

BAB I

PENGANTAR

A. Latar Belakang Masalah

Kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan fenomena yang akhir-akhir ini banyak menyita perhatian masyarakat dan menjadi masalah yang semakin mengkhawatirkan. Hal ini dapat dilihat dengan adanya peningkatan jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun. Menurut *World Health Organization* (Suraji, Tjahjono, Cakrawala dan Effendy, 2010), bahwa penyebab kematian akibat kecelakaan lalu lintas jalan raya akan semakin mengkhawatirkan. Dilihat dari hasil prediksi bahwa pada tahun 1990 kecelakaan lalu lintas jalan raya yang menempati urutan kesembilan, akan berubah secara dramatis menjadi urutan ketiga pada tahun 2020. Ditegaskan pula oleh *Asia Development Bank*, bahwa permasalahan kecelakaan lalu lintas di kawasan Asia disebabkan oleh proporsi sepeda motor yang tinggi, kurangnya kedisiplinan pengendara, jumlah penyeberang jalan yang tinggi, infrastruktur yang kurang memadai, dan kecepatan kendaraan yang terlalu tinggi (Suraji, dkk, 2010).

Di Indonesia, salah satu wilayah yang mengalami peningkatan dalam kejadian lakalantas adalah kota Surabaya. Selama tahun 2008, di Surabaya terjadi 1.250 kecelakaan yang melibatkan 1.540 sepeda motor. Korban meninggal mencapai 599 orang dengan 342 orang (57.10%) adalah pengendara sepeda motor. Pada awal tahun 2009, terdapat 392 orang meninggal, dan sebanyak 312 orang (79.59%) adalah pengendara sepeda motor. Mengutip pernyataan

Kasatlantas Polwiltabes Surabaya (Jawa Pos, 28/08/2009), sepeda motor sudah menjadi “*number one killer*” di kota Surabaya. Sejalan dengan pernyataan tersebut, di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) pada tahun 2010 korban kecelakaan yang meninggal dunia sebanyak 447 orang, sedangkan pada tahun 2011 mencapai 518 orang. Berdasarkan informasi yang dikeluarkan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) korban kecelakaan masih didominasi usia produktif antara 16-20 tahun hingga 46,3 persen, dimana 15 persen didominasi oleh mahasiswa (www.antaranews.com).

Mengutip hasil penelitian dari Lulie dan Hatmoko (2005) menunjukkan bahwa dari 90 responden pengemudi sepeda motor, yang pernah mengalami kecelakaan sebanyak 75 pengemudi (83%). Sejalan dengan pernyataan tersebut, lebih dari 27,1% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengendara pemula dengan usia antara 16-25 tahun (Dephub RI dalam Lulie dan Hatmoko, 2005). Dari beberapa data tersebut, menunjukkan bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling rentan terhadap kecelakaan yang disebabkan terutama oleh pengendara usia muda.

Sejumlah penelitian lain menemukan bahwa pengemudi usia muda mengambil resiko yang lebih dibandingkan dengan pengemudi pada usia yang lebih tua. Misalnya, pengemudi yang lebih muda cenderung menerima celah sempit (antar kendaraan) ketika berada di jalur lalu lintas (Bottom dan Ashworth, 1978; McKenna, Waylen dan Burkes, 1998 dalam Ferguson, 2003). Sejalan dengan pernyataan tersebut, Hogdon, Bragg dan Finn (1981) sebagaimana dalam Finn dan Bragg (1986) menemukan bahwa pengemudi usia muda berkendara

dengan cara yang tidak aman, yaitu sering berkendara dengan kecepatan tinggi, lebih sering melewati lampu kuning, jarang menggunakan helm pengaman, dan menerima celah sempit antar kendaraan ketika memasuki lalu lintas.

Kecelakaan yang terjadi di jalan raya karena terkait adanya interaksi dari berbagai faktor, yaitu faktor manusia (gaya mengemudi), faktor kendaraan (kondisi kendaraan), dan faktor lingkungan (cuaca, kondisi jalan, lalu lintas). Menurut Ogden (Suraji, dkk, 2010), faktor manusia adalah faktor terpenting penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Manusia sebagai pengemudi memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi seseorang dalam gaya mengemudi di jalan. Didukung dari tiga karakteristik dari pengemudi yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan, yaitu umur, jenis kelamin, dan perilaku. Karakteristik perilaku disini mengarah kepada gaya mengemudi, dimana pada pengemudi yang berperilaku tidak baik ketika berkendara dapat mempengaruhi keselamatan pengemudi tersebut, seperti tidak memakai helm, menyalip dari sebelah kiri, mengemudi dengan zig-zag, tidak tertib ketika berkendara dengan melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan.

