

## **Bab I Pendahuluan**

### **Latar Belakang Masalah**

Sepeda motor merupakan jenis transportasi umum yang sering digunakan oleh kebanyakan masyarakat di Indonesia, baik yang masih berusia anak-anak, remaja, dan dewasa. Hampir setiap rumah di Indonesia memiliki satu kendaraan bermotor bahkan lebih. Menurut Badan Pusat Statistik (dalam Databooks, 2017), pada tahun 2015 jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 121,39 juta unit, dari jumlah kendaraan bermotor tersebut yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 98,88 juta unit (81,5 persen). Diikuti mobil pribadi dengan jumlah 13,48 unit (11,11 persen), kemudian mobil pengangkut barang dengan jumlah 6,6 juta unit (5,45 persen), serta mobil bis dengan jumlah 2,4 juta unit (1,99 persen) dari total kendaraan. Namun sayangnya, banyaknya masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor tidak diikuti dengan kesadaran berkendara yang baik seperti menggunakan helm, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, dan kapasitas di luar kemampuan berkendara, sehingga mengakibatkan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Menurut Badan Intelejen Negara (2013), kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir ini oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dianggap menjadi pembunuh terbesar ke tiga setelah penyakit jantung koroner dan tuberculosi/TBC. Pada tahun 2011, data WHO menyebutkan terdapat kurang lebih 400.000 korban kecelakaan lalu lintas berusia di bawah 25 tahun, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak-anak dan remaja setiap harinya. Bahkan lalu lintas menjadi penyebab paling utama pada kematian remaja di dunia dengan rentang usia 10-24 tahun.

Dewasa ini angka kecelakaan lalu lintas semakin meningkat karena masyarakat menempatkan transportasi menjadi kebutuhan hidup sebagai akibat dari aktivitas perekonomian, sosial dan sebagainya. Oleh karena itu, kecelakaan dalam dunia transportasi memiliki dampak yang signifikan dalam berbagai bidang kehidupan di masyarakat.

Di Indonesia faktor utama penyebab terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas adalah jumlah kendaraan bermotor yang semakin meningkat serta kelalaian masyarakat dalam mengendarai kendaraan bermotor. Menurut Badan Intelijen Negara (2013), dari data kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang, sedangkan pada tahun 2011 terjadi kecelakaan sebanyak 109.776 kasus kecelakaan dengan korban meninggal sebanyak 31.185 orang. Kementerian Kesejahteraan Rakyat (Menkokesra) juga menyebutkan terjadi sebanyak 120.226 kali kecelakaan lalu lintas terutama pengendara sepeda motor dalam setahun ini.

Kecelakaan lalu lintas juga bisa disebabkan oleh ketidak taatan pengguna kendaraan bermotor dalam mematuhi aturan berlalu lintas. Menurut Setiawan (2014), salah satu faktor yang paling dominan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor kesalahan manusia (*human error*), karena tingkat kesadaran dan kepatuhan yang dimiliki pengendara terhadap peraturan lalu lintas masih sangat rendah. Seperti halnya di kota besar yang sering ditemui banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan, terutama oleh pelajar. Mereka yang melanggar kebanyakann tidak menaati aturan-aturan yang sudah ditetapkan, seperti tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK, pelanggaran marka jalan, melanggar rambu-rambu lalu lintas, dan berbonceng tiga orang.

Data dari Korps Lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (2013), selama kurun waktu 2010-2013 menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia banyak

terjadi pada kelompok usia 15-25 tahun atau usia remaja. Di Indonesia, batasan remaja dengan mengacu kepada standar BKKBN remaja berada di usia 10-24 tahun (Kemenkes, 2014). Data tersebut menjelaskan mengenai kecelakaan lalu lintas secara umum, sedangkan untuk gambaran mengenai jumlah kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan menurut jenis kendaraan sesuai dengan data dari Korps Lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (2013), adalah sepeda motor yang mencapai lebih dari 30.000 kasus kecelakaan dibandingkan dengan kendaraan lainnya, akan tetapi masih disebabkan oleh penyebab umum.

Adapun penyebab spesifik pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor menurut Korps Lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (2013), disebabkan oleh tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dalam berkendara hampir 8000 kecelakaan. Di posisi kedua disebabkan pengendara tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas dengan jumlah sebanyak 5.000 kecelakaan. Kemudian posisi ketiga disebabkan pengendara melanggar batasan kecepatan maksimum dan minimum dengan jumlah sebanyak 2.000 kecelakaan. Selanjutnya, hampir 2000 kecelakaan disebabkan oleh pengemudi yang mengemudikan kendaraan dengan tidak wajar dan pengemudi tidak memberikan isyarat saat akan berpindah lajur ke samping.

