

## PERILAKU BERKENDARA REMAJA

Sulis Winurini\*

21

### Abstrak

Angka kematian remaja akibat kecelakaan di jalan semakin mengkhawatirkan. Tulisan ini membahas perilaku berkendara remaja dan upaya yang perlu dilakukan untuk mengatasinya. Remaja memiliki risiko terkait kedisiplinan, pengetahuan dan keterampilan, serta kecepatan dalam berkendara. Sayangnya, lingkungan belum sepenuhnya mendukung keselamatan remaja dalam berkendara. Kebanyakan orang tua cenderung permisif dalam memberikan izin penggunaan sepeda motor. Penanganan risiko berkendara secara menyeluruh diperlukan, di antaranya memastikan remaja berkendara sudah memiliki SIM, himbauan penggunaan sepeda ke sekolah, perbaikan sistem dalam tes untuk mendapatkan SIM, perluasan pengawasan pelanggaran lalu lintas, perbaikan tata kelola transportasi publik. Komisi X DPR RI perlu mengawasi pelaksanaan Pendidikan Lalu Lintas (PLL), mendorong Kemendikbudristek mengaktifkan dukungan keselamatan berkendara remaja di sekolah. Komisi III DPR RI perlu mengawasi implementasi tes untuk mendapatkan SIM, penegakan hukum terhadap pelanggaran berlalu lintas, sekaligus mendorong Kepolisian RI untuk memperluas pengawasan pelanggaran lalu lintas melalui program Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE).

### Pendahuluan

Kecelakaan di jalan yang melibatkan remaja semakin sering terjadi. Pekan ini polisi sedang menyelidiki tabrakan antara mobil yang dikendarai Maulana Malik Ibrahim dan motor yang dikendarai pelajar SMA, Syahlan Bayu Aji, yang membonceng Muhammad Syamil di Jakarta Selatan. Dalam kecelakaan ini, Muhammad Syamil meninggal dunia. Di Semarang, remaja berusia

15 tahun ditetapkan sebagai Anak Berkonflik dengan Hukum karena menabrak pelajar SMA hingga meninggal dunia. Pelaku terbukti mendahului sejumlah kendaraan dari kiri dengan kecepatan di atas batas, lalu menabrak korban. Hal yang memberatkan, pelaku diketahui belum memiliki SIM, berkendara tidak memakai helm. Selain itu, pajak motornya mati, kendaraannya juga tidak memenuhi standar. Di



9 772088 235001

\* Analisis Legislatif Ahli Madya Bidang Kesra pada Pusat Analisis Keparlemenan Badan Keahlian Setjen DPR RI, e-mail: sulis.winurini@dpr.go.id.

beberapa daerah lainnya, kecelakaan di jalan dipicu aksi balap motor liar yang intens terjadi dalam sebulan terakhir atau bertepatan dengan bulan Ramadhan. Di Tangerang misalnya, aksi balap motor liar mengakibatkan empat remaja mengalami tabrakan beruntun hingga luka berat, bahkan ada yang meninggal dunia (motorplus-online.com, 27 Maret 2023).

Satgas Perlindungan Anak Ikatan Dokter Anak Indonesia (IDAI), Hari Wahyu Nugroho mengatakan, angka kematian remaja akibat kecelakaan di jalan menempati peringkat tiga besar di hampir semua provinsi dan peringkat satu di dunia. Kecelakaan di jalan tidak hanya menyebabkan kematian, tetapi juga kecacatan. Kecelakaan di jalan termasuk dalam 15 penyebab disabilitas secara global pada usia remaja (Republika.id, 5 April 2023). Tulisan ini membahas perilaku berkendara remaja dan upaya yang perlu dilakukan untuk mengatasinya.

