

KESELAMATAN DALAM BERKENDARA: KAJIAN TERKAIT DENGAN USIA DAN JENIS KELAMIN PADA PENGENDARA

Handrix Chris Haryanto
handrix.haryanto@paramadina.ac.id
Program Studi Psikologi, Universitas Paramadina Jakarta

Abstrak: Jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya mengalami peningkatan. Peningkatan jumlah kendaraan ini ternyata juga didapati jumlah kecelakaan yang cukup tinggi di jalan raya. Banyak faktor yang dapat menjadi penyebab kecelakaan di jalan diantaranya adalah perilaku berkendara yang tidak memperhatikan keselamatan. Tujuan penulisan artikel ini adalah untuk menelaah bagaimana faktor usia dan jenis kelamin dapat mempengaruhi perilaku keselamatan dalam berkendara. Pembahasan dalam artikel ini akan diawali dengan gambaran keselamatan berkendara yang erat kaitannya dengan munculnya kecelakaan di jalanan serta gambaran bagaimana faktor usia dan jenis kelamin terkait dengan keselamatan dalam berkendara.

Kata kunci: Keselamatan berkendara, kecelakaan dalam berkendara, usia, jenis kelamin

***Abstract:** The amount of motor vehicle has increased every year. An increase the amount of vehicles, it is also found high number of accidents on the highway. Many factors can be the cause of road accidents include driving behavior will not pay attention to safety. The purpose of writing this article directed to provide an overview of the factors that influence the behavior of safety driving, especially related to age and sex. The discussion in this article will begin with an overview of safety driving are closely related to the rise of road accidents and an overview of the age and gender-related safety driving.*

***Keywords:** Safety driving, driving accident, age, sex*

PENDAHULUAN

K eberadaan transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting saat ini bagi masyarakat. Pentingnya transportasi tidak terlepas akan kebutuhan mobilitas yang harus dilakukan oleh masyarakat. Dalam hal ini kebutuhan akan mobilitas yang tinggi erat kaitannya dengan daerah perkotaan (Munawar dalam Haryanto, 2011). Kebutuhan akan transportasi yang tinggi ini terlihat dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang ada hingga saat ini. Menurut data Korps

Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia jumlah kendaraan di Indonesia mencapai 104,211 juta unit pada tahun 2013 (Kurniawan, 2014). Jumlah ini meningkat 11% dari tahun 2012 yang mencapai 94,299 juta unit. Menurut Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, sumbangan terbesar adalah peningkatan sepeda motor dengan jumlah 86,253 juta unit yang meningkat dari jumlah 77,755 juta unit pada tahun 2012. Sumbangan terbesar kedua adalah mobil penumpang dengan 10,54 juta unit dari jumlah 9,524

juta unit pada tahun sebelumnya. Untuk mobil barang (truk, *pick up*, dan lainnya) tercatat 5,156 juta unit naik 9 persen dari 4,72 juta unit. Untuk kendaraan khusus naik 6% dari 280.372 unit menjadi 297.656 unit. Untuk bus mengalami kenaikan 1% menjadi 1,962 juta unit dari sebelumnya 1,945 juta unit.

Peningkatan akan jumlah kendaraan saat ini tidak dipungkiri erat kaitannya dengan keberadaan angka kecelakaan yang terjadi. Angka kecelakaan yang terjadi pada transportasi darat masih menjadi permasalahan yang serius hingga saat ini, khususnya di Indonesia. Amanda (2014) melaporkan bahwa menurut laporan *World Health Organization*, Indonesia menempati urutan kelima dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas di dunia. Menurut data Kepolisian Republik Indonesia, angka kecelakaan di jalan raya pada tahun 2013 sebanyak 26.464 kasus, tahun 2012 sebanyak 29.544 kasus, dan tahun 2010 sebanyak 31.234 kasus. Meskipun terjadi penurunan jumlah angka kecelakaan akan tetapi hal ini masih menjadi perhatian khususnya kepolisian untuk bisa menekan jumlah kecelakaan seminimal mungkin. Masih tingginya jumlah kecelakaan di jalanan ini menurut Kepolisian tidak terlepas dari perilaku berkendara yang tidak mengindahkan akan keselamatan. Konteks keselamatan dalam hal ini memiliki hubungan terkait dengan tingginya rendahnya risiko kecelakaan yang akan terjadi nantinya.

Lebih lanjut, keselamatan dalam berkendara dalam hal ini merupakan salah satu fokus penting yang perlu dikaji terkait dengan perilaku berkendara di masyarakat saat ini. Keselamatan dalam berkendara dalam hal ini diarahkan pada upaya untuk menghindari terjadinya kecelakaan di jalanan (Fuller, 2005). Berkaitan dengan keselamatan dan kecelakaan di jalan raya, beberapa kajian mengenai hubungan antara kedua hal tersebut sedikit banyaknya telah dilakukan pengujiannya secara empiris. Kalašová dan Krchová (2011) dalam penelitiannya memberikan gambaran bahwa penekanan pada keselamatan dalam berkendara menjadi salah satu cara untuk mengurangi tingkat kecelakaan di jalanan. Varmazyar, Mortazavi, Hajizadeh, dan Arghami (2013) dalam risetnya mengenai para pengendara bus menjelaskan bahwa para perilaku berkendara yang banyak melanggar peraturan erat kaitannya dengan kecelakaan. Sejalan dengan penelitian Varmazyar, dkk., (2013), Mahawati dan Ekaprasetya (2013) juga melakukan riset pada remaja mengenai perilaku berkendara yang melanggar peraturan (menggunakan handphone saat berkendara) juga memiliki keterkaitan dengan jumlah kecelakaan yang terjadi. Menurut Parker et. al (Parker & Manstead, 1996) keselamatan dalam berkendara pada dasarnya tidak terlepas dari keberadaan perilaku berkendara yang sesuai dengan aturan. Ivers, et. al (2009) juga menjelaskan dalam studinya

pada usia 17-24 tahun yang memberikan gambaran bahwa keberadaan perilaku berkendara yang berisiko pada dasarnya akan mempengaruhi risiko kecelakaan yang akan dihadapi.

