

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Menurut World Health Organization (2011, dalam Badan Intelijen Negara, 2012) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah pembunuh terbesar ketiga di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Kejadian kecelakaan lalu lintas menimbulkan kerugian yang besar bagi keluarga ataupun negara. Menurut data Global Status Report on Road Safety (2013) yang dikeluarkan oleh WHO, Indonesia menempati urutan pertama dalam peningkatan kecelakaan. Indonesia di laporkan mengalami kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas hingga lebih dari 80 persen. Di Indonesia, jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per harinya (“Survei Kecelakaan Lalu Lintas di Seluruh Dunia: Orang-orang yang Mati dalam Diam”, 2014).

Menurut Badan Pusat Statistik (2013), selama kurun waktu 2009-2013, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 12,29 persen per tahun. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan yaitu masing-masing 7,23 persen, 4,92 persen, dan 15,10 persen. Sedangkan nilai kerugian materi akibat kecelakaan mengalami peningkatan rata-rata 17,06 persen per tahun.

Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (2013, dalam Badan Pusat Statistik, 2013) mencatat jumlah kecelakaan sepanjang 2013 sebanyak 100.106 kejadian dengan korban meninggal 26.416 jiwa (orang). Jumlah tersebut turun 15,13 persen dibandingkan pada tahun 2012 dengan 117.949 kejadian. Kecelakaan tersebut telah mengakibatkan 165.302 orang menjadi korban dengan komposisi korban luka ringan 66,82 persen, korban luka berat 17,20 persen, dan korban mati (meninggal) 15,98 persen, dengan nilai kerugian materi yang dialami pada tahun 2013 adalah 255,9 miliar rupiah (Badan Pusat Statistik, 2013)

Menurut UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya salah satunya disebabkan oleh sepeda motor yang dapat diklasifikasikan menjadi empat faktor yaitu, kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan, dan lingkungan (Puspitasari & Hendrati, 2013). Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Puspitasari & Hendrati, 2013). Kelalaian pengguna jalan salah satunya adalah pengendara sepeda motor yang cenderung mengabaikan peraturan yang ada. Para pengendara sepeda motor cenderung melakukan berkendara model zig-zag, pindah lajur dengan tidak menyalakan lampu sein, berkendara dengan kecepatan tinggi, memodifikasi kendaraan dan melanggar marka. Selain itu pengendara sepeda motor juga cenderung meremehkan kelengkapan sepeda motornya, seperti spion, lampu rem, lampu sein, penggunaan helm, dan sebagainya.

Pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor ini merupakan akibat dari rendahnya kontrol diri pengemudi. Seperti yang dijelaskan oleh Goldfried dan Marbaum (1976, dalam Kusumadewi, Hardjajani, dan Priyatama, 2012) bahwa kontrol diri adalah kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur, dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah yang positif. Dari penjelasan tersebut dapat diartikan bahwa kontrol diri merupakan faktor kepribadian yang sangat mempengaruhi pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan.

Kecelakaan ini terjadi dikarenakan ketidakpatuhan dari peraturan/hukum lalu lintas yang telah dibuat oleh pemerintah. Peraturan/hukum lalu lintas bertujuan untuk menciptakan keselamatan dan kenyamanan dalam belalu lintas, sehingga masyarakat diwajibkan untuk mematuhi peraturan ini. Peraturan yang mengatur lalu lintas adalah UU RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun pasal yang menjelaskan tentang ketertiban dan keselamatan dalam berkendara, yaitu pasal 106 yang terdapat di bagian keempat paragraf kesatu. Kepatuhan hukum merupakan kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui serangkaian proses perilaku yang menunjukkan ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, dan ketertiban (Prijadarminto, 2003 dalam Safitri & Rahman, 2013). Pengertian hukum sendiri menurut Immanuel Kant (dalam Kansil, 1989), yaitu aturan terhadap tingkah laku para anggota masyarakat, aturan yang daya penggunaannya pada saat tertentu diindahkan oleh suatu masyarakat sebagai jaminan dari kepentingan

bersama dan apabila dilanggar akan menyebabkan reaksi bersama terhadap orang yang melanggar. Maka dari itu, seharusnya masyarakat wajib mematuhi peraturan yang telah dibuat ini agar tercipta kenyamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas. Seperti yang dijelaskan dalam UU RI No. 22 Tahun 2009 pasal 258 bahwa “Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

