

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Masyarakat Sukoharjo cenderung memilih menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi utama mereka karena dinilai lebih praktis dan mempermudah mobilitas dibandingkan menggunakan transportasi umum. Berdasarkan data hasil *survei counting* Dinas Perhubungan Kabupaten Sukoharjo untuk menentukan kapasitas jalan pada beberapa tahun terakhir (2019-2021), jumlah pengendara sepeda motor selalu mendominasi ruas jalan di Kabupaten Sukoharjo dengan presentase rata rata 85 % dari jumlah volume lalu lintas keseluruhan.

Dengan semakin bertambahnya jumlah kendaraan sepeda motor di Kabupaten Sukoharjo justru akan menimbulkan permasalahan baru, mengacu pada data Laporan Kecelakaan Satlantas Polres Sukoharjo mayoritas kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayah hukum Polres Sukoharjo disebabkan oleh pengendara sepeda motor.

Di Kabupaten Sukoharjo jumlah kecelakaan sepeda motor dari tahun ke tahun selalu mendominasi. Hal ini dapat dibuktikan dengan presentase rata-rata kecelakaan sepeda motor berdasar data Laporan Kecelakaan Satlantas Polres Sukoharjo pada tahun 2016-2018 sebesar 22% dari jumlah kecelakaan. Terdapat beberapa faktor yang dapat menyebabkan meningkatnya angka kecelakaan sepeda motor tersebut.

Tidak ada faktor tunggal yang menjadi dominan penyebab kecelakaan di Sukoharjo, namun faktor manusia masih menjadi penyebab terbesar atas terjadinya kecelakaan lalu lintas yang meliputi mental dan perilaku, pengetahuan, dan keterampilan. Hal ini dibuktikan dengan data Laporan Kecelakaan Satlantas Polres Sukoharjo Tahun 2016 yang menyebutkan bahwa kelalaian masih menjadi penyebab kecelakaan terbesar sepeda motor di wilayah hukum Polres Sukoharjo. Kelalaian tersebut meliputi memacu kecepatan melebihi batas dengan 131 kasus dan melanggar marka dengan 92 kasus.

Kecelakaan sepeda motor secara umum memiliki tiga faktor penyebab utama berdasarkan teori mengenai *Haddon's Matrix* yakni faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan dibagi dalam tiga tahap pra, saat,

dan pasca-kecelakaan. Faktor dalam tahap pra-kecelakaan guna mencegah terjadinya kecelakaan, faktor dalam tahap saat kecelakaan guna pencegahan cedera, dan faktor dalam tahap pasca-kecelakaan guna mempertahankan hidup. Pengetahuan, penggunaan jalur, dan kecepatan berkendara merupakan komponen faktor perilaku tergolong faktor manusia tahap pra-kecelakaan dalam Haddon's Matrix (Mohan dkk., 2006).

Secara umum faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93%, faktor kendaraan sebesar 2,8%, faktor jalan sebesar 3,2%, dan faktor lingkungan sebesar 0,5%. Faktor terbesar penyebab kecelakaan lalu lintas adalah manusia, dimana manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor bersifat memengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis (Rifal, dkk, 2015: 2).

Salah satu faktor pengendara sepeda motor dapat memicu penyebab kecelakaan lalu lintas adalah perilaku manusia itu sendiri. Perilaku sendiri merupakan respons manusia (faktor internal) yang dapat muncul akibat adanya stimulus yang berasal dari luar (faktor eksternal). Perilaku sendiri terbagi menjadi tiga domain yakni pengetahuan, sikap, dan tindakan. Pengetahuan merupakan proses penginderaan yang dilakukan seseorang terhadap suatu objek yang menghasilkan sebuah pemahaman mengenai suatu objek tersebut (Benjamin, 2010: 6).

Manusia melakukan tindakan tidak aman saat mengendarai motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, mendahului secara agresif, mengendarai berlawanan arah dan melanggar rambu lalu lintas, Kejadian pelanggaran tersebut berhubungan dengan kurangnya pemahaman pengguna sepeda motor dalam praktik *safety riding*.

Banyak pengendara yang kurang memahami makna *safety riding*. *Safety riding* sendiri merupakan perilaku mengemudi aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas, didalamnya terdapat dasar pelatihan berkendara dengan memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang (Ariwibowo, 2013: 4).