Lebih jauh berbicara mengenai kecelakaan dan perilaku dalam berkendara pada dasarnya tidak terlepas pada kondisi *error* dan *violation* (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990). Konsep *error* dalam hal ini mengarahkan pada konteks kesalahan seorang pengendara yang berkaitan dengan sejauh mana kemampuan seorang pengendara di dalam mengendalikan kendaraan dengan benar serta memberikan keputusan yang tepat untuk bertindak ketika berada dalam satu kondisi saat berkendara. Dalam hal ini keberadaan konsep *error* erat kaitannya dengan fungsi kognitif. Konsep *violation* berkaitan dengan pelanggaran pada perilaku berkendara yang erat dengan konteks sosial. Konsep *violation* ini berkaitan dengan bagaimana pandangan maupun evaluasi pengendara terhadap hal-hal yang bersifat aturan, prosedur pelaksanaan, norma, dan sejenisnya. Kedua hal tersebut sedikit banyak telah menjadi acuan para ahli di dalam mengarahkan gambaran akan keberadaan keselamatan serta perilaku dalam berkendara.

Keberadaan akan gambaran kecelakaan dan perilaku berkendara (*error* dan *violation*) yang sudah dijelaskan sebelumnya pada beberapa kajian yang telah dilakukan juga tidak bisa

dilepaskan dari keberadaan faktor-faktor yang bersifat internal maupun eksternal. Faktor internal dalam hal ini terkait dengan keberadaan faktor pengendara itu sendiri dan faktor eksternal erat kaitannya dengan faktor kondisi fisik lingkungan pengendara. Penulis dalam hal ini akan mengeksplorasi lebih jauh mengenai faktor internal (faktor individu) karena secara signifikan mendekati 90% sebagai prediktor munculnya kecelakaan lalu lintas (Lewin dalam Juneman, 2010). Beberapa kajian yang terkait dengan munculnya kecelakaan dalam berkendara terhadap faktor individu pengendara dalam hal ini tidak sedikit yang menghubungkannya pada keberadaan usia dan jenis kelamin pada pengendara tersebut.

Faktor usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya risiko kecelakaan (Lam, 2002). Sejalan dengan hal tersebut, Nordfjærn, Jørgensen, dan Rundmo (2012) juga memberikan hasil penelitian yang menggambarkan bahwa faktor demografis usia menjadi salah satu hal yang dapat mempengaruhi munculnya risiko kecelakaan dalam berkendara baik pada negara maju maupun berkembang. Hasil penelitian Perepjolkina dan Renge (2013) juga menjelaskan bahwa keberadaan usia memiliki korelasi dengan munculnya perilaku berkendara yang agresif yang mengarah pada terjadinya kecelakaan. Selain usia, keberadaan jenis kelamin juga memberikan pengaruh

terhadap risiko terjadinya kecelakaan bagi pengendara (Al-Balbissi, 2003). Dalam studinya yang dilakukan oleh Nordfjærn, et. al (2012) juga memberikan hasil penelitian yang menggambarkan bahwa faktor jenis kelamin merupakan salah satu faktor yang dapat mengarahkan pada risiko kecelakaan dalam berkendara baik di negara maju maupun berkembang.

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan pada gambaran mengenai tingkat kecelakaan yang terjadi di jalanan dan konteks keselamatan dalam berkendara maka rumusan masalah yang dibangun dalam artikel ini adalah “bagaimanakah faktor usia dan jenis kelamin pengendara memiliki keterkaitan dengan keselamatan berkendara di jalan raya?”

PENDEKATAN TEORI

Keselamatan menurut Kamus Bahasa Indonesia (KBI) merujuk pada suatu kondisi yang selamat dalam hal ini kondisi yang terbebas dari bahaya (Tim Redaksi Kamus Bahasa Indonesia, 2008). Dalam konteks berkendara, keselamatan diarahkan pada dua hal (van der Pligt dalam Juneman, 2010) yaitu pertama, mengenai risiko berkendara yang menekankan pada kemungkinan yang akan terjadi serta tingkat efek hasil negatif yang diterima nantinya. Kedua, perubahan perilaku yang arahnya menghindari kondisi kecelakaan di jalanan. Menurut

Summala (Fuller, 2005) penekanan pada konteks keselamatan berkendara juga diarahkan pada tingkat bahaya yang akan dihadapi nantinya. Keselamatan dalam hal ini mengarahkan pada perilaku-perilaku seorang pengendara yang menghindari kondisi yang berbahaya di jalanan. Hal tersebut sangat dipengaruhi oleh tingkat pengalaman berkendara yang dimiliki.

Fuller (2005) menjelaskan konteks keselamatan berkendara dengan menekankan pada upaya pengendara yang menghindari kecelakaan di jalanan. Tingkat keamanan bagi seorang pengendara tidak terlepas dari kemampuan mengambil keputusan ketika di jalanan. Kemampuan mengambil keputusan ini dipengaruhi oleh persepsi pengendara terkait kesulitan akan tuntutan tugas dalam berkendara serta tuntutan tugas yang sebenarnya di dalam menghindari kecelakaan di jalanan.

