

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan kendaraan bermotor khususnya jenis sepeda motor di Indonesia semakin meningkat. Peningkatan jumlah sepeda motor yang ada di Indonesia dari tahun ke tahun terus bertambah. Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) mencatat penjualan sepeda motor di pasar domestik sepanjang 2022 mencapai 5,221,470 unit, melebihi target yang ditetapkan asosiasi. Dibandingkan dengan tahun sebelumnya, penjualan sepeda motor pada 2022 naik 3,2%. Sementara pada 2021, penjualan sepeda motor hanya sebanyak 5,06 juta unit (aisi, 2023).

Meningkatnya jumlah sepeda motor bisa menjadi masalah bagi masyarakat. Masalah yang terjadi adalah meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terus meningkat. Pada tahun 2018 badan pusat statistik mencatat data kecelakaan yang terjadi di Indonesia. Dari data tersebut terdapat 120.101.047 kasus kecelakaan (bps, 2018). Pada tahun 2023 kecelakaan lalu lintas sepeda motor berjumlah 4.574 kasus kecelakaan (Nursatari, 2023)

Tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia disebabkan oleh meningkatnya jumlah sepeda motor di Indonesia yang tidak diimbangi dengan meningkatnya kesadaran berkendara yang baik dan aman sehingga pengguna sepeda motor masih berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia merupakan faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas. Dalam jatimpos tahun 2023 menurut kepolisian, penyebab utama kecelakaan adalah *human error*. Sebagian besar kecelakaan terjadi karena diawali dengan pelanggaran, pelanggaran rambu lalu lintas misalnya. Pelanggaran rambu lalu lintas dapat terjadi karena memang disengaja, ketidaktahuan atau tidak adanya kesadaran terhadap arti aturan yang berlaku (Purwanto, 2023)

Tingginya angka kecelakaan di jalanan ini menurut Kepolisian juga tidak terlepas dari perilaku berkendara yang tidak mengindahkan akan keselamatan.

Konteks hubungan terkait dengan tingginya rendahnya risiko kecelakaan yang akan terjadi nantinya (Haryanto, 2016). Dalam konteks berkendara, keselamatan diarahkan pada dua hal (Van Der Pligt, dalam Haryanto, 2016) yaitu pertama, mengenai risiko berkendara yang menekankan pada kemungkinan yang akan terjadi serta tingkat efek hasil negatif yang diterima nantinya. Kedua, perubahan perilaku yang arahnya menghindari kondisi kecelakaan di jalanan.

Banyaknya angka kecelakaan yang terus meningkat mayoritas korban yang mengalami kecelakaan adalah pelajar dan pekerja yang berusia 15 tahun sampai umur 39 tahun (Purwanto, 2023). Dari informasi tersebut, dapat diketahui bahwa masih terdapat korban yang berusia 15 tahun yang mengindikasikan bahwa korban kecelakaan tersebut masih dibawah umur jika dilihat dari legalitas izin berkendara. Seharusnya remaja yang masih dibawah umur dan belum mempunyai surat izin mengemudi tidak diperbolehkan untuk mengendarai sepeda motor. Berdasarkan undang-undang, perilaku anak-anak ini dapat terkena beberapa pasal dalam peraturan lalu lintas.

Dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas pasal 77 ayat 1 diungkapkan, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan kendaraan yang dikemudikan. Pada pasal 81, untuk mendapatkan SIM setiap orang harus memenuhi beberapa syarat. Salah satunya usia untuk SIM A, C dan D minimal 17 tahun, 20 tahun untuk SIM B I dan 21 tahun untuk SIM B II. Apabila belum memiliki SIM, pengendara motor anak-anak ini dapat dikenali pasal 281 yang berbunyi setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki SIM dapat dikenakan pidana kurungan paling lama empat bulan atau denda paling banyak Rp 1 juta. Apabila dari kegiatan berkendara tersebut mengakibatkan kecelakaan dan jatuh korban di pihak orang lain, pengendara anak-anak ini dapat dikenai beberapa pasal. Seperti pada pasal 310 ayat 1 sampai 4 yang mengatur denda dan kurungan apabila menyebabkan korban luka ringan, berat sampai meninggal dunia. Denda mulai dari Rp 1 juta sampai Rp 12 juta serta ancaman kurungan dari enam bulan sampai enam tahun. Namun penetapan pasal ini bergantung pada penilaian hakim. Selain itu karena pelaku adalah anak-anak,

penetapan akan mengacu pada Undang-undang Nomor 11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak.