Pengendara merupakan pemeran yang penting dalam berlalu lintas selain dari pada kendaraan, jalanan serta lingkungan. Menurut Noor (2015), faktor utama yang berperan besar dalam pelanggaran kedisiplinan lalu lintas di dunia adalah pengendara, adapun faktor utama dalam pengendara yang dimaksud yaitu kesalahan pengendara. Sejalan dengan itu, penelitian yang dilakukan oleh Arianto (2009, seperti dikutip dalam Noor, 2015), menyatakan bahwa terdapat sebanyak 91 persen kecelakaan yang pernah terjadi disebabkan oleh kesalahan pengendara, kemudian 5 persen kecelakaan disebabkan oleh faktor kendaraan, 3 persen disebabkan faktor jalanan, dan 1 persen kecelakaan disebabkan oleh faktor lingkungan.

Kesalahan yang dilakukan oleh pengendara menjadi faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, kesalahan yang dilakukan banyak terjadi karena pengendara tidak mengindahkan kedisiplinan dalam berlalu lintas.

Sary & Widodo (2014) mengatakan bahwa “kedisiplinan berlalu lintas adalah suatu perilaku yang mematuhi hukum serta aturan yang mengatur gerak atau mudiknya kendaraan dan orang di jalan agar menjadi aman, cepat, lancar, tertib dan teratur.” (h. 568).

Hary (2008, seperti dikutip dalam Noor, 2015) mengatakan bahwa “kedisiplinan berlalu lintas adalah seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana larangan – larangan tersebut termuat didalam Undang-undang disiplin berlalu lintas.” (h. 629). Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 2009), dijelaskan bahwa perilaku pengguna jalan, baik bermotor maupun tidak harus mematuhi peraturan yang sesuai dengan undang-undang atau peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan.

Pada dasarnya remaja yang menggunakan kendaraan bermotor sudah mengetahui tentang peraturan-peraturan berkendara, seperti harus mematuhi rambu-rambu lalu lintas, memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), mengemudikan kendaraan harus sesuai dengan batas kecepatan maksimum dan minimum dan pengendara harus memberikan isyarat saat akan berpindah lajur ke samping, akan tetapi pengetahuan yang mereka miliki masih berlawanan dengan yang mereka lakukan.

Sejalan dengan itu, data yang diperoleh dari hasil wawancara yang telah dilakukan dengan beberapa siswa dan siswi di SMA X Kabupaten Bandung telah memberikan sedikit

gambaran bahwa banyak dari siswa dan siswi yang telah mengetahui peraturan-peraturan dalam berlalu lintas, seperti mematuhi rambu-rambu lalu lintas, memiliki kelengkapan surat-surat kendaraan, memakai helm dalam berkendara dan lain sebagainya. Sebagian dari siswa dan siswi mengakui bahwa terkadang mereka tidak disiplin dalam berlalu lintas seperti tidak memiliki kelengkapan surat kendaraan, menerobos lampu merah, parkir sembarangan, dan pelanggaran-pelanggaran lainnya. Setelah dilakukan wawancara lebih lanjut mengenai alasan siswa dan siswi melakukan pelanggaran tersebut, beberapa dari siswa dan siswi mengatakan bahwa hal tersebut dilakukan karena mereka merasa sistem penegakan hukum yang ada di Indonesia kurang begitu ketat sehingga membuat mereka berani melakukan pelanggaran dalam berlalu lintas. Hasil dari wawancara juga menyebutkan bahwa siswa dan siswi tersebut mengetahui beberapa dampak dari pelanggaran berlalu lintas yang dilakukan tersebut seperti akan dikenai peringatan dari pihak berwajib atau bahkan mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

Hal tersebut menandakan bahwa pengetahuan yang mereka miliki belum diinternalisasikan dengan baik. Internalisasi nilai-nilai berkaitan dengan proses kognitif dan tugas perkembangan. Menurut Sunrock (2003), Remaja merupakan masa transisi dari masa kanak-kanak ke masa dewasa sebagai masa perkembangan fisik, kognitif, dan sosial-emosional yang memberi tantangan, peluang-peluang dan pertumbuhan yang besar sekali. Disamping itu, remaja juga akan mengalami perkembangan moral seiring dengan luasnya interaksi yang pernah ia alami. Menurut Sunrock (2003), dasar-dasar terbentuknya moral pada diri seseorang berasal dari interaksinya dengan keluarga dan akan menjadi acuan bagi remaja ketika ia berinteraksi dengan lingkungannya terutama dalam pengambilan suatu keputusan untuk melakukan suatu tindakan.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pengambilan keputusan pada remaja, yakni hambatan waktu dan keterlibatan emosional. Menurut Desmita (2005), pengambilan keputusan pada diri seorang remaja (*decision making*) merupakan salah satu bentuk perbuatan berpikir, hasil dari perbuatan berpikir tersebut dinamakan keputusan. Masa remaja merupakan masa dimana terjadinya peningkatan perbuatan berpikir guna mendapatkan keputusan-keputusan untuk melakukan suatu tindakan.