Strecher et. al (2006) memberikan gambaran mengenai praktik-praktik keselamatan dalam berkendara berupa berkendara sesuai dengan batas kecepatan, tidak melakukan manuver yang agresif dalam berkendara, menjaga jarak yang aman, penggunaan sabuk keselamatan, menghindari untuk tidak berkendara ketika dalam kondisi yang tidak memungkinkan seperti dalam pengaruh alkohol, mengantuk dan lain-lain. Berdasarkan konsep keselamatan berkendara yang sudah dijelaskan sebelumnya maka dapat disimpulkan

bahwa keselamatan berkendara merupakan suatu kondisi yang selamat saat berkendara dengan mengedepankan perilaku-perilaku berkendara yang menghindarkan pada munculnya risiko kecelakaan dalam berkendara.

PEMBAHASAN

Faktor usia dalam keselamatan berkendara

Keberadaan faktor usia memiliki kaitan terhadap konteks keselamatan dalam berkendara dalam hal ini risiko munculnya kecelakaan saat berkendara. Beberapa kajian yang membahas mengenai usia dan keselamatan berkendara ini banyak difokuskan pada keberadaan pengendara usia muda dan usia tua dalam hal ini ditekankan pada faktor keterampilan berkendara serta persepsi terhadap risiko dalam berkendara.

Pengendara usia muda dalam beberapa kajian dikategorikan dalam usia 16-18 tahun (Sun, Beneshokal & Estrada, 2008); 16-19 tahun (Masten, 2004); 16-20 tahun (Aultman-Hall & Padlo, 2004); 17-23 tahun (Briem, Ragnarsson, & Thordarson, 2002); di bawah 25 tahun (Symmons, Haworth, & Johnston, 2004); *Institute for Road Safety Research* (2012) di Belanda mengkategorikan dalam usia 10-17 tahun. Kategori usia pengendara muda tersebut dalam perkembangan secara psikologis pada dasarnya masuk dalam ranah perkembangan usia remaja.

Keberadaan akan keselamatan

pada para pengendara usia muda yang terkait dengan kemampuan berkendara sedikit banyaknya telah dikaji oleh para ahli. Sun, et. al (2008); Masten (2004); Heck dan Carlos (2006) menjelaskan bahwa ancaman risiko akan keselamatan dalam berkendara pada para pengendara muda ini tidak terlepas dari minimnya pengalaman berkendara yang dimiliki. Sebagai pengendara pemula, keberadaan pengalaman dalam berkendara menjadi kendala yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Hal ini tidak terlepas dari keberadaan pengalaman dalam berkendara mengarahkan pada sejauh mana tingkat kemampuan pengendara di dalam menguasai kendaraannya baik ketika dalam kondisi yang biasa maupun dalam kondisi tiba-tiba yang membutuhkan respon secara cepat.

Sejalan dengan pernyataan di atas terkait dengan kemampuan berkendara dan keselamatan mengacu pada konsep umum milik Reason, et. al mengenai perilaku berkendara, Briem, et. al (2002) menjelaskan bahwa risiko kecelakaan yang muncul pada pengendara muda mengarah pada dua hal yaitu konsep *errors* dan *lapses*. *Errors* menggambarkan pada suatu kondisi pengendara muda yang tidak berpengalaman, masih dalam taraf belajar menggunakan kendaraan maupun perilaku berkendara yang tidak efektif akibat belum terbiasa menggunakan kendaraan. *Lapses* mengarahkan pada kemampuan seorang pengendara muda yang tidak mampu

melakukan dengan tepat tugas-tugas berkendara yang seharusnya. Selain pembahasan mengenai kemampuan berkendara, keberadaan persepsi akan risiko dalam berkendara juga menjadi kajian yang seringkali dibahas terkait dengan pengendara usia muda ini. Pada pengendara muda, beberapa kajian yang telah ada memaparkan beberapa hal terkait dengan persepsi terhadap risiko berkendara. Sun, et. al (2008); Masten (2004); Harre (Heck & Carlos, 2006) menjelaskan bahwa keberadaan persepsi terhadap risiko pada pengendara muda erat dengan ketidakmatangan di dalam melakukan penilaian terhadap kondisi yang berisiko. Para pengendara muda dalam hal ini memiliki kecenderungan tidak memiliki kemampuan di dalam mempersepsikan suatu kondisi yang berisiko yang mana dalam hal ini erat kaitannya dengan ketidakmatangan pengalaman dalam berkendara tersebut (Sun, dkk., 2008; Masten, 2004) maupun dorongan dalam diri untuk cenderung mengambil keputusan yang berisiko (misal: kecepatan tinggi, mengambil jarak pendek, melanggar peraturan, menyalip kendaraan berisiko) tanpa memperhatikan konsekuensi yang akan ditanggungnya (Masten, 2004; William & Ferguson, 2002). Keberadaan akan perilaku yang mengarah pada keputusan yang berisiko pada seorang pengendara muda menurut Briem, dkk., (2002) tersebut mengarah pada konsep pelanggaran (*violations*) yang dapat

meningkatkan risiko dalam kecelakaan dalam berkendara. Yang mana menurut Yagil (1998) keberadaan para pengendara usia muda ini mempunyai sikap yang negatif terhadap aturan yang menjadikannya tidak patuh terhadap peraturan dalam berkendara. Keberadaan akan perilaku pelanggaran terhadap aturan ini mengarahkan pada risiko akan sebuah kecelakaan (Parker & Manstead, 1996; Redhwan & Karim, 2010; Yahia, Ismail, Albrka, Almselati, & Ladin, 2014).

