

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan pesat dalam sistem transportasi di seluruh dunia termasuk di Indonesia tentunya memberi berbagai dampak bagi kehidupan manusia. Kendaraan bermotor semakin banyak dan mudah didapatkan dengan sistem kredit sehingga hampir seluruh lapisan masyarakat dapat memiliki kendaraan bermotor khususnya sepeda motor. Perkembangan pada moda transportasi membuat sepeda motor menjadi pilihan utama di perkotaan karena bentuknya yang minimalis dan efektif dalam menerobos padatnya lalu lintas perkotaan. Namun, meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor tentunya melahirkan sejumlah masalah, terutama kemacetan serta angka kejadian kecelakaan lalu lintas (lakalantas) yang terjadi di berbagai daerah terutama di perkotaan (Wulandari, 2015).

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat meningkatnya jumlah pengendara motor mengalami peningkatan setiap tahunnya. Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bandung mencatat bahwa pada tahun 2019 jumlah kendaraan sepeda motor yang ada di Kota Bandung sebanyak 1.260.127 unit. Banyak faktor yang menyebabkan pengendara motor sering mengalami kecelakaan. Salah satunya adalah rendahnya kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas sehingga mengabaikan keamanan dan keselamatan dalam berkendara. Data dari Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2021 mengenai masalah keamanan, keselamatan, dan ketertiban lancar lalu lintas menyebutkan bahwa telah dilakukan penindakan pelanggaran lalu lintas sebanyak 149.353 atau mengalami kenaikan 32 persen dari tahun lalu yaitu 11.308 kasus (PikiranRakyat.com, 2021). Sedangkan Polrestaes Kota Bandung mencatat data pelanggaran lalu lintas selama tahun 2020 sebanyak 98.059 kasus (BPS Kota Bandung, 2020). Khusus di Kota Bandung, data dari Bandung *Road Safety Annual Report* 2017 menyebutkan sebanyak 57 persen

dari 501 kasus kecelakaan, melibatkan sepeda motor dan tingkat kematian tertinggi berada pada rentang usia 15-24 tahun yang merupakan usia produktif.

Menurut Prodjodikoro (2003), pelanggaran lalu lintas terbagi menjadi pelanggaran yang ringan hingga pelanggaran peraturan lalu lintas yang berat. Menurut data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng (2016) beberapa pelanggaran pengendara motor yang sering terjadi yaitu menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, melawan arus lalu lintas, menggunakan handphone saat berkendara, mengabaikan rambu, mengantuk, tidak membawa surat-surat kendaraan, berkendara di trotoar, dan adanya pengendara dibawah umur. Pelanggaran ringan lain yang sering dilakukan oleh pengendara sepeda motor berupa tidak memakai perlengkapan yang sesuai dengan aturan seperti helm, kaca spion, dan knalpot standar. Untuk pelanggaran berat salah satunya adalah menerobos palang pintu kereta api. Pada tahun 2021, Polrestabes Kota Bandung melalui situs Badan Pusat Statistik melaporkan bahwa di Kota Bandung terjadi pelanggaran lalu lintas sebanyak 98.059 kasus dan sebagian besar pelanggar tersebut didominasi oleh para pengendara sepeda motor dengan total 10.465 pelanggar, dari 98.059 kasus, sebanyak 28.886 kasus pelanggaran berasal dari rentang usia >17 – 27 tahun. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Rizqa & Nawangsih (2017) keberadaan polisi lalu lintas (polantas) yang bertugas di jalan raya tidak berpengaruh terhadap meningkatnya kesadaran untuk mematuhi peraturan lalu lintas karena melanggar peraturan lalu lintas telah menjadi kebiasaan (Rizqa & Nawangsih, 2017).

Dalam berkendara ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas. Faktor-faktor tersebut antara lain yaitu faktor manusia, faktor sarana jalan, faktor kendaraan, dan faktor keadaan alam (Anwar, 2017). Diantara faktor-faktor tersebut terdapat faktor kesalahan manusia yang dapat memicu pelanggaran lalu lintas hingga berujung kecelakaan yaitu kurangnya kesadaran dalam menaati aturan ketika berkendara. Selain itu faktor kesalahan manusia yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas adalah mengabaikan keamanan dalam berkendara (Anwar, 2017).

