

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Transportasi merupakan salah satu elemen yang sangat penting dalam kehidupan manusia dan dalam perkembangannya. Transportasi telah menjadi salah satu kebutuhan manusia yang paling mendasar, seperti sering kita temui hampir setiap hari mulai dari kalangan remaja sampai orang dewasa pun menggunakan kendaraan bermotor untuk berpergian, baik itu ke kantor maupun ke sekolah. Hal tersebut dilakukan guna untuk menghemat waktu agar tidak terlambat sampai di tempat tujuan.

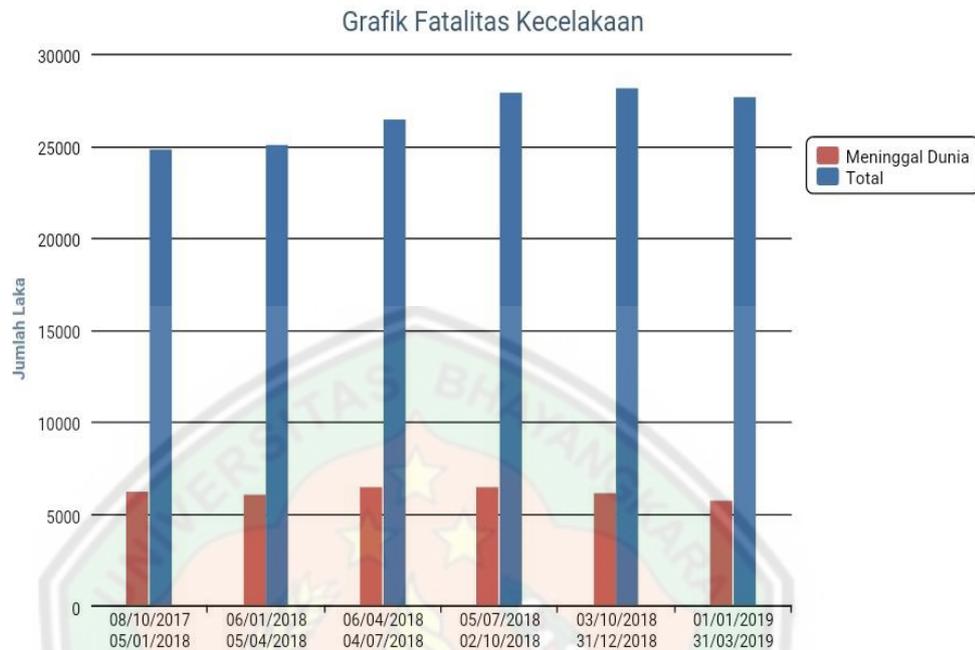
Seiring dengan perkembangannya transportasi pun juga memiliki dampak, baik itu dampak positif maupun dampak negatif hal tersebut diutarakan menurut Noor (2015) dampak positif dari perkembangan transportasi itu sendiri seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa transportasi itu sendiri dapat mempermudah atau mempercepat segala aktivitas yang dilakukan dalam artian dapat menghemat waktu dengan baik. Tidak terlepas dari hal tersebut transportasi pun juga memiliki dampak negatif seperti yang sering terjadi di era globalisasi saat ini mulai dari pelanggaran-pelanggaran yang sering terjadi hingga sampai mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Kepemilikan kendaraan bermotor pada era globalisasi saat ini terus meningkat dengan sangat cepat, hal tersebut dikarenakan memang harga kendaraan bermotor yang relatif terjangkau dan kebutuhan serta kemudahan dalam mengendarainya. Semakin banyaknya para pengguna sepeda motor di ibu kota, maka hal tersebut tidak terlepas dari semakin banyaknya pula tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada era globalisasi saat ini merupakan suatu bentuk masalah yang umum terjadi di dalam penyelenggaraan sistem transportasi di banyak negara, salah satunya yaitu pada negara-negara

berkembang termasuk di negara Indonesia. Jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi mengalami peningkatan hampir setiap tahunnya.

