

BAB 1

PENDAHULUAN

1.01 Latar Belakang Masalah

Saat ini penggunaan sarana transportasi merupakan hal yang tidak terpisahkan untuk memenuhi kebutuhan dan aktivitas manusia sehari-hari. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh *The AAA Foundation for Traffic Safety* pada tahun 2016, rata-rata orang Amerika menghabiskan sekitar 293 jam per tahun untuk berkendara. Karena besarnya intensitas waktu yang dihabiskan manusia untuk berkendara, kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang tidak jarang terjadi dan dapat ditemui baik secara langsung maupun tidak langsung (melalui media sosial).

Berdasarkan *Global Safety Report on Road Safety* (2015) yang dikeluarkan oleh *World Health Organization* dalam situs resminya, lebih dari 1,2 juta orang meninggal karena kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya dan jumlah tersebut terus meningkat. Hal ini membuat kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian secara global. Berdasarkan laporan tersebut, angka kecelakaan lalu lintas sendiri cenderung rendah di negara maju dan lebih tinggi di negara berkembang. Laporan dari *World Health Organization* ini juga mengemukakan bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian paling tinggi pada populasi manusia produktif yaitu usia 15 sampai 29 tahun.

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dengan angka kecelakaan lalu lintas yang masih tergolong tinggi. Data Badan Pusat Statistik Indonesia menunjukkan bahwa selama tahun 2012 sampai 2017, tiap tahun rata-rata 28.000 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Berdasarkan data yang dilansir dari situs resmi Korps Lalu Lintas Kepolisian

Republik Indonesia (<http://korlantas-irsms.info>), sepanjang tahun 2018 angka kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 109.527 kecelakaan dengan 25.667 korban yang tewas. Kelompok umur yang menduduki peringkat paling tinggi dalam kecelakaan lalu lintas adalah kelompok umur 15 sampai 19 tahun dan kemudian dilanjut dengan kelompok umur 20 sampai 24 tahun. Situs tersebut juga mengemukakan bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas.

Tingginya kecelakaan lalu lintas di Indonesia telah secara nyata menjadi permasalahan yang perlu perhatian khusus. Hal ini tentunya dapat menjadi sorotan karena terjadinya kecelakaan lalu lintas menyebabkan dampak negatif kepada banyak pihak. Mulai dari memakan korban jiwa, kerugian materiil pihak yang terlibat, kerusakan fasilitas umum, sampai tersendatnya lalu lintas bagi seluruh pengguna jalan. Selain dampak-dampak tersebut, kecelakaan lalu lintas dengan skala yang besar juga dapat merugikan perekonomian suatu negara. Dilansir dalam situs berita otosia.com yang dikeluarkan tanggal 26 Oktober 2017, Indonesia mengalami kerugian ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas yang telah menurunkan angka PDB (Produk Domestik Bruto) sebesar 2,9 – 3,1% atau setara dengan kerugian ekonomi sebesar Rp 205 – 220 triliun.

Provinsi Jawa Tengah sendiri selama periode Oktober 2018 sampai Desember 2018 menduduki peringkat kedua dari jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas tertinggi di Indonesia setelah Provinsi Jawa Timur dengan jumlah 5933 laporan kecelakaan. Kota Semarang merupakan ibu kota Provinsi Jawa Tengah dengan pertumbuhan penduduk dan perekonomian yang pesat. Berdasarkan data yang diambil dari situs resmi Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Semarang, jumlah penduduk Kota Semarang pada Juni 2018 telah

mencapai 1.815.729 jiwa. Peningkatan penduduk tersebut berbanding lurus dengan jumlah kendaraan bermotor karena meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi sebagai penunjang aktivitas penduduk kota Semarang. Jumlah kendaraan bermotor yang tinggi tidak dapat dipungkiri berhubungan erat dengan tingginya frekuensi kecelakaan lalu lintas.