Setyowati, Firdaus, dan Rohmah (2018) Kecelakaan di jalan raya merupakan faktor penyebab utama kematian pada usia muda, khususnya laki-laki dan menyebabkan kecacatan fisik. Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada usia muda karena rendahnya persepsi mereka terhadap risiko bahaya yang ada di jalan raya. Pengendara berusia muda lebih sering menempatkan diri mereka pada situasi berbahaya misalnya dengan mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah, tidak menggunakan alat keselamatan berupa helm dan swesarung tangan. Lund dan Rundmo, (2009) melakukan penelitian terkait persepsi resiko dan sikap pengambilan resiko terhadap keselamatan lalu lintas di Ghana dan Norwegia menunjukkan bahwa pengemudi yang masih remaja lebih berani mengambil risiko dibandingkan pengemudi dengan usia yang lebih tua di kedua Negara.

Penelitian lain yang dilakukan Rakhmani (2013) didapatkan bahwa remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang mengemudi yang dangkal sering menyebabkan kecelakaan fatal. Pengetahuan mereka tentang kendaraan masih kurang karena masih merupakan hal baru bagi mereka. Kurang pengetahuan dan pengalaman tersebut membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan di jalan raya (Rakhmani, 2013).

Menurut Ajhuri (2019) masa remaja merupakan masa transisi atau peralihan dari masa anak menuju masa dewasa. Pada masa ini individu mengalami berbagai perubahan, baik fisik maupun psikis. Perubahan yang tampak jelas adalah perubahan fisik, dimana tubuh berkembang pesat sehingga mencapai bentuk tubuh orang dewasa yang disertai pula dengan berkembangnya kapasitas reproduktif. Selain itu remaja juga berubah secara kognitif dan mulai mampu berpikir abstrak seperti orang dewasa. Pada periode ini pula remaja mulai melepaskan diri secara emosional dari orang tua dalam rangka menjalankan peran sosialnya yang baru sebagai orang dewasa.

Piaget (dalam Ajhuri, 2019) mengatakan bahwa masa remaja adalah usia dimana individu mulai berintegrasi dengan masyarakat dewasa, usia dimana anak tidak lagi merasa dibawah tingkat orang-orang yang lebih tua melainkan berada dalam tingkatan yang sama, sekurang-kurangnya dalam masalah hak. Individu tidak lagi merasa di bawah tingkat orang-orang yang lebih tua melainkan berada dalam tingkatan yang sama, sekurang-kurangnya dalam masalah hak, integrasi dalam masyarakat, mempunyai banyak aspek afektif, kurang lebih berhubungan dengan masa puber, termasuk di dalamnya juga perubahan intelektual yang mencolok, transformasi yang khas dari cara berpikir remaja memungkinkan untuk mencapai integrasi dalam hubungan sosial orang dewasa.

Kartono (dalam Ajhuri, 2019) mengatakan bahwa masa remaja juga sebagai masa penghubung atau masa peralihan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa. Pada periode remaja terjadi perubahan-perubahan besar dan esensial mengenai fungsi-fungsi rohaniah dan jasmaniah. pada periode ini yang sangat menonjol adalah kesadaran yang mendalam mengenai diri sendiri dimana remaja mulai meyakini kemampuannya, potensi dan cita-cita sendiri. Dengan kesadaran tersebut remaja berusaha menemukan jalan hidupnya dan mulai mencari nilai-nilai tertentu, seperti kebaikan, keluhuran, kebijaksanaan, dan keindahan.

Masa remaja merupakan masa peralihan dari masa kanak – kanak menuju masa dewasa yang berlangsung antara usia 10-19 tahun. Masa remaja sebagai salah satu tahap perkembangan kehidupan yang dilewati oleh setiap individu. Masa remaja merupakan masa yang cukup sulit, karena pada masa ini akan terjadi *differentiation failure* atau ketidakmampuan remaja dalam membedakan apa yang menjadi keyakinan dirinya dan orang lain. Selain itu, pada masa ini juga para remaja sedang mengalami fase *storm and stress* serta masa pencarian identitas (Santrock, 2011).

