

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Masa remaja merupakan periode yang penting dalam rentang kehidupan manusia. Pada masa remaja, remaja merasakan adanya perubahan yang terjadi pada dirinya seperti perubahan fisik yang hampir menyerupai orang dewasa, perubahan sikap dan perilaku, perasaan atau emosi yang sering terjadi dan tanpa disadari seperti rasa malu, gembira, iri hati dan rasa ingin tahu. Aktivitas manusia sangat terbantu dengan adanya teknologi yang dapat membantu pergerakannya. Salah satu teknologi tersebut adalah kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai sarana transportasi yang dapat mendukung mobilitas yang cepat dan nyaman. Seperti remaja yang memakai kendaraan untuk kesekolah, hampir setiap hari remaja dalam melakukan kegiatan sehari-harinya mempergunakan kendaraan, maka tidak heran apabila di kendaraan bermotor mengalami perkembangan yang sangat pesat. Dalam perkembangannya selain memberikan dampak positif tetapi juga memberikan dampak negatif yakni dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Hamzah & Muhammad, 2018).

Kebijakan berlalu lintas di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana peraturan tersebut dibuat untuk menjamin keamanan, ketertiban dan kesejahteraan dalam masyarakat yang perlu ditentukan mengenai pelanggaran dari ketentuan tersebut diancam dengan pidana.

Sering terjadinya pelanggaran lalu lintas baik yang disengaja maupun yang tidak disengaja mungkin disebabkan karena sanksi yang dijatuhkan kepada pelaku pelanggaran lalu lintas tersebut terlalu ringan, maka tidak heran jika makin banyak terjadi peristiwa pelanggaran lalu lintas sehingga kecelakaan lalu lintas sering terjadi.

Kecelakaan lalu lintas melibatkan anak usia remaja tergolong sangat besar, karena mayoritas para pelanggar lalu lintas yang cenderung ugal-ugalan di jalan adalah oknum remaja dan pemuda. Remaja menjadi kelompok yang paling rentan mengalami kecelakaan lalu lintas. Penelitian di Amerika Serikat menyebutkan bahwa remaja usia 16-19 tahun menduduki posisi tertinggi sebagai kelompok korban kecelakaan lalu lintas Ragin (dalam Lestari, 2020). Keselamatan lalu lintas di Indonesia merupakan persoalan yang masih memperhatikan dilihat dari data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di provinsi Sumatera Barat Kabupaten Padang Pariaman tahun 2022-2023 mengalami peningkatan dari 274-278 angka kecelakaan. Pengendara sepeda motor harus mempunyai surat ijin mengemudi atau SIM C sebagai lisensi resmi mengemudi di jalan raya. SIM C baru dapat diperoleh jika sudah lulus dalam melakukan ujian tulis dan ujian praktek serta sudah berusia 17 tahun. Hal ini telah diatur dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Peraturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 23 bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah memiliki SIM atau Surat Izin Mengemudi.

Pada dasarnya keselamatan pengendara sepeda motor dapat disebabkan oleh berbagai faktor diantaranya manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Penyebab terjadinya kecelakaan dapat dipengaruhi oleh sebab dan akibat yang memicu terjadinya kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas sendiri didefinisikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan pengguna jalan lain yang mengakibatkan timbulnya korban manusia atau kerugian harta benda. Berdasarkan hukum lalu lintas jalan Indonesia, kategori kecelakaan lalu lintas dikategorikan ke dalam tiga derajat yaitu kecelakaan ringan, sedang dan berat. Kecelakaan ringan hanya menghasilkan kerusakan pada kendaraan tanpa mengakibatkan luka atau cedera, sedangkan kecelakaan sedang adalah kecelakaan yang mengakibatkan cedera ringan dan kerusakan pada kendaraan. Sementara itu, kecelakaan berat adalah kecelakaan yang mengakibatkan cacat, atau cedera parah yang membutuhkan tindakan dari dokter atau perawatan yang lebih di rumah sakit rawat inap Toroyan (dalam Octo, 2022).

Terkait kecelakaan pengendara sepeda motor, terdapat data yang menunjukkan bahwa perilaku berkendara beresiko menyumbang persentase paling tinggi, yaitu 75 persen jika dibandingkan penyebab lainnya (Satlantas Padang Pariaman, 2023). Kabupaten padang pariaman menduduki peringkat 3 dengan jumlah laka lantas mencapai 278. Sebanyak 34 korban meninggal dunia, 497 luka ringan dan kerugian material mencapai 932 juta rupiah. Dilihat dari kecamatan batang anai adalah kecamatan dengan tingkat kecelakaan yang tinggi di padang pariaman, fakta tersebut juga diperkuat oleh (Megawati, 2018) yang menyebutkan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas khususnya pada pengendara sepeda motor paling banyak disebabkan oleh faktor pengendara beresiko sebesar 67 persen. Sedangkan faktor lainnya, seperti kondisi jalan seperti rusak, bergelombang dan

