

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada kehidupan sehari-hari transportasi merupakan sarana utama yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk dapat mencapai tempat tujuannya. Banyak kepentingan yang segera diselesaikan oleh individu, sehingga seseorang menggunakan fasilitas untuk memperlancarnya. Salah satunya media transportasi yang selalu tak mau meninggalkan kegiatan lalu lintas Sudirman (dalam Maryam, 2014). Menurut Nandipinta (2012) kondisi sarana angkutan umum yang belum memadai membuat masyarakat lebih memilih untuk membeli kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi, daripada harus menggunakan sarana transportasi umum sebagai alat mobilitas dalam menunjang kehidupan masyarakat.

Di Indonesia sepeda motor dianggap dapat memenuhi kebutuhan masyarakat golongan ekonomi menengah kebawah, disamping keunggulan dalam kemampuan menyela-sela kemacetan. Penggunaan sepeda motor juga sebagai modal transportasi sudah menjadi kegemaran atau bahkan gaya hidup di banyak negara berkembang seperti Indonesia, hal ini karena sepeda motor mudah digunakan di kota-kota untuk menempuh jarak dekat misalnya antara rumah dan tempat bekerja. Hal tersebut terlihat dari perkembangan transportasi darat dari tahun ke tahun selalu meningkat terutama transportasi kendaraan roda dua atau disebut sepeda motor (Maspupa dalam Sadono, 2017).

Transportasi kendaraan roda dua banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia. Salah satunya digunakan oleh remaja awal dan tengah (Hidayat & Lakoro, 2012). Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas (Chrussiawanti, 2015). Batasan usia pada remaja awal yaitu 13-15 dan remaja tengah 15-17 yang masih berstatus anak sekolah, dimana masa usia tersebut telah memasuki pendidikan SMP dan SMA (Santrock, 2007). Masa peralihan tersebut membuat remaja berpikir bahwa dirinya cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, tetapi masih banyak pelanggaran yang dilakukannya, sehingga sering menyebabkan terjadinya kecelakaan (Hidayat & Lakoro, 2012). Menurut Sarkar, Sheila dan Marie (dalam Khotimah, 2014) mengemukakan bahwa remaja memiliki resiko dalam mengemudi sangat besar. Maka dari itu peneliti memilih remaja yaitu pelajar SMP dan SMA sebagai target dari penelitian ini.

Ditlantas (Direktur Lalulintas) DIY (Daerah Istimewa Yogyakarta) mencatat bahwa data kecelakaan lalu lintas sepanjang tahun 2016 telah mencapai 557 kasus. Jumlah tersebut menunjukkan korban jiwa yang mencapai 798 jiwa. Brigjen Pol Fajar Triwanto menjelaskan, angka kecelakaan tahun 2016 lebih besar dibandingkan tahun lalu yaitu tahun 2015. Fajar Triwanto berharap pengguna lalu lintas lebih berhati-hati dan tertib berlalu lintas. Dengan tertib berlalu lintas maka angka kecelakaan dapat berkurang. Berkurangnya angka kecelakaan terjadi apabila ada kesadaran dalam diri setiap individu yang mau mentaati setiap peraturan lalu lintas, yaitu melalui perilaku disiplin berlalu lintas yang dimiliki oleh seseorang khususnya para remaja.

Perilaku disiplin berlalu lintas merupakan perilaku yang dipengaruhi oleh tingkat usia dengan bertambahnya usia seseorang yang diharapkan tingkah lakunya semakin terarah karena memiliki kecerdasan emosi yang baik dan tidak mudah bersikap emosional, sehingga dapat mematuhi peraturan yang berlaku dalam berkendara (Fatnanta dalam Wardana, 2009). Menurut Prijodarminto (dalam Sari, 2015) menyatakan disiplin berlalu lintas adalah sebagai suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban di jalan raya. Dapat disimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas adalah sikap untuk mematuhi peraturan lalu lintas yakni yang boleh dilakukan maupun yang tidak boleh dilakukan berupa rambu-rambu dan lain sebagainya ketika seseorang sedang mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya.

Disiplin berlalu lintas menurut Fatnanta (dalam Wardana, 2009) terbagi dalam empat aspek yaitu aspek pemahaman terhadap peraturan lalu lintas yang termuat dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijadikan oleh pengendara sebagai pedoman saat di jalan raya. Aspek tanggung jawab atas keselamatan baik pada diri sendiri maupun orang lain akan terwujud jika didukung dengan rasa saling menghargai sesama pengguna jalan raya. Aspek kehati-hatian dalam berlalu lintas dapat terwujud dengan adanya rasa ketenangan jiwa yang selalu siap dan tidak lengah dengan kondisi jalan raya saat mengendarai kendaraan bermotor. Aspek kesiapan diri dan kondisi kendaraan harus tetap terjaga dan diperiksa terlebih dahulu agar tidak membahayakan pengemudi saat berkendara di jalan raya.