Menurut Marwantika dan Marwantika (2020), banyak remaja dibawah umur 17 tahun yang berlalu lalang mengendarai motor setiap harinya. Alasan untuk mengendarai sepeda motorpun bermacam-macam, hal tersebut dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal dari si pengendara. Faktor internal yang

memengaruhi anak tersebut diantaranya adalah dorongan dari diri sendiri untuk bisa mengendarai sepeda motor, sedangkan faktor eksternalnya adalah terpengaruh dari teman-teman yang pada umumnya bisa mengendarai motor, jarak rumah ke sekolah yang relatif jauh, serta orang tua yang telah memberikan izin kepada mereka untuk mengendarai motor. Terkadang kehadiran mereka sangat mengganggu masyarakat, karena adanya kebut-kebutan di jalan, balap liar dan gangguan suara akibat knalpot yang tidak sesuai dengan standar. Tentunya ini semua tidak lepas dari pengawasan orang tua si anak. Karena orang tua memiliki peranan penting dalam membentuk pola perilaku anak. Menurut Iversen (2004), perilaku berkendara berisiko selain dapat menimbulkan bahaya bagi diri sendiri juga berpotensi membahayakan orang lain, di samping juga sangat berpengaruh terhadap keselamatan dalam berlalu lintas.

Menurut White, dkk (2011), pengendara usia muda memiliki keyakinan bahwa diri mereka lebih terampil dan sedikit mengalami kemungkinan terjadinya kecelakaan pada saat berkendara. Memiliki keyakinan pada diri remaja saat berkendara cenderung mengarah pada sifat kecerobohan yang berujung pada terjadinya pelanggaran di jalan dan risiko kecelakaan semakin tinggi. Saat berkendara, mereka cenderung mengikuti motivasi pribadinya (Grey, dkk, 1989). Motivasi dalam hal ini adalah suatu dorongan untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan waktu yang singkat dengan cara berkendara dengan kecepatan tinggi.

Andrey dan McGregor (dalam Olonade, 2015) menemukan bahwa risiko kecelakaan di antaranya pengendara yang berusia 16-19 tahun lebih tinggi dibandingkan pengendara yang berusia 20-24 tahun dan 25- 59 tahun. Persepsi terhadap risiko kecelakaan menjadi fenomena psikologis yang umum memengaruhi sikap keselamatan di jalan raya (Ram, 2016). Menurut Winurini (2012) para pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas memiliki persepsi risiko terhadap kecelakaan yang rendah pada saat berkendara, sehingga mereka berani mengambil keputusan yang berisiko dalam berkendara. Hal ini juga sesuai dengan pernyataan Cheng (2015) bahwa remaja pengendara sepeda motor cenderung mengabaikan risiko terjadinya kecelakaan selama berkendara. Persepsi

yang benar tentang risiko kecelakaan memungkinkan pengemudi beradaptasi dengan berbagai kondisi lingkungan jalan dan kendaraan. Oleh karena itu, pengemudi harus mengembangkan dan meningkatkan persepsi risiko mereka untuk mengurangi keterlibatan mereka dalam situasi berbahaya di jalan, sehingga mengurangi terjadinya kecelakaan (Eboli, 2017).

Persepsi merupakan proses seseorang dalam memahami lingkungannya dengan melibatkan penafsiran pribadi sebagai suatu rangsangan dalam suatu pengalaman psikologis. Persepsi berperan dalam penerimaan rangsangan, mengatur, hingga menginterpretasikannya untuk memengaruhi perilaku dan membentuk sikap (James L. Gibson, 1996). Persepsi risiko merupakan penilaian subjektif tentang seberapa besar perhatian seseorang terhadap suatu kecelakaan. Selain itu, persepsi risiko juga merupakan kemampuan untuk mengidentifikasi faktor risiko yang relevan dan mengatasi risiko tersebut (Brousand, 2002).