1.1 Grafik Fatalitas Kecelakaan Tahun 2017-2019



Sumber grafik :Korlantas Polri (2019)

Berdasarkan grafik 1.1 jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia selama triwulan terakhir mulai dari tahun 2017 sampai pada tahun 2019 mengalami peningkatan disetiap tahunnya. Berdasarkan sumber Korlantas Polri data pada grafik yang ada dijelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas terbanyak disebabkan oleh pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang terjadi, seperti menerobos lampu merah, melewati marka jalan serta mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi. Salah satu kecelakaan lalu lintas yang menduduki posisi terbanyak yang terjadi di Indonesia yaitu kecelakaan pada pengguna sepeda motor. Berikut adalah data grafik tentang jenis-jenis kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

1.2 Grafik Jenis Kendaraan Yang Paling Banyak Mengalami Kecelakaan



Sumber grafik :Korlantas Polri (2019)

Berdasarkan grafik 1.2 jenis kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah kendaraan bermotor atau sepeda motor dengan jumlah sebanyak 36.264 dibandingkan dengan kendaraan lainnya seperti mobil, sepeda, bis, dan truk.

Menurut Riwanto (1997) terdapat tiga faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu faktor pertama adalah kondisi jalan yang licin dan tidak baik, tanjakan atau turunan yang curam dan jalan yang rusak. Faktor kedua adalah kendaraan seperti rem yang tidak berfungsi dengan baik, lampu depan, belakang dan lampu rem yang tidak menyala. Faktor ketiga yaitu manusia yang merupakan faktor terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas hingga 57% sampai 80% seperti pemakaian atau mengkonsumsi alkohol, tidak memakai helm saat berkendara, serta melanggar rambu-rambu lalu lintas yang ada.

Peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi seperti yang dijelaskan sebelumnya, banyak faktor-faktor penyebabnya salah satunya yaitu faktor manusialah yang paling besar. Hal tersebut tidak terlepas dari pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang sering kita temui seperti mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi, menyalip kendaraan lain dengan cara yang berbahaya,

serta menerobos rambu lalu lintas. Hal-hal tersebut merupakan salah satu bentuk *aggressive driving behavior* yang dapat menyebabkan peristiwa kecelakaan lalu lintas.

Tidak terlepas dari hal itu *aggressive driving behavior* pun bisa disebabkan oleh tekanan yang dialami pengemudi saat berkendara. Di ibu kota yang padat akan penduduk dan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan jumlah jalan yang disediakan serta sempitnya ruang gerak, mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang tidak dapat dihindari. Tingginya tingkat kemacetan memberikan tekanan tersendiri bagi pengendara. Ketika macet pengendara harus lebih lagi meningkatkan konsentrasi karena jarak antar kendaraan sangat sempit.

Menurut Ayuningtyas & Santoso (2007) tekanan-tekanan yang muncul tersebut membuat pengendara merasa frustrasi dan kemudian memunculkan beberapa perilaku agresif dalam berkendara seperti melanggar rambu lalu lintas, memotong atau berpindah jalur tanpa memberi tanda serta tidak memperhatikan jarak aman dalam berkendara. Berdasarkan pada data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Polres Metro Bekasi kota pun juga menyebutkan bahwa banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di kota Bekasi seperti berkendara dengan tidak menggunakan helm dan tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) serta pelanggaran yang mengarah pada *aggressive driving behavior* yaitu seperti memotong jalur kendaraan lain dengan semaunya, menerobos lampu merah, menerobos palang pintu kereta api serta mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi.

