

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Masa remaja merupakan masa peralihan dari masa kanak-kanak menjadi dewasa, dalam masa perkembangan dan pertumbuhan remaja ini pesat terjadi baik fisik, sosial dan psikologis, perubahan fisik penting di antaranya adalah perubahan ukuran tubuh baik tinggi maupun berat badan, perubahan proporsi tubuh ditandai dengan daerah-daerah tubuh yang lain. Batasan usia remaja antara 12 - 21 tahun. Batasan tersebut terdiri dari tiga bagian yaitu masa remaja awal (12 - 15 tahun), remaja pertengahan (15 - 18 tahun) dan masa remaja akhir (18 - 21 tahun). “Remaja merupakan masa badai dan emosional”. Remaja yang tidak mampu mengendalikan emosi rentan depresi, kemarahan, kesulitan akademis dan kenakalan.

Morgan, King dan Robinson (2009) menyatakan bahwa emosi adalah perasaan subjektif individu yang berkaitan dengan ekspresi raut muka dan gerak tubuh. Emosi adalah keadaan yang ditimbulkan oleh situasi tertentu disertai dengan ekspresi sehingga orang lain mengetahui bahwa seseorang mengalami emosi (Walgito, 2010).

Pada masa ini, individu juga mempunyai banyak keinginan yang sifatnya harus selalu dipenuhi. Munculnya keinginan-keinginan, memaksa remaja untuk bertindak tanpa berfikir dahulu mengenai dampak dan akibat

yang ditimbulkannya. Remaja cenderung mudah meluapkan emosinya dan menuruti segala keinginan yang ada di pikirannya. Yang terpenting remaja bisa mendapatkan keinginan itu. Hal inilah yang terkadang menghadapi remaja pada suatu permasalahan yang sifatnya rumit.

Remaja akhir dalam rentang usia 17 – 21 tahun di Indonesia menyumbang angka korban kecelakaan tertinggi. Salah satu faktor penyebab kecelakaan adalah karena kelalaian manusianya sendiri serta rendahnya tingkat kematangan emosi remaja yang berujung pada kurangnya kesadaran untuk disiplin berlalu lintas. Kematangan emosi memiliki hubungan positif dengan disiplin berlalu lintas.

Kecerdasan emosional yaitu mampu melatih kemampuan untuk mengolah perasaannya, memotivasi diri sendiri, sanggup tegar dalam menghadapi masalah atau frustrasi, kesanggupan mengendalikan dorongan dan menunda kepuasan sesaat, serta mengatur suasana hati yang kreatif, berempati dan dapat bekerja sama dengan orang lain (Ariantini, 2017).

Di Indonesia penyebab cedera paling banyak melibatkan sepeda motor. Sepeda motor banyak digunakan karena jenis kendaraan ini praktis, efisien dan hemat sebagai sarana untuk menjalankan aktivitas kerja (Kurniasih et al, 2013). Namun pengendara motor lebih beresiko 34 kali lipat akan kematian akibat tabrakan dan 8 kali lebih tinggi untuk mendapat cedera dibandingkan dengan kecelakaan lainnya (Linn and Kraus, 2009).

Salah satu faktor penyebab kecelakaan adalah karena kelalaian manusianya sendiri serta rendahnya tingkat kematangan emosi remaja yang berujung pada kurangnya kesadaran untuk disiplin berlalu lintas. Kematangan emosi memiliki hubungan positif dengan disiplin berlalu lintas. Faktor-faktor lain yang mempengaruhi kepatuhan remaja dalam berlalu lintas di antaranya adalah pemahaman tentang berlalu lintas. Dalam menangani kedisiplinan berlalu lintas pada remaja harus ada upaya untuk menertibkan para remaja sesuai dengan kondisi fisik dan psikisnya serta dengan tindakan tegas dari aparat dengan memberikan petunjuk dan menanamkan kesadaran terhadap disiplin lalu lintas pada remaja.