Seharusnya seseorang memiliki disiplin berlalu lintas agar selalu siaga dan waspada terhadap pengguna jalan, dengan adanya sikap waspada maka pengendara akan lebih hati-hati terhadap diri sendiri maupun orang lain. Disiplin juga membuat seorang pengemudi yang memiliki sikap lebih mementingkan kepentingan umum, kepentingan dan keselamatan orang lain, akan berarti sekaligus menjaga keamanan diri (Sutawi, 2006). Menurut Siswanto (dalam Sari, 2015) seseorang akan memiliki sikap menghormati, menghargai, patuh dan taat pada peraturan-peraturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengeluh untuk menerima sanksi-sanksi apabila ia melanggar atas aturan-aturan tersebut melalui perilaku disiplin berlalu lintas.

Akan tetapi pada kenyataannya, dari data Korlantas Porli 2011-2013 menunjukkan berdasarkan jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan adalah sepeda motor sebesar 52.5%. Sementara usia korban berkisar 15-29 tahun (46.89%) dengan profesi sebagai pelajar atau mahasiswa (17%-nya). Hal tersebut disebabkan akibat kecelakaan lalulintas tidak tertib sebanyak 27.035 kasus, akibat lengah 21.073 kasus, dan melebihi batas kecepatan 9.278 kasus (Sudirman, 2015). Penelitian yang dilakukan oleh Hamadeh dan Ali (2013) menunjukkan kecelakaan lalu lintas didominasi oleh usia kurang dari 25 tahun dengan presentase 51.3% dari total kecelakaan 86%. Artinya dari hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa masih banyak remaja yang memiliki kesadaran terhadap berlalu lintas yang rendah.

Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada tanggal 08 Mei 2017 sampai 10 Mei 2017 di Daerah Istimewa Yogyakarta dengan menggunakan aspek-aspek disiplin berlalu lintas dari Fatnanta (dalam Wardana, 2009), yaitu pemahaman berlalu lintas, tanggung jawab, kehati-hatian, kesiapan diri. Diperoleh 4 dari 5 subjek yaitu terdiri dari 2 siswa SMP dan 2 siswa SMA yang mengatakan bahwa pernah tidak memakai helm saat berboncengan, ugal-ugalan atau membawa motor dengan kecepatan tinggi karena sedang konvoi atau ketika terlambat kesekolah. Pada saat terlambat ke sekolah subjek akan lebih mengutamakan dirinya sendiri dalam berkendara. Peraturan yang sering dilanggar yaitu tidak memiliki SIM terutama pada siswa SMP, sehingga harus berurusan dengan polisi yaitu diberikan surat keterangan penilangan. Terkadang subjek tidak menggunakan helm, membawa motor dengan kecepatan tinggi, dan tidak menggunakan SIM. Dari hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa 4 dari 5 subjek belum memiliki perilaku berlalu lintas.

Perilaku disiplin berlalu lintas penting bagi kehidupan seseorang karena seseorang akan mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan raya. Baik dalam rambu ataupun tidak, sehingga seseorang akan mematuhi undang-undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan (Hary dalam Noor, 2015). Oleh karena itu, pengemudi akan memiliki kesadaran dengan melakukan prosedur berkendara yang baik, benar dan aman. Kesadaran tersebut membuat pengendara akan memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dalam berkendara sehingga akan menekan angka kecelakaan yang membahayakan dirinya sendiri maupun pengendara lainnya (Sutawi, 2006).

Faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas menurut (Astuti & Suwanda, 2015), yaitu pertama faktor *eksternal*, merupakan faktor yang berasal dari luar diri individu yang meliputi sarana prasarana lalu lintas, peran orang tua, peran teman dan peran polisi lalu lintas. Kedua faktor *internal*, merupakan faktor yang berasal dari diri individu berupa pengetahuan yang dimiliki remaja tentang peraturan lalu lintas dan kesadaran akan dampak pelanggaran lalu lintas. Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh Nandipinta (2012) menemukan bahwa terdapat pengaruh yang sangat signifikan antara peragaan keamanan berkendara (*safety riding*) terhadap pengetahuan disiplin berlalu lintas. Hal tersebut juga didukung berdasarkan hasil wawancara.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada tanggal 08 Mei 2017 sampai 10 Mei 2017 di Daerah Istimewa Yogyakarta dengan menggunakan aspek-aspek pengetahuan berkendara motor yang aman dari Rogers (dalam Nandipinta, 2003), yaitu *awareness, interest, evaluation, trial*, dan *adaptation*. Diperoleh 4 dari 5 subjek yaitu terdiri dari 2 siswa SMP dan 2 siswa SMA yang mengatakan bahwa belum memiliki SIM. Subjek SMA membawa motor pada usia 15 tahun atau saat awal masuk SMA, karena kesibukan orang tua yang tidak bisa mengantarkannya ke sekolah dan subjek mengeluh untuk naik transportasi bus yang jauh harus berjalan kaki. Akhirnya subjek membawa motor ke sekolah, walaupun usianya belum cukup untuk mendapatkan SIM. Dari hasil wawancara dan hasil penelitian Nandipinta (2012) menunjukkan bahwa perilaku disiplin berlalulintas akan tumbuh dalam diri remaja melalui peran penting dari adanya pengetahuan berkendara yang aman (Astuti & Suwanda, 2015).