Berikut ini adalah beberapa berita yang berkaitan dengan *aggressive driving behavior* khususnya di kota Bekasi dengan jumlah penduduk dan banyaknya pengguna sepeda motor. Dari berita detiknews (2015) dijelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh perilaku buruk sekitar 80% kasus kecelakaan yang terjadi di Indonesia selama ini disebabkan oleh perilaku buruk pengendara. Perilaku buruk pengendara tersebut yang banyak adalah cara mengendarai/ mengemudikan kendaraan yang agresif. Seperti mengendarai kendaraan dengan menyalip atau memotong jalur dengan semaunya.

Mengemudi dengan agresif merupakan bagian dari mentalisasi dan perilaku berkendara yang buruk.

Berita selanjutnya yang dilansir dari Wartakota (2019) bahwa seorang pengendara motor tewas setelah menabrak truk yang sedang terparkir di jalan Inspeksi Harapan Jaya Bekasi Utara. Hal tersebut bermula dari seorang pengendara yang berboncengan melaju dengan kecepatan yang tinggi dan menyalip kendaraan lain yang ada di depannya, dengan tidak sadar mereka menabrak truk yang sedang parkir tersebut dari bagian belakang yang mengakibatkan satu pengemudi tewas di tempat dan satu pengemudinya kondisinya kritis.

Kemudian menurut berita yang dilansir dari Merdeka (2015) pengendara sepeda motor mengalami kecelakaan lalu lintas hingga tewas di jalan baru underpass Bekasi Timur akibat pengendara mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi dan tidak menggunakan helm, menabrak mobil yang berada tepat di depannya sehingga pengendara motor tersebut terpental dan tewas seketika di lokasi kejadian.

Lalu menurut berita yang dilansir dari Okenews (2019) bahwa tabrakan antar sepeda motor terjadi di Jalan Raya Mustikasari, Kota Bekasi kejadian ini bermula dari pengendara sepeda motor yang melaju dengan kencang tanpa lampu dan plat nomor dari arah Bantargebang menuju Timur. Sementara dari arah sebaliknya terdapat lima sepeda motor pengemudi ojek online yang sedang konvoi, tiba-tiba pengendara sepeda motor tersebut menabrak salah satu dari rombongan ojek online tersebut hingga terpelanting dan tewas di tempat.

Kemudian berita selanjutnya yang dilansir dari detiknews (2018) Polisi menindak 248 kendaraan dalam operasi zebra yang berlangsung selama dua hari di jalan Jendral Ahmad Yani, Kota Bekasi. Di hari pertama sebanyak 103 kendaraan yang ditilang dan di hari kedua sebanyak 145 kendaraan yang ditilang. Pelanggaran yang dijarung antara lain pengendara di bawah usia 17 tahun, yang menerobos lampu merah, melawan arus serta mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi.

Berdasarkan beberapa berita yang telah dijelaskan di atas bahwa banyaknya jumlah pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang terjadi hingga menyebabkan peristiwa kecelakaan lalu lintas. Seperti mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi, menyalip atau memotong jalur kendaraan lain, menerobos lampu merah serta menerobos perlintasan rel kereta api. Hal tersebut sangat membahayakan untuk pengendara itu sendiri dan bagi para pengguna jalan.

Selanjutnya berdasarkan hasil survei oleh Kanit kecelakaan lalu lintas Bekasi kota, Heri Purwanto (dalam Republika 2015) mengatakan tingkat kecelakaan di Bekasi tergolong tinggi. Tercatat ada sebanyak 1.467 korban kecelakaan lalu lintas pada tahun 2013 sampai tahun 2014. Sebanyak 80% kecelakaan lalu lintas pada tahun 2013 terjadi 580 kali diantaranya 119 kasus tabrak lari, 52 orang korban meninggal dunia, 152 orang luka berat dan 599 orang korban luka ringan. Berdasarkan dari data Polresta Bekasi, tercatat bahwa sebanyak 803 jumlah korban secara keseluruhan. Kemudian pada tahun 2014 terjadi sedikit penurunan kasus kecelakaan. Di mana pada tahun lalu total jumlah secara keseluruhan mencapai 803 korban namun pada tahun 2014 hanya sebanyak 644 orang korban kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dan keterangan Brigadir Eka Bayu serta data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Polres Metro Bekasi Kota bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan potensi kecelakaan lalu lintas paling banyak terjadi pada usia 16-30 tahun di tahun 2017 sebanyak 28.926 pelanggar dan di tahun 2018 sebanyak 18.004 pelanggar dengan jumlah pelanggaran yang beragam. Mulai dari menerobos lampu merah, melewati marka jalan, menerobos perlintasan kereta api serta tidak memakai helm saat berkendara, hingga tidak memiliki SIM saat berkendara.

