

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Saat ini kendaraan bermotor merupakan sebuah kebutuhan yang harus dimiliki oleh setiap masyarakat sebagai alat bantu mobilitas kegiatan sehari-hari. Kendaraan bermotor merupakan salah satu jenis perangkutan darat selain kereta api dan angkutan yang membutuhkan bantuan manusia atau hewan (sepeda, becak, gerobak dorong, dan lain-lain) untuk menjalankannya (Warpani, 2002). Kendaraan bermotor termasuk perangkutan darat yang berada di jalan raya. Jenis kendaraan bermotor yang berkembang di Indonesia, seperti sepeda motor, mobil pribadi, mobil umum (angkutan publik), bus pribadi, bus umum (angkutan publik), dan truk (Warpani, 2002).

Di Indonesia sendiri sudah banyak masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor yang menyebabkan peningkatan jumlah kenaikan kendaraan bermotor setiap tahunnya. Hal ini dibuktikan oleh hasil survei yang dilakukan pada tahun 2019 diketahui total jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 133.617.012 unit (Statistik, 2019). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Korps Lalu Lintas Polri, Senin 6 September 2021 saat ini total kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 143.340.128 unit (Herawati, 2021).

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor berdampak pada lingkungan, khususnya polusi udara. Hal ini dijelaskan pada penelitian yang dilakukan oleh Ismiyati, Marlita, & Saidah bahwa sektor transportasi memiliki pengaruh dominan terhadap pencemaran udara salah satunya perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang cepat (Ismiyati, Marlita, & Saidah, 2014).

Saat ini perkembangan di industri transportasi berkembang dengan sangat pesat. Seperti dari penjelasan peningkatan jumlah kendaraan yang dijelaskan sebelumnya, masalah lain yang muncul seperti peningkatan kemacetan lalu lintas, parkir, angkutan umum, polusi, dan masalah ketertiban lalu lintas (Munawar, 2007). Masalah lain yang tak kalah penting adalah fasilitas angkutan umum di mana saat ini didominasi oleh angkutan bus dan mikrolet masih terasa kurang nyaman, kurang aman, dan kurang efisien serta pemakai jasa angkutan umum masih terbatas pada kalangan bawah dan sebagian kalangan menengah, sedangkan orang-orang berdasi masih enggan memakai angkutan umum

karena masih dianggap terlalu rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi yang begitu nyaman dengan pelayanan dari pintu ke pintu (Aziah & Adawia, 2018).

Permasalahan angkutan umum yang begitu banyak pada akhirnya memunculkan inovasi baru yang akhirnya menjawab kebutuhan masyarakat dengan lahirnya perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online*. Transportasi *online* menjadi salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi yang disambut cukup baik di awal kemunculannya karena dianggap sebagai salah satu inovasi terbaik saat ini. Beberapa perusahaan besar menghadirkan transportasi berbasis aplikasi *online* di Indonesia, seperti Gojek dan Grab. Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi ojek dan teknologi komunikasi dan menawarkan kemudahan, biaya yang lebih murah, kenyamanan, dan keamanan yang lebih terjamin, maka banyak orang yang beralih dari moda transportasi konvensional ke moda transportasi *online*.

Pengguna kendaraan bermotor sangatlah beragam, mulai dari pelajar, pekerja, ibu rumah tangga, bahkan lansia dan anak di bawah umur. Namun, masih banyak pengendara yang tidak mematuhi lalu lintas hingga menyebabkan kecelakaan. Seperti data yang diterbitkan oleh Kepolisian Republik Indonesia Daerah bahwa jumlah angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2019 mencapai 5.944 dan jumlah pelanggaran lalu lintas pada tahun 2019 mencapai 173.591 (Dataku, 2019). Pada tahun 2021 kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.291 kasus atau naik 100 persen dari tahun sebelumnya yang hanya 566 kejadian, sedangkan untuk pelanggaran lalu lintas terjadi sebanyak 149.353 kasus (Kurniawan, 2021).

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Winurini bahwa sebagian besar penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan karena faktor *human error* dan perilaku agresif berkendara (Winurini, 2012). Bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara adalah pelanggaran batas kecepatan, perpindahan jalur kendaraan secara tidak aman, melanggar rambu lalu lintas, jarak yang terlalu dekat dengan kendaraan lain, tidak memberikan lampu sein ketika berpindah jalur, dan cara berkendara yang mengganggu. Bentuk pelanggaran yang terjadi mengakibatkan pengendara mengalami kecelakaan lalu lintas.

