

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas menjadi peristiwa yang sering terjadi pada pengguna jalan baik itu yang memakai kendaraan, penumpang, maupun pejalan kaki yang menyebabkan terjadinya adanya korban dan kerugian harta benda. Menurut UU No 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 24, kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang terjadi di jalan yang tidak diduga maupun tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan kendaraan atau tanpa kendaraan lain yang mengakibatkan adanya korban manusia dan kerugian harta benda. Sedangkan menurut Heinrich (1980) kecelakaan merupakan tindakan yang tidak direncanakan dan tidak terkendali, ketika aksi dan reaksi objek, bahan, atau radiasi yang menyebabkan cedera atau kemungkinan cedera.

Pada saat ini kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian terbesar di dunia. Menurut WHO (2015) dalam laporan Status Keselamatan Jalan di WHO Regional Asia Tenggara pada tahun 2013, kecelakaan lalu lintas mengakibatkan 33.815 korban tewas di kawasan Asia Tenggara, dengan rata-rata korban tewas sebanyak 18,5 per 100.000 populasi. Rata-rata kecelakaan lalu lintas di kawasan Asia Tenggara, terjadi pada negara yang berpendapatan menengah dengan persentasi 19,5 kematian per 100.000 populasi.

Indonesia merupakan salah satu negara kawasan Asia Tenggara yang banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Menurut WHO (2015) kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh nomor tiga terbesar setelah penyakit

jantung koroner dan juga penyaki tubercolosis (TBC). Menurut *The Global Report on Road Safety* pada tahun 2015, faktanya Indonesia menjadi negara ketiga di Asia banyak terlibat kecelakaan setelah Tiongkok dan India, namun dilihat dari persentasi statistik dari jumlah populasinya, Indonesia menduduki peringkat pertama dengan angka kematian sebesar 0,015% dibandingkan dengan Tiongkok yang presentasinya sebesar 0,017 %.

Dibandingkan dengan jenis transportasi yang lainnya, sepeda motor rentan mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan kendaraan yang lainnya (WHO,2015). Hal ini juga diungkapkan oleh Knight dan Saukko (2006) kecelakaan pada sepeda motor jauh lebih banyak dari pada mobil, sehingga korban kecelakaan pada pengendara sepeda motor juga banyak ditemukan. Sedangkan menurut Rangin (2015), rentannya sepeda motor mengalami kecelakaan disebabkan oleh desain dari kendaraan sepeda motor tersebut kurang perlindungan dan pengamanan. Kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor memiliki resiko dua puluh kali besar dibandingkan pengendara mobil (Susanti & Hidayat, 2013).

Kecelakaan tidak terjadi dengan kebetulan saja, melainkan ada beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan itu terjadinya. Menurut KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) (2016) faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan yaitu faktor manusia sebanyak 73%, sarana 18%, pra sarana 2%, dan lingkungan sebanyak 7%. Menurut Departemen Perhubungan 2013 mengatakan

bahwa 73% faktor kelalaian dari manusia (pengendara) itu sendiri. Tidak menutup kemungkinan bahwa setiap tahun tingkat kecelakaan akan terus meningkat.

Dalam sebuah kecelakaan lalu lintas faktor manusia menjadi faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan manusia mempunyai peranan besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Nelson (1969) menyatakan manusia secara tak langsung terlibat dalam setiap kecelakaan lalu lintas, sehingga faktor manusia itu sendiri mempunyai peranan yang sangat besar terhadap kecelakaan. Selain itu manusia sebagai pengemudi harus berhadapan langsung dengan peralatan dan langsung menerima pengaruh rangsangan dari sekelilingnya. Hobbs (1995) menyatakan bahwa mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, yang memerlukan pengetahuan tertentu karena pada saat yang bersamaan pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima rangsangan dari keadaan sekelilingnya.

Meningkatnya penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh manusia tidak terlepas dari faktor demografi yang ada dalam diri manusia. Salah satu faktor demografi penyebab terjadinya kecelakaan adalah masalah usia. Lam (2002) menyatakan usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari resiko terjadinya sebuah kecelakaan. Remaja menjadi kelompok usia paling rentan mengalami kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan penggunaan sepeda motor oleh remaja bukan melihat dari seberapa besar sepeda motor sebagai alat transportasi, namun lebih memandang sepeda motor sebagai gaya hidup dan tren yang ada saat sekarang ini.

Keterlibatan remaja dalam suatu kecelakaan lalu lintas pada saat sekarang ini banyak terjadi. Fenomena ini juga terlihat di Kota Padang. mendominasinya usia remaja dalam kecelakaan lalu lintas di Kota Padang disebabkan masih rendahnya kesadaran terhadap kepatuhan dan ketaatan dalam berlalu lintas, terutama bagi remaja yang mengendarai sepeda motor. Salah satu bentuk pelanggaran yaitu tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Berdasarkan undang-undang RI No.22 Tahun 2009 sudah dijelaskan bahwa orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan ialah orang yang sudah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan telah memenuhi persyaratan baik itu usia, administrasi, kesehatan, dan lulus ujian. Tetapi secara disengaja para remaja pengendara sepeda motor tetap melakukan pelanggaran tersebut. Dalam penelitian Alan (2019) dari 100 orang pelajar di Kota Padang yang menjadi responden, terdapat 85% tidak memiliki Surat Izin Mengemudi.