Kepatuhan menurut Watson, Tregerthan, dan Frank (1984, dalam Chrisharyanto, 2011) apabila dikaitkan dengan psikologi terbagi menjadi tiga bentuk, yaitu *conformity*, *compliance*, dan *obedience*. Menurut Baron, Branscombe, dan Byrne (2008, dalam Sarwono & Meinarno, 2011), *conformity* merupakan suatu bentuk pengaruh sosial dimana individu mengubah tingkah laku dan sikapnya sesuai dengan norma sosial. *Compliance* merupakan suatu bentuk pengaruh sosial dimana perilaku individu dipengaruhi oleh permintaan langsung dari orang lain (Baron, Branscombe, & Byrne, 2008, dalam Sarwono & Meinarno, 2011). Dan *obedience* adalah suatu bentuk pengaruh sosial dimana individu menaati dan mematuhi permintaan orang lain untuk melakukan perilaku tertentu disebabkan adanya unsur *power* (Baron, Branscombe, & Byrne, 2008, dalam Sarwono & Meinarno, 2011).

Menurut H.C. Kelmann (1966, dalam Ali, 2009) terdapat tiga faktor yang dapat menyebabkan warga masyarakat mematuhi hukum, yaitu: 1)

Compliance, merupakan suatu bentuk kepatuhan yang berdasar pada harapan terhadap suatu imbalan dan menghindari dari hukuman atau sanksi yang dikenakan apabila melanggar hukum, 2) *Identification*, merupakan kepatuhan hukum yang terlaksana karena hubungan baik antara otoritas dengan individunya, dan 3) *Internalization*, merupakan kepatuhan hukum yang disebabkan karena secara intrinsik kepatuhan tersebut menghasilkan imbalan.

Hukum dibuat untuk mengatur tingkah laku para anggota masyarakat, sehingga setiap anggota masyarakat diwajibkan untuk mematuhi peraturan yang berlaku. Peraturan dibuat untuk melindungi hak dan kewajiban setiap warga negara. Salah satu bagian dari anggota masyarakat adalah remaja, remaja merupakan generasi penerus yang dapat menggantikan peran pemimpin di masa depan (Wahyu & Sumaryati, 2013). Dalam berlalu lintas terdapat peraturan yang bertujuan untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar yaitu UU RI No. 22 Tahun 2009. Maka demi tercapainya tujuan dari peraturan tersebut, remaja diwajibkan untuk mematuhi peraturan lalu lintas yang ada.

Tabel 1.1 Banyak Korban Pelanggaran Kecelakaan Lalu Lintas

Kelompok Umur	2009	2010	2011	2012	2013
01-12	17	19	45	59	27
13-17	140	94	128	91	52
18-25	336	326	579	729	348
26-35	264	226	321	267	137
36-55	143	124	303	213	399
56 tahun keatas	144	152	239	257	242
Jumlah	1.044	941	1.615	1.616	1.205

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surabaya (2014)

Di Surabaya sendiri, BPS Kota Surabaya (2014) mencatat bahwa pada tahun 2013 diketahui jumlah pelanggaran kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.205 orang dan mayoritas korban dari kecelakaan ini merupakan kelompok umur 18-25 tahun. Sedangkan pelaku kejadian kecelakaan lalu lintas menurut pendidikannya adalah SLTA (Sekolah Lanjut Tingkat Atas) yakni sekitar 74 persen dari total pelanggaran kecelakaan. Dari kategori umur dan pendidikan tersebut, pelaku pelanggaran lalu lintas merupakan dalam masa remaja akhir dan dewasa awal (Sarwono, 2006).

Tabel 1.2 Banyak Pelaku Pelanggaran Kecelakaan Lalu Lintas

Kelompok Umur	2009	2010	2011	2012	2013
01-16	23	22	84	47	23
17-21	149	143	478	476	286
22-30	221	196	366	223	97
31-40	184	215	261	157	161
41-55	139	63	174	128	114
56 tahun keatas	-	-	41	-	123
Jumlah	716	639	1.404	1.031	804

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Suraba (2014)

Remaja adalah tahapan perkembangan yang dilalui oleh manusia. Remaja merupakan masa-penghubung atau masa-peralihan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa (Kartono, 1986). Masa remaja ini adalah

masa dimana individu mengalami kegoncangan terutama saat melepaskan nilai-nilai yang lama dan memperoleh nilai-nilai yang baru, namun itu merupakan proses menuju kematangan secara fisik, akal, sosial serta emosional (Kartono, 1986).