Sebagai upaya dalam meningkatkan keselamatan dan mengurangi angka kecelakaan yang disebabkan perilaku pengguna jalan yang tidak

berperilaku *safety riding* maka perlu dilakukan analisis untuk mengidentifikasi faktor penyebab dan penanganan masalah yang dapat memicu kecelakaan. Oleh sebab itu perlu adanya penelitian mengenai **"FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PERILAKU *SAFETY RIDING* DI KABUPATEN SUKOHARJO"**.

I.2. Rumusan Masalah

1. Faktor apa sajakah yang mempengaruhi *safety riding* di Kabupaten Sukoharjo?
2. Bagaimana tingkat perilaku *safety riding* di Kabupaten Sukoharjo?
3. Bagaimana rekomendasi untuk meningkatkan perilaku *safety riding* di Kabupaten Sukoharjo?

I.3. Tujuan

1. Menganalisis faktor yang mempengaruhi *safety riding* di Kabupaten Sukoharjo
2. Menganalisis tingkat perilaku *safety riding* di Kabupaten Sukoharjo
3. Memberikan rekomendasi untuk meningkatkan perilaku *safety riding* di Kabupaten Sukoharjo.

I.4. Batasan Masalah

Agar pembahasan tidak meluas, maka penelitian ini diberikan batasan sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian hanya mencangkup wilayah Kabupaten Sukoharjo.
2. Subjek penelitian adalah pengendara sepeda motor di Kabupaten Sukoharjo yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.
3. Objek penelitian adalah faktor yang mempengaruhi *safety riding* di Kabupaten Sukoharjo.

I.5. Manfaat

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain:

1. Manfaat Praktis
 - a. Bagi penulis
Sebagai penerapan ilmu yang didapatkan selama pendidikan di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dan sebagai ajang pengabdian kepada masyarakat Kabupaten Sukoharjo.
 - b. Bagi pemerintah

Penelitian ini dapat menjadi rekomendasi penanganan keselamatan yang berkaitan dengan faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* dan peningkatan fasilitas supaya keselamatan serta kelancaran dalam berkendara dapat terjamin.

c. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sebagai bahan referensi untuk penelitian lanjutan selanjutnya yang berkaitan dengan permasalahan yang sama dengan penelitian dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

2. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku *safety riding* di kabupaten Sukoharjo, serta juga diharapkan sebagai sarana pengembangan ilmu pengetahuan yang secara teoritis dipelajari di bangku perkuliahan

[D:\1. \[PENTING\]Referensi Skripsi\1. SKRIPSI FINAL\BAB II TINJAUAN PUSTAKA.docx](#)

II.1. Perilaku Berkendara Tidak Aman

Perilaku berkendara tidak aman menurut (Huang, 2014), cara seseorang mengemudi dengan mengabaikan hal-hal seperti seat belt/helm, mengemudi keadaan mengantuk, sering menggunakan telepon selular saat berkendara, mengemudi di bawah pengaruh alkohol, dan mengemudi dengan agresif. Jika perilaku berkendara tidak aman ialah suatu bentuk ketidaksopanan dalam berkendara dan kenyataannya dapat membahayakan atau setidaknya memiliki potensi untuk menempatkan pengemudi atau orang lain dalam keadaan berbahaya (Jafarpour dan Movaghar, 2014).

II.2. Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Berkendara yang Tidak Aman

Berdasarkan penelitian terdahulu menyatakan bahwa perilaku berkendara tidak aman dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor (Fernandez, Job dan Hatfield, 2007). Faktor-faktor yang memengaruhi perilaku berkendara yang tidak aman adalah sebagai berikut :

a. Sikap , norma subjektif, dan *perceived behavioral control*

Penelitian yang dilakukan oleh (Tunncliffe, dkk, 2012)

menggunakan TPB sebagai teori acuan untuk mengukur perilaku mengemudi, sikap, dan *perceived behavior control* merupakan salah satu komponen TPB yang memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi begitupun (Ajzen, 1991) mengemukakan bahwa sikap individu akan berpengaruh pada perilakunya.

b. *Sensation Seeking* atau Pencarian sensasi

Suatu trait yang menjelaskan tentang pencarian individu terhadap pengalaman baru dan cenderung untuk bersedia mengambil resiko yang mungkin akan terjadi.

c. Agresi

Tingkat agresivitas pada individu usia 18 tahun keatas diketa diketahui menjadi faktor yang memungkinkan untuk berperilaku berkendara tidak aman.