Meningkatnya jumlah kecelakaan pada remaja tidak terlepas dari beberapa faktor yang menyebabkan bahwa remaja rentan mengalami kecelakaan. Faktor pertama yaitu kurangnya pengalaman dalam berkendara. Menurut Nirmala dan Bhina (2016) pengendara muda juga kurang memiliki pengalaman dalam mengendarai sepeda motor, sehingga menjadi ancaman risiko keselamatan pengendara muda dalam mengendarai sepeda motor. Penelitian lain yang dilakukan Rakhmani (2013) bahwa remaja berpikir kalau mereka sudah cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalanan akan tetapi dengan pengetahuan tentang mengemudi dan pengalaman yang kurang sehingga membuat

pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi di jalan raya sehingga terjadinya kecelakaan.

Faktor kedua yaitu, kurangnya kesadaran keselamatan dalam berkendara. Priyogatama, dkk (2016) menjelaskan bahwa tingginya angka kecelakaan pada remaja disebabkan oleh kurangnya kesadaran keselamatan dalam berkendara. Salah satunya melanggar lalu lintas. Tercatat pelajar dan mahasiswa usia 16-25 tahun mendominasi rentan usia yang banyak melanggar aturan lalu lintas. Hal ini juga didasari oleh etika dalam berkendara yang kurang baik, dalam hal ini etika memegang peranan penting dalam menentukan apakah seseorang akan menerapkan prinsip-prinsip keselamatan berkendara atau tidak, hal ini tidak terlepas dari faktor diri sendiri, orang tua, maupun lingkungan sekitar.

Faktor selanjutnya penyebab terjadinya kecelakaan pada remaja adalah perkembangan pola perilaku. Tingginya angka cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak lepas dari perilaku individu tersebut saat berkendara. Dapat dilihat bahwa pelajar dan mahasiswa yang mendominasi kecelakaan lalu lintas termasuk kedalam kelompok usia remaja. Dalam tahap perkembangannya masa remaja mengalami perubahan baik secara fisik emosi, minat, dan pola perilaku salah satunya perilaku negatif. Menurut Hall (dalam Santrok, 2004) masa remaja adalah masa *storm and stress*, dimana mereka berhadapan dengan gejala perasaan yang labil, sehingga kontrol emosionalnya belum baik dan terkadang juga membawa remaja untuk melakukan perilaku-perilaku negatif. Sedangkan Smet (1994), menjelaskan remaja adalah pribadi yang terus

berkembang menuju kedewasaan, dan sebagai proses perkembangan yang berjalan natural, remaja mencoba berbagai perilaku yang terkadang bersifat berisiko terhadap dirinya salah satunya *risk driving behavior*.

Risk driving behavior adalah perilaku mengemudi yang berisiko baik terhadap diri sendiri, orang lain maupun lingkungan disekitarnya. Menurut Parker (2012), *risk driving behavior* adalah suatu perilaku berisiko yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan dan memungkinkan terjadinya kecelakaan, dan dapat mengakibatkan cedera fatal bagi dirinya, penumpang, ataupun pengguna jalan lain seperti pejalan kaki, pengemudi lain, ataupun penumpang di dalam kendaraan lain. Menurut Iversen (2004) dan (Ragin, 2015) mengemudi berisiko berkaitan dengan perilaku pelanggaran lalu lintas, mengemudi dengan kecepatan tinggi, pengemudi yang nekat, tidak menggunakan sabuk pengaman serta meminum minuman keras saat mengemudi.

Menurut Agung (2014) remaja sangat berpotensi menjadi pengendara berisiko. Remaja lebih cenderung berkendara penuh resiko dibandingkan orang tua. Data *National Highway Traffick Safety Administration* (2009) juga menunjukkan bahwa remaja memiliki tingkat kecelakaan tinggi. Hal ini disebabkan karena pengemudi remaja memiliki kecenderungan untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko. Jenis perilaku yang dilakukan oleh remaja diantaranya, perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi, *tailgating* (menggikuti kendaran lain dengan jarak yang dekat), menerobos rambu lalu lintas, belok tanpa memberi

tanda, dan sering berubah-ubah jalur saat mengemudi merupakan suatu perilaku mengemudi berisiko (Dulla & Geller, 2004).

