

BAB I

PENDAHULUAN

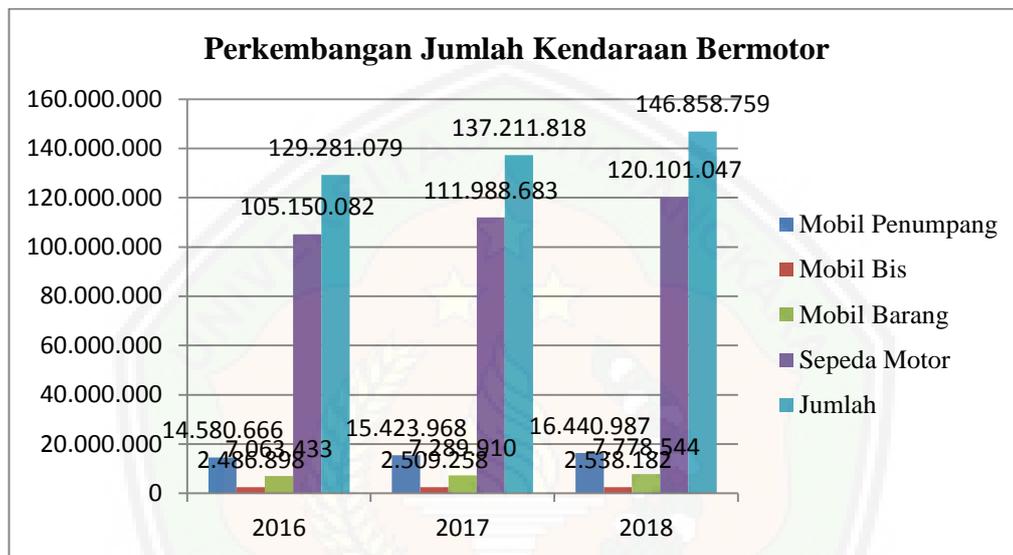
1.1 Latar Belakang

Berkendara merupakan aktivitas rutin yang dilakukan setiap harinya oleh masyarakat, baik masyarakat yang tinggal di daerah pedesaan maupun masyarakat yang hidup di perkotaan. Sebagian masyarakat menggunakan kendaraan umum seperti bis, kereta api, angkutan pedesaan atau angkutan perkotaan, sebagian lagi ada yang mengendarai kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor. Bagi masyarakat yang tinggal di perkotaan, terutama kota besar seperti Jakarta, kemacetan adalah hal yang biasa mereka hadapi setiap harinya. Terutama pada waktu-waktu tertentu, seperti di pagi hari saat sebagian besar masyarakat akan berangkat kerja dan pada sore hari disaat jam pulang kerja. Bahkan ketika siang haripun kemacetan masih menjadi peristiwa yang tidak terhindari bagi para pengguna jalan raya.

Kemacetan lalu lintas tentu tidak terjadi hanya di kota Jakarta saja, hampir disemua kota-kota besar di Indonesia. Satu hal yang menyebabkan tingkat kemacetan semakin tinggi adalah pertumbuhan jumlah kendaraan yang juga semakin meningkat setiap tahunnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Indonesia, terjadi peningkatan jumlah kendaraan setiap tahunnya. Pada tahun 2016 saja, terhitung ada 129.281.079 unit kendaraan yang terdiri dari 105.150.082 unit sepeda motor, 7.063.433 unit mobil barang, 2.486.898 unit mobil bis, 14.580.666 unit mobil penumpang. Pada tahun 2017, data dari Badan Pusat Statistik Indonesia memaparkan jumlah kendaraan yang meningkat dari tahun sebelumnya, yaitu 137.211.818 unit kendaraan yang rinciannya terdiri dari 111.988.683 unit sepeda motor, 7.289.910 unit mobil barang, 2.509.258 unit mobil bis, dan 15.423.968 unit mobil penumpang. Pertumbuhan jumlah kendaraan terus berlanjut pada tahun berikutnya, di tahun 2018 Badan Pusat Statistik Indonesia mencatat jumlah kendaraan sebesar 146.858.759 unit yang masing-masing terdiri dari 120.101.047 unit sepeda motor, 7.778.544 unit mobil barang, 2.538.182 unit mobil bis, dan 16.440.987 unit mobil penumpang.

