

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

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

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang relatif mudah dijangkau oleh lapisan masyarakat, mudah dioperasikan oleh manusia dan bentuknya yang memungkinkan untuk menyalip kendaraan lain karena tuntunan aktifitas yang mengharuskan untuk cepat sampai tujuan. Hal inilah yang menjadi alasan bagi sebagian besar masyarakat Indonesia yang memilih sepeda motor sebagai alat transportasi sehari-hari. Banyaknya keuntungan menggunakan sepeda motor membuat pengguna pengguna sepeda motor di Indonesia menjadi meningkat. Namun dibalik keuntungan menggunakan sepeda motor, meningkat pula masalah lalu lintas. Masalah lalu yang sering ditimbulkan yaitu salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas. Menurut Ahsan, dkk (dalam Hasanah, 2022) terdapat beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan.

Kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada kalangan usia produktif termasuk didalamnya usia remaja. Pada usia muda pengendara cenderung untuk menilai rendah risiko yang ada dalam segala hal. Selain itu individu usia 18 sampai 25 tahun memiliki kecenderungan bahwa keberadaan perilaku berkendara yang berisiko pada dasarnya akan mempengaruhi risiko kecelakaan yang akan di

hadapi. Hal ini terjadi karena mereka meremehkan risiko kecelakaan dengan keadaan sebenarnya. Hal ini membentuk persepsi risiko kecelakaan pada diri remaja. Menurut Ferguson (dalam Utari, 2015) pengambilan risiko pada pengemudi remaja dikarenakan pengemudi usia muda memiliki persepsi risiko yang berbeda terhadap kecelakaan.

Menurut data kecelakaan Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia tahun 2018 dari 196.467 kasus kecelakaan lalu lintas 73,4% melibatkan kendaraan bermotor. Populasi kendaraan bermotor di seluruh Indonesia pada tahun 2018 sebanyak 141.428.052 dan 81,5% populasi kendaraan bermotor di dominasi oleh sepeda motor Djoko (dalam Albab, 2022). Kasus kecelakaan dapat dilihat dari keagresifan pengendara seperti kasus kecelakaan yang menimpa seorang pengendara bermotor di kota Solo, Jawa Barat. Kepolisian mengatakan bahwa kecelakaan terjadi karena pengendara menyalip kendaraan lain tanpa memperhatikan kendaraan di jalur berlawanan. Kurangnya kontrol diri dalam berkendara menjadi penyebab kecelakaan di jalan raya.

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang umum terjadi dalam penyelenggaraan transportasi. Menurut Sukarno (2010) mengatakan bahwa ada beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di antaranya faktor manusia (pengemudi), faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kesalahan manusia. Kesalahan manusia dapat berupa mengantuk saat berkendara, melanggar lampu lalu lintas, dan

persepsi dalam berkendara. Perilaku para pengemudi tersebut termasuk kedalam perilaku mengemudi agresif atau *aggressive driving*.

Menurut Houston, dkk (dalam Utari, 2015) *aggressive driving* adalah pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* melibatkan beberapa perilaku seperti membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, menyalakan lampu jauh di suasana lalu lintas yang tenang. *Aggressive driving* adalah mengemudi dibawah pengaruh ketidakstabilan emosi yang berdampak resiko bagi orang lain. Menurut Tasca (dalam Utari, 2015) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu.

Menurut Hennessey dan Wiesenthal (dalam Lafreinere, dkk., 2021) *aggressive driving* terjadi ketika mengemudi dengan sengaja dan membahayakan pengemudi lain dalam lingkungan mengemudi. *Aggressive driving* mencakup sejumlah perilaku mengemudi yang tidak berfungsi, mengebut, menerobos lampu merah, balap jalanan, membunyikan klakson diam-diam, gagal mengikuti jalur yang benar, dan tidak mematuhi lalu lintas.

Menurut Brown (dalam Sumantri, 2018) persepsi mempengaruhi perilaku atau pengambilan keputusan seseorang, persepsi merupakan penilaian seseorang terhadap sesuatu. *Risk perception* berarti penilaian seseorang terhadap bahaya yang akan dihadapinya. Menurut Agung (dalam Wirantha, 2021) seseorang yang memiliki *risk perception* yang rendah cenderung berkendara penuh resiko, seperti

berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal ini tentunya dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Hubungan *risk perception* dengan *aggressive driving* adalah bentuk penilaian individu terhadap seberapa resiko kecelakaan yang dipersepsikan oleh pengendara. *Aggressive driving* dari lingkungan yang dijadikan individu sebagai hal yang dipersepsikan dengan menilai perilaku tersebut dan memperhatikan konsekuensi yang terjadi. Berawal dari persepsi risiko kecelakaan terbentuk yang kemudian menghasilkan perilaku berkendara. maka dapat disimpulkan bahwa *risk perception* merupakan salah satu faktor dari *aggressive driving* yang memiliki peranan besar didalamnya

Menurut Sjoberg, dkk (dalam Grashinta dan Nisa, 2018) *risk perception* adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu dan konsekuensinya. Menurut Mullai (2006) *risk perception* adalah hasil intersepsi dari penilaian seseorang terhadap suatu tingkat risiko berdasarkan kepercayaan dirinya sendiri apakah risiko yang dihadapinya dapat ditoleransi atau tidak.

Menurut Renn dan Rohmann (dalam Aggraeni, dkk., 2016) *risk perception* adalah penilaian seseorang terhadap suatu bahaya yang mungkin akan diterimanya. Dilihat dari konteks berkendara *risk perception* adalah penilaian subjektif dari kemungkinan terjadinya kecelakaan dan seberapa peduli individu terhadap konsekuensi yang akan diterima. Dengan kata lain *risk perception* merupakan kemampuan individu untuk memahami kondisi risiko yang akan diterimanya dari perilaku yang dilakukanya.

