

Jalan Raya Butuh Pengendara Cerdas: Studi Kualitatif Perilaku Berisiko Sepeda Motor Kenjeran

Cindy Firdaus¹, Rendy Satria Ibrahim², Rio Bagus Putra Fernanda³, Andi Fyqri Hanyfa Lemppa⁴
Muhammad Ilham⁵, Ozza Jadid Risiko Ferdinan⁶

^{1,2,3,4,5,6} Ilmu Komunikasi, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

¹Firdauscindy28@gmail.com

Abstrak

Peningkatan kecelakaan lalu lintas di Surabaya Utara, khususnya di Kecamatan Kenjeran, banyak dipengaruhi oleh perilaku berisiko pengendara sepeda motor seperti melawan arah, menerobos lampu merah, dan belok tanpa menggunakan lampu sein. Berdasarkan data Polrestabes Surabaya tahun 2024, wilayah ini termasuk kawasan dengan tingkat pelanggaran lalu lintas yang tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi pola perilaku berisiko pengendara serta faktor nonteknis yang memengaruhi keselamatan berlalu lintas. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode observasi partisipatif di arteri utama Kecamatan Kenjeran selama November-Desember 2025, dilengkapi wawancara semi-terstruktur dengan satu informan kunci yang memiliki pengalaman langsung sebagai pengguna jalan. Data dianalisis menggunakan analisis tematik untuk mengungkap pola perilaku dan persepsi keselamatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rendahnya kesadaran keselamatan, lemahnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, serta kontrol emosi yang buruk menjadi faktor dominan yang meningkatkan risiko kecelakaan, terutama bagi pejalan kaki. Penelitian ini merekomendasikan penguatan edukasi keselamatan berlalu lintas berbasis komunitas sebagai upaya membangun pengendara yang cerdas, beretika, dan bertanggung jawab.

Kata kunci: kecelakaan lalu lintas, pengendara sepeda motor, observasi partisipatif, perilaku berkendara, Surabaya Utara

Abstrak

The increase in traffic accidents in North Surabaya, particularly in Kenjeran District, is largely influenced by risky motorcyclist behavior, such as driving against the flow of traffic, running red lights, and turning without signaling. Based on data from the Surabaya City Police (Polrestabes) in 2024, this area is among those with high traffic violation rates. This study aims to identify patterns of risky driver behavior and non-technical factors that influence traffic safety. The study used a qualitative approach with Participatory observation was conducted on the main arteries of Kenjeran District during November–December 2025, supplemented by semi-structured interviews with one key informant with direct experience as a road user. Data were analyzed using thematic analysis to uncover behavioral patterns and safety perceptions. The results indicate that low safety awareness, weak compliance with traffic regulations, and poor emotional control are dominant factors that increase the risk of accidents, especially for pedestrians. This study recommends strengthening community-based traffic safety education as an effort to develop smart, ethical, and responsible riders.

Keywords: traffic accidents, motorcyclists, participatory observation, driving behavior, North Surabaya

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan serius di berbagai wilayah perkotaan di Indonesia, termasuk Kota Surabaya. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak diimbangi dengan peningkatan kesadaran berlalu lintas menyebabkan jalan raya menjadi ruang dengan risiko tinggi. Sepeda motor sebagai moda transportasi yang paling

banyak digunakan memiliki kontribusi besar terhadap angka kecelakaan, terutama akibat perilaku berkendara yang tidak sesuai aturan lalu lintas.

Di wilayah Surabaya Utara, khususnya Kecamatan Kenjeran, data Polrestabes Surabaya tahun 2024 menunjukkan tingginya angka pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor. Pelanggaran tersebut meliputi melawan arah, menerobos lampu merah, tidak menggunakan lampu sein saat berbelok, serta berkendara dengan kecepatan tinggi di area padat aktivitas. Kondisi ini tidak hanya meningkatkan potensi kecelakaan, tetapi juga menimbulkan rasa tidak aman bagi pengguna jalan lain, terutama pejalan kaki.