Pertumbuhan jumlah kendaraan terus berlanjut pada tahun berikutnya, di tahun 2018 Badan Pusat Statistik Indonesia mencatat jumlah kendaraan sebesar 146.858.759 unit yang masing-masing terdiri dari 120.101.047 unit sepeda motor, 7.778.544 unit mobil barang, 2.538.182 unit mobil bis, dan 16.440.987 unit mobil penumpang. Dari rincian data pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di atas, terlihat sepeda motor adalah jenis kendaraan yang jumlahnya paling banyak.

Grafik 1.1. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor tahun 2016, 2017, dan 2018



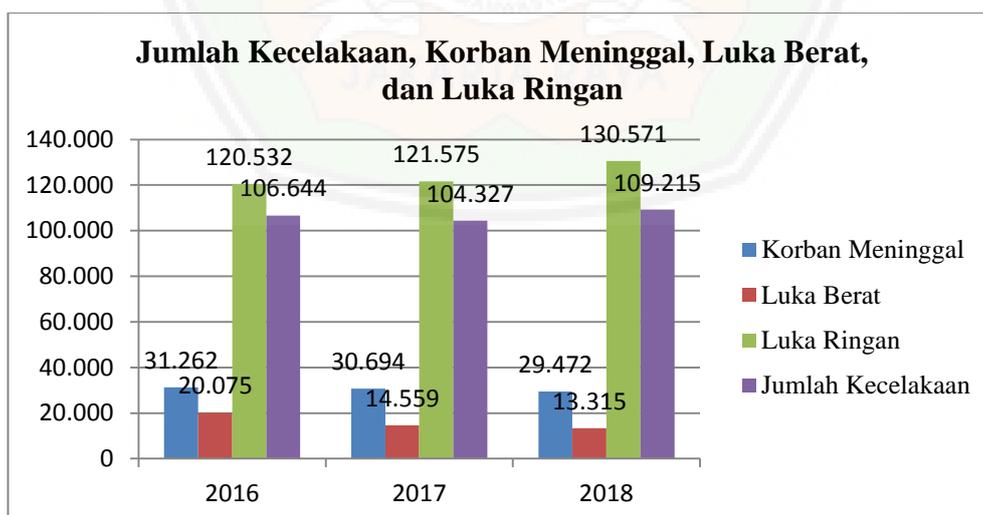
Sumber : <https://www.bps.go.id> (2019)

Berdasarkan paparan data dari Badan Pusat Statistik Indonesia di atas, tidaklah mengherankan jika tingkat kemacetan terus meningkat setiap tahunnya, seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dan fasilitas sarana prasarana jalan raya yang tidak mengalami banyak perubahan dari tahun ke tahun. Terjadinya pertumbuhan jumlah kendaraan, pastilah akan memberikan dampak bagi kehidupan masyarakat, seperti mempermudah masyarakat menjalani aktivitas kesehariannya. Adapun dampak lain yang ditimbulkan oleh peningkatan jumlah kendaraan yaitu polusi udara menjadi semakin buruk karna pencemaran udara oleh asap-asap kendaraan, tingkat kemacetan semakin meningkat, berbanding lurus dengan itu adalah angka kecelakaan di jalan raya juga akan mengalami peningkatan.

Dampak terakhir yang disebutkan di atas adalah angka kecelakaan di jalan raya mengalami peningkatan, hal tersebut diperjelas oleh data yang dirilis

organisasi kesehatan dunia WHO (*World Health Organization*) pada tahun 2018 yang mengatakan satu orang meninggal dunia setiap 24 detik, 3.700 orang setiap harinya, atau 1.35 juta jiwa meninggal dunia setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas. Dari dalam negeri, KOMINFO (2017) merilis data serupa yang menyatakan di Indonesia tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Sementara itu, Badan Pusat Statistik Indonesia juga mencatat angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi setiap tahunnya. Pada tahun 2016 jumlah kecelakaan berkisar sekitar 106.644 kejadian, dengan korban meninggal dunia sebanyak 31.262 jiwa, korban mengalami luka berat sebanyak 20.075 jiwa, dan korban yang mengalami luka ringan sebanyak 120.532 jiwa. Tahun 2017, jumlah kecelakaan lalu lintas berkisar sekitar 104.327 kejadian, dengan korban meninggal dunia sebanyak 30.694 jiwa, korban yang mengalami luka berat sebanyak 14.559 jiwa, dan yang mengalami luka ringan sebanyak 121.575 jiwa. Pada tahun berikutnya, tahun 2018 jumlah kecelakaan lalu lintas berkisar 109.215 kejadian, dengan korban meninggal dunia sebanyak 29.472, korban yang mengalami luka berat 13.315 jiwa, dan korban yang mengalami luka ringan sebanyak 130.571.