d. Usia

Pengemudi atau pengendara kendaraan bermotor rentan mengalami kecelakaan yang disebabkan oleh cara mengemudi yang tidak aman biasa dialami oleh usia remaja yang menuju jenjang dewasa dikarenakan mereka seringkali berkendara dengan cepat (mengebut), membuntuti kendaraan lain, lebih sering mengambil resiko dengan cara menyalip atau menyalip kendaraan lain.

e. Jenis Kelamin

Adanya perbedaan jenis kelamin individu juga menentukan adanya kecenderungan perilaku mengemudi yang berbeda.

f. Daya Saing

Daya saing dihipotesiskan untuk mengevaluasi perilaku individu atau hal-hal yang terlibat dengan perilaku dengan melihat perlombaan di antara individu.

g. Tipe Kepribadian

Tingkat kecelakaan dan perilaku berkendara tidak aman berkorelasi secara signifikan dengan komponen *big five personality* (Arthur dan Fernandez, 2007).

h. Penghematan waktu

Individu sering melanggar ataupun mengemudi secara tidak aman karena mempertimbangkan efisiensi waktu.

II.3. Faktor Manusia Penyebab Kecelakaan Lalu lintas

Jalan raya adalah jalan yang dipenuhi dengan alat transportasi darat yang saling berpacu untuk mencapai tempat tujuan masing-masing. Setiap kendaraan ada kemungkinan untuk mengalami kecelakaan lalu lintas. Saat ini di Indonesia sangat banyak kasus kecelakaan lalu lintas baik mobil, sepeda motor, truk, angkutan umum, dan lain sebagainya.

Faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan menjadi tiga, yaitu faktor pemakai jalan (manusia), faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan. (Hobbs, 1979).

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura

tidak tahu. Selain itu, manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalulintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan (Gao et al., 2016).

Faktor manusia disini termasuk pejalan kaki, penumpang sampai pengemudi. Faktor pengemudi ditemukan memberikan kontribusi 75-80% terhadap kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia yang berada di belakang pengemudi ini memegang peranan penting. Karakteristik pengemudi berkaitan dengan keterampilan mengemudi, gangguan kesehatan (ngantuk, mabuk, letih, dll), dan kepemilikan SIM (Oluwole, Rani & Rohani, 2014).

Badan kesehatan dunia (WHO), pernah merilis bahwa dari seluruh kecelakaan yang terjadi di jalan raya, faktor kelalaian manusia (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi. Persentasenya mencapai 80-90% dibanding faktor ketidaklayakan sarana kendaraan yang berkisar antara 5-10%, ataupun akibat kerusakan infrastruktur jalan sebesar 10-20% (Kanitpong, 2008).

Adapun karakteristik dari pengendara yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalulintas, yaitu adalah sebagai berikut:

a. Umur

Secara umum, umur merupakan lamanya waktu seseorang untuk hidup atau ada di dunia sejak dilahirkan (Sugono, 1990). *National Highway Traffic Safety Administration (2007)* menyatakan bahwa umur mempunyai pengaruh penting terhadap kejadian kecelakaan lalulintas, dimana kecelakaan lalulintas merupakan penyebab utama kematian dikalangan anak muda pada usia 15-29 tahun (Permatasari, 2017). Orang yang berumur mudah lebih sering terlibat dalam kecelakaan lalulintas dibandingkan dengan orang yang berusia lanjut. Hal ini tersebut menunjukkan bahwa pada rentang usia muda, manusia cenderung memiliki perilaku berkendara yang kurang baik (Permatasari, 2017).

Sebagaimana yang dijabarkan dalam penelitian (Finn dan Bragg, 1986), menemukan bahwa pengemudi usia muda berkendara dengan

cara yang tidak aman, yaitu lebih sering berkendara dengan kecepatan tinggi, melewati lampu kuning, dan menerima celah sempit antar kendaraan yang sedang berlalu lintas.