Seperti yang diberitakan oleh NurTerbit bahwa terjadi kecelakaan Pengemudi Kendaraan di Jalan Mutiara Gading Timur, Bekasi, Jawa Barat yang disebabkan Ojek Online ugul-ugalan. Hal ini terjadi akibat pengemudi ojek online telalu terburu-buru

membawa motor nya yang berjenis matic. Menurut James & Nahl bahwa perilaku *aggressive driving* adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi yang menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu risiko pada pengemudi lain (James & Nahl, 2000).

Tasca juga menjelaskan kategori perilaku *aggressive driving* diantaranya keluar masuk jalur, menyalip dengan kasar, jarak yang terlalu dekat dengan kendaraan lain, menyalip di bahu jalan, berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda isyarat, menghalangi pengemudi lain yang ingin menyalip, tidak memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur, mengemudi dengan kecepatan tinggi atau diatas batas normal, menerobos lampu merah (Tasca, 2000). Seperti yang dilaporkan oleh Novianty pada artikel suara.com bahwa terjadi kecelakaan antara sepeda motor dan bus pada Kamis, 28 Juni 2018 di Jalan Pajajaran, Bogor (Novianty, 2018). Kecelakaan terjadi saat sepeda motor ojek *online* yang tengah membawa penumpang berusaha menyalip bus dari sisi kiri jalan. Diduga, sepeda motor menyanggol badan bus hingga hilang keseimbangan dan terjatuh saat berada di tikungan jalan. Hal ini menewaskan penumpang ojek *online* dan pengemudi ojek *online* tidak sadarkan diri.

Peneliti melakukan wawancara pada tanggal 22 April 2021 terkait dengan perilaku *aggressive driving* pada ojek *online* yang ada di Bekasi. Wawancara dilakukan oleh 4 orang pengemudi ojek *online*, mereka berinisial P (29), R (40), S (25), dan D (30). Para ojek *online* tersebut mengaku pernah melakukan pelanggaran lalu lintas. Pengakuan dari P yang melakukan pelanggaran lalu lintas seperti menerobos lampu merah, jarak yang sangat dekat dengan kendaraan lain, hingga melawan arah di jalan A.Yani Bekasi. Pelanggaran yang dilakukan oleh P menyebabkan P harus ditilang oleh pihak kepolisian. Hal ini dilakukan dengan alasan menghemat waktu berkendara dalam mengantar penumpang.

Pelanggaran seperti ini juga dilakukan oleh R yang biasa mencari pelanggan di sekitaran Tambun, Kabupaten Bekasi melakukan pelanggaran lalu lintas hingga menyebabkan kerusakan materi dari pengendara lain. R melakukan pelanggaran lalu lintas seperti kecepatan berlebih, tidak mematuhi rambu lalu lintas, melawan arah, menerobos lampu merah, dan jarak yang berdekatan dengan pengendara lain hingga menabrak motor bagian belakang pengendara lain yang berada di depannya. Kerusakan materi yang disebabkan oleh perilaku agresif berkendara R menyebabkan R harus mengganti rugi

hingga ratusan ribu kepada korban. Pelanggaran yang dilakukan oleh R karena kurangnya pemahaman aturan lalu lintas, sehingga R melakukan pelanggaran lalu lintas.

Hal serupa juga dilakukan oleh S dan D yang merupakan teman sejawat di salah satu komunitas ojek *online* di Kota Bekasi. S mengalami kecelakaan lalu lintas akibat mengemudi *zig-zag* untuk menyalip kendaraan yang berada di depannya, hingga saat S ingin kembali pada jalur semula S ditabrak oleh pengendara motor lain dari arah belakang. Hal tersebut menyebabkan S terpejal dan menyebabkan luka ditubuhnya serta kerusakan pada sepeda motornya. Kecelakaan tersebut terjadi karena S terburu-buru sehingga menyebabkan ia mengemudi *zig-zag* dan juga ia ikut-ikutan pengemudi lain yang melakukan hal serupa.

Pada pengakuan D, ia sering terkena tilang oleh pihak kepolisian akibat pelanggaran lalu lintas yang dilakukannya di Jalan Cut Meutia Bekasi, seperti menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, hingga melawan arah. Hal ini terjadi karena kurangnya sanksi yang tegas yang diberikan oleh D, sehingga D berulang kali ditilang oleh pihak kepolisian.

Banyak upaya yang dilakukan oleh pihak kepolisian untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas, seperti yang diberitakan oleh Ravel bahwa Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Metro Jaya akan menggelar Operasi Zebra 2020 sebagai upaya mengurangi pelanggaran lalu lintas yang biasa dilakukan oleh pengendara (Ravel, 2020). Pelanggaran lalu lintas seperti menerobos masuk ke jalur *busway*, melawan arus, tidak menggunakan helm hingga melanggar marka layaknya *stop line*.