Secara nasional, berbagai kajian menyebutkan bahwa faktor manusia (*human error*) merupakan penyebab dominan kecelakaan lalu lintas, dengan persentase mencapai 70–80% dari total kejadian (Setyowati et al., 2024; Wesli, 2021). Faktor ini mencakup rendahnya kesadaran keselamatan, lemahnya kepatuhan terhadap rambu dan aturan lalu lintas, serta ketidakmampuan pengendara dalam mengendalikan emosi saat berkendara. Dalam konteks ini, kecelakaan lalu lintas tidak dapat dipahami semata-mata sebagai persoalan teknis atau infrastruktur, melainkan juga sebagai persoalan perilaku dan budaya berlalu lintas masyarakat.

Penelitian terdahulu di Surabaya dan kota besar lainnya umumnya menggunakan pendekatan kuantitatif, seperti analisis statistik kecelakaan dan pemetaan lokasi rawan kecelakaan (*blackspot*). Pendekatan tersebut penting untuk menggambarkan tingkat risiko secara makro, namun belum sepenuhnya mampu menjelaskan bagaimana pengalaman, persepsi, dan kebiasaan pengendara terbentuk dalam praktik sehari-hari. Padahal, pemahaman aspek perilaku sangat dibutuhkan untuk merancang intervensi keselamatan lalu lintas yang efektif dan berkelanjutan.

Dalam konteks teori perilaku manusia (*human factors*), perilaku berisiko di jalan dapat dikaitkan dengan persepsi risiko rendah, tekanan sosial, dan kebiasaan berkendara. Beberapa studi internasional menunjukkan bahwa pengendara motor cenderung melanggar lampu merah karena faktor psikologis, termasuk rasa terburu-buru dan kontrol emosi yang lemah (*Red-light running behavior*, 2023; Promraksa et al., 2022).

Kecamatan Kenjeran sebagai kawasan dengan kepadatan lalu lintas tinggi, aktivitas ekonomi masyarakat, serta interaksi intens antara pengendara dan pejalan kaki menjadi lokasi yang relevan untuk dikaji secara kualitatif. Minimnya penelitian yang menggali pengalaman langsung pengguna jalan di wilayah ini menunjukkan adanya celah penelitian, khususnya terkait bagaimana pengendara memaknai aturan lalu lintas dan keselamatan di ruang publik. Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif melalui observasi partisipatif dan wawancara singkat untuk memahami perilaku pengendara sepeda motor secara kontekstual, dengan tujuan mendokumentasikan pola perilaku berisiko, faktor emosi, kepatuhan berlalu lintas, dan implikasinya terhadap keselamatan pengguna jalan lain.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode observasi partisipatif untuk memahami perilaku pengendara sepeda motor di Kecamatan Kenjeran, Surabaya Utara. Observasi dilakukan secara langsung di arteri utama selama November–Desember 2025, terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari, dengan fokus pada perilaku berisiko seperti penerobosan lampu lalu lintas, pengabaian rambu, dan perilaku agresif. Data observasi

dikumpulkan melalui catatan lapangan dan dokumentasi visual, memperhatikan prinsip etika penelitian dan privasi pengguna jalan.

Untuk melengkapi data observasi, penelitian ini menggunakan wawancara semi-terstruktur singkat dengan satu informan kunci yang dipilih secara purposif berdasarkan pengalaman intens sebagai pengguna jalan. Wawancara berdurasi 5-10 menit dan difokuskan pada klarifikasi temuan observasi, pengalaman keselamatan berlalu lintas, dan persepsi kepatuhan aturan. Analisis data dilakukan menggunakan analisis tematik manual, dengan triangulasi antara observasi dan wawancara untuk meningkatkan kredibilitas temuan. Seluruh proses penelitian dilaksanakan sesuai prinsip etika, termasuk informed consent dan kerahasiaan identitas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil observasi partisipatif di arteri utama Kecamatan Kenjeran selama periode penelitian (November-Desember 2025), tingkat ketidakamanan di jalan raya dirasakan tinggi, terutama oleh pejalan kaki dan pengendara yang mematuhi aturan. Aktivitas menyeberang jalan sering dianggap berbahaya meskipun terdapat lampu lalu lintas, zebra cross, dan rambu peringatan. Hal ini disebabkan perilaku pengendara sepeda motor yang kerap menerobos lampu merah, melawan arah, berbelok tanpa sein, serta menyalip secara agresif. Misalnya, dalam satu sesi observasi pagi selama 60 menit, sekitar 18 pengendara menerobos lampu merah, meskipun rambu jelas terlihat dan pejalan kaki sedang menunggu.