Terjadinya *risk driving behavior* pada pengendara sepeda motor dipengaruhi oleh beberapa faktor. Berdasarkan penelitian sebelumnya terdapat beberapa faktor penyebab terjadinya *risk driving behavior* yaitu, faktor demografis, faktor kepribadian, gaya hidup, lingkungan sosial, gaya mengemudi. Selanjutnya *National Highway Traffic Safety Administration* (2009) menyebutkan bahwa faktor demografi yang mempengaruhi *risk driving behavior* yaitu faktor jenis kelamin. Faktanya laki-laki memiliki *risk driving behavior* tiga kali lipat dari pada perempuan.

Lebih lanjut terkait faktor yang mempengaruhi *risk driving behavior* Agung (2014) menjelaskan bahwa kepribadian mempengaruhi terbentuknya perilaku *risk driving behavior* yaitu bagaimana individu bereaksi terhadap situasi sosial, kepribadian meliputi, marah, mencari sensasi, cemas, *normlessness* dan alturisme. Sejalan dengan hal tersebut penelitian Iversen dan Rundmo (2002) *sensation seeking* menjadi salah satu kepribadian yang berpengaruh terhadap *risk driving behavior*. Remaja yang memiliki kepribadian *sensation seeking* yang tinggi cenderung memiliki *risk driving behavior* lebih tinggi.

Berdasarkan data-data dan fenomena-fenomena yang peneliti uraikan di atas menunjukkan bahwa mayoritas manusia atau pengendara menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan. Keterlibatan usia remaja juga mendominasi terjadinya kecelakaan. Fenomena ini juga di indikasi terjadi di Kota Padang,

Sumatera Barat. Maka dari itu peneliti ingin melakukan penelitian untuk melihat gambaran *risk driving behavior* pada pengendara usia remaja di Kota Padang.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah seperti apa gambaran *risk driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di kota Padang?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat gambaran *risk driving behavior* pada remaja pengendara motor di Kota Padang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini terdiri dari manfaat teoritis dan manfaat praktis. Berikut ini adalah penjabarannya:

a. Manfaat teoritis

Manfaat teoritis dari dilaksanakannya penelitian ini yaitu hasil penelitian akan dapat memperkaya ilmu pengetahuan, khususnya bidang psikologi perkembangan. Selain itu, dapat digunakan juga sebagai pedoman dalam penelitian lebih lanjut, khususnya yang berkaitan dengan gambaran *risk driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Padang.

b. Manfaat praktis

Manfaat praktis dari pelaksanaan penelitian ini terdiri dari manfaat bagi peneliti, remaja, dan orang tua.

1. Bagi Remaja

Untuk pengendara remaja agar dapat berkendara lebih berhati-hati, dan mengetahui dampak dari *risk driving behavior*, serta tidak melakukan *risk driving behavior* saat berkendara dimanapun berada. Karena hal ini dapat menimbulkan dampak negative baik bagi dirinya sendiri tetapi juga orang lain.

2. Bagi Orangtua

Manfaat praktis dilaksanakan penelitian tentang *risk driving behavior* pada remaja yaitu untuk mengetahui bagaimana perilaku remaja saat mengendarai sepeda motor. Sehingga menjadi bahan masukan untuk para orang tua, untuk harus lebih berhati-hati dalam memberikan izin mengendarai sepeda motor pada anak berusia remaja baik sudah memiliki surat izin mengemudi maupun belum memiliki surat izin mengemudi. Kemudian orang tua tidak memberikan atau mengizinkan anak mereka di usia remaja terutama usia remaja awal mengendarai sepeda motor.

3. Bagi Pihak Kepolisian

Hasil penelitian ini bisa menjadi bahan evaluasi bagi pihak kepolisian untuk menindak remaja yang membawa sepeda motor, serta melakukan sosialisasi ke masyarakat terutama pelajar remaja untuk tidak mengendarai melakukan *risk driving behavior* saat berkendara.

1.5 Sistematika Penelitian

Laporan penelitian ini terdiri dari lima bab yang setiap bagiannya terdiri dari sub-sub sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Bab ini berisikan uraian singkat mengenai latar belakang, permasalahan, perumusan masalah, hipotesis, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Pustaka

Bab ini memuat teoritis yang menjadi acuan dalam pembahasan permasalahan. Teori yang terdapat dalam bab ini adalah teori-teori yang berkaitan dengan variable yang diteliti, serta kerangka pemikiran.

BAB III : Metode Penelitian

Metode penelitian, berisi uraian mengenai metode penelitian yang berisikan tentang metode penelitian kuantitatif, variabel penelitian, definisi konseptual, definisi operasional, populasi, sampel, teknik pengambilan sampel, metode pengumpulan data, instrument penelitian, uji coba alat ukur, prosedur pelaksanaan penelitian, metode analisis data.

BAB IV : Analisis Data dan Pembahasan

Bab ini berisikan gambaran umum subjek penelitian, deskripsi *statistic risk driving behavior*

BAB V : Kesimpulan dan Saran

Bab ini berisikan kesimpulan mengenai hasil penelitian serta saran penelitian berupa saran metodologis dan praktis.

