

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Permasalahan**

Salah satu masalah transportasi yang sedang menjadi fokus di berbagai daerah adalah masalah jumlah pengendara sepeda motor yang berlebihan. Jumlah pengendara sepeda motor yang besar ini melanda hampir semua wilayah di Indonesia saat ini. Laju pertumbuhan jumlah pengguna sepeda motor di Indonesia sebesar 75 % , hal ini sudah dianggap tidak rasional lagi apabila dibandingkan dengan jenis kendaraan pribadi atau kendaraan umum yang lainnya (Warta Kota, dalam Nugroho, 2009).

Menggunakan sepeda motor memang memiliki banyak keuntungan, yaitu seperti harga sepeda motor yang relatif terjangkau, selain itu juga karena uang muka cicilannya sangat rendah dan alasan yang paling akhir dan yang paling penting adalah karena sepeda motor merupakan sarana transportasi yang paling murah guna mempermudah dalam akses mobilisasi dalam bekerja atau kuliah. Karena itulah jumlah pengguna sepeda motor menjadi meningkat saat ini (Kompas.com, 2010)

Walaupun begitu terdapat kelemahan dari sepeda motor yaitu kurang stabil dan mudah terjadi kecelakaan yang bisa menjadikan pemicu percepatan ke arah penyebab naiknya tingkat kematian (*death rates*) di daerah Asia Pasifik (ADB, 1998). Lulie dan Hatmoko (2005) dalam penelitiannya tentang perilaku agresif menyebabkan resiko kecelakaan saat mengemudi, sepeda motor tergolong kendaraan yang kurang aman. Menurutnya dari 178

responden yang menggunakan sepeda motor, 112 responden (82,58%) pernah mengalami kecelakaan.

Menurut PP NO.43 tahun 1993, pengendara adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI,2012) menjelaskan bahwa pengendara adalah orang yang mengendarai kendaraan bermotor. Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UULAJR,2009) setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki SIM peraturan ini tercantum pada Pasal 18 (1) UU No. 14 Th 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor diwilayah wajib memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM).

Berdasarkan data dari Ditlantas Polda DIY, jumlah angka kecelakaan pada semester pertama tahun 2017 terdapat angka kecelakaan paling banyak berada di wilayah Kabupaten Sleman sebanyak 627 kasus. Bila dikategorikan menurut profesi, maka mereka yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah karyawan, disusul pelajar dan mahasiswa. (Tribun Jogja, 2016)

Usia muda seperti pada usia di kalangan mahasiswa merupakan salah satu segmen penyumbang kecelakaan lalu lintas. Usia 13 - 18 tahun adalah usia remaja awal dimana mereka baru merasakan ketertarikan untuk mencoba mengendarai sepeda motor. Remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang berkendara yang dangkal sering menyebabkan terjadinya kecelakaan (Sammara, 2009).Salah satu penyebab kecelakaan di jalan raya adalah adanya sikap agresif pada pengemudi yang dikenal dengan *aggressive driving* (Sammara, 2009).

Tasca (2000) menjelaskan *aggressive driving* sebagai perilaku individu saat berkendara secara tidak berhati-hati dan melalaikan kondisi sekitar. *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) mengartikan *aggressive driving* sebagai suatu pengoperasian kendaraan bermotor yang dapat membahayakan dirinya sendiri atau mungkin membahayakan seseorang, atau properti. Sehingga *aggressive driving*, merupakan perilaku pengemudi yang membahayakan dirinya sendiri maupun pengemudi lainnya dengan berbagai bentuk perilaku berbahaya yang dilakukannya.

Tasca (2000) juga mengemukakan, beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai mengemudi agresif, antara lain : membuntuti terlalu dekat, keluar-masuk jalur, menyalip dengan kasar, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, menyalip dari bahu jalan, berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur, mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur, melewati (melanggar) lampu merah, melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Houston, Haris, dan Norman (2003) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa aspek, yaitu perilaku konflik (*Conflict Behavior*) Perilaku yang akan menimbulkan konflik atau masalah meliputi interaksi sosial secara langsung dengan pengemudi lain. Selanjutnya mengebut (*Speeding*) Perilaku pengemudi cenderung mengendarai dengan cara yang tidak aman, namun belum tentu melibatkan pengemudi yang lain.

Departemen Perhubungan RI mengumumkan bahwa 8 dari 10 kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda motor sebagai korban. Sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara, itu berarti faktor pengendralah yang menjadi faktor utama atau faktor terbesar yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penyebab berikutnya adalah faktor kendaraan 4%, jalan dan prasarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, faktor lingkungan dan sebagainya 5%. Dari 85% tersebut, modus kesalahan yang dilakukan pengemudi, penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5 sampai 8% (BPS, 2010). Faktor-faktor yang telah disebutkan di atas seperti pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, dan melanggar rambu lalu lintas, merupakan perilaku agresif dalam berkendara (*aggressive driving*).