Setiap peristiwa kecelakaan biasanya disebabkan oleh beberapa faktor, dilansir dari situs resmi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, faktor kelalaian manusia dalam berkendara (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi pada kasus kecelakaan lalu lintas, yaitu mencapai 80-90%. Sisanya merupakan faktor sarana kendaraan (5-10%) dan kerusakan infrastruktur jalan (10-20%). Hal ini juga didukung dengan studi yang dilakukan oleh Adelaide (2012) yang merupakan mahasiswa Universitas Indonesia, yang pada penelitiannya menghasilkan kesimpulan bahwa faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan tertinggi yaitu 304 kasus dari 404 kasus kecelakaan yang terjadi di jalan Tol Purbaleunyi pada tahun 2010 sampai 2011.

Perilaku mengemudi berisiko (PMB) atau *Risky Driving Behaviour* (RDB) merupakan salah satu penyebab kecelakaan bila dilihat dari faktor manusia. Menurut Steinberg (dalam Ross dkk, 2015), PMB merupakan suatu perilaku mengemudi yang dapat menjadi ancaman bagi diri sendiri dan orang lain di sekitarnya. Diperkirakan bahwa perilaku mengemudi berisiko berkontribusi setidaknya 40% dari kejadian kecelakaan lalu lintas (Eby, 2004). Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu, PMB dipengaruhi oleh beberapa faktor baik internal maupun eksternal. Faktor-faktor tersebut mencakup usia, jenis kelamin, situasi & kondisi jalan, pengalaman mengemudi, kepribadian, dan persepsi (Iversen, 2004; Eby, 2004; Nayum 2008; Chen, 2009).

Bila dilihat dari faktor usia, remaja lebih cenderung untuk melakukan perilaku mengemudi yang berisiko, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, mengemudi terlalu dekat dengan kendaraan lain, menyalip dengan cara yang berisiko, dan jarang mengalah pada pejalan kaki (Gullone & Moore dan Williams dalam Smorti, M., & Guarnieri, S. 2014). Hal ini didukung pula dengan data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia yang telah dinyatakan sebelumnya bahwa kelompok umur yang memiliki keterlibatan yang paling tinggi dalam kecelakaan lalu lintas adalah kelompok umur 15 sampai 24 tahun.

Masa remaja adalah masa transisi dalam rentang kehidupan manusia yang menghubungkan masa kanak-kanak dan masa dewasa (Santrock, 2003). Sarwono (2011) menyatakan bahwa batasan usia remaja adalah 11 sampai 24 tahun dan belum menikah. Pada definisi tersebut, status perkawinan menjadi salah satu penentu karena seseorang yang sudah menikah dianggap dan diperlakukan sebagai orang dewasa baik secara hukum maupun dalam kehidupan bermasyarakat.

Selain faktor usia, penelitian yang dilakukan oleh Chen (2009) mengungkapkan bahwa kepribadian merupakan salah satu faktor yang berperan penting dalam perilaku mengemudi berisiko (PMB). Kepribadian dapat diartikan sebagai sifat atau karakteristik yang relatif permanen yang menyebabkan konsistensinya perilaku manusia. Sifat (*trait*) merupakan faktor penyebab adanya perbedaan antar individu dalam hal perilaku, konsistensi perilaku dari waktu ke waktu, dan stabilitas perilaku perilaku dalam berbagai situasi (Feist & Feist, 2016a)

Tipe Kepribadian ekstraver pertama dikemukakan oleh Carl Jung pada sekitar tahun 1921/1971. Ekstraversi adalah sebuah sikap yang menjelaskan

aliran psikis ke arah luar sehingga individu tersebut akan memiliki orientasi objektif dan menjauh dari orientasi subjektif. Jung mendefinisikan sikap sebagai suatu kecenderungan untuk beraksi atau bereaksi dalam sebuah arah karakter sehingga setiap orang memiliki kedua sisi sikap introver dan ekstraver, walaupun hanya satu yang dapat aktif pada saat satu sikap lainnya tidak aktif (Feist & Feist, 2016a). Menurut Jung, orang dengan kepribadian ekstraver memiliki cara pandang objektif atau tidak personal tentang dunia, sedangkan pribadi *introvert* memiliki cara pandang subjektif atau individual dalam melihat dunia (Feist & Feist, 2016b).

