

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Fenomena pengemudi agresif sangat sering kita temui di jalan raya, khususnya di kota Bekasi. Tentu fenomena pengemudi agresif dapat terjadi ketika pengendara mengalami kondisi macet di jalan. Maka, mereka dapat menunjukkan reaksi marah, mengklakson terus menerus, menyalip kendaraan yang berada di depannya untuk menghindari kemacetan karena ketidaksabaran. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh penulis yaitu pengendara di Bekasi terlihat agresif dalam mengemudikan kendaraannya salah satunya usia muda seperti mahasiswa. Menurut Utami, (2010) bahwa mengemudi agresif yang cenderung rendah ketika individu remaja cenderung menghindari perilaku yang memiliki risiko tingkat kecelakaan yang tinggi.

Menurut Badan Pusat Statistik (2021) atau BPS, mengungkapkan bahwa dari data tahun 2017 hingga 2021 terjadi peningkatan pada jumlah kendaraan bermotor sekitar 4,53 persen lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan lainnya. jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2021 yaitu mencapai 120.042.298 unit. Dilansir dari TribunBanyumas.com yang ditulis oleh Budi Susanto (2023) menyatakan pada hasil survei Jakpat sekitar 74,6% dari 1.021 responden se-Indonesia menggunakan sepeda motor Honda. Dan dari keterangan survei tersebut kategori jenis sepeda motor yang paling banyak digunakan adalah motor matic, dengan tipenya yang terbesar ialah Honda Scoopy, Beat Sporty, dan Vario 125.

Pelaku agresif mengemudi salah satunya adalah mahasiswa yang usianya rata-rata menginjak remaja hingga dewasa awal. Menurut Santrock (2012) bahwa rentang usia remaja ialah usia 18 hingga 25 tahun, individu bertransisi dari remaja ke dewasa. Mahasiswa merupakan individu yang memiliki pengetahuan yang cukup luas karena jenjang pendidikannya yang tinggi strata satu (S1). Pada fase ini mahasiswa mengalami peralihan emosi, fisik, dan psikis. Di mana mahasiswa masih

mencari jati diri, melakukan hobby yang disukainya, mencari perhatian untuk menonjolkan diri di depan umum.

Karakteristik pengguna kendaraan bermotor salah satunya yaitu mengendarai dengan kecepatan tinggi. Menurut Tasca (2000) karakteristik mengemudi agresif adalah membuntuti kendaraan lain terlalu dekat, berpindah-pindah jalur, mendahului dengan kasar, memotong kendaraan lain dengan jarak yang dekat, menggunakan bahu jalan untuk mendahului, berpindah jalur tanpa memberikan tanda isyarat atau aba-aba, menghalangi pengemudi lain atau kendaraan lain untuk mendahului, tidak memberikan kesempatan kepada pengemudi atau kendaraan lain untuk berpindah jalur, mengemudi kendaraan dengan kecepatan tinggi dan menimbulkan perilaku membuntuti kendaraan lain, menerobos lampu merah, melanggar rambu-rambu lalu lintas sehingga dapat membahayakan pengendara lain.

Perilaku agresif pada pengemudi merupakan tindakan pengemudi mengemudikan kendaraannya di jalan raya dengan kecepatan tinggi yang dipengaruhi oleh emosi. Menurut James & Nahl (2000) bahwa mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, yang menghasilkan perilaku yang memaksakan tingkat risiko yang disukainya sendiri pada orang lain. Shinar (dalam Tasca, 2000) juga membuat perbedaan penting antara pengemudi agresif dan mengemudi dengan agresif. Pengemudi agresif merupakan sekelompok kecil populasi pengemudi yang sering menunjukkan perilaku mengemudi agresif. Sedangkan mengemudi dengan agresif mengacu pada perilaku itu sendiri yang cenderung lebih jarang ditampilkan oleh sebagian besar pengemudi.

Perilaku agresif dengan perilaku agresif pada pengendara sepeda motor, jika perilaku agresif ialah pergantian dari masa kanak-kanak ke masa dewasa yang bukan hanya dalam artian psikologis, namun juga termasuk fisik. Pada tahap ini, remaja sedang mengalami masa pubertas dan mencari jati diri atau identitasnya. Hal tersebut menyebabkan remaja sering mengalami emosi yang meluap-luap karena mereka tidak begitu yakin siapa dirinya sehingga mereka cenderung ingin tahu terhadap segala sesuatu (Mukhlis, Hirmaningsih, Asra, Lestari, Yulianti, & Wahyuni,

2015). Sedangkan perilaku agresif pada pengendara sepeda motor ialah terdiri dari kebiasaan mengikuti kendaraan lain (*tailgating*), membunyikan klakson (*horn blowing*), menggunakan lampu jarak jauh (*flashing headlights*), menerobos dan memotong kendaraan (*cutting in and out*), sumpah serapah dan menunjukkan sikap bermusuhan (*swearing and hostile gestures*),serta mengancam dan menyerang pengemudi lainnya (*threatening and assaulting*).

