

Bab I Pendahuluan

Latar Belakang

Perkembangan zaman dan teknologi yang semakin maju, membuat manusia pada masa ini terus berevolusi memunculkan berbagai desain transportasi terbaru. Transportasi terbaru khususnya kendaraan bermotor kini hadir dengan berbagai variasi, dan bahkan harga yang terjangkau di berbagai kalangan. Hal ini menyebabkan pengguna kendaraan bermotor roda dua semakin banyak ditemukan. Dalam penggunaannya, sepeda motor menimbulkan berbagai dampak, positif maupun negatif.

Dampak positif yang dirasakan pengguna adalah mengurangi keterlambatan sampai tujuan, bahkan untuk dapat menghindari macet akibat sesaknya transportasi yang ada saat ini. Namun dibalik itu juga memiliki berbagai dampak negatif bagi penggunanya dan orang lain, di antaranya adalah kecelakaan baik sesama pengguna motor ataupun pengguna motor yang menabrak pejalan kaki, pengendara yang ugal-ugalan, tidak mentaati rambu lalu lintas, tidak memikirkan keselamatan berkendara, dan sebagainya.

Berdasarkan data dari Korps Lalulintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (KORLANTAS) khususnya data yang berasal dari Provinsi Jawa Barat pada triwulan April-Juni 2017 memiliki 1.765 kasus kecelakaan, dengan korban 705 orang meninggal dunia, 323 orang luka berat, 1.904 orang luka ringan, dan dengan total 2.932 orang korban kecelakaan lalu lintas seluruhnya. Hal ini membuktikan banyaknya kecelakaan yang terus bertambah dari tahun ke tahun (Korlantas Polri, 2017).

World Health Organization (WHO) pada tahun 2014 mempublikasikan data dari 172 negara dengan kecelakaan mematikan tertinggi pada kendaraan bermotor roda dua yang diduduki oleh Iran di posisi pertama, diikuti Irak dan Venezuela, sedangkan Indonesia berada pada posisi 72. Dari 172 negara dengan kecelakaan yang mematikan tertinggi dan Indonesia berada di urutan ke 72 ini membuktikan bahwa Indonesia masih termasuk urutan tertinggi

dan masih banyak dari masyarakat Indonesia yang belum sadar akan pentingnya perilaku keselamatan berkendara guna menghasilkan lalu lintas aman bagi pengguna kendaraan dan pengguna jalan lainnya. *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2009 juga menyebutkan bahwa penyebab kematian akibat kecelakaan kendaraan bermotor berada pada rentang umur 15-29 tahun pada posisi pertama.

Penyebab dari kejadian kecelakaan bervariasi, kecelakaan tersebut didominasi oleh kelalaian dari perilaku pengendara seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, kondisi motor yang tidak sesuai standar, mengendarai melawan arus, membelok tanpa menyalakan lampu sein, hingga mengangkut lebih dari satu orang penumpang. Berdasarkan perbandingan antara kecelakaan tunggal dengan kecelakaan yang melibatkan pihak lain yaitu 3:1, sehingga dapat diduga bahwa penyebab hampir seluruh kejadian kecelakaan dikarenakan oleh perilaku praktik dari pengendara yang lalai dalam berkendara.

Tidak banyak masyarakat yang sadar akan pentingnya keselamatan berkendara. Padahal sudah seharusnya setiap masyarakat mengetahui dan berperan aktif dalam menjaga keselamatan berkendara. Masyarakat masih seolah “buta” akan pentingnya hal tersebut, masih mentingkan ego masing-masing, dan tidak memikirkan pengguna jalan yang lainnya.

Keselamatan berkendara merupakan upaya berkendara dimana pengendara lebih memperhatikan keselamatan pengendara dan pengguna jalan lain yang dilakukan untuk mengurangi kecelakaan dan akibat dari kecelakaan lalu lintas. Menurut Kusmagi (2010) keselamatan berkendara adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain (h.40). Hal ini bertujuan untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengemudi lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya, juga menjadi kemampuan kita untuk memperhatikan lingkungan yang ada di sekitar jalan raya dan lalu lintas jalan yang dilewati pengendara.