Grafik 1.2. Jumlah Kecelakaan, Korban Meninggal, Korban mengalami luka berat dan ringan tahun 2016, 2017, dan 2018



Sumber : <https://www.bps.go.id> (2019)

Sedangkan di wilayah Jakarta sendiri, jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya sebesar 34%. Pada

tahun 2018 jumlah kecelakaan sebanyak 5.903 kejadian, dengan 568 korban meninggal dunia, 867 korban mengalami luka berat dan 5.724 korban mengalami luka ringan. Tahun 2019 jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan jumlah menjadi 7.922 kejadian, dengan 509 korban meninggal dunia, 1.390 korban mengalami luka berat (naik 60% dari tahun 2018), dan 7.508 korban mengalami luka ringan yang artinya naik sebesar 31% dari tahun 2018 (Okezone.com, 2019). Dilihat dari jenis kendaraan, maka sepeda motor adalah kendaraan dengan jumlah terbesar, hal itu dikarenakan sepeda motor efisien sebagai alat transportasi tetapi juga memiliki risiko kecelakaan yang tinggi. Bahkan 73% kecelakaan yang terjadi di jalan raya melibatkan sepeda motor (TribunJakarta.com).

Terkait dengan tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, KOMINFO (2017), menyatakan bahwa kesalahan manusia menjadi penyebab dominan. Angka persentasenya cukup tinggi, yaitu sebesar 61% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh manusia atau pengendara itu sendiri, yang terdiri dari faktor kemampuan mengemudi dan faktor karakter pengemudi itu sendiri, 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan, serta 9% disebabkan oleh faktor kendaraan.

Selain angka kecelakaan yang meningkat, pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor juga menghadirkan sebuah realita di tengah masyarakat, yaitu lahirnya berbagai komunitas atau *club* motor. Komunitas-komunitas motor tersebut bermunculan beriringan dengan semakin beragamnya tipe kendaraan sepeda motor yang ada di tengah masyarakat saat ini. Lahirnya berbagai klub motor atau komunitas tersebut tentu akan menimbulkan dampak sosial yang positif ataupun negatif di tengah masyarakat. Peranan penting komunitas dalam menyebarluaskan pentingnya berkendara yang aman merupakan sebuah implikasi yang positif, namun di lain sisi ditemukan juga beberapa perilaku yang negatif dari komunitas motor tersebut, seperti memblokir jalan untuk kepentingan mereka sendiri, mendesak kendaraan agar mereka bisa mendahului, menggunakan knalpot motor yang membisingkan telinga, serta suara klakson yang berisik membuat kenyamanan pengguna jalan yang lain terganggu.

Dilansir dari laman detik.com (2019), sebuah kerucuan terjadi antara anggota komunitas motor dengan pengemudi mobil. Peristiwa bermula ketika sepeda motor melaju dengan kecepatan tinggi yang hampir saja menabrak mobil yang hendak berpindah jalur. Seketika pengemudi motor tersebut langsung mengejar mobil tersebut, dan menghampiri posisi pengendara mobil yang masih melaju dan berusaha memukul spion mobil tersebut. Akibat aksi pengendara motor tersebut, pengemudi mobil langsung memberhentikan motor tersebut dan terjadi pertikaian di jalan raya. Peristiwa diatas menggambarkan salah satu implikasi negatif yang ditimbulkan oleh kehadiran komunitas motor yang tergambar dengan arogansi ketika berkendara.