Selain pembahasan mengenai pengemudi usia muda, untuk pengendara pada usia tua, para peneliti menjelaskannya dalam beberapa ranah usia yaitu usia 50 tahun ke atas (Morris & Hopkin, 2010); lebih dari usia 60 tahun (Symmons, dkk., 2004); lebih dari 65 tahun (Fildes, 1997; Shope & Eby, 1998; Pietras, Shi, Lee, & Rizzo, 2006); 70 tahun ke atas (Lam, 2002); lebih dari 75 tahun (Schwebel dkk., 2007). Ranah usia tersebut dianggap sebagai batasan usia yang memiliki risiko kecelakaan yang tinggi bagi para pengendara yang masuk dalam kategori usia tua.

Permasalahan mengenai kemampuan berkendara pada ranah usia tua ini juga menjadi salah satu konteks yang banyak dikaji terkait dengan munculnya risiko kecelakaan yang dihadapi. Keberadaan para pengendara yang sudah memasuki usia tua pada dasarnya telah mengalami proses penurunan dalam kemampuan maupun ketrampilan berkendara (Morris &

Hopkin, 2010; Fildes, 1997). Beberapa penurunan kemampuan maupun ketrampilan dalam berkendara ini menurut Morris dan Hopkin (2010) diantaranya berupa **pertama**, penurunan dalam kemampuan mengolah informasi ketika berkendara seiring meningkatnya usia. Kemampuan di dalam mengolah informasi ketika dalam berkendara mengarahkan pada upaya untuk memberikan respon yang cepat dan efektif ketika berkendara maupun saat kondisi lalu lintas tertentu khususnya macet. Penurunan di dalam mengolah informasi ini tidak terlepas dari penurunan kemampuan penglihatan maupun proses kognitif yang ada pada individu di usia tua. Saat kemampuan pengolahan informasi ini menurun maka akan menjadikan seorang pengendara tidak mampu dengan cepat memberikan respon tertentu yang dibutuhkan ketika berkendara. Kondisi ini sangat riskan dengan risiko munculnya kecelakaan di jalanan. **Kedua**, penurunan fungsi gerak secara fisik. Permasalahan yang terjadi pada usia tua tidak jarang mengarahkan pada fleksibilitas gerakan fisik seseorang. Ketika fungsi gerakan secara fisik mulai mengalami penurunan dan mengarah pada kekakuan dapat mempengaruhi respon gerakan saat berkendara.

Fildes (1997) dalam studinya juga memberikan gambaran bahwa munculnya risiko kecelakaan pada pengendara usia tua tidak terlepas dari dua hal yaitu penurunan kemampuan berkendara

akibat penuaan dan akibat permasalahan kesehatan. Penurunan kemampuan dalam berkendara akibat penuaan erat kaitannya dengan kemampuan visual yang dimiliki serta kemampuan kognitif yang ada. Pada pengendara usia tua tidak jarang mendapatkan permasalahan mengenai kemampuan secara visual maupun kemampuan yang mulai menurun dibandingkan pada usia-usia yang lebih muda. Akibat adanya penurunan kemampuan visual maupun kognitif ini, maka sangat dimungkinkan akan memiliki risiko kecelakaan yang cukup tinggi nantinya. Penurunan akan kedua kemampuan tersebut sangat dimungkinkan mengarahkan pada lambatnya menangkap suatu stimulus atau salah mempersepsikan sebuah stimulus sehingga respon yang dimunculkan pun bisa terlambat dan juga salah. Selain permasalahan visual dan kognitif, permasalahan mengenai kesehatan juga menjadi salah satu faktor yang dapat mempengaruhi tingkat risiko kecelakaan pada pengendara usia tua. Permasalahan mengenai kesehatan dapat mempengaruhi keberadaan fisik seorang pengendara. Keberadaan para pengendara usia tua tidak jarang memiliki permasalahan kesehatan yang dapat mengganggu aktivitas khususnya saat berkendara.

Faktor jenis kelamin dalam keselamatan berkendara.

Melakukan kajian mengenai keselamatan dalam berkendara yang

terkait dengan jenis kelamin pada dasarnya tidak bisa dilepaskan dengan keberadaan usia dalam hal ini pengendara usia muda dan tua. Oleh sebab itu, pembahasan mengenai faktor jenis kelamin dalam keselamatan berkendara ini nantinya secara garis besar akan memiliki keterkaitan diantara kedua variabel tersebut. Dalam artikel ini juga akan difokuskan pada pembahasan dua faktor yaitu berkaitan dengan keterampilan dalam berkendara serta persepsi terhadap risiko.

Berkaitan dengan kedua faktor yang berupa keterampilan dalam berkendara serta persepsi terhadap risiko, terdapat gambaran umum bahwasanya keberadaan laki-laki lebih memiliki keterampilan dalam berkendara yang lebih baik serta keberadaan persepsi yang rendah terhadap risiko dibandingkan perempuan (Reason, dkk., 1990; Chang & Yeh, 2007; Shi, Bai, Ying & Atchley, 2010). Hal ini memberikan gambaran bahwa keberadaan akan risiko kecelakaan pada laki-laki dan perempuan memiliki faktor yang berbeda dalam hal ini pengendara laki-laki lebih disebabkan persepsi yang rendah terhadap risiko serta pengendara perempuan lebih diakibatkan perihal keterampilan dalam berkendara. Menjadi catatan bahwa gambaran mengenai jenis kelamin dan faktor risiko kecelakaan tersebut pada dasarnya juga sangat dimungkinkan terjadi sebaliknya walaupun sifatnya minoritas dan tidak menjadi fokus dalam pembahasan.