Seperti yang dijelaskan oleh (*World Health Organization, 2015*), bahwa dibandingkan dengan pengendara yang lebih tua, pengendara usia muda lebih memungkinkan untuk berkendara pada kecepatan tinggi, berkendara terlalu dekat dengan pengendara lain, melanggar rambu-rambu lalulintas, dan menyalip kendaraan lain dengan cara yang berisiko (Maharani, 2016).

b. Jenis kelamin

Perbedaan perilaku pria dan wanita dapat dilihat dalam melakukan pekerjaan sehari-hari. Pria berperilaku atas pertimbangan ras

ional atau akal, sedangkan wanita atas dasar pertimbangan emosional atau perasaan (Maharani, 2016). Laki-laki lebih cepat dalam mengambil keputusan pada keadaan darurat, dalam hal kesabaran wanita lebih baik dari pada laki laki (Maharani, 2016).

Pengendara laki-laki berusia muda lebih cenderung memiliki perilaku berisiko untuk mengalami kecelakaan. Kecelakaan lebih banyak terjadi pada laki-laki dibandingkan dengan perempuan dikarenakan mayoritas jumlah pengendara berjenis kelamin laki-laki. Selain itu, pengendara laki-laki cenderung lebih sering mempersepsikan dirinya sendiri bahwa mereka merasa lebih mahir mengemudi daripada perempuan (Permatasari, 2017).

c. Pendidikan

Pendidikan merupakan bimbingan yang diberikan seseorang kepada orang lain terhadap suatu hal agar mereka dapat memahami. Semakin tinggi pendidikan seseorang semakin mudah pula menerima informasi, dan pada akhirnya makin banyak pula pengetahuan yang dimilikinya. Sebaliknya, jika seseorang tingkat pendidikannya rendah akan menghambat perkembangan sikap seseorang terhadap penerimaan informasi dan nilai-nilai baru yang diperkenalkan (Khakim, 2016).

Semua faktor-faktor yang disebutkan diatas merupakan karakteristik pengemudi sepeda motor yang berpengaruh terhadap

terjadinya kecelakaan lalu lintas.

II.4. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas pada Pengendara Sepeda Motor

Faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan lalulintas pada pengendara sepeda motor adalah:

a. Lengah

Lengah adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain ketika mengemudi, sehingga perhatiannya tidak fokus ketika berkendara. Lengah yang terjadi dapat berasal dari lingkungan ataupun perilaku pengemudi ketika berkendara, seperti pandangan tidak fokus atau berbincang di jalan raya sehingga tidak dapat mengantisipasi dalam menghadapi situasi lalulintas dan tidak memperhatikan lingkungan sekitar yang dapat berubah mendadak (Me, 1954 dalam Adelaide, 2012).

b. Mengantuk

Mengantuk dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalulintas pada pengendara sepeda motor karena pengemudi kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan/atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat Ciri-ciri pengemudi yang mengantuk adalah sering menguap, perih pada mata, lambat dalam bereaksi, berhalusinasi, dan pandangan kosong (Warpani dalam Hidayat, 2013).

c. Lelah

Faktor kelelahan merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan, kelelahan dapat mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara. Suma'mur (2009) mengungkapkan, kata lelah (fatigue) menunjukkan keadaan tubuh fisik dan mental yang berbeda, tetapi semuanya berakibat kepada penurunan daya (Bondith, 2010 dalam Hidayat, 2013).

d. Mabuk

Mabuk dapat disebabkan pengemudi kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkotik. Di Amerika Serikat dilaporkan 50% penyebab terjadinya kecelakaan fatal (meninggal dunia) adalah alkohol. Mabuk yang disebabkan alkohol memiliki peranan penting terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Oleh karena itu, pengendara dilarang mengonsumsi alkohol sebelum berkendara atau tubuhnya mengandung alkohol ketika ingin berkendara (Warpani, 2002 dalam Adelaide, 2012).

e. Tidak tertib

Tidak tertib dalam berlalu lintas merupakan ketidakdisiplinan pengendara dalam berkendara yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tidak tertibnya pengendara itu dapat disebabkan oleh perilaku berkendara yang buruk dan kesadaran akan berlalu lintas dengan benar yang rendah, seperti melanggar marka atau rambu lalu lintas, mendahului kendaraan lain melalui jalur kiri, dan sebagainya. Data menunjukkan lebih dari 90% faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas adalah manusia, yang sangat berkaitan erat dengan perilaku manusia dalam tertib dan disiplin berlalu lintas di jalan (Dephub RI, 2008).

f. Kecepatan tinggi

Kecepatan merupakan hal yang dapat dikontrol pengendara sesuai keinginannya, akan tetapi perilaku dari pengendara sering kali membawa kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Faktor tersebutlah yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, karena terkadang memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi tanpa menghiraukan jarak kendaraan dengan depan ataupun samping.