Seperti yang terjadi pada saat observasi yang dilakukan pada Oktober 2018, di Jalan Raya Jogja-Wates Km 4. Kemacetan lalu lintas terjadi pada jam-jam sibuk yaitu jam 07.00 WIB -09.30 WIB atau pada jam 15.00-17.00 WIB. Kemacetan tidak dapat dihindari karena masyarakat terus melakukan berbagai aktivitas diantaranya berangkat/pulang kerja, sekolah, kuliah, dan keperluan lainnya. Diketahui bahwa, pengendara melakukan perilaku *aggressive driving* seperti membunyikan klakson yang berlebihan sebanyak tigapuluh delapan kali, memberi isyarat kasar ke pengendara yang lain sebanyak dua kali, dan menyalakan lampu jauh meski dalam keadaan biasa sebanyak dua puluh enam kali. Selanjutnya pengendara sepeda motor juga melakukan perilaku, seperti

melewati batas kecepatan atau mengebut sebanyak enam puluh tiga kali, membuntuti kendaraan lain sebanyak enam kali, dan mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala sebanyak delapan puluh tujuh kali.

Berdasarkan observasi tersebut, ternyata terbukti bahwa pengendara sepeda motor di wilayah Yogyakarta melakukan tindak *aggressive driving*. Dengan melihat perilaku yang muncul, berdasarkan aspek-aspek yang telah dikemukakan oleh Houston, Haris, dan Norman (2003).

Melalui Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (UULAJR) Nomor 22 Tahun 2009 diharapkan masyarakat dapat memahami dan melaksanakan undang-undang tersebut sebagai pedoman dalam disiplin berlalu lintas seperti batas kecepatan yang diperbolehkan, kelengkapan surat saat berkendara, dan berbagai peraturan yang ditetapkan. Tetapi kenyataannya masih banyak ditemui pelanggaran yang dilakukan oleh para pengguna jalan, misalnya sepeda motor melewati trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki, berjalan melawan arus, berputar arah sembarangan, berkendara tanpa memiliki surat-surat yang lengkap, kebut-kebutan dan bermanuver di jalan yang padat (Irawan dalam, Utari 2016).

Kunarto (1995), yang mengemukakan bahwa terdapat kecenderungan berperilaku agresif dalam berkendara. Dikatakan juga bahwa akhir-akhir ini agresifitas berkendara sepeda motor di jalan raya semakin memprihatinkan dan mengarah kepada bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang berdampak pada kecelakaan, dan berakibat luka berat maupun meninggal dunia. Hal itu disebabkan karena kurang adanya kepatuhan lalu lintas, rendahnya pemahaman terhadap peraturan lalu lintas dan pelaksanaannya,

sikap kurang baik terhadap keselamatan dan keamanan diri sendiri maupun kepada pemakai jalan yang lain, serta kesiapan individu dan kendaraannya (Kunarto, 1995).

Menurut Tasca (2000) perilaku *aggressive driving* dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku pengemudi, dan faktor lingkungan. Salah satu faktor yang menyebabkan pengemudi sepeda motor berperilaku *aggressive driving* adalah lingkungan. Lingkungan sangat berperan dalam pembentukan perilaku individu. Tasca (2000) menjelaskan adanya hubungan yang signifikan antara kondisi lingkungan dan perilaku agresif pada saat berkendara. Pengemudi yang lebih sering mengemudi dalam kemacetan jalan cenderung lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Tasca (2000) menambahkan bahwa kemacetan yang tidak terduga atau tidak bisa diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang berakibat pengemudi tersebut melakukan *aggressive driving*.

Prakash dan Kansal (2003) menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu persepsi kesesakan. Kesesakan merupakan penyebab yang sangat subjektif dan akan dipersepsikan berbeda-beda oleh setiap individu. Gifford (1987) menyatakan bahwa kesesakan adalah perasaan seseorang atau perasaan subjektif karena banyaknya orang disekitarnya. Holahan (1982) mengatakan bahwa, kepadatan tinggi merupakan salah satu syarat terjadinya kesesakan (*crowded*), selanjutnya kondisi ini akan menimbulkan stres pada individu dan memunculkan perilaku agresif. Perilaku

agresif muncul akibat dari persepsi kesesakan yang dirasakan para pengendara di jalan raya (Halim, 2008).

Menurut Stokols dan Sundstrom (dalam Gifford, 1987) kesesakan memiliki tiga aspek guna mendorong timbulnya persepsi kesesakan yakni, aspek situasional, aspek emosional, dan aspek perilaku. Situasi yang dihadapi seseorang, yang dihadapkan pada kondisi emosional yang sedang dan dirasakan akan menjadikan sebuah perilaku yang akan dilakukan. Sehingga ketiga aspek tersebut saling mempengaruhi dalam terbentuknya persepsi kesesakan.