Teori kepribadian ekstraver kemudian dikembangkan kembali oleh Eysenck pada tahun 1994. Eysenck (dalam Feist & Feist, 2016b) membagi kepribadian menjadi tiga superfaktor yaitu *extraversion* (E), *neuroticism* (N), dan *psychoticism* (P). Menurut Eysenck, kepribadian ekstraver memiliki sembilan *trait* yaitu ramah (*sociable*), dinamis (*lively*), aktif (*active*), tegas (*assertive*), mencari sensasi (*sensation seeking*), riang (*carefree*), dominan (*dominant*), memberontak (*surgent*), dan berani (*venturous*).

Orang dengan kepribadian ekstraver memiliki tingkat rangsangan kortikal yang lebih rendah daripada orang yang memiliki kepribadian introver, sehingga diperlukan stimulasi sensorik yang tinggi untuk mempertahankan tingkat stimulasi optimal. Maka dari itu, orang dengan kepribadian ekstraversi sering kali berpartisipasi dalam aktivitas yang menggairahkan dan menstimulasi seperti mendaki gunung, berjudi, mengendarai mobil dengan kecepatan tinggi, minum minuman beralkohol, dan menggunakan ganja/mariyuana (Feist & Feist, 2016b). Penelitian terdahulu yang telah dilakukan oleh Lajunen (2001) telah mengkorelasikan antara jumlah ekstraver dengan laporan kejadian kecelakaan

lalu lintas di 34 negara. Hasil penelitian tersebut mengungkapkan bahwa kepribadian ekstraver memiliki hubungan positif dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. Negara dengan jumlah ekstraver tinggi memiliki laporan kecelakaan lalu lintas yang tinggi, begitu juga sebaliknya.

Salah satu *trait* dalam kepribadian ekstraver yang telah ditemukan sebagai prediktor terhadap perilaku mengemudi berisiko adalah *sensation seeking* (SS). *Sensation seeking* (SS) merupakan kebutuhan individu untuk mendapatkan sensasi pengalaman yang menimbulkan gairah (Dahlen, Martin, Ragan & Kuhlman, 2005). Beberapa penelitian telah menemukan bahwa SS, seperti beberapa *trait* kepribadian lainnya, mengalami perubahan selama perkembangan manusia secara substansial dalam masa hidupnya (Harden, Quinn & Tucker-Drob, 2012). *Trait* SS pada diri individu akan mencapai puncaknya pada masa remaja dan akan berakhir ketika memasuki masa dewasa (Maslowsky, Buvinger, Keating, Steinberg & Cauffman, 2011).

Berdasarkan latar belakang dan teori di atas, dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan yang nyata dan terjadi di sekitar kita. Faktor manusia merupakan faktor yang memiliki kontribusi tinggi pada kejadian kecelakaan lalu lintas. Bila dilihat dari faktor manusia, maka Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) berkontribusi pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Beberapa faktor yang mempengaruhi PMB sendiri adalah usia, jenis kelamin, dan kepribadian. Maka dari timbulah suatu pertanyaan penelitian, yaitu apakah ada hubungan positif antara Kepribadian Ekstraver dengan Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) pada Remaja?

1.02 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk membuktikan bahwa ada hubungan antara kepribadian ekstraver dengan perilaku mengemudi berisiko pada remaja.

1.03 Manfaat Penelitian

1.03.01 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan atau kontribusi teoritis pada ilmu psikologi kepribadian dan psikologi sosial.

1.03.02 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan memberi informasi mengenai hubungan antara kepribadian ekstraver dengan perilaku mengemudi berisiko untuk evaluasi diri serta dapat menjadi referensi dalam proses rekrutmen pengemudi.