Dari hasil wawancara tersebut Brigadir Eka Bayu menuturkan bahwa pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dapat sangat membahayakan para pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan, perilaku para pengendara yang tidak dapat di kontrol dengan baik sehingga melanggar peraturan-peraturan lalu

lintas yang ada, hal tersebut pun dapat menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dari sejumlah titik yang menjadi lokasi pelanggaran lalu lintas terdapat 4 lokasi yaitu jalur utama, jalur tengah, jalur alternatif dan jalur lain namun dari keempat jalur tersebut yang paling banyak terjadi pelanggaran lalu lintas hingga dapat berpotensi terjadi kecelakaan lalu lintas adalah jalur utama.

Menurut Sadono (2016) masyarakat sering kali mengabaikan segala peraturan berlalu lintas di jalan raya, hal tersebutlah yang menimbulkan ketidakdisiplinan seseorang dalam berkendara, sehingga memunculkan *aggressive driving behavior*. Yaitu seperti mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu lalu lintas, menerobos palang pintu kereta api dan melewati marka jalan. Hal-hal tersebut dapat merugikan diri sendiri serta pengguna jalan lainnya.

Definisi *aggressive driving behavior* menurut Tasca (2000) merupakan tindakan yang dilakukan secara sengaja dalam mengemudi yang cenderung dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang dimotivasi oleh ketidaksabaran dan kekesalan. Kemudian menurut Wiesenthal & Hennessy (2001) *aggressive driving behavior* merupakan sebuah bentuk perilaku yang direncanakan untuk menyerang secara emosi atau psikologi di lingkungan mengemudi atau jalan raya.

Aggressive driving behavior merupakan hal yang dapat membahayakan para pengendara itu sendiri serta pengendara lain termasuk pengguna jalan yang sedang melintas. *Aggressive driving behavior* tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor menurut Tasca (2000) yaitu terdiri dari usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku mengemudi dan faktor sosial.

Dari beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi *aggressive driving behavior* salah satunya yaitu faktor kepribadian yang dijelaskan bahwa individu memiliki sikap kurang kepedulian terhadap orang lain, mereka cenderung mengabaikan segala sesuatu yang mereka lakukan dan tanpa berfikir akan akibat yang terjadi bagi orang lain serta sikap pengemudi yang tidak baik dalam

melepaskan emosionalnya. Hal tersebut berkaitan dengan kontrol diri individu dalam mengendalikan emosionalnya yang berbentuk sebuah perilaku yang dimunculkan. Oleh sebab itu menurut Mahardayani & Aini (2011) berpendapat bahwa setiap pengendara harus memiliki mekanisme yang dapat membantu mengatur dan mengarahkan perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi serta perilaku yang positif. Pendapat yang dijelaskan tersebut, mendukung teori yang diutarakan oleh (Tasca, 2000).

Menurut Thompson (1981) kontrol diri yaitu sebagai suatu kemampuan atau keyakinan bahwa seseorang dapat mencapai hasil-hasil yang diinginkan melalui tindakan diri sendiri. Kemudian menurut Baumeister & Muraven (2000) kontrol diri sebagai suatu kemampuan pengendalian kontrol atas dirinya sendiri dalam usaha mengubah cara berpikir dan berperilaku.