Faktor berikutnya menurut Ogden (Suraji, dkk, 2010), adalah faktor kendaraan. Faktor kendaraan dalam hal ini yaitu sepeda motor merupakan salah satu faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kondisi internal dari sepeda motor merupakan hal yang wajib menjadi perhatian karena berperan penting untuk keselamatan bagi pengendara sepeda motor tersebut. Kondisi internal tersebut seperti perawatan terhadap rem, ban, kaca spion, lampu

utama, lampu sein, dan sebagainya (Dephub RI dalam Lulie dan Hatmoko, 2005). Kemudian faktor yang ketiga menurut Ogden (Suraji, dkk, 2010) adalah faktor lingkungan fisik. Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yaitu faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka (rambu), dan tikungan/tanjakan/turunan tajam. Sedangkan faktor lingkungan berasal dari kondisi cuaca, yaitu berkabut, mendung, dan hujan. Berdasarkan faktor-faktor tersebut, faktor manusia (gaya mengemudi) diyakini menjadi sangat menonjol dan menyebabkan 80-90% dari seluruh kecelakaan di jalan raya (Treat, dkk dalam Lulie dan Hatmoko, 2005).

Gaya Mengemudi menurut French, dkk (1993) merupakan cara individu atau seseorang dalam berkendara, termasuk kecepatan mengemudinya, kepatuhan terhadap peraturan, dan tingkat perhatian di jalan. Terdapat enam aspek atau indikator gaya mengemudi menurut Poo, Taubman-Ben-Ari, Ledesma dan Diaz-Lazaro (2013), yaitu *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*. *Risky style* merupakan kondisi atau gaya seseorang dalam berkendara yang mengarah kepada pengambilan resiko dan bahaya. *Dissociative style* adalah bentuk atau gaya interaksi seseorang dalam berkendara yang mengarah pada resiko bahaya. Kemudian *angry style* merupakan gaya seseorang dalam berkendara yang menggunakan emosi kemarahannya dan cenderung tidak sabar. *Careful style* adalah gaya berhati-hati seseorang dalam berkendara serta kewaspadaan terhadap situasi dan pengendara lain di jalan.

Kemudian *anxious style* adalah gaya mengemudi seseorang yang mengarah kepada kecemasan dan sikap gugup. Sedangkan *distress reduction style* merupakan gaya mengemudi seseorang yang cenderung santai dan kurang adanya sikap perhatian atau waspada di jalan. Dari keenam aspek atau indikator gaya mengemudi tersebut, yang paling banyak menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah *risky style* karena seseorang cenderung mengambil resiko berbahaya ketika mengemudi, seperti menikmati berkendara dalam kecepatan tinggi di tempat yang ramai. Hal tersebut rentan sekali menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Poo, dkk, 2013).