Faktor-faktor yang memengaruhi perilaku *aggressive driving* adalah usia, jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, dan faktor lingkungan (Tasca, 2000). Tasca (2000) juga melaporkan bahwa faktor pribadi yang berhubungan dengan kecelakaan kendaraan meliputi agresi tingkat tinggi, permusuhan, daya saing, kurang peduli terhadap orang lain, pelepasan emosi, dan impulsif. Kepribadian seseorang berpengaruh pada tingkat empati yang dimiliki. Hal ini senada dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Renitasari bahwa ada pengaruh positif empati terhadap perilaku agresif berkendara, artinya semakin tinggi empati maka perilaku agresif berkendara semakin tinggi pula (Renitasari, 2017). Sebaliknya, semakin rendah empati maka perilaku agresif berkendara semakin rendah.

Empati berasal dari semacam peniruan secara fisik atas beban orang lain yang kemudian menimbulkan perasaan serupa dalam diri seseorang (Goleman, 1998). Seperti yang diberitakan oleh detikcom bahwa seorang bocah berusia 7 tahun menjadi korban tabrak lari di Kelapa Gading, Jakarta Utara oleh pengendara mobil pada Minggu 21 Maret 2021 (detikcom, 2021). Saat itu korban sedang berjalan pagi dengan kedua orang tuanya dan tiba-tiba ditabrak sebuah sedan berwarna hitam hingga menyebabkan luka parah bahkan pingsan setelah ditabrak oleh pelaku. Setelah menabrak korban dan orang tuanya, pelaku melarikan diri.

Empati didefinisikan sebagai suatu aktivitas untuk memahami apa yang sedang dipikirkan dan dirasakan orang lain, serta apa yang dipikirkan dan dirasakan oleh yang bersangkutan (*observer, perceiver*) terhadap kondisi yang sedang dialami orang lain tanpa yang bersangkutan kehilangan kontrol dirinya (Taufik, 2012). Alamsyah juga memberitakan bahwa bocah perempuan berusia 13 tahun tewas mengenaskan akibat tabrak lari di ruas Jalan Ciburial, Kabupaten Sukabumi pada Minggu 24 April 2021 pukul 11.00 WIB (Alamsyah, 2021). Saat kejadian korban tengah membawa motor membonceng dua temannya dan seorang balita yang duduk di kursi khusus bagian depan. Yeni, warga setempat berkata bahwa mereka (korban) bertiga di motor. Ada satu balita yang duduk di kursi balita. Tiga korban dibawa ke rumah sakit dan satu meninggal di tempat. Peristiwa tabrak lari tersebut dilakukan oleh pengendara mobil boks putih yang diduga menabrak bocah tersebut.

Empati sebagai salah satu cara yang paling efektif dalam usaha mengenali, memahami, dan mengevaluasi orang lain (Gunarsa, 2000). Seperti yang dilaporkan oleh Hermansyah bahwa kades Karangkamulyan Abdul Haris menjadi korban tabrak lari di Jalan Nasional Ciamis-Banjar (Hermansyah, 2021). Korban meninggal setelah sebelumnya sempat kritis dan dirawat di RSUD Kota Banjar. Korban ditemukan sudah tergeletak di pinggir jalan dari arah Banjar menuju Ciamis dengan kondisi luka dan motor rusak parah. Tak diketahui siapa yang menabrak korban malam itu.

Penelitian yang dilakukan oleh Effendy & Indrawati menunjukkan bahwa terdapat hubungan negative yang signifikan antara empati dengan perilaku agresif pada supporter sepakbola Panser Biru Banyumanik Semarang, artinya semakin rendah empati maka semakin tinggi perilaku agresif yang dilakukan (Effendy & Indrawati, 2018). Hasil penelitian lain juga menunjukkan adanya hubungan yang negatif dimana empati

berkontribusi sebanyak 4,9% dengan kecenderungan agresif berkendara pada remaja (Yulianti & Waringah, 2016).

Penelitian yang dilakukan oleh Normansyah menyatakan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara empati dengan kecenderungan *aggressive driving* dimana semakin tinggi empati yang dimiliki oleh pengendara, semakin rendah kecenderungan *aggressive driving* pengendara (Normansyah, 2018).

Berdasarkan dari data penelitian yang dimiliki oleh peneliti, dapat disimpulkan bahwa pengendara kendaraan bermotor dengan jenis unit apapun perlu memiliki empati yang tinggi terhadap pengendara lainnya agar dapat merasakan, mengenali, memahami keadaan orang lain dan menghindari perilaku *aggressive driving* yang dapat meningkatkan risiko dan ancaman untuk pengendara lainnya.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan, peneliti merumuskan pokok permasalahan sebagai berikut “Apakah ada atau tidak hubungan antara empati dengan perilaku *aggressive driving* pada pengemudi ojek *online* di Bekasi?”