Keamanan dalam berkendara atau perilaku berkendara dengan aman untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, meliputi tatacara berkendara yang aman, memakai perlengkapan dan kendaraan yang masih layak digunakan (Rusti & Falaah, 2016). Pengendara sepeda motor di jalan memiliki perilaku yang cenderung lebih berbahaya daripada pengendara kendaraan roda empat, sehingga berpotensi dalam peningkatan terjadinya kecelakaan lalu lintas (Najmy, 2018). Perilaku berkendara dengan aman menurut Sumiyanto, dkk. (2014) adalah perilaku mengemudi yang mematuhi peraturan agar dapat mencegah pengendara dari terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kesadaran dalam menaati aturan tersebut diasumsikan berhubungan dengan *self-awareness*. *Self-awareness* merupakan kemampuan untuk menyadari sebab terciptanya sebuah perilaku pada diri sendiri (Chon dan Sitkin, 2021). Kesadaran diri yang tinggi diperlukan dalam mengemudi kendaraan dijalanan, hal tersebut untuk mencegah terjadinya kesalahan dalam mengemudi yang mengakibatkan terciptanya pelanggaran lalu lintas atau kecelakaan lalulintas (Molnar dkk., 2010).

Kesadaran diri atau *self-awareness* merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kedisiplinan. *Self-awareness* merupakan salah satu faktor penting yang dapat membuat individu mematuhi aturan yang berlaku (Wibisono, 2014). Dalam hal ini *Self-awareness* didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk memahami kelemahan dan keterbatasan dirinya dalam berkendara sehingga mampu bertindak sesuai dengan kapasitasnya (Bandura & Cervone 1983; Lundqvist & Allinder; 2007; Sommarström, 2015). Seorang pengendara yang memiliki *self-awareness* yang mumpuni akan menyadari keterbatasan dirinya, misalnya ketika ia menyadari bahwa dirinya cenderung mudah mengantuk, atau pengendara yang memahami kemampuan nya dalam mengendalikan motor terutama di situasi yang membutuhkan kemampuan lebih seperti jalanan licin, bebatuan, atau lalu lintas perkotaan yang padat, maka dia akan memperhitungkan hal-hal tersebut untuk menyesuaikan caranya berkendara (Hattaka, dkk., 2002).

Dalam *self-awareness* pada saat berkendara, Sommarström (2015) mengemukakan terdapat tiga indikator yang dapat menjelaskan bagaimana individu berkendara, yaitu *knowledge & skill* (pengetahuan & kemampuan) misalnya mengetahui aturan lalu lintas yang berlaku, menyadari dan memahami kemampuan diri dalam mengendalikan sepeda motor, *risk-increasing factors* (memahami situasi dan tindakan yang berisiko) misalnya menyadari situasi atau tindakan pada saat berkendara yang dapat berisiko kecelakaan seperti menggunakan ponsel, merokok pada saat berkendara, dsb., dan *self-evaluation* (belajar dari kesalahan berkendara, memahami emosi yang dirasakan pada saat berkendara).

Hubungan *self-awareness* terhadap perilaku keselamatan berkendara pengendara sepeda motor dikaji pada penelitian yang dilakukan oleh Supriatna (2020) pada siswa SMAN 12 Banda Aceh menunjukkan bahwa *self-awareness* berhubungan dengan kedisiplinan dalam berlalulintas. Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana hubungan secara langsung antara *self-awareness* dengan disiplin berlalu lintas khususnya terhadap pengendara sepeda motor di Kota Bandung, mengingat tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalulintas di Kota Bandung.

B. Rumusan Masalah

Apakah terdapat hubungan antara *self-awareness* dan perilaku berkendara dengan aman pada pengguna sepeda motor?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana hubungan *self-awareness* dengan perilaku berkendara dengan aman pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung.

D. Manfaat Penelitian

1. Teoritis

Untuk peneliti, peneliti dapat mempelajari dan menambah wawasan mengenai hubungan *self-awareness* dengan perilaku berkendara dengan

aman untuk mempermudah memahami dan menentukan langkah yang tepat dalam mengatasinya.

2. Praktis

Penelitian ini dapat menjadi referensi baru bagi peneliti lainya, menjadi dasar intervensi untuk mengatasi masalah pelanggaran lalu lintas, dan masyarakat dapat memahami hubungan *self-awareness* dengan perilaku berkendara dengan aman.