Gaya mengemudi setiap orang pasti berbeda-beda, ada yang sudah sesuai dengan peraturan dan ada juga yang melanggar peraturan lalu lintas. Salah satu contoh gaya mengemudi seperti mengendarai sepeda motor dengan berzig-zag. Berzig-zag ini biasanya dilakukan dalam keadaan jalan yang sedang ramai lalu lintas. Biasanya untuk mendahului kendaraan lain di depannya, seorang pengemudi melakukan zig-zag yang dimana hal ini sangat membahayakan pengemudi lain yang searah ataupun berlawanan arah. Hal ini biasanya juga diikuti dengan kecepatan tinggi (Suraji, dkk, 2010). Gaya mengemudi yang benar adalah pengemudi yang mengendarai kendaraan sesuai dengan jalurnya, tidak melebihi kecepatan yang ditentukan dan memakai perlengkapan keamanan berkendara (www.antaranews.com). Namun ada juga gaya mengemudi yang melanggar peraturan seperti menyalip kendaraan lain melalui samping kiri, berzig-zag, dan tidak memakai peralatan keamanan berkendara. Tentu hal ini akan sangat rentan terjadi kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi kapan saja dan dimana saja. Banyak faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut. Faktor yang paling banyak mempengaruhi adalah gaya mengemudi. Seperti dijelaskan diatas, gaya mengemudi terdiri dari enam aspek yaitu *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style* (Poo, dkk, 2013). Dari keenam aspek tersebut dapat untuk mengetahui bagaimana gaya mengemudi pada seseorang. Apabila gaya mengemudi seseorang tersebut baik dalam artian menaati tata tertib lalu lintas dan tata tertib berkendara dapat dipastikan kecil untuk terjadi kecelakaan. Namun jika indikator pada seseorang buruk, dapat diketahui gaya mengemudi seseorang tersebut tidak baik yang dekat dengan terjadinya kecelakaan (Hobbs dalam Lulie dan Hatmoko, 2005). Gaya mengemudi yang buruk seperti menyalip dari kiri atau dalam, menerobos lampu merah, dan berkendara melebihi batas kecepatan. Selain beresiko terhadap dirinya sendiri juga dapat beresiko terhadap pengemudi lain. Berdasarkan faktor gaya mengemudi tersebut, pada realitas di lapangan adalah penyebab terbanyak terjadinya kecelakaan.

B. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh gaya mengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini dapat menambah khasanah pengetahuan dalam bidang psikologi sosial.

2. Manfaat Praktis

Selain manfaat teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat secara praktis bagi subjek dan peneliti selanjutnya. Bagi subjek penelitian ini dapat menambah pengetahuan mengenai hubungan gaya mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas, sedangkan untuk peneliti selanjutnya sebagai bahan referensi dan pengembangan penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan topik gaya mengemudi dan kecelakaan lalu lintas.

D. Keaslian Penelitian

Penelitian tentang gaya mengemudi dengan kecelakaan lalu lintas sebelumnya sudah pernah diteliti oleh French, dkk (1993). Penelitian tersebut berjudul "*Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents*". Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa gaya pengambilan keputusan, gaya mengemudi, dan keterlibatan menjadi penyebab yang signifikan terhadap resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Tahun 2005 Lulie & Hatmoko melakukan penelitian yang berjudul "*Perilaku agresif menyebabkan resiko kecelakaan saat mengemudi*". Subjek 90 orang diambil di Yogyakarta secara random. Hasilnya 83% pernah mengalami kecelakaan dan sepeda motor mempunyai tingkat signifikansi yang tinggi.

Kemudian penelitian dari Moller dan Haustein (2013) yang berjudul “*Keep on cruising: Changes in lifestyle and driving style among male drivers between the age of 18 and 23*”. Hasil penelitian tersebut menegaskan pentingnya gaya hidup terkait faktor motivasi untuk perilaku mengemudi di kalangan pengemudi muda. Sedangkan di penelitian yang akan dilakukan ini akan melihat bagaimana pengaruh gaya mengemudi seseorang di jalan raya terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas.

1. Keaslian Topik

Beberapa penelitian telah dilakukan sebelumnya dalam menelaah variabel tergantung di dalam penelitian ini yaitu kecelakaan lalu lintas. Penelitian tersebut dilakukan oleh Lulie dan Hatmoko (2005) yang mengangkat intensitas perilaku agresif menyebabkan resiko kecelakaan saat mengemudi di Yogyakarta. Sementara penelitian ini lebih mengangkat pengaruh gaya mengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas.

2. Keaslian Teori

Teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada teori yang digunakan sebelumnya. Teori kecelakaan lalu lintas menggunakan teori dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Sedangkan untuk teori gaya mengemudi peneliti menggunakan teori dari French, dkk (1993).

3. Keaslian Alat Ukur

Pada penelitian ini menggunakan alat ukur yang diadaptasi dari penelitian terdahulu yaitu pada penelitian Taubman-Ben-Ari (2006), menggunakan *The multidimensional driving style inventory* (MDSI) yang

telah dikembangkan oleh Poo, dkk (2013) menjadi *MDSI-Spanish version* (MDSI-S). Sedangkan, alat ukur yang digunakan untuk mengukur variabel tergantung yaitu kecelakaan lalu lintas menggunakan pengukuran kecelakaan lalu lintas.

4. Keaslian Subjek

Subjek dalam penelitian ini adalah mahasiswa dan mahasiswi di salah satu universitas di Yogyakarta.