unsur lingkungan misalnya hujan mencapai 33 persen. Lalu sisanya, seperti kendaraan tak layak jalan dan sebagainya mencapai 3 persen. Berdasarkan data dari sejumlah kecelakaan sepeda motor yang telah terjadi tersebut, diketahui bahwa jumlah kematian terbanyak dialami oleh pengendara sepeda motor yang melanggar aturan lalu lintas, terutama yang berkaitan dengan penggunaan helm standar. Bentuk kesalahan manusia dalam berkendara tersebut dapat berupa pengendara yang lengah dan pengendara yang tidak tertib berlalu lintas yang dapat dikategorikan sebagai perilaku mengemudi yang berpotensi menimbulkan resiko kecelakaan yang dimana merupakan perilaku yang dilakukan secara sadar dan dapat berakibat pada terjadinya resiko kecelakaan berkendara antara lain berkendara dengan kecepatan tinggi dan berkendara dengan tidak menggunakan alat keselamatan berkendara .

Perilaku merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku merupakan respons dan reaksi seseorang tentang rangsangan dari luar (stimulus). “Perilaku merupakan faktor kedua terbesar setelah lingkungan yang dapat mempengaruhi kesehatan individu, kelompok, atau masyarakat.” Pada umumnya, kecelakaan lalu lintas terjadi karena individu melakukan perilaku berisiko ketika berkendara Ragin (Sari SN, 2018). Perilaku berkendara berisiko diwujudkan dalam berbagai bentuk seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam kondisi mabuk, berkendara tanpa lisensi, tidak digunakannya helm, sabuk pengaman, modifikasi kendaraan, pelanggaran rambu-rambu lalu lintas dan lain-lain. Perilaku berkendara berisiko merupakan perilaku yang dapat membahayakan individu pengendara dan individu lain yang ada di sekitarnya. Perilaku berisiko menjadi sesuatu yang memperhatikan apabila

sudah biasa dilakukan. Perilaku berisiko dapat menjadi kebiasaan berulang, Pengulangan perilaku tersebut terjadi karena individu merasa terbiasa dan mendapatkan keuntungan ketika melakukannya, melakukan perilaku berisiko adalah suatu pilihan bagi remaja.

Sepeda motor menjadi salah satu bagian penting dalam menunjang setiap kegiatan yang dilakukan oleh siswa, dengan diiringi kebutuhan akan modal transportasi sebagai penghubung dalam menjangkau setiap kebutuhan yang ada, akses transportasi sangat berperan penting. Menyadari akan pentingnya kendaraan sepeda motor sebagai penghubung dan sarana bagi siswa dalam setiap kebutuhan dari suatu tempat ketempat lainnya atau dari suatu daerah ke daerah yang lainnya. Sebagian besar siswa menggunakan kendaraan sepeda motor sebagai alat transportasi karena selain mudah dijangkau oleh ekonomi orang tua, dan juga mempermudah ketepatan waktu dan mempermudah dalam menjangkau daerah dari daerah terpencil menuju sekolah.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 105 tentang lalu lintas dan angkutan Jalan, setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib, mencegah hal-hal yang dapat merintangi membahayakan keamanan dan keselamatan dalam berlalulintas atau hal yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Pasal 106 ayat 1 setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi, ayat 2 setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda, ayat 3 setiap orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis jalan, ayat 4 setiap orang yang mengemudikan kendaraan

bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan, rambu perintah atau rambu larangan, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimal atau minimal dan tata cara pengandungan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Menurut Iversen (dalam Amelia, 2020) perilaku berkendara beresiko selain dapat menimbulkan bahaya bagi diri sendiri juga berpotensi membahayakan orang lain di samping itu juga sangat berpengaruh terhadap keselamatan dalam berlalu lintas namun masih banyak remaja yang berperilaku berkendara secara berisiko, misalnya tidak memakai helm, tidak patuh pada rambu-rambu lalu lintas, melajukan kendaraannya dengan kecepatan penuh, memakai motor modifikasi, menggunakan knalpot racing agar tampilan kendaraan menarik dan kelebihan penumpang atau bergonceng tiga. Perilaku berkendara berisiko merupakan perilaku yang menimbulkan potensi meningkatnya resiko kecelakaan, diantaranya kecepatan lebih dari batas yang ditentukan dapat mencelakai diri sendiri atau orang lain yang akan menjadi korbannya, melanggar aturan lalu lintas seperti tidak menggunakan perlengkapan dalam berkendara terkait dengan keselamatan berlalu lintas.