Penulis melakukan wawancara kepada 13 mahasiswa pada tanggal 02 April 2023 yang lalu. Hasil wawancara mahasiswa bahwa 10 dari 13 mahasiswa mengakui mereka melakukan lebih dari 60 Km/jam saat mengendarai kendaraannya, di mana batas kecepatan lebih dari itu membahayakan diri mereka dan orang lain. Mahasiswa menyatakan pernah atau sering memaki pengendara motor lain di jalan, itu dikarenakan ketika mereka menemui pengendara lain yang salah menentukan *seign* kanan atau kiri seperti seseorang ingin belok ke kanan akan tetapi *seign* yang dinyalakan adalah *seign* kiri, hal ini menyebabkan mahasiswa sangat jengkel lalu tidak segan-segan untuk memaki pengendara tersebut dengan kata-kata kasar.

Hasil wawancara dengan mahasiswa psikologi bahwa mereka mengakui melakukan perilaku agresif saat mengendarai motornya di jalan dikarenakan perasaannya yang sedang ada masalah dengan orang tua ataupun hal asmara yang sedang kacau seperti putus cinta sehingga menimbulkan keinginan untuk menarik gas dengan *full*. Ada juga karena terburu-buru ke kampus untuk menghindari keterlambatan masuk kelas, maka mahasiswa mengendarai motornya dengan cepat. Dan ada yang menyatakan bahwa tergantung dari kondisi jalan tentu mereka melakukan perilaku agresif saat di jalanan. Serta ada pula yang menyatakan karena lagu yang diputar, kondisi motor yang digunakannya, merasa dirinya senang saat berkendara dengan kecepatan tinggi, dan terpancing emosi oleh pengendara lainnya yang melakukan kebut-kebutan di jalanan.

Berdasarkan kesimpulan hasil dari wawancara dengan mahasiswa di lapangan yaitu mereka dapat dinyatakan melakukan perilaku agresif

seperti melakukan berkendara dengan batas kecepatan, arogansi di jalanan, melakukan agresif verbal. Semua itu tergantung dari kondisi jalanan dan suasana hati seperti sedang merasakan putus cinta, mengalami suasana hati yang berantakan, ada permasalahan dengan orang tuanya yang menyebabkan stres. Adapun menurut (Ashari & Hartati, 2017) juga menyatakan bahwa semakin tinggi tingkat stres, kecemasan, dan depresi maka semakin tinggi kecenderungan mengemudi agresif, begitu pun sebaliknya.

Pengguna kendaraan dari mulai jenis sepeda motor tentu mereka pernah melakukan tindakan adu kecepatan di jalan, mendahului dan mengambil alih jalan yang dilalui kendaraan lain. Kerap kali pengendara mengganggu ketertiban dan keselamatan individu lain dalam berkendara. Adapun berita viral di media sosial yang dilansir oleh *Kompas.com* menurut Andre (2022) dengan judul “Pelajar Bonceng Tiga Tabrak Tiang Penerangan Jalan, 1 Orang Tewas” pada (Jumat, 04 November 2022). Di dalam video yang beredar luas di media sosial terlihat tiga individu pelajar berboncengan tiga sedang mengendarai motornya. Salah satu pelajar yang duduk paling belakang mengabadikannya dengan ponselnya saat dirinya dan kedua temannya mengalami kecelakaan tunggal. Kecelakaan bermula saat mereka melakukan aksi kebut-kebutan di Jalan Raya Menrod, Kampung Turu, Desa Sriamur, Tambun Utara, Kabupaten Bekasi. Ketika berada di tikungan motor yang dikendarai oleh inisial (AKG) oleng dan kemudian menabrak tiang penerangan jalan, dan mereka bertiga pun terjatuh. Menurut penulis Joy Andre bahwa Kasat Lantas Polres Metro Bekasi Kopol Arga menyatakan satu orang meninggal dunia yaitu pengemudi motor inisial (AKG), sedangkan yang berinisial (MRG) mengalami luka berat dan (DKU) hanya luka ringan. Menurut Tasika (2000) bahwa perilaku pengemudi dikatakan agresif jika disengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kejengkelan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu.