Permasalahan mengenai tingginya risiko kecelakaan pada remaja terjadi di Kabupaten Jombang. Seperti pendapat yang dikemukakan oleh (Achdiat, 2023) bahwa pada tahun 2022 tercatat sebanyak 137.000 kasus kecelakaan, melibatkan 150.455 korban dengan persentase kematian sebanyak 70 persen. usia yang menjadi korban kecelakaan paling banyak antara usia 15 sampai 19 tahun, yaitu sebanyak 36.941 kasus yang terjadi pada tahun 2022. Berdasarkan inventarisasi Korlantas Polri, kendaraan yang terlibat kecelakaan didominasi kendaraan roda dua, pada kondisi jalan lurus dan cuaca cerah.

Persepsi risiko yang dimiliki oleh individu berasosiasi secara negatif dengan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini berarti apabila individu memiliki persepsi risiko tinggi terhadap suatu perilaku, maka kemungkinan individu tersebut untuk memunculkan perilaku tersebut adalah rendah. Sementara itu, persepsi keuntungan yang dimiliki seseorang akan berasosiasi secara positif dengan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini berarti apabila suatu perilaku mengemudi yang berisiko dipersepsikan akan mendatangkan keuntungan bagi individu, maka perilaku tersebut akan cenderung untuk muncul, sementara apabila yang dipersepsikan adalah dampak yang kurang menguntungkan, maka perilaku tersebut akan cenderung tidak muncul. (Wong, Chung, & Huang, 2010)

Apa yang kita persepsikan tergantung dari sebagian pada rangsangan mana yang terlibat dalam atensi kita, dan pada kecenderungan kita mempersepsi berbagai hal menurut keyakinan dan pengharapan kita (King & Laura, 2010). Pengendara yang berkendara dengan berbahaya mempunyai tingkat persepsi resiko yang rendah. Persepsi risiko yang rendah berpotensi akan meningkatkan potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas (Agung, 2014). Persepsi risiko adalah penilaian individu terhadap suatu bahaya yang mungkin akan diterimanya (Renn & Rohrman dalam Anggraeni, 2016). Dalam konteks berkendara, persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari kemungkinan terjadinya kecelakaan dan seberapa peduli individu terhadap konsekuensi yang akan diterima (Deery dalam Sjoberg, dkk, 2004). Dengan kata lain, persepsi risiko merupakan kemampuan individu untuk memahami kondisi risiko yang akan diterimanya dari perilaku yang dilakukannya (Inouye, 2014). Jika individu mempunyai persepsi risiko yang baik, maka ia dapat menampilkan perilaku perlindungan ataupun perilaku pencegahan terhadap risiko negatif yang akan diterimanya (Brewer, dkk, 2004). Ivers juga menjelaskan dalam studinya pada usia 17-24 tahun yang memberikan gambaran bahwa keberadaan perilaku berkendara yang berisiko pada dasarnya akan mempengaruhi risiko kecelakaan yang akan dihadapi (Haryanto, 2016).

Masten menjelaskan bahwa ancaman risiko akan keselamatan dalam berkendara pada para pengendara muda ini tidak terlepas dari minimnya pengalaman berkendara yang dimiliki. Sebagai pengendara pemula, keberadaan pengalaman dalam berkendara menjadi kendala yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Hal ini tidak terlepas dari keberadaan pengalaman dalam berkendara mengarahkan pada sejauh mana tingkat kemampuan pengendara di dalam menguasai kendaraannya baik ketika dalam kondisi yang biasa maupun dalam kondisi tiba-tiba yang membutuhkan respon secara cepat. Lebih lanjut ia menjelaskan bahwa keberadaan persepsi terhadap risiko pada pengendara muda erat dengan ketidakmatangan di dalam melakukan penilaian terhadap kondisi yang berisiko. Para pengendara muda dalam hal ini memiliki kecenderungan tidak memiliki kemampuan di dalam mempersepsikan suatu kondisi yang berisiko yang mana dalam hal ini erat kaitannya dengan ketidakmatangan pengalaman dalam

berkendara tersebut maupun dorongan dalam diri untuk cenderung mengambil keputusan yang berisiko (misal: kecepatan tinggi, mengambil jarak pendek, melanggar peraturan, menyalip kendaraan berisiko) tanpa memperhatikan konsekuensi yang akan ditanggungnya (Haryanto, 2016)

Tingkat pendidikan individu akan berpengaruh dalam memberikan respon terhadap sesuatu yang datang dari luar. Individu yang berpendidikan tinggi akan memberikan respon yang lebih rasional terhadap informasi yang datang dan akan berpikir sejauh mana keuntungan yang mungkin diperoleh dari gagasan tersebut (Notoatmojo, dalam Endryastuty & Adawia, 2018).