II.5. Keselamatan Berkendara (*Safety riding*)

Safety riding adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan awareness (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi.

Safety riding merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman pada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut banyak aspek sehingga harus memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan diri pribadi serta orang lain. Prioritas sasaran program *safety riding* antara lain melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein, dan lampu rem (kelengkapan kendaraan), menggunakan helm standar dan memastikannya berbunyi klik (kelengkapan keselamatan), menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua, menggunakan lajur kiri bagi Mobil Penumpang Umum (MPU) dan kendaraan roda dua (Puspitasari, 2013: 193).

Dijelaskan dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh (Ditjen Perhubungan Darat, 2009) perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding*, meliputi pengendara kendaraan bermotor yang diwajibkan memiliki SIM, mematuhi hukum yang telah ditentukan (Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), persiapan berkendara dan perlengkapan yang tepat untuk keselamatan pengendara, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan bermotor.

Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara

yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas (UU RI No. 22 Tahun 2009). Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya.

Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*, merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat 4 (empat) kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut, yaitu:

- a. Kewaspadaan (*alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya.
- b. Kesadaran (*awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.
- c. Sikap dan mental (*attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan (Mahawati, 2013:436).

Dengan demikian, ketika kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah

merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding (safety minded)* telah masing masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal kecil (Ariwibowo, 2013: 4).

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu, manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan (Rahardjo, 2014: 80).

Faktor manusia disini termasuk pejalan kaki, penumpang sampai pengemudi. Faktor pengemudi ditemukan memberikan kontribusi 75-80% terhadap kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia yang berada di belakang pengemudi ini memegang peranan penting. Karakteristik pengemudi berkaitan dengan keterampilan mengemudi, gangguan kesehatan (ngantuk, mabuk, letih, dll), dan kepemilikan SIM (Bustan, 2007: 200).

Badan kesehatan dunia (WHO), pernah merilis bahwa dari seluruh kecelakaan yang terjadi di jalan raya, faktor kelalaian manusia (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi. Persentasenya mencapai 80-90% dibanding faktor ketidaklengkapan sarana kendaraan yang berkisar antara 5-10%, ataupun akibat kerusakan infrastruktur jalan sebesar 10-20% (Abubakar, 2012: 18).

Faktor cuaca juga menjadi faktor yang menyebabkan kecelakaan, cuaca disini dapat diduga dengan adanya kabut, hujan, jalan licin, yang akan membawa resiko kecelakaan lalu lintas (Bustan, 2007: 201).

Faktor cuaca seperti hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti

jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak pandang menjadi lebih pendek. Asap dan kabut juga bisa mengganggu jarak pandang terutama di daerah pegunungan (Rahardjo, 2014: 81).

Selain itu faktor kendaraan juga dapat menyebabkan sebuah kecelakaan, faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler (Rahardjo, 2014: 80).

Kondisi kendaraan yang kurang handal, juga bisa menjadi penyebab kecelakaan. Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah. Bisa juga peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya (Abubakar, 2012: 19).

II.6. Perilaku Displin Berlalu Lintas

Perilaku disiplin berlalu lintas merupakan kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban di jalan raya (Sari,2015).

Disiplin akan membuat seseorang atau kelompok tahu dan dapat membedakan hal-hal apa yang seharusnya dilakukan, yang wajib dilakukan, yang boleh dilakukan atau yang tidak sepatutnya dilakukan, karena merupakan hal-hal yang dilarang. Bagi seorang yang berdisiplin, karena sudah menyatu dalam dirinya, maka perilaku yang dilakukan bukan lagi dirasakan sebagai beban, namun sebaliknya akan membebani dirinya apabila tidak bebrbuat disiplin. Nilai-nilai kepatuhan telah menjadi bagian dari kehidupan seseorang atau kelompok. Siswanto (dalam Sari,2015) mendefinisikan disiplin sebagai sikap menghormati, menghargai, patuh dan taat pada peraturan-peraturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengeluh atau menerima sanksi-sanksi apabila ia melanggar atas aturan-aturan tersebut.