Berikut beberapa penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya, sebagai berikut:

1. Penelitian yang dilakukan oleh (Renitasari, 2017) dengan judul Pengaruh Empathy terhadap Aggressive Driving pada dewasa awal di Kota Malang. Penelitian tersebut menggunakan metode purposive sampling dengan jumlah subjek sebanyak 350 orang dan rantang usia 18-25 tahun. Analisis yang digunakan adalah regresi linier sederhana dengan hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh empathy terhadap aggressive driving pada dewasa awal sebesar 1,1%. Untuk penelitian peneliti berjudul hubungan antara empati dengan perilaku agresif berkendara pada ojek online di Bekasi dengan menggunakan teknik random sampling dengan jumlah subjek minila 100 orang ojek online.
2. Penelitian yang dilakukan oleh (Ashari & Hartati, 2017) dengan judul Hubungan Antara Stress, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa. Penelitian tersebut menggunakan metode purposive sampling dengan total subjek mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro angkata 2016 sebanyak 73 subjek. Hasil penelitian menunjukkan hubungan positif antara

stress ( $r = 0,401$ ;  $p = 0,000$ ), kecemasan ( $r = 0,231$ ;  $p = 0,025$ ), dan depresi ( $r = 0,318$ ;  $p = 0,003$ ) dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNDIP Angkatan 2016. Secara parsial, stres memberikan sumbangan efektif 16,1%, kecemasan 5,3%, dan depresi 10,1% terhadap kecenderungan *aggressive driving* sedangkan secara simultan stres, kecemasan dan depresi memberikan sumbangan efektif sebesar 19,9% terhadap *aggressive driving* pada subjek penelitian ini. Semakin tinggi tingkat stres, kecemasan, dan depresi maka semakin tinggi kecenderungan *aggressive driving* dan sebaliknya, semakin rendah tingkat stres, kecemasan dan depresi maka semakin rendah kecenderungan *aggressive driving*. Untuk penelitian peneliti berjudul hubungan antara empati dengan perilaku agresif berkendara pada ojek online di Bekasi dengan menggunakan teknik random sampling dengan jumlah subjek minimal 100 orang ojek online.

3. Penelitian yang dilakukan oleh (Herani & Jauhari, 2017) dengan judul Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. Penelitian tersebut menggunakan metode purposive sampling dengan total sampel sebanyak 400 pengendara kendaraan bermotor. Dengan teknik analisis data deskriptif dan analisis frekuensi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku berkendara agresif yang dominan terjadi adalah memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi pengendara lain yang akan mengambil jalan. Sementara itu, faktor yang menjadi pemicu terjadinya perilaku berkendara agresif adalah kepadatan lalu lintas, terburu-buru, rambu lalu lintas yang dirasa memberatkan pengendara, dan adanya pengendara lain yang melanggar daerah teritori pengendara tersebut. Untuk penelitian peneliti berjudul hubungan antara empati dengan perilaku agresif berkendara pada ojek online di Bekasi dengan menggunakan teknik random sampling dengan jumlah subjek minimal 100 orang ojek online.

### 1.3 Tujuan Penulisan

Untuk mengetahui adanya hubungan empati dengan perilaku *aggressive driving* pada pengemudi ojek *online* di Bekasi.

## 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian sebagai berikut:

### 1.4.1 Manfaat Teoritis

#### 1. Psikologi Sosial

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan pengetahuan dan informasi bahwa perilaku *aggressive driving* untuk setiap pengendara khususnya ojek online sangat dilarang untuk dilakukan untuk menghindari adanya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas yang dapat menyebabkan kematian.

#### 2. Klinis

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan informasi bahwa pengendara kendaraan bermotor membutuhkan empati yang tinggi untuk menghindari perilaku *aggressive driving* yang dapat menyebabkan pelanggaran lalu lintas atau kecelakaan lalu lintas.

### 1.4.2 Manfaat Praktis

#### 1. Pengendara Kendaraan Bermotor

Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat memberikan pengetahuan bagi para pengendara kendaraan bermotor untuk dapat menghindari perilaku *aggressive driving* dan meningkatkan empati terhadap pengendara lainnya.

#### 2. Kepolisian Lalu Lintas

Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat memberikan pengetahuan bagi pihak kepolisian untuk dapat mengedukasi para pelanggar lalu lintas untuk meningkatkan empati terhadap pengendara lainnya.