Dibandingkan dengan anak-anak, remaja lebih kompeten dalam proses pengambilan keputusannya. Dengan demikian, remaja yang lebih tua akan lebih matang dalam pengambilan keputusannya dibandingkan dengan remaja yang lebih muda. Keterampilan pengambilan keputusan pada remaja yang lebih tua dirasa lebih matang dibandingkan dengan remaja yang lebih muda karena pada remaja yang lebih tua proses pemilihan keputusan, pengujian situasi dari berbagai perspektif, pengantisipasi akibat dari sebuah keputusan serta pertimbangan dalam kredibilitas sumber yang akan dijadikan rujukan dirasa lebih mantap sehingga keputusan yang diambil jauh dari perbuatan menyimpang.

Perbuatan menyimpang yang dilakukan oleh remaja berupa pelanggaran disiplin berlalu lintas dapat mengembangkan lebih banyak lagi peluang pada remaja untuk terlibat dalam jenis pelanggaran-pelanggaran lainnya serta menghasilkan orientasi pandangan yang buruk dari masyarakat. Sehingga tidak jarang remaja mengalami keterpaksaan untuk mengambil keputusan yang salah oleh karena orientasi masyarakat terhadap remaja dan kegagalannya dalam mendapatkan pilihan-pilihan yang memadai dari masyarakat. Meskipun remaja dirasa sudah bisa mengambil keputusan dengan baik, akan tetapi proses pengawasan terutama dari orang tua dirasa masih sangat diperlukan agar remaja lebih bisa mendapatkan pengarahan terhadap keputusan-keputusan yang akan mereka pilih.

Bandura (1986, dalam Detert, Trevino & Sweitzer, 2008) mengatakan bahwa “*people make unethical decisions when moral selfregulatory processes that normally inhibit unethical behavior are deactivated via use of several interrelated cognitive mechanisms collectively labeled moral disengagement*” (374). Dapat diartikan bahwa orang-orang dapat membuat keputusan yang tidak sesuai dengan etika karena proses regulasi diri moralnya tidak aktif pada saat terjadi penggunaan mekanisme kognitif yang berkaitan secara bersama-sama, ketidakaktifan dari regulasi diri moral ini disebut *moral disengagement*. Lebih lanjut, Bandura (1986, dalam Detert, Trevino & Sweitzer, 2008) mengatakan bahwa “*Moral Disengagement explains why otherwise normal people are able to engage in unethical behavior without apparent guilt or self-censure.*” (374). Dari keterangan tersebut dapat disimpulkan bahwa *moral disengagement* menjelaskan tentang mengapa seseorang yang normal dapat melakukan tingkah laku yang tidak sesuai dengan etika tanpa merasa bersalah.

Berdasarkan fenomena yang telah diuraikan di atas, peneliti merasa tertarik untuk mengetahui dan meneliti lebih lanjut mengenai hubungan antara Moral Disengagement dengan Disiplin Berlalu Lintas. Maka, peneliti mengambil judul “*Hubungan Moral Disengagement Dengan Disiplin Berlalu Lintas (Pada Siswa/Siswi Pengendara Sepeda Motor di SMA X Kota Bandung)*”.

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan fenomena di atas maka rumusan masalah untuk penelitian ini adalah:

1. Apakah terdapat hubungan antara *Moral Disengagement* dengan Disiplin Berlalu Lintas?
2. Seberapa besar pengaruh *Moral Disengagement* terhadap Disiplin Berlalu Lintas?

### **Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui hubungan antara *Moral Disengagement* dengan Disiplin Berlalu Lintas
2. Untuk mengetahui sebesarapa besar pengaruh *Moral Disengagement* dengan Disiplin Berlalu Lintas.

### **Kegunaan Penelitian**

#### **Kegunaan Teoretis.**

Hasil penelitian ini diharapkan bisa memperkaya khazanah keilmuan psikologi khususnya untuk psikologi sosial dan disiplin ilmu lainnya.

#### **Kegunaan praktis.**

Hasil penelitian ini diharapkan bisa menjadi sumber acuan informasi mengenai pentingnya pengetahuan tentang *Moral Disengagement* bagi siswa khususnya dalam Disiplin Berlalu Lintas, umumnya kedisiplinan dalam berbagai situasi. Dan menjadi informasi tentang pentingnya penanaman moral oleh keluarga dan sekolah kepada siswa agar bisa berkembang menjadi identitas moral mereka.