Pada masa remaja, individu seringkali mengalami benturan antara tuntutan diri dan tuntutan lingkungan. Konflik dalam diri remaja ini menimbulkan emosi-emosi yang negatif. Dan remaja yang memiliki kontrol diri yang rendah cenderung akan melakukan pelanggaran peraturan. Seperti yang dijelaskan dalam penelitian Safitri dan Rahman (2013) bentuk pelanggaran yang sering dilakukan remaja antara lain:

1. Tidak adanya surat-surat mengemudi,
2. Pelanggaran marka,
3. Pelanggaran rambu lalu lintas.

Menurut Hurlock (1980, dalam Mugista, 2014) kontrol diri seringkali diartikan sebagai kemampuan untuk membimbing, mengatur, dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah yang positif. Menurut J.P. Chaplin (2002, dalam Mugista, 2014), kontrol diri adalah kemampuan untuk membimbing tingkah laku sendiri, kemampuan untuk menekan atau merintangi impuls-impuls atau tingkah laku impulsif. Dan menurut Hofmann, Baumeister, Forster, & Vohs (2012), kontrol diri adalah kemampuan individu untuk menahan diri atau mengarahkan diri ke arah yang lebih baik ketika dihadapkan dengan godaan-godaan. Jadi, pelanggaran dalam berlalu lintas merupakan perilaku negatif dikarenakan

menyebabkan kerugian pada diri sendiri dan orang lain. Perilaku negatif ini disebabkan oleh rendahnya kemampuan kontrol diri. Dan bagi pengendara yang memiliki kontrol diri yang tinggi maka pengendara tersebut akan mematuhi peraturan yang ada.

Terdapat penelitian dari Kusumadewi, Hardjajani, dan Priyatama (2012) yang menyatakan bahwa kontrol diri berhubungan dengan kepatuhan. Dalam penelitian tersebut dilakukan penelitian mengenai kepatuhan terhadap peraturan sekolah, dan hasil dari penelitian tersebut terdapat hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan pada peraturan. Namun, dalam penelitian ini penulis memfokuskan penelitiannya pada hubungan kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Surabaya.

1.2 Identifikasi Masalah

Dalam berlalu lintas, para remaja yang mengendarai motor seharusnya patuh pada peraturan yang ada agar dapat terhindar dari kecelakaan. Menurut Watson dkk (1984, dalam Chrisharyanto, 2011), kepatuhan terbagi menjadi *obedience*, *conformity*, dan *compliance*. Kepatuhan berlalu lintas sendiri adalah kepatuhan yang didasari oleh hukum berlalu lintas. Hukum berlalu lintas ini dijelaskan dalam UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan untuk: 1) terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu; 2) terwujudnya etika berlalu lintas dan

budaya bangsa; dan 3) terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pada kenyataannya, masih banyak pengendara sepeda motor yang melanggar peraturan dan berakibat kecelakaan yang merugikan diri sendiri dan orang lain. Di Surabaya sendiri, tercatat jumlah pelanggaran kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.205 orang dan mayoritas korban dari kecelakaan ini merupakan kelompok umur 18-25 tahun pada tahun 2013. Penyebab dari kecelakaan ini adalah kelalaian pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas. Kelalaian merupakan salah satu akibat dari rendahnya kontrol diri. Snyder dan Gangestad (1986, dalam Zulkarnain, 2002) mengungkapkan bahwa konsep mengenai kontrol diri sangat relevan untuk melihat hubungan antara individu dengan lingkungan masyarakat. Dari penjelasan di atas, maka peneliti tertarik untuk mengkaji mengenai hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada remaja akhir yang mengendarai motor.

1.3 Batasan Masalah

Pada penelitian “Hubungan antara Kontrol Diri dengan Kepatuhan Berlalu Lintas pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Surabaya” ini, penulis membatasi penelitiannya pada kepatuhan pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas sesuai dengan UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kontrol diri pada remaja pengendara sepeda motor dalam berlalu lintas yaitu bagaimana individu mampu untuk

mempertimbangkan berbagai konsekuensi untuk perilaku dalam berlalu lintas, dan subjek dari penelitian ini adalah remaja akhir berusia 16-19 tahun yang mengendarai motor.

1.4 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu, “Apakah ada hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Surabaya?”

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Surabaya.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat Teoritis

Untuk dapat memperkaya kajian ilmiah mengenai hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas remaja pengendara sepeda motor di Surabaya.

Manfaat Praktis

1. Untuk dapat menjadi referensi bagi pengendara sepeda motor yang berlalu lintas agar dapat patuh pada peraturan dan terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

2. Untuk dapat menjadi referensi bagi Polisi Lalu Lintas agar membantu pengendara sepeda motor dalam meningkatkan kontrol diri untuk mematuhi peraturan lalu lintas.
3. Untuk menjadi referensi bagi remaja untuk mematuhi peraturan yang ada agar tercipta ketentraman dan keselamatan dalam berlalu lintas.