Berdasarkan wawancara yang peneliti lakukan pada tanggal 28 Maret 2020 dengan sebuah komunitas motor yang ada di Jakarta yaitu Xabre Owners Jakarta, peneliti mencoba mencari tahu seberapa tinggi tingkat kecelakaan yang dialami oleh para anggota komunitas. Hampir seluruh dari anggota komunitas Xabre Owners Jakarta pernah mengalami kecelakaan di jalan raya, untuk jumlah kecelakaan yang terjadi setiap bulannya diperkirakan rata-rata dua sampai dengan empat kejadian yang terdiri dari kecelakaan berat maupun ringan.

Selain itu, dijelaskan pula tentang kondisi motor para anggota komunitas yang berjumlah 150 orang. Dari seluruh anggota, dikatakan 70% dari kendaraan mereka menggunakan kenalpot dengan suara yang keras, pergantian kenalpot yang mereka lakukan bertujuan untuk memaksimalkan kemampuan mesin kendaraan supaya dapat meningkatkan kecepatan apabila dalam perjalanan jauh. Untuk klakson yang digunakan, sekitar 40% kendaraan dengan suara klakson yang besar, serta hampir mencapai 80% dari kendaraan mereka dilengkapi dengan asesoris tambahan lampu jarak jauh. Selain kondisi kendaraan, peneliti juga memperoleh informasi seputar perilaku berkendara yang menunjukkan ciri-ciri mengemudi secara agresif atau *aggressive driving*, seperti berkendara melampaui batas kecepatan, melawan arah, tidak menjaga jarak aman dengan kendaraan lain, berpindah jalur tanpa memberi abah-abah, memotong jalur kendaraan lain dengan sengaja, terlibat cekcok dengan pengendara lain, serta berkendara dibawah pengaruh alkohol.

Dalam berkendara, perilaku-perilaku seperti memblokir jalan, mendesak kendaraan lain, menggunakan knalpot motor yang membisingkan telinga, serta membunyikan klakson yang berisik/keras disebut sebagai perilaku berkendara agresif atau *aggressive driving*. Menurut Tasca (2000), suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan, dan dilakukan karena adanya dorongan kekesalan, permusuhan, serta upaya untuk menghemat waktu. James & Nahl (2000) juga menjelaskan perilaku *aggressive driving* adalah mengemudi dibawah gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memberikan risiko kecelakaan pada pengemudi lain, dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani risiko yang sama.

Dari faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, Tasca (2000) menjelaskan beberapa faktor diantaranya yaitu usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, faktor kepribadian, gaya hidup, tingkah laku mengemudi serta faktor lingkungan. Beberapa faktor yang disebutkan di atas, pada penelitian ini peneliti mencoba untuk menggali lebih jauh faktor kepribadian pengendara sebagai salah satu penyebab munculnya perilaku *aggressive driving* ketika berkendara.

Banyak sekali para psikolog menggunakan tes-tes kepribadian untuk memperoleh gambaran yang representatif tentang kepribadian individu, salah satunya menggunakan *big five factor* atau *five factor model* untuk memperoleh gambaran kepribadian individu. Kepribadian *big five* sendiri merupakan suatu pendekatan yang digunakan dalam psikologi untuk melihat kepribadian manusia melalui *trait* yang tersusun dalam lima buah domain kepribadian yang telah dibentuk dengan menggunakan analisis faktor.

McCrae & Costa (dalam Feist & Feist, 2018) menjelaskan *five factor model* ini memberikan gambaran *trait* kepribadian dalam bentuk lima dimensi dasar, yaitu *extraversion*, *neuroticism*, *openness*, *agreeableness*, dan *conscientiousness*. Dalam istilah lain dapat juga dikenal dengan ekstraversi, keramahan, kesadaran, neurotisme dan keterbukaan terhadap pengalaman.

Ekstraversi adalah kepribadian individu yang memiliki efek positif seperti antusiasme yang tinggi, senang bergaul, penuh semangat, dan juga pribadi yang

aktif. Individu dengan kepribadian ekstrasversi memiliki tingkat motivasi yang tinggi dalam berinteraksi atau bergaul, serta dominan dalam lingkungannya. Selain itu, individu dengan kepribadian ekstrasversi mudah termotivasi oleh perubahan.

Keramahan adalah seorang yang ramah, memiliki kecenderungan untuk mengasihi sesama. Individu yang memiliki kepribadian keramahan cenderung bersikap perhatian terhadap orang lain, ramah, dermawan, suka menolong, dan mudah untuk berkompromi dengan orang lain.