Fenomena kecelakaan lalu lintas dinilai sangat mengkhawatirkan, Perilaku remaja ketika berkendara tidak hanya disebabkan oleh kondisi internal dirinya, akan tetapi juga dipengaruhi oleh lingkungan. Pengaruh lingkungan mendorong terjadinya proses mental yang kompleks. Pengaruh lingkungan yang dapat dialami oleh pengendara terutama remaja. Semakin banyak siswa yang memakai kendaraan dengan mengabaikan aturan dalam berlalu lintas maka semakin tinggi terjadinya resiko kecelakaan pada siswa. Siswa berusaha untuk melepaskan diri

dari ikatan orang tua dengan tujuan untuk menemukan jati dirinya, proses memisahkan diri dari orang tua diikuti dengan proses untuk mencari dan bergabung dengan teman-teman sebaya karena merasa senasib. Perasaan senasib inilah yang membuat individu bergabung dalam kelompok dan menaati peraturan di dalamnya walaupun norma-norma kelompok tersebut bertentangan dengan norma-norma yang baik, apabila di dalam kelompok teman sebaya tersebut terjadi pemaksaan atau tekanan terhadap remaja untuk bersikap, membatasi kebebasan remaja dalam berperilaku, hal ini dapat menyulitkan serta menghambat kepribadian remaja dan menimbulkan terjadinya karena konformitas dalam kelompok Hurlock (Sartika, 2019).

Konformitas merupakan perubahan dalam perilaku seseorang untuk menyelaraskan lebih dekat dengan standar kelompok Meskipun konformitas memiliki beberapa konotasi yang tidak menyenangkan atau tidak menarik, tapi konformitas tidak seluruhnya negatif. Santrock (2003) menyatakan bahwa konformitas muncul ketika individu meniru sikap atau tingkah laku orang lain dikarenakan tekanan yang nyata maupun yang dibayangkan oleh mereka.

Konformitas pada remaja biasanya dipengaruhi oleh tekanan teman sebaya yang dapat bersifat positif dan negatif. Konformitas negatif adalah konformitas yang wujud perilakunya cenderung negatif. Sedangkan konformitas positif seperti dalam hal memakai helm saat berkendara dan keinginan untuk tidak membawa kendaraan melebihi kecepatan. Contoh konformitas yang baik yaitu itu patuh dengan aturan lalu lintas dan taat akan aturan dalam berkendara. Kelompok akan membuat individu untuk terpengaruh positif sedangkan konformitas yang tidak

baik akan berdampak negatif bagi individu seperti siswa mengalami kecelakaan patah tulang, cidera karena mengendarai kendaraan dengan melebihi kecepatan.

Banyak siswa memakai motor kesekolah walapun belum memiliki sim motor adalah salah satu alat transportasi alternatif bagi siswa, memacu kecepatan agar tidak terlambat kesekolah dan terlihat keren dimata siswa lain, bolos sekolah untuk melakukan konvoi di jalan dengan menggunakan motor dalam keadaan fisik yang tidak aman seperti menggunakan knalpot racing, motor tanpa body, tidak ada kaca spion dan rem kendaraan yang rusak hal tersebut sering dilakukan oleh siswa dan terbukti berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti pada tanggal 7 November 2022 dengan 10 orang siswa SMA 1 Batang Anai mendapatkan hasil bahwa 50 persen siswa menggunakan motor sebagai alat transportasi menuju sekolah selain dari jarak rumah ke sekolah cukup jauh alat transportasi umum yang minim membuat siswa menggunakan motor sebagai alasannya, siswa juga cenderung berkelompok dalam berteman sehingga siswa sering konvoi saat menuju sekolah atau pulang sekolah, siswa mengaku belum mempunyai SIM C, mengendarai sepeda motor secara ugal-ugalan sering dilakukan disekolah, tidak menggunakan helm saat berkendara, menggunakan motor saat jam istirahat dan ada juga yang bolos sekolah dari hasil observasi yang dilakukan peneliti juga mendapatkan bahwa terdapat siswa yang pernah mengalami kecelakaan baik itu luka parah dan luka ringan dan ada juga yang meninggal dunia lalu ada beberapa siswa melihat orang kecelakaan yang terjadi dihadapannya meskipun mereka sudah mengalami efek jera atau rasa trauma tidak dirasakan oleh siswa tersebut.