Altman (1975) menjelaskan bahwa persepsi kesesakan merupakan suatu situasi di mana individu menghadapi interaksi dalam jumlah yang melebihi dari interaksi yang diinginkan. Kognisi individu dalam melakukan penilaian atas suatu kondisi lingkungan dan situasi juga mempengaruhi perilaku *aggressive driving* (Wickens dkk., 2013). Tidak semua individu melakukan tindakan yang bersifat untuk merespon provokasi. Hal tersebut berbeda pada tiap individu yang dipengaruhi oleh kepribadian, regulasi emosi, maupun aspek lain yang mempengaruhi. Ketidakmampuan individu untuk meregulasi emosi yang sedang terjadi dalam dirinya dapat berdampak pada rasa frustrasi maupun kemarahan yang dialami (Plutchik, 2003).

James (1997) dalam Dukes dkk., (2001) menyatakan bahwa *aggressive driving* sering dikaitkan dengan kemarahan yang dirasakan pengendara. Kedua hal tersebut disebabkan oleh kondisi emosional individual seperti stress, kecemasan, kemarahan, dan ketakutan. Pada saat kondisi terjebak dalam kemacetan pengendara yang berada pada kondisi frustrasi, merasakan potensi provokasi dan pembalasan dendam pada pengendara lain di jalan raya. Berdasarkan hasil

eksperimen oleh Calhoun (dalam Sarwono,1992) menyatakan bahwa hewan juga mempunyai naluri untuk berinteraksi dengan hewan lain sampai batas jumlah tertentu. Jika jumlah itu melebihi batas optimal, reaksi hewan-hewan itu menjadi agresif. Jika jumlah itu melebihi dua kali lipat dari jumlah yang optimal, reaksi mereka johnmenjadi bodoh (seperti makhluk debil atau dungu).

Fisher (1984) menemukan bahwa kesesakan yang dialami oleh pengendara dapat mengakibatkan menurunnya kemampuan menyelesaikan tugas yang kompleks, menurunkan perilaku sosial, ketidaknyamanan dan berpengaruh negatif terhadap kesehatan dan menaikkan gejala fisik seperti naiknya tekanan darah. Holahan (dalam Sarwono,1992) menyatakan bahwa sebagai akibat dari kesesakan akan menimbulkan reaksi fisiologik, seperti meningkatnya tekanan darah. Berdampak pula pada tingkah laku sosial yang ditunjukkan dengan perilaku agresi, serta lebih melihat sisi jelek dan buruk orang lain jika terlalu lama bersama orang lain pada kondisi tempat yang sesak.

Pada penelitian yang dilakukan Ferdiansyah (2017) tentang hubungan antara *crowded perception* di jalan raya dengan kecenderungan *aggressive driving*, hasilnya menunjukkan hubungan positif yang signifikan. Shinar dan Copmton (2004) menjelaskan lebih spesifik hubungan antara kondisi lingkungan dengan *aggressive driving*. Hasil penelitiannya, menunjukkan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh kondisi jalan raya. Pada jam-jam sibuk perilaku agresif pada saat mengemudi cenderung lebih tinggi dibandingkan pada jam-jam biasa. Persepsi individu terhadap kesesakan bersifat subjektif sehingga menimbulkan efek perilaku yang berbeda pula.



Konecni (dalam American Auto Asosiation, 2009) mendukung pendapat tersebut dengan menjelaskan bahwa tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat/macet adalah perilaku agresif. Baron (2012) mengatakan bahwa, kepadatan tinggi merupakan salah satu syarat terjadinya kesesakan (*crowding*), selanjutnya kondisi ini akan menimbulkan stres pada individu dan memunculkan perilaku agresif terutama pada saat mengendarai kendaraan bermotor. Selain itu, keramaian di jalan raya juga memicu adanya perilaku *aggressive driving*. Hal ini terjadi karena semakin sesak kondisi jalan raya akan semakin meningkatkan stres pengguna jalan dan dapat menimbulkan perilaku *aggressive driving* di jalan raya (McGrava dalam Vanlaar, 2008).

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa, perilaku *aggressive driving* dapat dipengaruhi oleh persepsi kesesakan individu pada saat terjadi kemacetan di jalan raya. Berarti dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi persepsi kesesakan yang terjadi pada pengendara sepeda motor di jalan raya akan membuat perilaku *aggressive driving* cenderung meningkat, begitu pula sebaliknya.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka rumusan permasalahan dalam penelitian ini adalah” Apakah terdapat hubungan antara persepsi kesesakan dengan perilaku *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor di jalan raya Yogyakarta.?”

### **B. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara persepsi kesesakan dengan perilaku *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor di jalan raya Yogyakarta. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

- 1) Manfaat Teoritis dari penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi dalam pengembangan keilmuan psikologi khususnya psikologi sosial dan lingkungan kaitannya dengan persepsi kesesakan dan perilaku *aggressive driving*.
- 2) Manfaat Praktis dari penelitian ini diharapkan pengendara dapat melakukan strategi koping yang efektif untuk mengatasi tekanan dari situasi yang tidak menyenangkan ketika menghadapi kemacetan sebagai upaya untuk mengurangi ketegangan selama berkendara, sehingga dapat menekan kecenderungan *aggressive driving*.