Penelitian dari Ilham (2017) di peroleh hasil keselamatan berkendara pada mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Halu Oleo sudah baik yakni 127 (69,1%), dan yang masih kurang yakni 57 (30,9%). Namun dalam penanganan masalah rem masih buruk yakni 100 (54,3%), sedangkan yang baiknya yakni 84 (45,7%). Dari kondisi penanganan kaca spion juga masih buruk yakni 102 (54,5%). Dari penelitian ini dapat dilihat bahwa masih banyaknya mahasiswa yang tidak memperdulikan akan pentingnya penanganan masalah yang ada pada kendaraan bermotornya. Dapat dilihat pula perilaku keselamatan berkendara sudah cukup terlihat baik, namun adapula yang masih kurang dalam pelaksanaannya.

Penelitian yang dilakukan Prima (2015) mengenai faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku keselamatan berkendara pada mahasiswa fakultas x Universitas Diponegoro didapatkan bahwa keselamatan berkendara yang sebesar 51%, dengan kondisi motor yang baik sebesar 80%, namun keikutsertaan pelatihan dan pengamalan keselamatan berkendara hanya sebesar 16% saja. Dari penelitian ini dapat dilihat bahwa tidak terdapat hubungan lama berkendara dengan perilaku berkendara yang ditimbulkan, namun peran teman sebaya dalam perilaku keselamatan berkendara. Begitu pula masih banyak lagi faktor yang mempengaruhi kebiasaan berkendara yang dilakukan oleh pengendara bermotor.

Setelah diobservasi oleh peneliti dalam beberapa waktu ditemukan banyaknya pengendara khususnya pengendara bermotor yang masih ugal ugalan di jalan raya, tidak memakai helm, tidak membawa SIM dan STNK, menyerobot lampu merah, tidak memakai jaket dan sarung tangan, dan sebagainya. Masyarakat seakan tidak sadar akan pentingnya keselamatan diri sendiri dan orang lain di jalan.

Wawancara awal yang dilakukan peneliti untuk mendukung fenomena yang terjadi adalah dengan seorang polisi lalu lintas yang berada di bundaran Cibiru. Beliau menyatakan bahwa banyak dari pengendara tidak mengikuti aturan keselamatan berkendara walaupun banyak dari mereka yang sudah mengetahui akan pentingnya keselamatan berkendara. Tingkat

kecelakaan yang terjadi khususnya di bundaran Cibiru biasanya dialami oleh para pengendara bermotor. Hal ini disebabkan oleh perilaku ugal-ugalan di jalan raya sehingga menyerempet atau bahkan menabrak pengendara lain atau pejalan kaki di daerah bundaran Cibiru. Banyak dari pengendara yang tidak memakai helm, tidak membawa SIM dan STNK, melawan arah jalan, tidak memakai jaket dan sarung tangan ketika perjalanan jauh. Kebanyakan pelakunya adalah dari pelajar dan mahasiswa (Komunikasi personal pada tanggal 17 juli 2017).

Hasil wawancara awal didapatkan bahwa banyaknya pelaku pelanggaran adalah dari kalangan pelajar dan mahasiswa. Dimana pelajar dan mahasiswa berada pada rentang umur 18 tahun sampai 22 tahun atau berada pada masa remaja akhir (*late adolescence*). Menurut Harter (2006) dalam Santrock (2007) menyatakan bahwa dibandingkan anak-anak, remaja cenderung lebih sadar diri dan berpraokupasi dengan pemahaman dirinya. Remaja perempuan mengungkapkan kesadaran diri publik yang lebih tinggi dibandingkan remaja laki-laki. Kesadaran privat melibatkan aspek-aspek dari diri yang tersembunyi dari orang lain seperti pikiran, emosi, dan sikap cenderung meningkat antara usia 13 tahun hingga 18 tahun (Santrock, 2007). Seorang pelajar dan mahasiswa yang berada dalam masa remaja akhir sudah seharusnya memiliki kesadaran diri yang tinggi dalam berkendara, namun banyak dari remaja akhir yang belum sadar dan memahami arti penting dari keselamatan berkendara.