Informan kunci menjelaskan:

“Kadang kami harus menunggu beberapa menit untuk menyeberang. Banyak pengendara motor tetap melaju meski lampu merah menyala. Rasanya jalan bukan untuk semua orang, tapi untuk mereka yang buru-buru.”

Pernyataan ini memperkuat temuan observasi bahwa pelanggaran lalu lintas bersifat berulang dan dianggap normal. Fenomena ini menunjukkan rendahnya kesadaran keselamatan, di mana jalan dipersepsikan sebagai ruang untuk kepentingan individu, bukan ruang sosial yang menuntut tanggung jawab kolektif.

Selain pelanggaran aturan, emosi dan psikologi pengendara juga berperan penting. Observasi menunjukkan bahwa pengendara sering menampilkan tanda-tanda tergesa-gesa, kesal, atau frustrasi, seperti menyalip dari sisi kiri, memotong jalur saat macet, atau menekan klakson secara berlebihan. Hal ini sejalan dengan penelitian Mahasarakham Journal of Engineering and Technology (2023), yang menunjukkan bahwa emosi impulsif dan persepsi risiko rendah mendorong pelanggaran lampu merah pada pengendara motor.

Lebih jauh, pengamatan lapangan mengidentifikasi perbedaan perilaku berdasarkan jenis pelanggaran:

1. Melawan arah: Terjadi di jalan sempit atau saat pengendara ingin menghemat waktu, sekitar 6-8 kejadian per jam.
2. Penerobosan lampu merah: Terjadi di persimpangan utama yang ramai, 12-15 pengendara per jam.
3. Belok tanpa sein: Hampir setiap 10-15 kendaraan, menimbulkan ketidakpastian bagi pengendara lain dan pejalan kaki.

4. Perilaku agresif lain: Menyalip secara tidak aman, mengabaikan pejalan kaki, dan memotong jalur sepeda motor lain.

Pola-pola ini menunjukkan bahwa pelanggaran lalu lintas merupakan kebiasaan yang terbentuk dan dianggap wajar oleh pengendara maupun lingkungan sosial. Dalam konteks teori human error, perilaku ini dipengaruhi oleh kurangnya pengetahuan formal, rendahnya kesadaran keselamatan, dan budaya berlalu lintas lokal. Setyowati et al. (2024) menegaskan perilaku berisiko berkorelasi dengan rendahnya pemahaman dan sikap keselamatan pengendara.

Temuan lain yang signifikan adalah persepsi bahwa pengendara “mengatur jalan sendiri”, meskipun sistem pengaturan lalu lintas telah jelas. Persepsi ini mencerminkan lemahnya kepercayaan terhadap efektivitas aturan dan penegakan hukum. Ketika aturan tidak dipatuhi secara kolektif, fungsi pengendalian lalu lintas menjadi tidak optimal dan meningkatkan risiko konflik antar pengguna jalan. Promraksa et al. (2022) juga menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap sinyal lalu lintas tidak hanya dipengaruhi oleh pengetahuan, tetapi juga oleh persepsi terhadap konsistensi penegakan hukum.

Selain faktor individu dan hukum, konteks sosial dan lokal juga memengaruhi perilaku pengendara. Di area pasar atau sekolah, pengendara cenderung lebih berhati-hati, tetapi tetap mengikuti perilaku mayoritas. Hal ini menunjukkan adanya norma sosial tidak tertulis, di mana pelanggaran dianggap wajar jika mayoritas pengguna jalan melakukannya. Fenomena ini menegaskan perlunya pendekatan berbasis komunitas untuk membangun kesadaran keselamatan kolektif.

Pengamatan visual juga mencatat beberapa pola menarik:

1. Pengendara muda (18-25 tahun) lebih cenderung menerobos lampu merah dibanding kelompok usia lain.
2. Pengendara wanita relatif lebih patuh terhadap aturan, terutama dalam penggunaan lampu sein dan prioritas pejalan kaki.
3. Pengendara dengan atribut lengkap (helm SNI, jaket, sepatu tertutup) tidak selalu patuh aturan, menunjukkan bahwa kepatuhan tidak hanya dipengaruhi atribut keselamatan, tetapi sikap dan budaya berkendara.