### **Kecelakaan Lalu Lintas pada Remaja**

Dari tahun ke tahun, tren kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan, kecuali ketika pandemi di mana mobilitas mengalami penurunan. Pada 2020, jumlah kecelakaan 100.028, tahun 2021 menjadi 103.645. Pada 2022, di mana mobilitas kembali normal, jumlah kecelakaan meningkat menjadi 137.000, bahkan lebih tinggi dibanding sebelum pandemi tahun 2019, yaitu 116.411 (Sindo, 6 April 2023).

Sejalan dengan kecelakaan yang meningkat, jumlah sepeda motor di Indonesia juga meningkat. BPS mencatat, jumlah sepeda motor di Indonesia tahun 2022 adalah 125,3 juta unit, meningkat 16% jika dibanding

tahun 2016. Data Korlantas Polri menyebutkan, sebanyak 70% dari kasus kecelakaan lalu lintas sepanjang 2022 adalah pengendara roda dua, sementara sisanya pengendara roda empat (Sindo, 6 April 2023).

Di Indonesia, lebih dari separuh remaja, dengan rentang usia 10-19 tahun menurut WHO, telah menggunakan sepeda motor. Penggunaan sepeda motor oleh remaja berkorelasi positif terhadap prevalensi kecelakaan di kalangan remaja, sekaligus menjadi angka kematian tertinggi dalam kecelakaan lalu lintas (Sadeghi-Bazargani et al., 2016). Sejalan dengan ini, data Korlantas Polri menyebutkan, berdasarkan profil tingkat pendidikan, korban kecelakaan terbanyak merupakan pelajar SMP dan SMA. Dari segi usia, kecelakaan paling banyak dialami anak usia 15 hingga 19 tahun, terjadi pada jam 06.00 sampai 09.00 WIB atau waktu anak-anak berangkat sekolah (Sindo, 6 April 2023).

### **Perilaku Berkendara Remaja**

Perilaku berkendara adalah keadaan jiwa seseorang dalam berperilaku, berpikir, bersikap yang merupakan refleksi dari bermacam aspek seorang pengendara kendaraan bermotor di jalan raya. Faktor perilaku berkendara dipengaruhi oleh kedisiplinan, pengetahuan dan keterampilan, serta kecepatan dalam berkendara (Suraji, dkk, 2010).

Perilaku berkendara remaja tidak lepas dari kekhasan remaja yang cenderung berisiko. Salah satu kekhasan remaja adalah peningkatan emosi, sebagai hasil dari perubahan hormon. Pada saat yang bersamaan, remaja berupaya mencari identitas diri, menjelaskan siapa dirinya dan

apa pengaruhnya dalam masyarakat. Mereka memiliki keingintahuan yang tinggi, ingin mencoba segala sesuatu yang belum pernah dialaminya. Karakteristik remaja yang demikian tercermin dalam kedisiplinan, pengetahuan dan keterampilan, serta kecepatan dalam berkendara.

Dalam hal kedisiplinan, remaja yang terlibat dalam kecelakaan memiliki kebiasaan berkendara yang berisiko, membahayakan diri sendiri maupun orang lain, seperti kurang memperhatikan rambu dan marka lalu lintas, tetap memacu kendaraan saat lampu telah kuning, kecepatan tinggi lebih dari 60 km/jam, menggunakan alat komunikasi saat berkendara, baik menelpon, membalas pesan maupun mendengarkan musik, merokok sambil berkendara (Handayani, Ophelia & Hartono, 2017). Umniyatun dan Farradika (2020) menemukan, remaja menerapkan keselamatan berkendara jika merasa diawasi oleh polisi atau telah mendapatkan sosialisasi dalam berkendara di sekolah. Kepatuhan dan kesadaran dalam keselamatan berkendara di kalangan remaja masih didominasi faktor eksternal dibanding kepatuhan terhadap hukum yang berlaku.