Purwadi (dalam Nandipinta, 2012) berpendapat, seorang dikatakan disiplin dalam berlalu lintas jika mematuhi peraturan tentang apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam bentuk rambu-rambu atau tidak. Menurut Lulie (dalam Wesli 2015) perilaku berkendara didefinisikan sebagai tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraanya. Menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan tersebut. Kedisiplinan berlalu lintas adalah seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana disiplin lalu lintas merujuk pada Undang Undang No.22 Tahun 2009 yang menerangkan bahwa segala perilaku pengguna jalan baik bermotor maupun tidak di jalan raya yang sesuai dengan undang-undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan (Noor, 2015)

II.7. *Haddon Matrix*

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang bersifat jarang, acak/tidak bisa diprediksi dan disebabkan oleh banyak faktor dimana secara keseluruhan hal tersebut mempengaruhi dan menyebabkan suatu kecerobohan atau kesalahan dalam mengoperasikan kendaraan secara ideal dan faktor manusia selaku operatornya di atas jalan dan lingkungan. Semua faktor tersebut merefleksikan bagaimana kemampuan manusia selaku operator untuk bersinergi dengan kendaraan, jalan dan lingkungannya.

Haddon Matrix adalah matrik yang digunakan dalam melihat faktor-faktor penyebab suatu kecelakaan lalu lintas yang dibagi kedalam pembagian waktu. Haddon Matrix adalah suatu paradigma umum digunakan dibidang pencegahan kerugian kecelakaan. Matrix ini dikembangkan oleh William Haddon pada tahun 1970, memperlihatkan faktor-faktor yang berhubungan dengan atribut personal dalam masalah kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia, vector atau atribut agen yang membawa perubahan dalam hal ini adalah faktor kendaraan dan atribut lingkungan dalam hal ini faktor jalan dan lingkungan, pada tahap sebelum, tahap saat kejadian dan tahap setelah kejadian yaitu tahap cedera atau kematian

II.8. *Traffic Locus of Control Scale*

Traffic Locus of Control Scale yang dibuat oleh (Mairean,2017) merupakan pengembangan dari konsep *locus of control* yang dikombinasikan dengan risk perception, dan driving style. Mairean membagi *traffic locus of control* ke dalam 6 aspek, yang diantaranya sebagai berikut :

a. *Destiny/luck*

Aspek ini menggambarkan bagaimana individu itu mempercayai bahwa takdir atau keberuntungan merupakan sumber dari segala peristiwa yang dialami individu tersebut selama mengendara kendaraan.

b. *Religious Belief*

Aspek religious belief merupakan penggambaran kepercayaan individu bahwa agama (bersumber kepada Tuhan) yang mengendalikan segala peristiwa yang dialami individu tersebut selama di jalan.

c. *Desirability*

Keinginan dalam diri individu yang ingin disenangi orang lain dalam mengendarai kendaraan di jalan merupakan gambaran dari sikap

d. *Other Driver*

Penggambaran bagaimana keyakinan individu dalam mengasumsikan pengendara lainnya menentukan peristiwa yang akan dan sudah terjadi selama mengendarai kendaraan di jalan.

e. *Internality (MySelf)*

Keyakinan individu bahwa dirinya sendirilah yang menentukan peristiwa yang sudah dan mungkin terjadi selama mengendarai kendaraan di jalan

f. *Vehicle and environment*

Kepercayaan individu bahwa lingkungan dan kendaraan lain yang menjadi penyebab segala sesuatu peristiwa selama berkendara di jalan.

II.9. *Boredom Proneness*

Boredom proneness dapat diartikan sebagai keadaan gairah dan ketidakpuasan yang relative rendah dikarenakan situasi yang tidak menstimulasi secara memadai (Vodanovich,2016). Boredom Proneness terbukti memiliki hubungan dengan disfungsi perilaku. Sebagai isu psikologis, boredom proneness telah menjadi permasalahan yang cukup luas dan signifikan.

II.10. Konsep Tentang Respon

Ditinjau dari segi gramatika, kata respon berasal dari kata *response*, yakni kosakata Bahasa Inggris yang diserap dan telah mengalami penyesuaian ke dalam Bahasa Indonesia. *Response* merupakan sinonim jawaban, balasan, tantangan dan reaksi. Kamus Besar Bahasa Indonesia mengartikan respon sebagai tanggapan reaksi yang muncul akibat adanya gejala atau peristiwa. Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Steven M. Chaffe maka respon itu sendiri terbagi menjadi tiga aspek, yaitu aspek Kognitif, aspek afektif, aspek konatif dan aspek psikomotorik.