Menurut National Vital Statistics Reports (2008) dalam Santrock (2011) ada tiga penyebab utama kematian pada remaja, yakni kecelakaan, pembunuhan, dan bunuh diri. Lebih dari setengah kematian remaja berusia 15 hingga 24 tahun ini disebabkan oleh kecelakaan, yang tiga perempatnya disebabkan oleh kecelakaan bermotor roda dua. Kebiasaan mengemudi yang ceroboh, seperti melampaui batas kecepatan, tidak menjaga jarak, serta mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan, menjadi penyebab utama kecelakaan dibandingkan kurangnya pengalaman dalam berkendara (h.417-418).

Solso (2008) menyatakan kesadaran adalah kesiagaan (*awareness*) seseorang terhadap peristiwa-peristiwa dilingkungannya serta peristiwa-peristiwa kognitif yang meliputi memori, pikiran, perasaan, dan sensasi-sensasi fisik. Adapun aspek-aspek yang ada pada kesadaran diri diantaranya adalah: (1) *attention* atau perhatian, (2) *wakefulness* atau kesiagaan, keterjagaan, (3) *architecture* atau arsitektur, (4) *recall knowledge* atau mengingat pengetahuan, dalam hal ini pengetahuan diri, pengetahuan tentang dunia dan aktivasi pengetahuan, dan (5) *emotive* atau emosi yang ditimbulkan oleh kondisi internal saat merespon peristiwa eksternal yang terkait kebaruan, kemunculan, dan selektivitas-subjektivitas (Solso, 2008).

Wawancara lanjutan untuk mendukung fenomena yang ada dilakukan pada 15 (limabelas) orang remaja akhir yang bisa mengendarai kendaraan bermotor. Kebanyakan dari para mahasiswa tersebut menyatakan bahwa mereka terbiasa menggunakan motor tanpa melihat akibat yang akan ditimbulkan setelahnya. Banyak dari mereka yang menjawab terkadang mereka menampilkan perilaku yang tidak sesuai dengan keselamatan berkendara, seperti melupakan membawa SIM/STNK, tidak memiliki SIM, tidak memakai helm, melawan arus agar jarak tempuh lebih sedikit, mengangkut dua sampai tiga orang teman dalam satu motor. Mereka juga menyatakan bahwa mereka mengetahui akan pentingnya keselamatan berkendara, namun terkadang dikarenakan faktor buru-buru mereka jadi tidak memperhatikan perilaku keselamatan berkendara tersebut. Jika dilihat berdasarkan data dapat diketahui bahwa rata-rata dari mereka sadar akan pentingnya perilaku keselamatan berkendara namun dalam prakteknya tidak menjalani dan mempraktekkan akan pentingnya perilaku keselamatan berkendara yang baik dan benar dalam berkendara motor.

Berdasarkan fenomena yang ada tersebut, peneliti tertarik untuk mencari tahu seperti apa hubungan kesadaran diri dengan perilaku keselamatan berkendara yang ada pada diri pengendara motor, peneliti lebih spesifik ingin meneliti hal tersebut pada remaja akhir pengendara motor.

Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang ingin diketahui oleh peneliti adalah sebagai berikut: “Apakah terdapat hubungan kesadaran diri dengan perilaku keselamatan berkendara pada remaja akhir pengendara motor?”.

Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut: “Untuk mengetahui hubungan kesadaran diri dengan perilaku keselamatan berkendara pada remaja akhir pengendara motor”.

Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoretis

Secara teoritis yaitu dapat menambah pengetahuan dari hasil penelitian sebelumnya, terutama untuk mengetahui bagaimana hubungan kesadaran diri dengan perilaku keselamatan berkendara pada remaja akhir pengendara motor, dan dapat menjadi acuan dalam penelitian selanjutnya.

2. Manfaat praktis

Manfaat secara praktis pada diri responden adalah akan dapat mengembangkan pengetahuan keselamatan berkendara dan dapat diterapkan dalam kehidupan responden, serta menumbuhkan kesadaran dalam diri pengendara akan pentingnya perilaku keselamatan berkendara.