Permasalahan akan keterampilan dalam berkendara pada dasarnya tidak terlepas dari keberadaan akan pengalaman individu yang seringkali menyebabkan terjadinya kecelakaan dan umumnya sering terjadi pada pengendara usia muda (laki-laki dan perempuan) yang masih dalam tahap pengendara pemula (Masten, 2004; Lam dalam Heck & Carlos, 2006). Mencoba untuk menjelaskan lebih jauh mengenai keberadaan pengendara perempuan dan keterampilan dalam berkendara, cukup jelas kiranya jika mendasarkan pada keberadaan usia (pengendara usia muda) dalam hal ini rendahnya kemampuan dalam berkendara pada perempuan tidak terlepas dari belum adanya pengalaman sebelumnya dalam berkendara. Kondisi tersebut menjadi faktor penyebab rendahnya kemampuan dalam berkendara bagi perempuan. Berbeda dengan keberadaan para pengendara usia muda, pada pengendara usia tua tuntutan keterampilan berkendara yang baik tidak bisa dilepaskan dari penurunan kondisi fisik yang dialami. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya pada pembahasan mengenai usia dan keselamatan berkendara bahwa permasalahan para pengendara usia tua tidak terlepas dari kondisi kesehatan secara fisik yang dapat menghambat kemampuan dalam berkendaranya (Morris & Hopkin, 2010; Fildes, 1997).

Selain hal tersebut di atas, permasalahan mengenai keterampilan

berkendara pada perempuan juga tidak terlepas dari tuntutan peran secara sosial di masyarakat. Dalam hal ini keberadaan seorang perempuan yang seringkali berperan sebagai penumpang dibandingkan pengendara utama ketika memiliki pasangan (Oxley, Charlton, Fildes, Koppel, & Scully, 2004). Dalam penjelasan lebih lanjut mengenai keberadaan pasangan dan keterampilan berkendara, para pengendara perempuan dalam usia tua lebih banyak memiliki pengalaman sebagai penumpang dibandingkan sebagai pengendara utama yang mana dalam hal ini erat kaitannya dengan pasangan yang dimilikinya (Cedersund dalam Oxley, dkk., 2004). Menjadi catatan kecil dalam pembahasan keterampilan berkendara ini, Oxley, dkk., (2004) juga memberikan gambaran lain bahwa terdapat studi yang bersifat kontras terkait dengan pengalaman sebagai pengendara utama. Dalam studi yang bersifat kontras tersebut digambarkan bahwa risiko kecelakaan malah lebih besar dihadapi oleh para pengendara yang memiliki pengalaman lebih lama sebagai pengendara utama. Hal ini menjadi catatan yang menggambarkan masih perlu adanya pengembangan penelitian terkait dengan keberadaan pengalaman berkendara dengan keselamatan dalam berkendara khususnya terkait dengan perempuan.

Selain terkait dengan konteks kemampuan di dalam berkendara, permasalahan keselamatan dalam

berkendara juga tidak terlepas dari bagaimana persepsi seorang pengendara terhadap kemampuan berkendara yang dimilikinya. Lebih lanjut, berkaitan dengan persepsi terhadap risiko salah satunya tidak terlepas dari keberadaan evaluasi diri terhadap aturan dalam berkendara. Yagil (1998) dalam studinya menjelaskan bahwa keberadaan evaluasi yang positif terhadap aturan akan mempengaruhi perilaku berkendara yang akan dimunculkan. Keberadaan akan evaluasi terhadap aturan dan kaitannya dengan gender pada dasarnya kecenderungannya hanya terdapat pada pengendara usia muda. Dalam hal ini para pengendara usia muda khususnya laki-laki cenderung lebih memiliki evaluasi yang negatif terhadap aturan dibandingkan dengan para pengendara usia muda perempuan maupun pengendara usia tua (Yagil, 1998; Chang & Yeh, 2007; Yahia, dkk., 2014). Para pengendara laki-laki usia muda memiliki kecenderungan untuk melakukan pelanggaran terhadap peraturan dalam berkendara (Yagil, 1998; Lancaster & Ward, 2002). Keberadaan perilaku berkendara yang mudah melakukan pelanggaran dalam aturan berkendara akan mengarahkan pada risiko kecelakaan berkendara (Parker & Manstead, 1996; Redhwan & Karim, 2010; Yahia, dkk., 2014).