Terdapat juga siswa yang meletakkan motor diluar lingkungan parkir sekolah karena kondisi motor yang dimodifikasi dan membawa motor dengan bergonceng tiga atau kelebihan penumpang dengan alasan mereka tidak ingin meninggalkan salah satu temanya karena kekurangan kendaraan, peneliti juga mendapatkan bahwa siswa tersebut mengaku tidak terlalu menghiraukan aturan yang dikeluarkan oleh sekolah untuk taat akan aturan dalam berkendara mengingat pelajar penyebab dan sekaligus pemicu terjadinya kecelakaan bisa menjadi korban ataupun pelaku, terdapat pula siswa yang beranggapan bahwa tidak memakai helm tidak menjadi masalah bagi mereka karena merasa berat dikepala dan gerah, malu ditertawakan teman, belum memiliki helm, serta tidak ada polisi yang razia dijalan. Beberapa dari siswa juga menyatakan bahwa dengan tidak memodifikasi motor, tidak memakai kandalpot racing maka ia merasa ketinggalan zaman atau tidak mengikuti trend terkini ada juga yang mengatakan bahwa mereka tidak akan memiliki teman jika tidak memiliki kendaraan .

Berdasarkan penjelasan diatas masih banyak siswa yang tidak mematuhi aturan berlalu lintas dan perilaku berkendara beresiko disebabkan oleh siswa, siswa tersebut merasa bahwa perbuatannya tidak mengganggu dan tidak merugikan orang lain ini merupakan hal yang salah, membuat peneliti berasumsi bahwa terdapat anteseden perilaku berkendara beresiko tersebut berhubungan dengan konformitas. Keinginan dari individu untuk selalu berada dan diterima oleh kelompoknya akan mengakibatkan individu bersifat konformitas terhadap kelompoknya. Bila individu sudah terikat dalam suatu kelompok pertemanan, biasanya individu akan selalu mengikuti apa yang diinginkan dalam kelompok tersebut. Sebagai contoh, individu yang mencoba untuk ugah-ugalan atau konvoi

karena alasan ingin melepaskan diri dari tekanan psikis dan ingin mengikuti kelompoknya agar dipandang orang lain menjadi orang yang berani dan diakui. Kebutuhan untuk diterima sering kali membuat individu berbuat apa saja agar dapat diterima kelompoknya dan terbebas dari sebutan “pengecut” ataupun merasa kecil hati ketika tidak ikut.

Penelitian mengenai konformitas dan perilaku berkendara beresiko ini sebelumnya pernah diteliti oleh Muhammad Riyansyah pada Februari 2020 dengan judul “Hubungan Konformitas dengan Perilaku Berkendara Beresiko pada Komunitas Motor X Di Banjarmasin”. Sr Nuraini, 2018 dengan judul “Hubungan antara Konformitas dengan Regulasi Emosi Pengguna Motor Remaja Awal di SMP Negeri 21 Bekasi”. A Grasinta, 2018” Pengaruh Konformitas dan Risk *Perception* terhadap *Sensation Seeking Behavior* Pada remaja Pengendara Sepeda Motor di Bawah Umur”.Ivan Muhammad Agung, 2014 dengan judul “Model Perilaku Pengendara Beresiko pada Remaja”. Farah Multi Amelia pada tahun 2020 dengan judul ”Perilaku Beresiko dalam Berkendara dan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor Pada Mahasiswa”. Adapun perbedaan diantara penelitian sebelumnya dengan ini adalah berdasarkan tempat penelitian, waktu penelitian, populasi dan sampel penelitian.

Mengacu pada fenomena banyaknya siswa yang menghiraukan Konformitas dalam berlalu lintas pada saat sekarang ini maka dari itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang “Hubungan antara Konformitas dengan Perilaku Berkendara Beresiko dalam Berlalu Lintas pada Siswa di SMAN 01 Batang Anai”.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan di atas, maka rumusan masalah yang dapat ditarik dalam penelitian ini adalah apakah terdapat hubungan antara Konformitas dengan Perilaku Berkendara Beresiko dalam Berlalu Lintas pada Siswa di SMAN 01 Batang Anai?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran empiris apakah terdapat hubungan antara Konformitas dengan Perilaku Berkendara Beresiko dalam Berlalu Lintas pada siswa di SMAN 01 Batang Anai.

## **D. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian yang diuraikan di atas, maka hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat :

### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam ilmu psikologi khususnya psikologi pendidikan dan psikologi sosial.

### **2. Manfaat Praktis**

#### **a. Bagi siswa**

Bagi siswa diharapkan penelitian ini dapat menjadi informasi dalam menambah pengetahuan dan wawasan yang berkaitan dengan hubungan kedisiplinan dalam berlalu lintas.

b. Bagi Pihak Sekolah

Bagi pihak sekolah agar hasil penelitian ini dapat menjadi informasi untuk melihat apakah terdapat hubungan antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko dalam berlalu lintas pada siswa SMA.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya agar penelitian ini dapat menjadi sumber ilmu pengetahuan dan referensi khususnya mengenai konformitas dengan perilaku berkendara beresiko dalam berlalu lintas sehingga dapat memberikan perbandingan dan pertimbangan bagi peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian.