

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dewasa ini angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih cukup tinggi. Kecelakaan lalu lintas diawali dengan pelanggaran. Serangkaian pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan berkaitan dengan kurang adanya sopan santun di jalan dan kedisiplinan di jalan maupun kepatuhan terhadap hukum, undang-undang dan peraturan-peraturan lalu lintas.

Menurut Soedarsono (1996, h. 62) pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dapat menyebabkan kemacetan, tidak adanya ketertiban dan bahkan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas secara materi dapat menimbulkan kerugian bermilyar-milyar rupiah sedang secara hayati dapat menimbulkan kerugian yang tidak dapat dinilai dengan uang seberapa pun besar. Berbagai usaha untuk menurunkan angka kecelakaan telah dilakukan dengan menetapkan berbagai peraturan lalu lintas, serta mengadakan berbagai sarana yang menolong seperti lampu-lampu dipersimpangan jalan, rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan sebagainya.

Usaha pengaturan lalu lintas ini selain dimaksud untuk meningkatkan keselamatan pemakai jalan memang juga untuk meningkatkan efisiensi yakni kelancaran berlalulintas. Usaha pengaturan lalu lintas itu setiap kali diperbaiki dan disesuaikan dengan keadaan untuk menekan angka kecelakaan, namun sejauh ini angka kecelakaan masih cukup tinggi.

Dilaporkan di harian Suara Merdeka 21 Juli 1992 halaman 1, bahwa kecelakaan melibatkan baik faktor lingkungan maupun faktor manusia. Jalan yang licin, tikungan yang amat tajam dan sebagainya merupakan faktor lingkungan, sedangkan kecerobohan, kelalaian merupakan faktor manusia. Kecelakaan lalu lintas berawal dari pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas, hal ini bersumber pada kurangnya kedisiplinan para pemakai jalan raya. Untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia maka dibuatlah Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau UULLAJ.

Undang-Undang no 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (UULLAJ) memuat sanksi-sanksi yang cukup berat diantaranya pelanggaran jalur terlarang diancam dengan 3 bulan kurungan atau denda Rp 3.000.000,00 (pasal 54) pelanggaran ketentuan rambu-rambu atau isyarat lalu lintas ancamanya 1 bulan kurungan atau denda Rp 1000.000,00 (pasal 61).

Di harian suara merdeka 13 November 1997 halaman 5 dilaporkan bahwa petugas biasanya lebih memperhatikan pelanggar-pelanggar yang mempunyai dampak kecelakaan berat. Misalnya mereka melanggar marka jalan dan larangan traffic light. Jika tidak diantisipasi dengan melakukan penindakan terhadap para pelanggar, kasus kecelakaan akan menonjol.

Menurut data dari Satlantas Kodya Semarang, selama bulan September 1998 jumlah pelanggar yang ditilang dan kasusnya disidangkan di pengadilan mencapai 1.738 kasus dan 48% korbananya adalah remaja. Dari jumlah itu pelanggaran marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas lain sebanyak 948 kasus sedangkan menurut jenis kelamin laki-laki sebanyak 1.505 dan perempuan 233

kasus. Sebagian besar yang melakukan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas adalah kendaraan pribadi yaitu 1.495 kasus. Untuk kendaraan roda dua sebanyak 1.128 dan kendaraan roda empat 610 kasus.

Menurut Smither (dalam Wirawan 1996, h. 20) usia dan pengalaman merupakan faktor-faktor penting yang berperan pada keselamatan. Angka kecelakaan yang lebih tinggi ditemukan pada mereka yang berusia di bawah dua-puluh tahun dan usia awal dua-puluh tahunan, sedangkan pada mereka yang berusia antara pertengahan dua-puluh tahunan dan pertengahan lima-puluh tahunan, angka kecelakaannya cukup stabil.

Pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sering dilakukan oleh para pengemudi, baik pengemudi roda 4 maupun roda 2. Pengemudi yang mempunyai kedisiplinan berlalu lintas akan cenderung bersikap berhati-hati, mempunyai tanggung jawab yang tinggi terhadap diri dan pemakai jalan lainnya maupun memahami dan mematuhi peraturan-peraturan.

Sebagian besar pengguna jalan adalah remaja. Periode remaja adalah masa transisi dalam periode anak-anak ke periode dewasa. Periode ini dianggap sebagai masa yang amat penting dalam kehidupan seseorang khususnya dalam pembentukan kepribadian individu. Menurut Irwanto (1991, h.46) periode remaja akan klimaks dari periode-periode perkembangan sebelumnya yaitu periode pematapan identitas diri.

Menurut pandangan Jersild (1978, h. 3-20) gangguan pada masa remaja umumnya muncul dalam bentuk kenakalan remaja seperti penyalahgunaan obat, kelahian, pelanggaran dan adanya pertentangan antara remaja dan pihak otoritas seperti orang tua, guru atau sekolah.

Pada umumnya pelanggaran lebih sering dilakukan pria daripada wanita. Hal ini dikarenakan pria bersifat rasional, lebih aktif, agresif sedangkan wanita lebih pasif dan emosional (Kartono, 1992, h.182). Adanya sifat-sifat yang demikian menyebabkan wanita takut melakukan pelanggaran dibandingkan pria sehingga mendorong wanita untuk berperilaku sesuai dengan norma dan hukum yang berlaku.