Pengetahuan merupakan pemahaman yang terdapat di dalam diri seseorang dan terjadi melalui proses yang berurutan yakni kesadaran, ketertarikan, evaluasi, mencoba, dan adopsi (Rogers dalam Notoatmodjo, 2003). Menurut Rusti dan Falaah (dalam Sumiyanto, 2016) salah satu pengetahuan terdapat pada *safety riding* (berkendara yang aman) yang merupakan perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Keselamatan berkendara (*safety riding*) adalah suatu bentuk pola perilaku berkendara yang aman dan nyaman bagi diri sendiri maupun bagi pengguna jalan lain pengendara atau pejalan kaki (Rusti & Falaah dalam Sumiyanto, 2016).

Rogers (dalam Notoatmodjo, 2003) menyatakan bahwa terdapat aspek-aspek berkendara motor yang aman yaitu aspek *awareness* (kesadaran) dimana seseorang menyadari dalam arti mengetahui terlebih dahulu suatu stimulus (objek) yaitu prosedur berkendara dan penggunaan jalan yang baik, benar, dan aman. Aspek *interest* (merasa tertarik), mulai menaruh perhatian dan tertarik pada prosedur berkendara dan penggunaan jalan yang baik, benar, dan aman. Aspek *evaluation* (menimbang-nimbang) individu akan mempertimbangkan baik buruknya tindakan terhadap prosedur berkendara dan penggunaan jalan yang baik bagi dirinya, hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi. Aspek *trial* (mencoba), dimana individu mulai mencoba perilaku baru. Aspek *adaptation* (penyesuaian diri) dan sikapnya terhadap stimulus.

Pengetahuan *safety riding* (berkendara yang aman) merupakan perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas melalui perilaku yang dimilikinya (Rusti dan Falaah dalam Sumiyanto, 2016). Menurut Astuti & Suwanda (dalam Ridho, 2016) pengetahuan berkendara yang aman dapat berkoreasi dengan bernagai variabel, salah satunya adalah perilaku disiplin berlalu lintas. Suparno (2007) menyatakan bahwa pengetahuan sebagai suatu proses pembentukan (konstruksi) yang terus-menerus, terus berkembang, dan berubah. Adanya pengetahuan membuat seseorang dapat dikatakan disiplin berlalu lintas jika seseorang tersebut mematuhi peraturan tentang apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam bentuk rambu-rambu atau tidak (Purwadi dalam Nandipinta, 2012). Oleh karena itu, pengetahuan berkendara motor yang aman memiliki peran penting bagi perilaku disiplin berlalu lintas. Kontribusi tersebut menunjukkan bahwa pengetahuan yang dimiliki seseorang tentang peraturan lalu lintas dan kesadaran akan dampak pelanggaran lalu lintas yang berupa kecelakaan dapat membentuk perilaku disiplin berlalu lintas di jalan raya (Astuti & Suwanda, 2015) hal tersebut didukung berdasarkan hasil penelitian Nandipinta (2012) menemukan bahwa terdapat pengaruh yang sangat signifikan antara peragaan keamanan berkendara (*safety riding*) terhadap pengetahuan disiplin berlalu lintas.

Berdasarkan dari latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah ada hubungan antara pengetahuan berkendara yang aman dengan perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja sekolah di Yogyakarta?

B. Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai oleh penulis dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan berkendara yang aman pada perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja sekolah di Yogyakarta.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi ilmu psikologi khususnya psikologi perkembangan dan psikologi sosial, terutama yang berkaitan dengan perilaku disiplin berlalu lintas dan pengetahuan berkendara motor yang aman.

2. Manfaat praktis

a. Bagi remaja

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan informasi dan gambaran mengenai perilaku disiplin berlalu lintas dan pengetahuan berkendara motor yang aman, agar remaja dapat menumbuhkan bahkan meningkatkannya sehingga lebih sadar dan taat akan peraturan lalulintas.

b. Bagi pihak kepolisian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pihak kepolisian lebih memperhatikan lagi pengetahuan berkendara motor yang aman dengan membeikan penyuluhan kesetiap sekolah pada remaja, sehingga remaja lebih memiliki perilaku disiplin berlalu lintas.