Menurut data kecelakaan lalu lintas di wilayah Jawa Tengah pada tahun 2017 kasus kecelakaan sebanyak 4.100, total korban mencapai 5.815 orang, 972 orang di antaranya meninggal dunia (Jateng Tribunnews 2017). Sedangkan data Satuan Lalu Lintas Polres Banyumas tahun 2018, angka kecelakaan Kabupaten Banyumas mengalami peningkatan dibandingkan tahun 2017, sebagaimana jumlah kecelakaan periode 1 Januari sampai 30 Juni 2018 tercatat sebanyak 482 kejadian kecelakaan lalu lintas, angka ini meningkat dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya 433 kejadian. Pada tahun 2018 korban meninggal dunia mencapai 113 jiwa korban luka ringan 522 orang sedangkan tahun sebelumnya jumlah korban meninggal dunia sebanyak 103 jiwa dan sebanyak 471 orang luka ringan (Resi, 2020)

Kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih tergolong tinggi. Menurut data yang diunggah oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, total jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia pada tahun 2012 terjadi 162.887 kasus kecelakaan, pada tahun 2013 terjadi 168.184 kasus kecelakaan, pada tahun 2014 terjadi 152.130 kasus kecelakaan. Kemudian menurut data dari Korlantas Polri pada tahun 2015 terjadi 98.970 kasus kecelakaan dan pada tahun 2016 terjadi 105.374 kasus kecelakaan dengan rincian 25.859 orang meninggal, 120.913 orang luka ringan dan 22.939 orang luka berat.

Data Riskesda 2018 melaporkan bahwa proporsi tempat terjadinya cedera akibat kecelakaan lalu lintas terjadi di jalan raya pada tahun 2007 sebanyak 25,9%, tahun 2013 terjadi 42,8% dan tahun 2018 dengan prevalensi 31,4%. Data Riskesda 2018 melaporkan bahwa prevalensi cedera menurut karakteristik didapatkan hasil pada karakteristik sekolah 13% dengan rincian rentan usia 5 – 14 tahun sebanyak 12,1%, usia 15 – 24 sebanyak 12,2% dengan rincian laki-laki 11%, perempuan 7,4% dan perkotaan sebanyak 9,4%, pedesaan 9%.

Data Riskesda 2018 melaporkan menurut provinsi dan karakteristik proporsi cedera disebabkan kecelakaan lalu lintas dengan rentan usia sekitar 15-24 tahun atau prevalensi 4,9%, laki-laki mendominasi 2,9%, perempuan 1,6% dan perkotaan 2,4% sedangkan pedesaan 2%. Data Riskesda 2018 melaporkan bahwa proporsi penyebab cedera akibat kecelakaan lalu lintas

tertinggi dari total cedera yang terjadi dengan rincian prevalensi 72,7% cedera yang terjadi mengendarai sepeda motor, 19,2% menumpang sepeda motor.

Pada kecelakaan lalu lintas sepeda motor, bagian tubuh yang mengalami cedera umumnya adalah cedera kepala, cedera anggota gerak atas dan anggota gerak bawah, cedera pada bagian kepala beresiko besar sebagai penyebab kematian (BPS, 2015; Djaja et al, 2016).

Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,73%, faktor jalan sebesar 3,23%, faktor lingkungan sebesar 0,49%. Faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah manusia, di mana manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan fisiologis (Rifal, 2015).

Penelitian yang dilakukan oleh Riyan (2013) pada 65 mahasiswa Universitas Dian Nuswantoro, Semarang diketahui bahwa sebanyak 33,8% sikap responden masih kurang (penggunaan helm, penggunaan lampu sein dan penggunaan ponsel saat berkendara) dan 44,6% sikap responden masih kurang (pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara, penggunaan ponsel dan ketaatan pada peraturan di jalan raya). Hasil penelitian ini menyebutkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara.