Remaja yang masih memiliki kondisi emosional yang labil sering kali bertindak tanpa pemikiran mendalam tanpa menghiraukan akibat yang akan timbul dari perbuatannya tersebut. Menurut Kelly (dalam Mappiare, 1982, h. 89) keadaan pribadi dan moral remaja berada pada periode kritis. Hal ini menyebabkan belum terbentuknya konsep moralitas yang baik.

Masa remaja memang masa yang penuh dengan konflik dan hambatan sehingga masa ini sering juga disebut sebagai masa pancaroba atau masa penuh badai. Berdasarkan kenyataan bahwa masa remaja merupakan masa yang penuh gejolak, maka tidak aneh jika masa ini merupakan masa yang paling berisiko tinggi terhadap timbulnya konflik atau masalah. Konflik yang sering muncul pada masa remaja yaitu kecemasan.

Rasa cemas yang timbul pada remaja menjadikan situasi itu merupakan ancaman karena mengandung banyak kemungkinan yang buruk. Remaja yang mengalami kecemasan akan selalu berhati-hati dan mematuhi peraturan yang berlaku.

Kecemasan mulai muncul dari usia kanak-kanak sampai perkembangan itu terus berlanjut tetapi kecemasan sering muncul pada usia remaja ketika

seorang remaja mulai melepaskan diri dari masa kanak-kanak untuk menuju masa dewasa dan berusaha membentuk identitas mandiri (Pedoman Penggolongan dan Diagnosis Gangguan Jiwa II 1985, h. 325-326).

Kecemasan dapat timbul karena faktor dari dalam diri individu maupun luar diri individu. Hal ini sesuai dengan apa yang dikatakan Gunarsa dan Gunarsa (1986, h. 27) bahwa kecemasan dapat ditimbulkan oleh bahaya dari luar, mungkin juga oleh bahaya dari dalam diri seseorang dan umumnya ancaman tersebut merupakan bahaya dari dalam yang timbul bila ada sesuatu hal yang tidak dapat diterimanya, misalnya pikiran, perasaan, keinginan dan dorongan.

Kecemasan sangat mempengaruhi seseorang dalam mengendarai kendaraan roda dua maupun roda empat. Hal ini sesuai dengan pendapat Wirawan (1996, h. 23) kecemasan sering terjadi pada seseorang karena kekhawatirannya kalau dia bakal kehilangan pekerjaan, terlambat masuk sekolah dan sejenisnya. Pengguna jalan yang sedang mengalami kecemasan sering kali juga cenderung terpecah perhatiannya sehingga memungkinkan terjadinya pelanggaran rambu-rambu lalu lintas.

Menurut Johston (1971, h. 106) kecemasan adalah reaksi dari ancaman, hambatan terhadap keinginan pribadi dan perasaan tertekan yang disebabkan oleh perasaan kecewa, rasa tidak puas, rasa tidak aman serta sikap bermusuhan dengan orang lain. Dengan demikian dikatakan bahwa kecemasan adalah suatu bentuk emosi yang timbul pada saat seseorang mengalami ancaman.

Kondisi kecemasan tersebut dialami oleh kaum pria maupun wanita. Priest (1987, h. 21) mengatakan bahwa umumnya wanita lebih banyak mengalami rasa cemas bila dibandingkan dengan pria. Hal ini karena perasaan wanita lebih peka dan lebih emosional sehingga mudah sekali dihindangi oleh perasaan cemas. Kecemasan yang dialami remaja baik dari faktor internal maupun eksternal akan mempengaruhi perilakunya termasuk perilaku di jalan.

Berdasarkan pandangan dan latar belakang permasalahan di atas peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul **KECENDERUNGAN PELANGGARAN TERHADAP RAMBU-RAMBU LALU LINTAS PADA REMAJA DITINJAU DARI KECEMASAN DAN JENIS KELAMIN.**

Dalam hal ini peneliti ingin mencari hubungan antara kecemasan dengan kecenderungan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas dan perbedaan kecenderungan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas antara pria dan wanita.

B. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui :

1. Apakah ada hubungan antara kecemasan dengan kecenderungan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas.
2. Apakah ada perbedaan kecenderungan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas antara pria dan wanita .

C. Manfaat Penelitian

Penelitian ini, penulis harapkan dapat membuahkan manfaat yang berguna di berbagai kalangan yang luas dan terkait. adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan bagi psikologi, khususnya psikologi sosial, berkaitan dengan kecenderungan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas ditinjau dari kecemasan dan jenis kelamin.

2. Secara Praktis

Hasil penelitian dapat dijadikan masukan (input) bagi pihak-pihak yang bertujuan dalam penanganan atau pendampingan remaja (pembina karang taruna, guru BP, orang tua dan sebagainya) untuk dapat lebih memahami remaja. Misalnya bimbingan atau pengarahan khususnya yang berkaitan dengan perilaku di jalan raya. Hasil penelitian ini juga sebagai pengetahuan yang memberikan informasi tentang masalah pelanggaran rambu-rambu lalu lintas.