangat penting dalam memberikan arahan mengenai perilaku mengemudi remaja. Orang tua yang aktif mengawasi anaknya saat berkendara dapat meningkatkan keselamatan remaja di jalan, sedangkan kurangnya pengawasan dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan (Simons & Quimet, 2006). Temuan dari Putri dkk. (2023) turut menguatkan bahwa kurangnya pengawasan orang tua dapat berhubungan dengan meningkatnya perilaku berkendara berisiko pada remaja.

Berdasarkan berbagai temuan tersebut, peran orang tua sangat memiliki pengaruh yang besar pada remaja agar dapat berkendara dengan aman dan tidak mengemudi dengan resiko. Hal ini juga diperkuat oleh hasil penelitian oleh Taubman-Ben-Ari (2013) yang menyatakan bahwa semakin tinggi keterlibatan orang tua, semakin besar kemungkinan remaja akan melakukan kebiasaan berkendara yang aman. Sebaliknya, rendahnya keterlibatan orang tua dalam mengawasi remaja dikaitkan dengan meningkatnya ketidakkomitmen remaja terhadap keselamatan berkendara. Penelitian lain juga mendukung temuan ini, seperti yang diungkapkan oleh Mahawati (2013) bahwa lingkungan keluarga berperan besar dalam mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara remaja. Novita dkk. (2013) menambahkan bahwa iklim keluarga yang positif tercermin dari adanya komunikasi yang efektif dan keteladanan dari orang tua, yang pada akhirnya berkontribusi dalam pembentukan karakter remaja. Karakter yang terbentuk dari

pola asuh dan nilai keluarga tersebut turut mempengaruhi kecenderungan remaja dalam mengambil risiko di jalan (Setyowati dkk., 2018).

Berbagai penelitian sebelumnya banyak membahas perilaku remaja pengendara sepeda motor yang dikaitkan dengan faktor internal dan eksternal seperti regulasi diri dan pengaruh konformitas teman sebaya. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Zahira (2021) menunjukkan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara regulasi diri dengan kepatuhan remaja terhadap perilaku berkendara. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Salsabila dan Yusra (2023) menyatakan bahwa adanya hubungan yang positif dan signifikan antara konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi. Namun, peran keluarga terkhusus dalam konteks *family climate road safety*, masih belum banyak dikaji di Indonesia.

Beberapa penelitian di luar negeri menunjukkan pentingnya *family climate road safety*. Penelitian oleh Taubman -Ben-Ari dkk. (2012) menjelaskan mengenai tujuh dimensi penting *family climate road safety* yang dimana hasil dari penelitian tersebut menemukan bahwa keterlibatan orang tua melalui dimensi tersebut berpengaruh signifikan terhadap cara berkendara pada remaja. Adanya komunikasi terbuka yang dilakukan oleh orang tua memiliki kaitan erat terhadap cara remaja untuk berkendara dengan hati-hati. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Carpentier dkk. (2014) memperkuat temuan tersebut yang menyatakan bahwa remaja yang berasal dari keluarga dengan komitmen yang rendah terhadap keselamatan berkendara di jalan raya akan menunjukkan perilaku mengemudi yang beresiko. Dalam penelitian ini sampel yang diteliti adalah pengemudi pemula

berusia 17-24 tahun yang sudah memiliki SIM dan menunjukkan bahwa keluarga memiliki peran penting dalam pengalaman berkendara. Meskipun demikian, penelitian-penelitian ini dilakukan dalam konteks budaya dan sistem lalu lintas yang berbeda dengan Indonesia serta lebih berfokus pada pengemudi pemula yang menggunakan kendaraan roda 4 atau mobil.

Berdasarkan hasil dari beberapa penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *family climate road safety* berperan penting terhadap bagaimana cara individu dapat membentuk sikap dan perilaku mereka saat mengemudi kendaraan. Namun, kajian mengenai *family climate road safety* di Indonesia masih terbatas, khususnya yang berfokus pada gambaran iklim keluarga dari perspektif remaja pengguna sepeda motor. Padahal pemahaman mengenai *family climate road safety* dapat menjadi salah satu upaya yang dapat dilakukan oleh orang tua dalam membentuk perilaku berkendara yang aman bagi remaja. Oleh karena itu, dengan mempertimbangkan dominasi dari penggunaan sepeda motor di Indonesia dan tingginya tingkat kecelakaan yang terjadi pada kalangan remaja maka peneliti tertarik untuk melihat lebih lanjut bagaimana dinamika gambaran *family climate road safety* pada remaja akhir pengguna sepeda motor.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan data-data yang telah dipaparkan pada latar belakang di atas, maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah “seperti apa Gambaran *Family Climate Road Safety* Pada Remaja Akhir Pengguna Sepeda Motor?”

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui seperti apa “Gambaran *Family Climate Road Safety* Pada Remaja Akhir Pengguna Sepeda Motor”.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang diharapkan agar hasil dari penelitian yang dilakukan dapat memberikan wawasan yang luas terhadap ilmu pengetahuan dalam bidang psikologi. Diharapkan juga agar penelitian ini dapat memberikan pemahaman mengenai bagaimana peran dari keluarga terkhusus orang tua dalam menciptakan iklim keluarga yang suportif, sehingga dapat mempengaruhi kecenderungan remaja akhir dalam melakukan perilaku mengemudi yang tidak aman.

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Remaja Pengguna Sepeda Motor

Diharapkan remaja, terutama remaja akhir pengguna sepeda motor agar dapat berkendara dengan lebih berhati-hati dan mematuhi lalu lintas yang telah ditetapkan agar mengurangi tingkat resiko kecelakaan lalu lintas serta dapat mengelola emosi terutama saat dalam berkendara. Penelitian ini juga diharapkan menjadi pengingat terhadap perilaku berkendara yang selama ini dilakukan dan mendorong kesadaran untuk dapat memperhatikan kedisiplinan dalam membawa sepeda motor di jalan raya.

b. Bagi Orang tua

Penelitian ini mengingatkan kepada orang tua bahwa pentingnya pengawasan dari orang tua dalam membentuk *family climate road safety* atau iklim keluarga berkendara dengan aman yang baik agar remaja tidak melakukan tindakan yang menyimpang termasuk berkendara yang tidak aman dan beresiko. Penelitian ini juga diharapkan agar dapat memberikan pemahaman mengenai pentingnya menciptakan iklim keluarga yang positif dalam menghadapi remaja, terkhusus mengenai keselamatan berkendara di jalan raya. Orang tua diharapkan untuk lebih terbuka dan sadar akan peran mereka untuk menjaga remaja dalam keselamatan berkendara mereka.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi peneliti yang tertarik mengenai topik sebagai sumber referensi dan pedoman dasar untuk memperdalam kajian mengenai gambaran *family climate road safety* pada remaja akhir pengguna sepeda motor.