Peran pendidik seperti seorang konselor sekolah sangatlah penting dalam mengontrol dan mengendalikan emosi remaja. Agar remaja bisa menjalankan tugas-tugas perkembangan secara optimal dan bisa melewati tahap perkembangan remaja ini dengan baik untuk menuju tahap perkembangan berikutnya.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas maka dirumuskan masalah penelitian: Bagaimana hubungan pengetahuan, sikap dan perilaku remaja dengan pengendalian emosional dalam berkendara sepeda motor?

## **C. Tujuan Penelitian**

### 1. Tujuan umum

Mendeskripsikan hubungan pengetahuan, sikap dan perilaku dengan pengendalian emosional dalam berkendara sepeda motor siswa-siswi kelas x SMA Muhammadiyah 1 Purwokerto

### 2. Tujuan khusus

- a. Mendeskripsikan karakteristik responden meliputi: umur dan jenis kelamin, bisa mengendarai motor sejak usia berapa dan pertama kali belajar sepeda motor dari siapa
- b. Mendeskripsikan pengetahuan dalam berkendara sepeda motor
- c. Mendeskripsikan sikap remaja dalam berkendara sepeda motor
- d. Mendeskripsikan perilaku remaja dalam berkendara sepeda motor

- e. Mendeskripsikan pengendalian emosi remaja
- f. Menganalisis hubungan pengetahuan dengan pengendalian emosional dalam berkendara sepeda motor
- g. Menganalisis hubungan sikap dengan pengendalian emosional dalam berkendara sepeda motor
- h. Menganalisis hubungan perilaku dengan pengendalian emosional dalam berkendara sepeda motor

#### **D. Manfaat Penelitian**

- a. Bagi Instansi Terkait

Penelitian ini dapat membantu mengetahui hubungan pengetahuan, sikap dan perilaku remaja dengan pengendalian emosional dalam berkendara sepeda motor dan dapat memberikan tambahan informasi untuk mengoptimalkan upaya promotif dalam menurunkan angka mortalitas atau kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada remaja.

- b. Bagi Fakultas

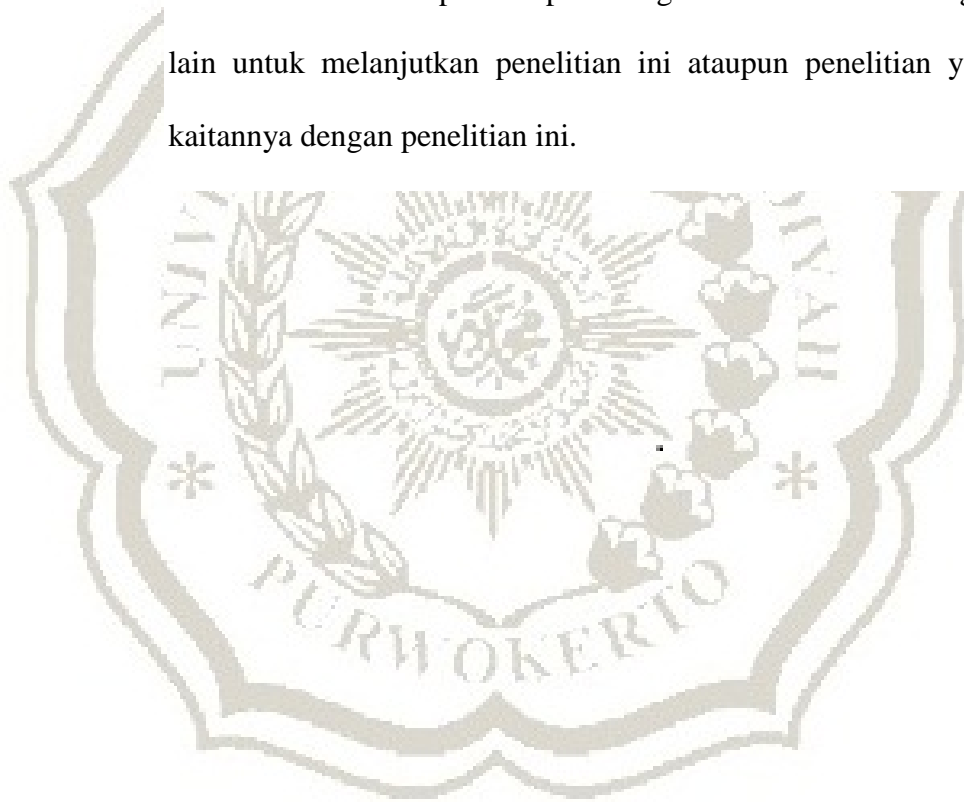
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran sekaligus menjadi referensi kajian mengenai kajian terkait pengendalian emosional dalam berkendara sepeda motor pada remaja laki-laki dan perempuan. Serta dapat menjadi referensi dalam kajian lainnya yang berkaitan dengan kejiwaan remaja dan tumbuh kembang anak.

c. Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai pembelajaran dalam melakukan penelitian dan menambah wawasan mengenai pengendalian emosional

d. Bagi Peneliti Lain

Penelitian ini diharapkan dapat sebagai bahan masukan bagi pihak lain untuk melanjutkan penelitian ini ataupun penelitian yang ada kaitannya dengan penelitian ini.



## Hasil Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Matriks Keaslian Penelitian

No	Judul Penelitian	Desain & Metodologi penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Analisis Faktor Resiko Keamanan Berkendara Sebagai Database Surveilans Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja (Studi Kasus Pada Siswa SMA dan Mahasiswa Di Kota Semarang)	Jenis penelitian survey <i>cross sectional</i> . Dengan menggunakan metode kualitatif.	Hasil penelitian disimpulkan bahwa faktor-faktor keamanan berkendara meliputi kelompok umur, pengetahuan, dukungan lingkungan keluarga, lingkungan pergaulan, pengawasan orang tua, peran sekolah. Sebanyak 42% responden memiliki praktek keamanan berkendara kurang baik. Adapun usia awal berkendara paling cepat 10 tahun dan sebagian besar sudah berkendara sebelum umur 15 tahun.	Terletak pada teknik pengumpulan data melalui observasi dan pengisian kuisisioner.	Peneliti hanya menggunakan responden pelajar SMA dan menggunakan metode kuantitatif
2	<i>Relation between knowledge, attitude, perception and riding ability of students toward safety riding behaviour at University of Guna Darma Bekasi 2010</i>	Desain penelitian kuantitatif. Metode penelitian <i>random sampling</i> .	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 86 orang mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas Gunadarma Bekasi, terdapat 24 (27,9%) mahasiswa yang berperilaku aman, sedangkan 62 (72,1%) yang berperilaku tidak aman.	Menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara pengisian kuisisioner	Menggunakan sampel responden mahasiswa, peneliti menggunakan responden pelajar SMA

No	Judul Penelitian	Desain & Metodologi penelitian	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
3	<i>Awareness and Attitudes toward the Safety of Motorcyclists: A Training Approach, 2016</i>	Desain penelitian kuantitatif.	Peserta termasuk 276 orang, 138 di setiap kelompok. Umumnya, 72,7% dari populasi dihabiskan untuk pria dan wanita lainnya. Uji T berpasangan dalam kelompok kasus mengungkapkan perbedaan yang signifikan dalam sikap dan kesadaran subjek sebelum dan sesudah intervensi ( $P < 0,001$ ). Satu arah ANOVA menunjukkan pengaruh status perkawinan pada tingkat kesadaran setelah pelatihan.	Terletak pada teknik pengumpulan data melalui observasi, pengisian kuisioner.	Peneliti tidak hanya berfokus pada kewaspadaan dan sikap saja
4	<i>Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study</i>	Dengan metode penelitian kualitatif	Sebagian besar peserta (18) penuh waktu dan tiga lagi adalah siswa, dua sudah pensiun dan hanya satu yang menganggur. Semua tingkat pendidikan dari lulusan sekolah dasar hingga perguruan tinggi, diwakili dalam sampel, 54% memiliki setidaknya beberapa pendidikan.	Menggunakan teknik pengumpulan data melalui observasi, pengisian kuisioner.	Menggunakan metode penelitian kualitatif