Sejalan dengan apa yang dijelaskan sebelumnya mengenai persepsi terhadap risiko, dalam penelitian yang dilakukan oleh Holland, Geraghty dan

Shah (2010) pada 222 responden laki-laki dan perempuan usia 18-29 tahun ditemukan bahwa pada laki-laki juga mudah muncul rasa marah pada saat berkendara. Hal ini sangat rentan dengan munculnya perilaku berkendara yang agresif dan berisiko (Deffenbacher dkk., dalam Holland, dkk., 2010) yang mana sangat mempengaruhi munculnya risiko kecelakaan dalam berkendara nantinya (Ivers, dkk., 2009). Kajian yang dilakukan oleh *The Social Issues Research Centre* (2004) juga menggambarkan bahwa keberadaan akan keselamatan dalam berkendara yang erat kaitannya dengan keberadaan laki-laki sebagai mayoritas korban dalam kecelakaan. Kondisi ini tidak terlepas dari keberadaan laki-laki yang memiliki kecenderungan suka mencari sensasi dan mengambil risiko yang mana kecenderungan tersebut juga lebih dimiliki oleh para pengendara di usia muda. Kecenderungan mencari sensasi dan risiko ini juga tidak terlepas dari konteks hormonal (*hormone testosterone*) yang mana laki-laki memiliki tingkat hormon testoren jauh lebih tinggi dibandingkan perempuan. Keberadaan hormon testosteron yang tinggi khususnya pada usia remaja dan dipengaruhi dengan sistem sosial (berkendara dengan kecepatan yang tinggi) yang ada maka akan mengarahkan pada perilaku yang berisiko (Arnett, dkk., dalam Heck & Carlos, 2006).

Faktor lain yang erat kaitannya dengan rendahnya persepsi terhadap

risiko terhadap para pengendara laki-laki adalah adanya rasa kepercayaan diri yang terlalu tinggi saat berkendara. Rasa kepercayaan diri ini akibat adanya bias optimisme dalam diri pengendara. Bias optimisme ini menurut Noked (2010) merupakan keadaan dalam diri seorang pengendara yang mana merasa kemampuan dirinya dalam berkendara lebih baik dibandingkan rata-rata pengendara lainnya. Dengan adanya pemahaman seperti halnya tersebut menjadikan pengendara lebih meremehkan kondisi-kondisi yang bersifat negatif sehingga mengarahkan pada munculnya perilaku-perilaku yang berisiko saat berkendara. Lebih lanjut dijelaskan bahwa keberadaan bias optimisme dalam berkendara ini pada dasarnya lebih banyak dimiliki oleh para pengendara laki-laki di kalangan usia muda (DeJoy dalam Al-Balbisi, 2003).

Berbeda dengan keberadaan para pengendara pada usia muda, keberadaan akan keselamatan dalam berkendara dan pengendara usia tua tidak terlepas dari menurunnya kondisi fisiknya. Seperti halnya dijelaskan oleh Hu, Trumble, Foley, Eberhard, dan Wallace (1996) keberadaan glukoma dan penurunan secara potensial pada kognitif menjadi faktor yang menyebabkan kecelakaan khususnya pada laki-laki. Keberadaan akan kedua faktor tersebut memberikan pemahaman bahwa para pengendara usia tua memang telah mengalami penurunan fungsi secara fisik maupun kognitif (Morris & Hopkin,

2010; Fildes, 1997) yang mana dapat mempengaruhi kemampuan seseorang di dalam menangkap stimulus saat berkendara serta mempersepsikan dengan tepat untuk dapat memunculkan reaksi yang sesuai.

KESIMPULAN

Berdasarkan pada pembahasan yang sudah ada maka dapat disimpulkan bahwa keberadaan faktor usia dan jenis kelamin terhadap keselamatan berkendara yang diarahkan pada keterampilan dalam berkendara serta persepsi terhadap risiko dapat disimpulkan sebagai berikut:

a. Berdasarkan pada penjelasan yang sudah ada mengenai keselamatan berkendara yang berkaitan dengan usia dapat disimpulkan bahwa keberadaan para pengendara usia muda memiliki risiko menghadapi kecelakaan akibat adanya masih belum matangnya kemampuan yang dimiliki. Ketidakmatangan ini terkait dengan keterampilan dalam berkendara serta kemampuan mempersepsikan terhadap risiko yang dihadapi. Lain halnya dengan para pengendara usia tua, dalam hal ancaman terhadap keselamatan sangat erat kaitannya dengan mulai menurunnya kemampuan yang dimiliki baik terkait dengan keterampilan berkendara maupun persepsi terhadap risiko. Hal ini diakibatkan para pengendara usia tua ini sudah mengalami degenerasi fungsi

secara fisik sehingga kemampuan dalam kedua hal tersebut menjadi berkurang.

b. Berdasarkan pada penjelasan yang sudah ada maka dapat disimpulkan bahwa keberadaan akan keselamatan berkendara dan jenis kelamin yang kaitannya dengan keterampilan berkendara dan persepsi terhadap risiko tidak dapat dilepaskan dari keberadaan variabel usia. Selain hal tersebut, permasalahan akan keterampilan berkendara dan keselamatan berkendara lebih banyak diarahkan pada pengendara perempuan yang dirasa kurang memiliki pengalaman dalam berkendara akibat faktor usia yang masih muda, kebiasaan atau tuntutan secara sosial dalam posisinya sebagai penumpang dibandingkan pengendara utama (supir) maupun penurunan kemampuan akibat bertambahnya usia. Lain halnya pada pengendara laki-laki, keberadaan keselamatan berkendara tidak terlepas dari keberadaan kecenderungan pelanggaran terhadap aturan, kesukaan akan sensasi dan risiko yang terkait dengan keberadaan hormone testosteron, bias optimisme terhadap kemampuan berkendara yang mana lebih diarahkan pada pengendara laki-laki di usia muda. Pada pengendara laki-laki di usia tua lebih diarahkan pada penurunan fungsi fisik maupun kognitif yang mempengaruhi di dalam merespon dengan tepat terhadap satu situasi risiko tertentu saat berkendara.