Kontrol diri merupakan suatu hal yang penting dalam diri individu. Hal tersebut diutarakan pula oleh Calhoun & Acocella (1990) mengenai dua alasan pentingnya kontrol diri. Pertama, individu hidup di dalam kelompok. Setiap orang berusaha memenuhi kebutuhan hidupnya agar kebutuhan setiap pihak dapat terpenuhi, oleh karena itu individu harus dapat mengontrol dirinya agar tidak mengganggu kenyamanan orang lain. Kedua masyarakat mendorong individu untuk menetapkan standar yang lebih baik bagi dirinya. Ketika berusaha memenuhi tuntutan atau tujuan tertentu berkenaan dengan kepatuhan, kebaikan dalam memenuhi tujuan ini maka pengontrolan diri dibutuhkan agar dalam proses pencapaian standar tersebut individu tidak melakukan hal-hal yang menyimpang.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Hartati & Ashari (2017) mengenai hubungan antara stres, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive draiving behavior* pada mahasiswa. Terdapat hubungan yang signifikan antara stres, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving behavior* pada mahasiswa. Hal ini berarti semakin tinggi tingkat stres, kecemasan, dan depresi maka semakin tinggi pula kecenderungan *aggressive driving behavior*. Penelitian yang peneliti sedang lakukan saat ini yaitu hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving behavior* pada

pengguna sepeda motor yang melalui jalur utama di kota Bekasi kaitannya dengan penelitian yang peneliti sedang lakukan, yaitu terletak pada pemilihan subjek penelitian, subjek penelitian yaitu mahasiswa merupakan salah satu yang masuk ke dalam kategori usia pada subjek untuk penelitian yang peneliti lakukan saat ini.

Kemudian penelitian yang dilakukan oleh Adimas (2016) mengenai Hubungan *strategy emotion focused coping* dan *aggressive driving behavior* pada remaja. Bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara *strategy emotion focused coping* dan *aggressive driving behavior* pada remaja. Hal ini berarti semakin tinggi *strategy emotion focused coping* maka semakin tinggi pula *aggressive driving behavior*. Penelitian yang sedang dilakukan saat ini yaitu hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving behavior* pada pengguna sepeda motor yang melalui jalur utama di kota Bekasi kaitan dengan penelitian yang peneliti lakukan saat ini yaitu pada variabel bebas yang peneliti gunakan yaitu kontrol diri yang memiliki sedikit kesamaan tentang bagaimana cara seseorang dalam mengendalikan emosinya dalam situasi yang relatif tidak dapat dikontrol.

Dikarenakan pada saat ini banyaknya peristiwa-peristiwa yang terjadi di jalan khususnya kecelakaan lalu lintas dan bermula dari perilaku pengendara itu yang kurang baik, hal tersebut sering kali kita temui serta bentuk pengendalian diri pada individu tersebut kurang baik sehingga munculnya perilaku tersebut. Maka dari itu peneliti tertarik untuk meneliti hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving behavior* pada pengguna sepeda motor yang melalui jalur utama di kota Bekasi. Penelitian ini dilakukan pada pengguna sepeda motor yang melalui jalur utama di kota Bekasi, seperti Jl. KH Noer Ali, Kalimalang, Jl I Gusti Ngurah Rai (Kranji), Jl. Ir. Juanda dan Jl. Cut Meutia, serta alasan dilakukannya penelitian ini yaitu karena berdasarkan data yang diperoleh dari Satuan Lalu Lintas Polres Metro Bekasi Kota menyebutkan bahwa banyaknya pelanggaran lalu lintas yang terjadi yaitu di jalur utama dan terbanyak adalah usia 16-30 tahun.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah : Apakah ada hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving behavior* pada pengguna sepeda motor yang melalui jalur utama di kota Bekasi ?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving behavior* pada pengguna sepeda motor yang melalui jalur utama di kota Bekasi.