Faktor interaksi dengan pejalan kaki sangat menonjol. Pejalan kaki sering menunggu lama di zebra cross karena takut tertabrak motor yang menerobos lampu merah. Sering terjadi, pengendara motor menyalip dari jalur pejalan kaki ketika ada kemacetan, meningkatkan risiko kecelakaan. Kondisi ini menunjukkan kesenjangan antara fasilitas lalu lintas dan praktik penggunaan. Dewa (2023) menekankan bahwa keselamatan jalan dipengaruhi tidak hanya oleh infrastruktur, tetapi juga oleh perilaku pengguna dan budaya berlalu lintas.

Lebih lanjut, pengendara yang melanggar aturan kerap memiliki alasan rasionalisasi, seperti:

“Kalau berhenti semua, macetnya parah. Ikut jalan orang lain saja.”

“Seandainya saya terlambat, pekerjaan terganggu. Lebih cepat sampai lebih penting.”

Rasionalisasi ini menunjukkan konflik antara kepentingan individu dan keselamatan kolektif, serta menegaskan perlunya pendidikan perilaku berbasis nilai etika dan empati.

Secara keseluruhan, jalan raya membutuhkan pengendara yang cerdas, etis, dan empatik, mampu memahami aturan, membaca situasi lalu lintas, dan menghormati hak pengguna jalan lain. Kecerdasan berkendara tidak hanya diukur dari kemampuan teknis mengemudi, tetapi juga dari kontrol emosi, kesadaran sosial, dan tanggung jawab kolektif. Intervensi berbasis edukasi komunitas, kampanye perilaku etis, dan program pelatihan keselamatan motor sangat penting untuk membangun budaya berlalu lintas yang tertib, aman, dan berkeadaban.\

Penelitian menemukan bahwa faktor lingkungan fisik turut memengaruhi perilaku pengendara. Kondisi jalan yang sempit, marka jalan yang tidak konsisten, serta kurangnya penegakan fisik seperti kamera pengawas atau petugas lalu lintas membuat pengendara merasa dapat mengambil keputusan secara subjektif. Hal ini sejalan dengan temuan Sekawan, Sudaryanto, & Priyono (2023) yang menyatakan bahwa efektivitas pengaturan lalu lintas sangat bergantung pada kombinasi antara perangkat teknis, penegakan hukum, dan kesadaran pengguna jalan.

Konteks sosial juga menunjukkan pengaruh kelompok terhadap perilaku individu. Pengendara yang berada dalam kelompok teman atau rombongan cenderung meniru perilaku berisiko anggota kelompok lain, seperti menerobos lampu merah atau menyalip dari sisi yang tidak aman. Fenomena ini menunjukkan adanya tekanan sosial dan norma kelompok yang memperkuat perilaku melanggar aturan. Oleh karena itu, edukasi berbasis komunitas perlu memperhitungkan pengaruh kelompok dan norma sosial untuk membentuk perilaku yang lebih konsisten dan aman.

Temuan tambahan menunjukkan bahwa pengendara sering mengandalkan intuisi dan pengalaman pribadi untuk mengambil keputusan di jalan raya, meskipun situasinya kompleks. Misalnya, pengendara kadang menilai bahwa tidak ada kendaraan lain yang akan muncul dari arah berlawanan sehingga mereka berani melawan arus, atau mereka menilai jarak pejalan kaki cukup jauh sehingga merasa aman untuk menyalip. Pola ini mencerminkan penilaian risiko subjektif, yang sering kali tidak akurat dan meningkatkan potensi kecelakaan (Promraksa et al., 2022).

Teknologi informasi mulai memengaruhi perilaku berkendara. Penggunaan ponsel untuk navigasi atau komunikasi selama berkendara meningkatkan gangguan perhatian dan memperbesar kemungkinan pelanggaran. Meski tidak secara eksplisit diobservasi setiap saat, wawancara informan kunci menunjukkan bahwa beberapa pengendara mengaku sering memeriksa ponsel saat berhenti sebentar di lampu merah, sehingga reaksi terhadap situasi jalan menjadi lambat. Hal ini menunjukkan bahwa faktor kognitif dan distraksi digital juga perlu menjadi perhatian dalam upaya peningkatan keselamatan berlalu lintas.