SARAN

Berdasarkan penjelasan yang sudah ada maka dapat dimunculkan beberapa saran sebagai berikut:

- a. Bagi kepolisian: Perlu adanya proses preventif yaitu berupa pemberian ijin mengemudi kendaraan dengan lebih ketat khususnya bagi para pengendara usia muda dan tua. Hal ini melihat adanya risiko-risiko yang dimiliki oleh kedua fase usia tersebut terkait dengan keselamatan dalam berkendara baik bagi pengendara sendiri maupun pengguna jalan yang lain. Pihak kepolisian juga dapat melakukan sosialisasi terus menerus mengenai risiko berkendara pada kedua fase usia tersebut. Selain proses preventif, proses punishment juga harus dikuatkan khususnya bagi para pengendara usia muda yang telah melakukan pelanggaran ijin maupun prosedur dalam berkendara.
- b. Bagi orangtua: Peran orangtua perlu ditingkatkan sebagai pihak yang mampu

mengontrol penggunaan kendaraan bagi para pengendara usia muda.

Dalam hal ini para orangtua dapat melarang penggunaan kendaraan bagi para pengendara usia muda tanpa adanya pendampingan dan di jalan raya. Selain itu orangtua dapat menjadi fasilitator bagi para pengendara usia muda untuk memantapkan kemampuan berkendara sebelum mendapatkan ijin dalam mengemudi.

- c. Bagi pengendara usia tua: Perlu adanya selalu pengecekan kesehatan secara berkala serta menjaga kondisi tubuh. Hal ini sebagai upaya penguatan fungsi fisik saat berkendara sehingga mengurangi risiko gangguan fisik saat berkendara. Selain itu perlu adanya pendamping (anak, *caregiver*, dll) yang mampu berkendara dengan baik sehingga dapat membantu pengendara usia tua ketika munculnya gangguan fisik maupun kesehatan saat berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Balbissi, A. H. (2003). Role of gender in road traffic accident. *Traffic Injury Prevention*, 4 (1), 64-7.
- Amanda, G. (2014, November 7). *Survey kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia: Orang-orang yang mati dalam diam*. Diakses dari <http://www.republika.co.id/berita/koran/halaman-1/14/11/07/nenhso57-survei-kecelakaan-lalu-lintas-di-seluruh-dunia-orang-orang-yang-mati-dalam-diam> pada tanggal 18 Mei 2015.
- Aultman-Hall, L., & Padlo, P. (2004, Desember). *Factors affecting young driver safety*. Diakses dari http://www.cti.uconn.edu/pdfs/jhr04-298_03-5.pdf pada 31 Mei 2015.
- Briem, V., Ragnarsson, A., & Thordarson, K. (2002). Psychological factors in young drivers' traffic accident. In D. we Waard, K. A. Brookhuis, C. M. Weikert, & A. Toffetti. (eds). *Human factors in transportation, communication, health, and the workplace*. Netherland: Shaker Publishing.
- Chang, H-L., & Yeh, T-H. (2007). Motorcyclist accident involvement by age, gender, and risky behaviors in Taipei, Taiwan. *Transportation Research*, Part F 10, 109-122.
- Fildes, B. (1997, Juli). *Safety of older drivers: Strategy for future research and action initiatives*. Diakses dari <http://www.monash.edu/miri/research/reports/muarc118.pdf> pada tanggal 30 Juni 2015
- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461-472.
- Haryanto, H. C. (2011). Kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas para pengendara di perkotaan. *Jurnal Inquiry*, 4, 39-46.
- Heck, K. E., & Carlos, R. M. (2006). *Adolescents and driving: Factors influencing behavior*. Diakses dari <http://4h.ucanr.edu/files/1226.pdf> pada tanggal 27 Mei 2015.
- Holland, C., Gerarghty, J., & Shah, K. (2010). Differential moderating effect of locus of control on effect of driving experience in young male and female drivers. *The Journal Personality and Individual Differences*, 48, 821-826.
- Hu, P. S., Trumble, D. A., Foley, D. J., Eberhard, J. W., & Wallace, R. B. (1996). *Crash prediction models for older drivers: A panel data analysis approach*. Diakses dari http://ntl.bts.gov/data/letter_am/crash.pdf pada tanggal 7 Agustus 2015.
- Institute For Road Safety Research. (2012, Agustus). *Risky traffic behaviour among young adolescents*. Diakses dari http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_young_adolescents.pdf pada tanggal 23 Juli 2014.
- Ivers, R., Senserick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H-Y, Woodward, M., & Norton, R. (2009). Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: Finding from the DRIVE study. *American Journal of Public Health*, 99 (9), 1638-1644.