Di sisi lain, lingkungan belum sepenuhnya mendukung kedisiplinan remaja dalam berkendara. Meskipun pemerintah telah mengatur batas usia minimum dalam memperoleh SIM, yaitu 17 tahun, namun banyak temuan menunjukkan bahwa regulasi tidak berpengaruh terhadap penggunaan sepeda motor pada remaja (Kementerian Perhubungan RI, 2009). Banyaknya pengemudi kendaraan bermotor berusia di bawah 17 tahun atau belum memiliki SIM seakan sudah menjadi fenomena umum. Hal ini dikarenakan orang tua cenderung

permissif dalam memberikan izin penggunaan sepeda motor. Para orang tua awalnya memberikan kendaraan kepada anak-anaknya untuk keperluan sekolah, namun dalam perjalanannya, pergerakan anak dengan sepeda motor menjadi lebih jauh, tidak hanya untuk keperluan sekolah, hingga berisiko kecelakaan.

Dalam hal pengetahuan dan keterampilan berkendara, pemerintah, melalui Kemendikbudristek bekerja sama dengan Kepolisian RI sudah berupaya mengintegrasikan Pendidikan Lalu Lintas (PLL) ke dalam proses pembelajaran Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan (PPKN). PLL menfokuskan pada penanaman pengetahuan tentang tata cara berlalu lintas, nilai-nilai etika dan budaya tertib berlalu lintas, serta pembangunan perilaku pada remaja sebagai generasi muda. Utami, dkk (2015) menemukan bahwa terdapat pengaruh pengintegrasian PLL ke dalam mata pelajaran PPKN terhadap perilaku tertib berlalu lintas siswa. Namun, hasil penelitian lain menunjukkan bahwa perilaku berkendara tanpa disertai pengetahuan tertib lalu lintas yang baik dan benar masih banyak ditemukan pada remaja (Sundari, 2019). Keterampilan berkendara remaja sering dipengaruhi pemahaman yang kurang realistis hingga kurang memperhitungkan risiko. Terlihat di lapangan remaja-remaja yang berkendara secara agresif, mudah marah, tersinggung, berani ambil risiko, misalkan menyalip kendaraan yang ada di depan tanpa lampu sen, atau menerobos lampu merah.

Lebih lanjut, kebiasaan remaja berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan bukan lagi permasalahan baru. Kebanyakan dari remaja justru

sengaja menunjukkannya demi mencari sensasi, merasa bangga karena memiliki keterampilan yang hebat, serta merasa lebih baik dari mereka yang berkendara dengan kecepatan standar. Hal ini juga yang menyebabkan menjamurnya praktik balap liar di banyak daerah. Pengakuan sosial dalam berkendara menjadi faktor yang sangat mempengaruhi terjadinya kecelakaan di kalangan remaja. Ketika kecepatan pengendara melebihi kecepatan rata-rata, pengendara akan cenderung melakukan banyak manuver terhadap kendaraan lain. Kendali diri yang rendah akibat kecepatan tinggi dan manuver yang penuh resiko untuk antisipasi terjadinya benturan memicu terjadinya kecelakaan (Suraji, dkk, 2010).

Berkaca pada permasalahan yang ada, maka perlu penanganan risiko berkendara remaja secara menyeluruh. *Pertama*, remaja yang berkendara dipastikan harus sudah memiliki SIM. Dalam hal ini, diperlukan kerja sama dari banyak pihak, tidak hanya polisi sebagai penegak hukum, tetapi juga orang tua dan sekolah. Peningkatan kesadaran orang tua terkait keselamatan berkendara pada anak-anaknya perlu diperkuat supaya muncul rasa tanggung jawab terkait keselamatan anak-anaknya di jalan. *Kedua*, program dukungan teman sebaya terkait perilaku berkendara yang baik dan benar bisa menjadi bagian dalam edukasi keselamatan berkendara remaja di sekolah. *Ketiga*, himbauan penggunaan sepeda ke sekolah mengingat penerapan sistem zonasi tidak menuntut jarak jauh dari tempat tinggal siswa. Selain itu, sekolah perlu melarang siswa yang belum memiliki SIM untuk berkendara ke sekolah. *Keempat*, perbaikan sistem

dalam tes untuk mendapatkan SIM untuk memastikan pengendara yang memiliki SIM memang benar-benar layak. *Kelima*, perluasan pengawasan pelanggaran lalu lintas melalui program *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* disertai penegakan hukum terhadap pelanggaran berlalu lintas. *Keenam*, penguatan upaya pemerintah daerah untuk memperbaiki tata kelola transportasi publik dalam rangka memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat sehari-hari.