Hasil ini menegaskan bahwa upaya penurunan risiko kecelakaan tidak dapat dilakukan hanya melalui peningkatan fasilitas fisik atau penegakan hukum saja. Perubahan perilaku harus menasar aspek psikologis, sosial, dan budaya yang membentuk keputusan pengendara sehari-hari. Program intervensi, seperti pelatihan keselamatan berbasis skenario nyata, simulasi risiko, dan pendekatan storytelling mengenai konsekuensi pelanggaran, dapat membantu pengendara menyadari dampak dari perilaku mereka terhadap keselamatan diri sendiri dan orang lain.

Penelitian ini menekankan pentingnya kolaborasi multi-pihak: pemerintah kota, kepolisian, sekolah, komunitas pengguna jalan, dan media massa. Dengan membangun kesadaran kolektif melalui kampanye berkelanjutan, penguatan norma sosial, serta pemberian

insentif bagi pengendara patuh, budaya berlalu lintas yang lebih tertib dan etis dapat tercapai. Ini menunjukkan bahwa membentuk pengendara yang cerdas bukan sekadar soal kemampuan teknis, tetapi juga tentang membangun mindset etis, empatik, dan kolektif.

KESIMPULAN

Tingginya tingkat ketidakamanan dan risiko kecelakaan di Kecamatan Kenjeran dipengaruhi oleh perilaku pengendara sepeda motor yang tidak patuh aturan, seperti menerobos lampu merah, mengabaikan rambu, dan rendahnya kontrol emosi. Perilaku ini berdampak langsung pada rasa aman pengguna jalan lain, terutama pejalan kaki, dan mencerminkan rendahnya kesadaran keselamatan serta tanggung jawab sosial.

Oleh karena itu, peningkatan keselamatan lalu lintas tidak hanya memerlukan perbaikan infrastruktur dan penegakan aturan, tetapi juga penguatan edukasi berbasis komunitas yang menekankan etika, empati, dan kesadaran kolektif. Rekomendasi lanjutan termasuk: Pengembangan program edukasi keselamatan motor di sekolah dan komunitas lokal. Kampanye pengendara cerdas dan etis melalui media sosial dan media lokal. Penelitian lanjutan di wilayah lain untuk membandingkan pola perilaku dan efektivitas intervensi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, R., Alvisyahri, A., & Sugiarto, S. (2021). Persepsi keselamatan berkendara pengguna sepeda motor terhadap pelanggaran lalu lintas dan kelengkapan atribut. *Jurnal Teknik Sipil*.
- An'guna Bansa, Y., Suryani, A. I., & Roza, I. D. (2025). PKM pendidikan dan penyuluhan bidang lalu lintas: Safety riding. *Jurnal Pengabdian UntukMu NegeRI*.
- Dewa, A. L. (2023). Empirical analysis of street safety: Driver behavior and traffic characteristics on traffic accidents in Semarang. *Research Horizon*.
- Factors associated with the red-light running behavior characteristics of motorcyclists. (2021). *IATSS Research*, 45(2), 251–257.
- Kusnaedi, U., Asmana, Y., & Zainuddin, Z. (2023). Manajemen lalu lintas dan keselamatan berkendara dengan etika perilaku dalam berkendara demi keselamatan berkendara. *Jurnal Hukum Bisnis*, 12(3).
- Promraksa, T., Satiennam, T., Satiennam, W., Kaewwichian, P., & Kronprasert, N. (2022). Factors influencing stopping locations of motorcycle riders on signalized urban intersection approaches. *Sustainability*, 14(22), 15236.
- Red-light running behavior of motorcyclists on urban roads: Risk perceptions and psychological factors. (2023). *Maharakham Journal of Engineering and Technology*.
- Sekawan, A., Sudaryanto, A., & Priyono, A. (2023). Dampak sistem pengontrolan lalu lintas cerdas pada persimpangan jalan. *Jurnal Integrasi Sistem Industri*.
- Setyowati, D., Setyaningsih, Y., Suryawati, C., & Lestanyo, D. (2024). Assessment of risky riding behaviors using the Motorcycle Rider Behavior Questionnaire (MRBQ) among university students. *Open Public Health Journal*, 17.
- Wesli, W. (2021). Pengaruh pengetahuan berkendara terhadap perilaku pengendara sepeda motor menggunakan structural equation model (SEM). *Teras Jurnal: Jurnal Teknik Sipil*.