Berdasarkan dari hasil observasi pada tanggal 15 Maret 2024 di SMKN 9 Padang siswa ketika pulang sekolah siswa mengendarai motor lebih dari 2 orang dan tidak menggunakan helm. Berdasarkan wawancara dengan beberapa siswa yang dilakukan oleh peneliti pada tanggal 15 Maret 2024 di SMKN 9 Padang, peneliti menemukan bahwa perilaku *aggressive driving* terhadap siswa banyak ditemukan seperti siswa yang menambah kecepatan disaat berkendara, siswa juga pernah pengumpat atau berkata kasar saat berkendara. Bahkan ada beberapa siswa yang tidak menggunakan helm ketika berangkat kesekolah dengan alasan tidak nyaman.

Selanjutnya, peneliti melakukan wawancara pada tanggal 18 Maret 2024 kepada 15 siswa lainnya mengatakan bahwa mereka mengendarai motor dengan kecepatan tinggi di jalan tertentu, tidak menggunakan helm, dan menggunakan *handphone* saat berkendara karena alasan pribadi. Walaupun siswa mengetahui tindakan tersebut membahayakan dirinya dan orang lain, siswa menyampaikan bahwa mereka sudah terbiasa melakukan hal tersebut, karena menurutnya hal tersebut merupakan sesuatu yang lumrah dan banyak dilakukan oleh masyarakat. Bahaya atau tidaknya saat berkendara tergantung persepsi pengendara terhadap kecelakaan dan mempengaruhi siswa saat berkendara. maka *risk perception* sangat dibutuhkan untuk meminimalisir angka kecelakaan. Untuk meminimalisir angka kecelakaan siswa juga mengatakan bahwa ketika berangkat kesekolah siswa mematuhi aturan di jalan raya seperti mematuhi aturan lalu lintas,

menggunakan helm, tidak mengebut di jalan raya dan mengatur kecepatan saat berkendara.

Hasil wawancara yang dilakukan pada tanggal 23 Maret 2024 dengan beberapa siswa lainnya juga ditemukan bahwa penjelasan siswa terkait *risk perception* yang mana siswa mengatakan bahwa tidak memikirkan bahaya yang ada ketika di jalan raya, siswa lebih mementingkan sampai ketujuan dengan tepat waktu tanpa memikirkan risiko yang dihadapi. Tingkat kewaspadaan siswa masih bermasalah mengenai ketakutan, meremehkan resiko terkait hal yang mereka lakukan dan berkeinginan mengemudi secara agresif. Siswa lain juga mengatakan bahwa siswa berani mengambil resiko dengan menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, dan tidak memiliki kaca spion. Hal ini terjadi karena selama siswa melakukan itu siswa merasa aman dan tidak ditilang oleh polisi sehingga siswa tetap melakukan aktivitas tersebut.

Penelitian sebelumnya mengenai *risk perception* dan *aggressive driving* dilakukan oleh Adnan (2021), dengan judul “Pengaruh *Risk Perception* Terhadap *Aggressive Driving* pada Pengendara Roda Dua di Kota Makasar”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, *risk perception* mempengaruhi *aggressive driving*, artinya ada hubungan signifikan antara *risk perception* dan *aggressive driving* pada pengendara roda dua di kota Makasar. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Utami (2010), dengan judul “Hubungan Persepsi Risiko kecelakaan Dengan *Aggressive Driving* Pengemudi Motor Remaja”. Hasil penelitian terdapat hubungan signifikan antara persepsi risiko dengan *aggressive driving* pengemudi

motor remaja. Hal ini berarti semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan maka *aggressive driving* rendah. Sebaliknya semakin rendah persepsi risiko maka *aggressive driving* tinggi. Penelitian yang dilakukan oleh Ansyiori (2018), dengan judul “Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Dengan *Aggressive Driving*”. Hasil penelitian ini menemukan bahwa terdapat hubungan positif antara persepsi risiko dengan *aggressive driving*. Perbedaan dengan penelitian sebelumnya yaitu sampel penelitian, tempat penelitian, dan tahun dilakukannya penelitian.

Berdasarkan uraian diatas peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul “Hubungan *Risk Perception* dengan *Aggressive Driving* Pengendara Roda Dua Pada Siswa SMKN 9 Padang”.

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah terdapat hubungan antar *risk perception* dengan *aggressive driving* pengendara roda dua pada siswa SMKN 9 Padang?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara *risk perception* dengan *aggressive driving* pengendara roda dua pada SMKN 9 Padang.

## **D. Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini dapat meningkatkan jumlah referensi ilmiah untuk mengembangkan ilmu dibidang psikologi sosial terkait hubungan *risk perception* dengan *aggressive driving* pada siswa.

### **2. Manfaat Praktis**

#### **a. Bagi Siswa**

Memberikan gambaran kepada masyarakat terkait pentingnya risk perception saat berkendara. Dengan demikian, masyarakat dan/atau mahasiswa dapat mengatasi kecelakaan akibat dari *aggressive driving*.

#### **b. Bagi Sekolah**

Hasil penelitian ini bertujuan untuk dapat digunakan sebagai sumber informasi bagi pihak sekolah tentang gambaran *risk perception* dengan *aggressive driving* pada siswa.

#### **c. Bagi Peneliti selanjutnya**

Hasil penelitian ini bertujuan untuk peneliti selanjutnya dapat menjadi sumber informasi dan bahan referensi penelitian selanjutnya agar lebih bisa dikembangkan untuk meningkatkan kualitas penelitian.