Aspek Kognitif (pengetahuan) merupakan aspek yang berkaitan dengan pengetahuan, keterampilan, dan informasi seseorang mengenai sesuatu. Respon ini timbul apabila adanya perubahan terhadap apa yang dipahami atau dipersepsikan oleh khalayak.

Aspek Afektif (sikap) merupakan respon yang berhubungan dengan emosi, sikap, dan nilai seseorang terhadap sesuatu. Respon ini timbul apabila ada perubahan pada apa yang disenangi khalayak terhadap sesuatu.

Aspek konatif (tindakan) merupakan respon yang berhubungan dengan perilaku nyata, meliputi tindakan, kegiatan, atau kebiasaan berperilaku. Dengan kata lain respon ini menunjukkan intensitas sikap, yaitu kecenderungan bertindak atau berperilaku seseorang terhadap objek sikap.

Aspek Psikomotorik merupakan suatu sikap yang terbentuk pada diri seseorang dipengaruhi oleh faktor internal maupun eksternal. Mengenai reaksi yang dapat diberikan individu terhadap objek sikap dapat dijelaskan bahwa objek akan dipersepsi oleh individu yang bersangkutan.

II.11. *Semantic Differential Scales*

Skala Semantik differensial yaitu skala untuk mengukur sikap, tetapi bentuknya bukan pilihan ganda maupun cecklist, tetapi tersusun dala satu garis kontinu dimana jawaban yang sangat positif terletak di bagian kanan garis, dan jawaban yang sangat negatif terletak dibagian kiri garis, atau sebaliknya (Sumanto, 2014).

Skala perbedaan semantik ini dapat digunakan untuk melihat bagaimana pandangan seseorang terhadap suatu konsep atau objek apakah sama atau berbeda tentang fenomena sosial. Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti yang selanjutnya disebut variabel penelitian.

Jawaban dari setiap item instrumen yang menggunakan skala perbedaan semantik mempunyai gradasi dari sangat negatif sampai sangat positif yang dapat berupa angka-angka antara lain :

(+) 5 4 3 2 1 (-)

Nilai-nilai tersebut dapat dijelaskan melalui berbagai alternatif jawaban yang digunakan sebagai pedoman konfigurasi skala.

II.12.Keaslian Penelitian

Studi pendahuluan atau kajian penelitian yang relevan dengan usulan penelitian ini diantaranya yaitu:

- a. Penelitian karya tulis berupa Jurnal dengan judul "Pengaruh Cuaca Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Daerah Istimewa Yogyakarta" yang dilakukan oleh Abdul Fida Ismaili (2017). Pada Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kondisi cuaca alam terhadap perilaku pengendara sepeda motor di wilayah provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Penelitian ini juga dilakukan untuk membantu pemerintah dan instansi terkait untuk melakukan peningkatan fasilitas agar terjaminnya keselamatan serta kelancaran dalam berkendara di segala kondisi cuaca. Dalam penelitian ini variable terikat yang digunakan adalah perilaku pengendara sepeda motor di Daerah Istimewa Yogyakarta. Kemudian variable bebas yang

digunakan adalah faktor pengaruh cuaca.

- b. Penelitian karya tulis skripsi dengan judul "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Mengendarai Sepeda Motor Tidak Aman" yang dilakukan oleh Imanurul Aisha R (2016). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku berkendara tidak aman pada pengendara sepeda motor sehingga dapat memberikan informasi yang berguna untuk pembaca terutama bagi pengguna sepeda motor agar mampu berkendara secara aman. Dalam penelitian ini variable terikat yang digunakan adalah perilaku berkendara tidak aman. Kemudian variable bebas yang digunakan yaitu sikap, norma subjektif, jenis kelamin, interaksi sikap, *perceived behavioral control, thrill and adventure seeking, experience seeking, dishibition*, dan *boredom susceptibility*.

- c. Penelitian dengan judul "Faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara *safety driving* pada mahasiswa" yang dilakukan oleh Mutiara Hikmatul Azizah (2016). Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara persepsi dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswi FMIPA UNNES angkatan 2008-2015. Variabel bebas yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengetahuan, sikap, persepsi, peran teman sebaya, dan keikutsertaan pelatihan *safety riding*, kemudian variabel terikat dalam penelitian ini adalah perilaku *safety riding*.