Kesadaran merupakan kepribadian individu yang dapat dilihat dalam bentuk pribadi yang efisien dan terorganisir. Individu dengan tipe kepribadian kesadaran cenderung menunjukkan disiplin diri yang tinggi, bertindak dengan patuh, dan memiliki tujuan untuk pencapaian dalam hidup, serta lebih terencana. Sisi negatif dari individu dengan tipe kepribadian ini adalah individu menjadi perfeksionis.

Neurotisme merupakan tipe kepribadian yang senantiasa merasa cemas, mudah marah, tempramen, depresi, mengasihi diri sendiri, sangat sadar akan dirinya sendiri, dan rentan terhadap gangguan yang berhubungan dengan stres. Bentuk kepribadian ini merupakan salah satu sifat kepribadian yang paling kuat dan terjadi dimana-mana (Feist & Feist, 2018).

Tipe kepribadian berikutnya adalah keterbukaan. Individu dengan tipe kepribadian ini memiliki ide-ide yang tidak biasa, ketertarikan terhadap hal-hal yang baru, rasa ingin tahu yang tinggi, serta menyukai berbagi pengalaman hidupnya dengan orang lain. Mereka dengan kepribadian keterbukaan juga cenderung mempertanyakan nilai-nilai tradisional yang ada ditengah masyarakat.

Sebuah penelitian terkait dengan tipe kepribadian dan perilaku *aggressive driving* yang dilakukan oleh Anitei, Chraif, Burtaverde, dan Mihaila (2014), memberikan gambaran bahwa tipe kepribadian individu dapat mempengaruhi kecenderungan perilaku *aggressive driving*. Dalam penelitian tersebut, dijelaskan bahwa individu dengan kestabilan emosi yang rendah yaitu individu dengan tipe kepribadian neurotisme seringkali merasa gelisah, tegang dan cemas. Dengan demikian orang-orang dengan stabilitas emosi yang rendah memiliki ciri-ciri intoleransi terhadap stres ketika dalam situasi kemacetan lalu lintas, ketika kehabisan waktu atau terburu-buru, menganggap situasi tertentu sebagai stres dan

tidak tertahankan dibandingkan dengan pengguna jalan lain sehingga terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif.

Berdasarkan pemaparan diatas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian berkaitan dengan pengaruh tipe kepribadian (*big five personality*) terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor yang tergabung dalam komunitas motor Xabre Owners Jakarta.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu adakah pengaruh tipe kepribadian (*big five personality*) terhadap kecenderungan perilaku *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor yang tergabung dalam komunitas motor Xabre Owners Jakarta.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui adakah pengaruh tipe kepribadian (*big five personality*) terhadap kecenderungan perilaku *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor yang tergabung dalam komunitas motor Xabre Owners Jakarta.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah :

a. Manfaat teoritis

Peneliti berharap penelitian ini dapat memberikan tambahan informasi, pengetahuan, ataupun wawasan di bidang psikologi, yaitu mengenai pengaruh tipe kepribadian terhadap perilaku mengemudi agresif pada pengendara motor dan juga penelitian ini diharapkan nantinya bisa dijadikan sebagai referensi oleh peneliti selanjutnya khususnya yang berkaitan dengan perilaku mengemudi agresif atau *aggressive driving*.

b. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan pemikiran serta informasi yang berguna mengenai pengaruh tipe kepribadian terhadap perilaku mengemudi agresif, serta diharapkan juga

dapat dijadikan bahan edukasi di tengah masyarakat umum mengenai perilaku mengemudi agresif di jalan raya dan dengan begitu diharapkan pula dapat mengurangi angka kecelakaan yang terjadi di jalan raya.