- Juneman, A. (2010). Masalah transportasi kota dan pendekatan psikologi sosial. *Psikobuana*, 1 (3), 173-189.
- Kalašov'a, A., & Krchov'a, Z. (2011). Road users' risky behavior: Analysing focusing on aggressiveness. *International Journal of Vehicular Technology*, vol. 2011, 1-5.
- Kurniawan, A. (2014, April 15). *Populasi kendaraan bermotor di Indonesia tembus104,2 juta unit*. Diakses dari <http://otomotif.kompas.com/read/2014/04/15/1541211/Populasi.Kendaraan.Bermotor.di.Indonesia.Tembus.104.2.Juta.Unit.pada.tanggal.8.Mei.2015>.
- Lam, L. T. (2002). Distraction and the risk of car crash injury: The effect of drivers' age. *Journal of Safety Research*, 33, 411-419.
- Lancaster, R., & Ward, R. (2002, September). *The contribution of individual factors to driving behaviour: Implications for managing work-related road safety*. Diakses dari <http://www.hse.gov.uk/research/rrpdf/rr020.pdf> pada tanggal 27 Mei 2015.
- Mahawati, E., & Prasetya, J. (2013). Analisis penggunaan handphone saat berkendara terhadap potensial kecelakaan lalu lintas pada remaja di semarang. *Semantik*, 3 (1), 435-442.
- Masten, S. V. (2004, Januari). *Teenage driver risks and interventions*. Diakses dari http://apps.dmv.ca.gov/about/profile/rd/r_d_report/Section_6/S6-207.pdf pada tanggal 12 Agustus 2015.
- Morris, B. & Hopkin, J. (2010, Januari). *Older driver-Safe or unsafe?*. Diakses dari <http://www.roadsafetygb.org.uk/misc/fckeditorFiles/file/downloads/IAMOlderdrivers.pdf> pada 30 Juni 2015.
- Noked, N. (2010). Providing a corrective subsidy to insurers for success in reducing traffic accidents Diakses dari http://dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/4889453/Noked_Noam_PAPER_Revised.pdf?sequence=1 pada tanggal 26 Agustus 2015.
- Nordfjærn, T., Jørgensen, S., & Rundmo, T. (2012). Cultural and socio-demographic predictors of car accident involvement in Norway, Ghana, Tanzania and Uganda. *Safety Science*, 50, 1862-1872.
- Oxley, J., Charlton, J., Fildes, B., Koppel, S., & Scully, J. (2004, Agustus). *Older women and driving: A survey*. Diakses dari <http://monash.edu/miri/research/reports/muarc226.pdf> pada tanggal 7 Agustus 2015.
- Parker, D. and Manstead, A. S. R. (1996). The social psychology of driver behaviour. In: Semin, G. and Fiedler, K. eds. *Applied social psychology*. London: Sage.
- Pietras, T. A., Shi, Q., Lee, J. D., & Rizzo, M. (2006). Traffic entry behavior and crash risk for older drivers with impairment of selective attention. *Perceptual and motor skills*, 102, 632-644.
- Perepjolkina, V., & Renge, V. (2013). Drivers' age, gender, driving experience, and aggressiveness as predictors of aggressive driving behavior. *Journal of Pedagogy and Psychology "Signum Temporis"*, 4 (1), 62-72

- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, M. 1990. Errors and violation on the roads: A real distinction?. *Ergonomics*, 33 (10), 1315-1332.
- Redhwan, A. A., & Karim, A. J. (2010). Knowledge, attitude, and practice towards road traffic regulations among university students, Malaysia. *The International Medical Journal Malaysia*, 9 (2), 29-4.
- Schwebel, D. C., Ball, K. K., Severson, J., Barton, B. K., Rizzo, M., & Viamonte, S. M. (2007). Individual difference factors in risky driving among older adults. *Journal of Safety Research*, 38 (5), 501-509.
- Shi, J., Bai, Y., Ying, X., & Athcley, P. (2010). Aberrant driving behaviors: A study of drivers in Beijing. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 1031-1040
- Shope, J. T., & Ebi, D. W. (1998, Juli). *Improvement of older drivers safety through self-evaluation: Focus group results*. Diakses dari <http://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/1249/91199.0001.001.pdf?sequence=2> pada tanggal 30 Juni 2015.
- Strecher, V. J., Bauermeister, J. A., Shope, J., Chang, C., Newport-Berra, M., Giroux, A., & Guay, E. (2006, Desember). *Intervention to promote safe driving behaviour: Lesson learned from other health-related behaviours*. Diakses dari http://deepblue.lib.umich.edu/bitstream/handle/2027.42/85185/BEHAV_RES_IN_ROAD_SAFETY.pdf?sequence=1 pada tanggal 27 Mei 2015.
- Sun, D., Beneshok, R. F., & Estrada, H. (2008). Comparative analysis of the

- attitude and behavior of young driver' use of two-way two-lane highways. *Advances in transportation studies*, 15, 75-84.
- Symmons, M., Haworth, N., & Johnston, I. (2004, Maret). *Rural road safety-overview of crash statistic*. Diakses dari <http://www.monash.edu.au/miri/research/reports/muarc212.pdf> pada 15 Mei 2015.
- The Social Issues Research Centre. (2004, Agustus). *Sex differences in driving and insurance risk: An analysis of the social and psychological differences between men and women that are relevant to their driving behaviour*. Diakses dari <http://www.sirc.org/publik/driving.pdf> pada tanggal 10 juli 2015.
- Tim Redaksi Kamus Bahasa Indonesia. (2008). *Kamus Bahasa Indonesia*. Jakarta: Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional.
- Varmazyar, S., Mortazavi, S., B., Hajizadeh, E., & Arghami, S. (2013). The relationship between driving aberrant behavior and self-reported accidents involvement amongst professional bus drivers in the public transportation community. *Health Scope*, 2 (2), 110-115.
- Williams, A. F., & Ferguson, S. A. (2002). Rationale for graduated licensing and the risks it should address. *Injury Prevention*, 8 (11), 9-16.
- Yagil, D. (1998). Gender and age differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 1, 123-135.
- Yahia, H. A. M., Ismail, A., Albrka, S. I., Almselati, A. S., & Ladin, M. A. (2014). Attitudes and awareness of traffic safety among drivers in Tripoli-Libya. *Journal of Applied Sciences, Engineering and Technology*, 7 (24), 5297-5303.