1.4 Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis, yaitu :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah diharapkan dapat memperkaya kepustakaan psikologi, khususnya psikologi sosial dan psikologi klinis. Serta dapat memberikan sumbangan bagi bahasan yang menyangkut tentang kontrol diri dan *aggressive driving behavior* pada pengguna sepeda motor, dan dapat dijadikan rujukan hasil penelitian lebih lanjut.

1.4.2 Manfaat Praktis

Adapun beberapa manfaat praktis dalam penelitian ini antara lain adalah :

- a) Bagi pengguna sepeda motor, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan mengenai gambaran tentang *aggressive driving behavior* serta kemampuan untuk mengontrol dirinya dalam berkendara di jalan.
- b) Bagi pihak kepolisian penelitian ini diharapkan dapat memberikan bantuan penyelesaian bagi permasalahan lalu lintas. Khususnya berkaitan dengan *aggressive driving behavior* yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas

- c) Bagi penelitian lain, diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan, bahan informasi, dan referensi dalam melakukan penelitian lebih lanjut dengan jenis bidang yang sama. Serta memberikan gagasan untuk meneliti faktor lain yang juga berhubungan dengan permasalahan yang berkaitan dengan *aggressive driving behavior*.

1.5 Uraian Keaslian Penelitian

Judul asli penelitian ini adalah hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving behavior* pada pengguna sepeda motor yang melalui jalur utama di kota Bekasi. Peneliti menggunakan penelitian sebelumnya sebagai tambahan dengan variabel terikat yang sama yaitu *aggressive driving behavior* tetapi berbeda variabel bebas dan subjek penelitiannya. Berikut beberapa penelitian sebelumnya, yaitu :

1. Penelitian yang dilakukan oleh Indrawati & Hafizhudin (2016) Dengan judul “Hubungan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas motor Rx-king di Semarang”. Hasil penelitian yang menyatakan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas motor Rx-king di Semarang.
2. Penelitian yang dilakukan oleh Nu'man & Alhasani (2018) Dengan judul “Hubungan antara teritori dengan agresivitas pengendara bermotor di kabupaten Sukabumi”. Hasil penelitian yang menyatakan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara teritori dengan agresivitas pengendara bermotor di kabupaten Sukabumi.
3. Penelitian yang dilakukan oleh Adimas (2016) Dengan judul “Hubungan *Stategy emotion coping* dan *aggressive driving* pada remaja”. Hasil penelitian yang menyatakan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara *strategy emotion coping* dan *aggressive driving* pada remaja.
4. Penelitian yang dilakukan oleh Pratama (2017) Dengan judul “Hubungan antara kelelahan mengemudi dengan *aggressive driving* pengemudi PO.

Sumber group”. Hasil penelitian yang menyatakan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara kelelahan mengemudi dengan *aggressive driving* pengemudi PO. Sumber group.

5. Penelitian yang dilakukan oleh Hartati & Ashari (2017) Dengan judul “Hubungan antara stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa”. Hasil penelitian yang menyatakan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa. Pada penelitian ini, yang membedakan dengan penelitian yang akan peneliti lakukan yaitu terletak pada variabel yang digunakan.

Dari beberapa hasil penelitian sebelumnya maka dapat disimpulkan penelitian-penelitian terdahulu yang telah dilakukan yaitu sebagai berikut hubungan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas motor Rx-king di Semarang, hubungan antara teritori dengan agresifitas pengendara bermotor di kabupaten Sukabumi, hubungan *strategy emotion coping* dan *aggressive driving* pada remaja, hubungan antara kelelahan mengemudi dengan *aggressive driving* pengemudi PO. sumber group, dan yang terakhir yaitu hubungan antara stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa. Dari penelitian-penelitian terdahulu yang membedakan dengan penelitian yang peneliti sedang lakukan saat ini terletak pada variabel bebas yang digunakan yaitu kontrol diri dan subjek penelitian serta populasi dan tempat dilakukannya penelitian pun juga berbeda.