1.5 Keaslian Penelitian

Tinjauan terhadap penelitian sebelumnya dilakukan untuk mengetahui apakah penelitian yang akan peneliti lakukan memiliki nilai kebaruan dari pada penelitian-penelitian sebelumnya. Tinjauan dilakukan terhadap penelitian dengan topik tipe kepribadian dan perilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan dari hasil tinjauan, ditemukan penelitian terkait yang dilakukan oleh Kurniasih, Rosyidah, dan Sandora (2017) dengan judul *The Effect of Big Five Personality on Aggressive Driving Behavior among Angkot Drivers in Surabaya*. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif menggunakan pendekatan observasi dengan *design cross sectional*. Populasinya adalah semua pengemudi angkot yang telah bekerja setidaknya selama enam bulan di kota Surabaya, dengan jumlah sampel sebanyak 135 orang. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pengetahuan sopir angkot dapat berpengaruh terhadap perilaku *aggressive driving*, dan tipe kepribadian yang paling berpengaruh terhadap perilaku *aggressive driving* adalah pengemudi angkot dengan tipe kepribadian *openness* dan *conscientiousness*. Perbedaannya dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti saat ini terletak pada judul penelitian dan subjek penelitian. Subjek penelitian yang dilakukan peneliti saat ini adalah anggota komunitas motor Xabre Owners Jakarta dengan jumlah populasi sebanyak 150 orang dengan judul penelitian Pengaruh Tipe Kepribadian (*Big Five Personality*) Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada pengendara sepeda motor di komunitas Xabre Owners Jakarta.

Tinjauan berikutnya adalah penelitian yang dilakukan oleh Anitei, Chraif, Burtaverde, Mihaila (2014), di University of Bucharest dengan judul *The Big Five Personality Factors In The Prediction Of Aggressive Driving Behavior among Romanian Youngsters*. Subjek pada penelitian ini berjumlah 100 siswa tahun kedua di fakultas psikologi dan sains terdiri dari 64 wanita dan 36 pria yang telah memiliki lisensi mengemudi. Hasil dari penelitiannya mengatakan kekuatan

atau kemampuan stabilitas emosi seseorang berhubungan dengan perilaku mengemudi agresif. Faktor ini menjadi satu-satunya penentu perilaku *aggressive driving* di lalu lintas. Individu dengan kestabilan emosi yang rendah adalah individu dengan tipe kepribadian neurotisme yang seringkali merasa gelisah, tegang dan cemas. Dengan demikian orang-orang dengan stabilitas emosi yang rendah memiliki ciri-ciri intoleransi terhadap stres ketika dalam situasi kemacetan lalu lintas, ketika kehabisan waktu atau terburu-buru, menganggap situasi tertentu sebagai stres dan tidak tertahankan dibandingkan dengan pengguna jalan lain sehingga terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif. Adapun perbedaannya dengan penelitian yang peneliti lakukan terletak pada subjek penelitiannya.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Lustman, Wiesenthal, dan Flett (2010) dari *York University*, dengan judul penelitian *Narcissism and Aggressive Driving : Is an Inflated View of the Self a Road Hazard ?*. Subjek dalam penelitian ini terdiri dari 210 peserta, masing-masing 144 wanita dan 66 peserta pria. Seluruh peserta memiliki Surat Izin Mengemudi yang valid dengan rentang usia 17 tahun hingga 53 tahun. Hasil dari penelitian ini menjelaskan, bahwa ketika mengalami tingkat kemarahan yang tinggi, pria bereaksi lebih agresif dari pada wanita, tetapi sebaliknya ketika tingkat kemarahan rendah, wanita cenderung merespon lebih agresif dari pada pria. Selain itu, dijelaskan juga bahwa individu dengan kepribadian narsisis tinggi bereaksi lebih agresif dari pada individu dengan tingkat narsisis yang rendah. Terdapat perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti, yaitu terletak pada subjek penelitian dan variabel bebas yang akan diteliti. Pada penelitian yang akan peneliti lakukan, subjek penelitian adalah anggota dari komunitas motor, dan variabel bebas penelitian adalah tipe kepribadian (*Big Five Personality*).

Tinjauan lainnya yang jadi acuan bagi peneliti yaitu penelitian yang dilakukan oleh Ashari dan Hartati (2017), dari Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro dengan judul Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa. Subjek dalam penelitian ini terdiri dari 73 mahasiswa dengan kriteria sudah mengendarai sepeda motor lebih dari enam bulan. Hasil dari penelitian ini mengatakan terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara stres, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan

aggressive driving. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang sedang peneliti lakukan saat ini terletak pada subjek dan variabel bebas dalam penelitian. Subjek penelitian adalah anggota dari komunitas motor, sementara variabel bebas penelitian adalah tipe kepribadian (*Big Five Personality*).