Adapun penelitian yang dilakukan oleh Shinta (2020) dengan judul “Kesadaran Keselamatan dengan Agresivitas Berkendara Pengendara Sepeda Motor” menyatakan bahwa terdapat adanya hubungan signifikan pada hasil penelitian yaitu antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara mengarah ke positif. Semakin tinggi kesadaran keselamatan maka semakin tinggi agresivitas berkendara pada pengendara sepeda motor berusia 17 hingga 25 tahun di Samarinda, begitu juga sebaliknya. Adanya kesadaran keselamatan memiliki hubungan terhadap agresivitas berkendara dilihat dari aspek berkendara dengan kecepatan tinggi, meluapkan kemarahan saat di jalan, dan menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang merujuk pada penelitian Septo Asyifa (2022) “Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan *Perilaku agresif pengemudi* Pada Club Motor” cukup tinggi yaitu terdapat pengaruh antara kontrol diri dengan *perilaku agresif pengemudi* korelasi sebesar 0,352 dengan signifikansi (P) sebesar <0.001 yang menunjukkan hasil signifikansi < (P) 0,05.

Peneliti melakukan penelitian pada mahasiswa psikologi dikarenakan mereka belajar tentang emosi dan nyatanya mereka juga melakukan agresif mengemudi di jalan raya. Berdasarkan Hasil yang telah diperoleh dari hasil survei yang telah dilakukan pada mahasiswa dan mahasiswi di Universitas Bhayangkara Jakarta Raya Bekasi pada fakultas Psikologi menunjukkan bahwa hasil uji perilaku agresif adalah menunjukkan persentase di kategori rendah yaitu 18.1% dengan jumlah 15 subjek, untuk persentase di kategori sedang yaitu 68.7% dengan jumlah 57 subjek, sedangkan persentase di kategori tinggi yaitu 13.3% dengan jumlah 11 subjek. Tingkat perilaku agresif dapat diartikan bahwa dari 83 subjek respondennya menyatakan didominasi oleh kategori sedang dalam melakukan perilaku agresif saat mengendarai kendaraan bermotor di jalan.

Berdasarkan fenomena yang telah dipaparkan di atas bahwa ada permasalahan tentang perilaku agresif pada mahasiswa pengendara motor. Hal itu didukung dengan penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya.

Maka dari itu, penulis ingin meneliti perilaku agresif pengemudi sepeda motor pada mahasiswa fakultas psikologi di universitas Bhayangkara Jaya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan oleh penulis di atas maka rumusan masalah yang akan diteliti adalah bagaimana tingkat perilaku agresif pada mahasiswa/i psikologi pengendara sepeda motor di Universitas Bhayangkara Jakarta Raya Bekasi.

Menurut Sofyanida & Yanuvianti, (2016) di dalam penelitiannya dengan judul “Studi Deskriptif Perilaku Mengemudi Agresif pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung” menyatakan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan mahasiswa melakukan agresif mengemudi yaitu *immobility, restriction, lack of personal control, being put in danger, negativity, dan unpredictability*. Hasil dari penelitiannya memperoleh subyek laki-laki sebesar 116 individu atau 63% dan subyek perempuan sebesar 68 individu atau 37%. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa di kota Bandung lebih banyak laki-laki yang melakukan *perilaku agresif pengemudi*. Hasil kategori yang diperoleh adalah pada kategori *impatience and inattentiveness* sebanyak 93 individu atau 50,5%, kategori *power struggle* sebanyak 59 individu atau 32,1%, kategori *recklessness and road rage* sebanyak 32 individu atau 17,4%.

Menurut Hasanah & Agung (2022) hasil dari penelitiannya, dapat disimpulkan tipe kepribadian *conscientiousness* dalam *big five personality* memiliki hubungan dengan perilaku agresif mengemudi. Sedangkan tipe kepribadian *neuroticism, extraversion, intellect* atau *openness to experience*, dan *agreeableness* dalam *the big five personality* tidak memiliki hubungan dengan perilaku agresif mengemudi.

Menurut Manglam et al., (2013) bahwa karakteristik kepribadian dengan skor penalaran, kesadaran aturan, ketakutan dan stabilitas emosional yang lebih rendah menjadi hal umum terjadi pada pengemudi yang memiliki tingkat kerawanan kecelakaan yang tinggi. Adanya kemungkinan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas lebih disebabkan oleh sifat kepribadian. Penelitian ini menggunakan metode studi *cross-*

sectional di mana 50 pengemudi pria berusia 18-50 tahun dipilih secara acak dari daftar pengemudi becak berlisensi di Ranchi dinilai dengan kuesioner 16 Faktor Kepribadian (16-PF) Cattell versi Hindi. Hasil dari penelitian ini terdapat frekuensi yang jauh lebih tinggi dalam pelanggaran peraturan, melintasi bata kecepatan, penggunaan narkoba, dan kecenderungan ke arah frekuensi yang lebih tinggi dalam membawa orang tambahan (lebih dari yang direkomendasikan) pada pengemudi yang rawan kecelakaan. Serta terdapat korelasi negatif yang signifikan antara rawan kecelakaan dengan faktor 16-PF seperti penalaran, kesadaran aturan, ketakutan dan kestabilan emosi.