Menurut Kanellaidis, dkk (2000) pengemudi dengan tingkat pemahaman mengenai situasi berisiko yang lebih baik akan lebih sedikit terlibat dalam kecelakaan. Hal ini didukung oleh hasil penelitian Agung (2014) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif antara persepsi risiko dengan perilaku pengendara berisiko. Artinya, individu yang memiliki persepsi risiko tinggi cenderung memiliki sifat hati-hati sehingga individu akan memiliki perilaku pengendara berisiko yang rendah.

Selain tingkat pendidikan, jenis kelamin atau gender bisa menimbulkan perbedaan dalam berkendara. Dalam sebuah studi yang berkaitan dengan persepsi risiko kecelakaan, Dejoy (dalam Al-Babissi, 2003) berfokus pada pengemudi yang lebih muda (usia 18-24) untuk memeriksa perbedaan gender dalam persepsi ini. Dia menemukan bahwa laki-laki muda cenderung lebih optimis, terutama ketika menilai keterampilan mengemudi mereka. Pria, optimisme sama dengan rata-rata pengendara. Namun, perempuan cenderung kurang optimis jika dibandingkan dengan rata-rata pengendara. Laki-laki dan perempuan memiliki persepsi yang sama mengenai frekuensi dan kemungkinan terjadinya kecelakaan perilaku berisiko. Laki-laki menganggap perilaku seperti itu kurang serius dan lebih kecil kemungkinannya untuk menyebabkan kecelakaan. Lebih lanjut, analisis regresi menunjukkan bahwa varians optimisme yang lebih sedikit dapat terjadi dijelaskan untuk perempuan daripada laki-laki.

Menurut hasil penelitian Rhodes dan Pivik (2011) tentang perbedaan usia dan gender dalam perilaku berkendara berisiko, bahwa pengendara laki-laki lebih

berisiko daripada pengendara perempuan. Pengendara laki-laki seringkali terlibat dalam kecelakaan yang fatal, mengendarai kendaraannya dengan kecepatan tinggi, serta melakukan hal-hal yang membahayakan saat berkendara dibandingkan dengan pengendara perempuan (Harre, dkk, 1996). Menurut penelitian Obst, dkk (2011) bahwa pengendara laki – laki dalam kondisi mengantuk bisa menurunkan persepsi personalnya terhadap resiko kecelakaan berkendara.

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan sebelumnya, maka peneliti tertarik untuk meneliti tentang perbedaan persepsi resiko kecelakaan pada siswa ditinjau dari jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan legalitas izin pengendara.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut : Apakah terdapat perbedaan persepsi resiko kecelakaan pada siswa ditinjau dari jenis kelamin dan legalitas izin pengendara?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui perbedaan persepsi resiko kecelakaan pada siswa ditinjau dari jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan legalitas izin pengendara.

1.4 Manfaat penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan untuk pengembangan ilmu pengetahuan dan menambah perluasan teori di bidang ilmu psikologi perkembangan mengenai perbedaan persepsi resiko kecelakaan pada siswa ditinjau dari jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan legalitas izin pengendara.

1.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis penelitian ini diharapkan dapat :

1. Bagi kepolisian

Penelitian ini diharapkan dapat membantu kepolisian untuk mengurangi angka kecelakaan dan memberikan pengetahuan tentang

perbedaan persepsi resiko kecelakaan pada siswa ditinjau dari jenis kelamin dan legalitas izin pengendara.

2. Bagi Sekolah

Penelitian ini diharapkan dapat membantu sekolah untuk lebih memberikan pengawasan kepada siswa.

3. Bagi Subjek Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pertimbangan bagi subjek yang mengendarai motor tetapi belum mempunyai SIM.

4. Bagi Orang Tua Siswa

Diharapkan hasil penelitian ini bisa menjadi pertimbangan bagi orang tua yang mengizinkan anaknya mengendarai motor sebelum mempunyai SIM.

5. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian yang terkait dengan persepsi resiko kecelakaan.