### **Penutup**

Remaja merupakan populasi paling berisiko dalam berkendara. Remaja memiliki risiko terkait kedisiplinan, pengetahuan dan keterampilan, serta kecepatan dalam berkendara. Sayangnya, lingkungan belum sepenuhnya mendukung keselamatan dalam berkendara mengingat masih banyak orang tua yang permisif dalam memberikan izin penggunaan sepeda motor. Untuk itu, diperlukan penanganan risiko berkendara secara menyeluruh, di antaranya memastikan remaja berkendara sudah memiliki SIM, himbauan penggunaan sepeda ke sekolah, perbaikan sistem dalam tes untuk mendapatkan SIM, perluasan pengawasan pelanggaran berlalu lintas, perbaikan tata kelola transportasi publik.

Komisi X DPR RI perlu mendorong Kemendikbudristek untuk mengevaluasi implementasi PLL secara berkala, mendorong Kemendikbudristek untuk meminta sekolah mengaktifkan himbauan bersepeda ke sekolah, serta melarang siswa yang belum memiliki SIM untuk berkendara ke sekolah. Komisi III DPR RI perlu mengawasi implementasi

tes untuk mendapatkan SIM, mengawasi penegakan hukum terhadap pelanggaran berlalu lintas, sekaligus mendorong Kepolisian RI untuk memperluas pengawasan pelanggaran lalu lintas melalui program ETLE.

## Referensi

- Handayani, D., Ophelia, R. O., & Hartono, W. 2017. Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas terhadap Potensi Kecelakaan pada Remaja Pengendara sepeda motor. *Jurnal Matrks Teknik Sipil*, 838-843.
- "Kecelakaan Lalu Lintas Penyebab Utama Kematian Anak dan Remaja," *republika.id.*, 5 April 2023, <https://www.republika.id/posts/39322/kecelakaan-lalu-lintas-penyebab-utama-kematian-anak-dan-remaja%C2%A0>, diakses 12 April 2023.
- "Kasus Laka Lantas Pelajar Mengkhawatirkan," *Sindo*, 6 April 2023, hal. 3.
- "Pemotor Yamaha R15 Tewas Mengenangkan Akibat Kecelakaan Balap Liar di Tangerang," *motorplus-online.com.*, 27 Maret 2023, <https://www.motorplus-online.com/read/253741272/pemotor-yamaha-r15-tewas-mengenangkan-akibat-kecelakaan-balap-liar-di-tangerang>, diakses 12 April 2023.
- Sadeghi-Bazargani, H., Ayubi, E., Azami-Aghdash, S., Abedi, L., Zemestani, A., Amanati, L., 28 ... Safiri, S. 2016. "Epidemiological Patterns of Road Traffic Crashes During the Last Two Decades in Iran: A Review of the Literature from 1996 to 2014." *Archives of Trauma Research*.
- Sundari, N. P. 2009. *Perilaku Pengendara Sepeda Motor pada Remaja terhadap Risiko Kecelakaan Lalu Lintas (Doctoral dissertation, Universitas Airlangga)*.
- Suraji, A., Cakrawala, M., Tjahjono, N., & Effendy, S. B. 2010. Indikator Faktor Manusia terhadap Kecelakaan Sepeda Motor. *Jurnal Transportasi*, 10 (2).
- Umniyatun, Y., Nurmansyah, M. I., Farradika, Y., Purnama, T. B., & Hidayat, D. N. 2021. Motorcycle Risky Behaviours and Road Accidents among Adolescents in Jakarta Metropolitan Area, Indonesia. *International journal of injury control and safety promotion*, 28 (3), 339-346.