Menurut Shinta, (2020) bahwa terdapat hubungan signifikan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara yang mengarah ke positif. Semakin tinggi kesadaran keselamatan maka semakin tinggi agresivitas berkendara pada pengendara sepeda motor berusia 17-25 tahun di Samarinda. Penelitian ini dengan subjek pengendara sepeda motor sebanyak 100 orang dan menggunakan skala kesadaran keselamatan dan agresivitas berkendara yang dianalisis dengan uji statistik product moments. Hasil menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara dengan nilai $r_{hitung} = 0.392 > r_{tabel} = 0.197$, dan nilai $p = 0.005$.

Menurut Kurniawan & Prapto, (2021) menunjukkan bahwa terdapat peran *self control* terhadap perilaku agresif mengemudi pada pengguna sepeda motor. Oleh karena itu, hipotesis penelitian ini dapat diterima, yaitu ada peran *self control* terhadap perilaku perilaku agresif pengemudi pengguna sepeda motor. Penelitian ini tidak menemukan perbedaan perilaku agresif mengemudi pada usia remaja dan usia dewasa awal. Namun, penelitian ini menemukan adanya perbedaan *self control* pada usia remaja dan dewasa awal. Usia remaja memiliki *self control* yang lebih rendah dibandingkan usia dewasa awal. Penelitian ini Penelitian ini menggunakan partisipan sebanyak 200 pengguna sepeda motor laki-laki berusia muda di Sumatera Selatan yang sudah memiliki SIM C.

Menurut Chomeya & Mahasarakham, (2019) dalam penelitiannya pada mahasiswa menunjukkan bahwa perilaku mengemudi agresif antara sampel laki-laki dan sampel perempuan berbeda pada signifikansi statistik pada tingkat 0,001. Sampel laki-laki memiliki skor rata-rata perilaku mengemudi agresif lebih tinggi dibandingkan sampel perempuan. Hasil penelitiannya menyatakan bahwa mahasiswa pada sampel penelitiannya yang di mana usia mahasiswa sudah jauh lebih dewasa dibandingkan dengan yang individu lain pada usia yang sama tapi tidak belajar menunjukkan sampel memiliki perilaku mengemudi agresif pada tingkat rendah 409 individu atau 86,80% dan memiliki perilaku mengemudi sopan atau hanya memiliki sedikit perilaku mengemudi agresif, sedangkan terdapat satu individu (0,20%) yang memiliki perilaku mengemudi agresif pada tingkat tinggi. Hasil hubungan antara agresif perilaku berkendara dan kepercayaan diri berkendara, pengalaman berkendara dan pengalaman kecelakaan dengan analisis Korelasi *Pearson Product Moment* didapatkan bahwa perilaku mengemudi agresif mempunyai koefisien korelasi yang signifikan pada taraf 0,05 dengan keyakinan berkendara dan pengalaman berkendara serta pada taraf 0,001 dengan pengalaman kecelakaan. Semua variabel mempunyai koefisien korelasi yang rendah. Hal ini menegaskan bahwa kepercayaan berkendara dan pengalaman berkendara mempunyai perilaku berkendara agresif. Berdasarkan pengalaman berkendara, ditemukan kemiripan dengan perilaku mengemudi agresif dan pengalaman berkendara hanya merupakan survei primer karena penelitian ini fokus mempelajari dan mengembangkan perilaku mengemudi agresif menjadi poin utama.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana tingkat Perilaku Agresif Pengemudi Sepeda Motor Pada Mahasiswa Fakultas Psikologi.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat menjadi penerapan ilmu psikologi terkait di bidang ilmu psikologi sosial. Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan masukan untuk menambah wawasan dan memberikan informasi mengenai bagaimana tingkat perilaku agresif pada mahasiswa fakultas psikologi yang mengendara sepeda motor.

1.4.2 Manfaat Praktis

(a) Bagi Mahasiswa

Sebagai bahan informasi mengenai bagaimana tingkat perilaku agresif pada mahasiswa di fakultas psikologi. Dan menambah pengetahuan mengelola perilaku berkendara di jalan raya.

(b) Bagi Fakultas Psikologi

Sebagai bahan informasi perihal tentang bagaimana tingkat perilaku agresif pada mahasiswa, dan dapat mengedukasi mahasiswa tentang mengelola emosi saat berkendara agar terhindar dari perilaku agresif di jalan raya.