

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945 (Anonim, 1992). Transportasi di jalan raya merupakan salah satu bentuk transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain dan ditata dalam sistem transportasi nasional yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah dan diatur dalam peraturan perundang-undangan. (Kunarto, 1995, dalam Prasetyo & Septiningsih, 2011) mengemukakan bahwa tujuan diselenggarakannya transportasi adalah untuk mewujudkan lalu lintas dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, dan efisien, serta mampu memadukan moda transportasi lainnya, menunjang pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas.

Transportasi di Indonesia memiliki beragam jenis dari roda empat seperti, mobil, angkutan, truk, bus, dan sepeda motor. Sepeda motor merupakan tipe kendaraan yang mempunyai kemampuan tersendiri dibandingkan dengan kendaraan lainnya. Kondisi ini membawa peningkatan kelevel motorisasi, bahkan ketingkat lebih tinggi dari pada yang dijumpai di negara maju. Di Indonesia, India, dan Thailand, keberadaan sepeda motor mencapai dua pertiga dari seluruh populasi kendaraan bermotor yang ada. Pertumbuhan sepeda motor diperkirakan meningkat lebih cepat dan memegang

peran dominan. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan biaya murah dan lebih banyak digunakan oleh manusia termasuk di Indonesia (Lulie & Hatmoko, 2005).

Menurut Ketua Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), Gunadi Shindhuwinata, laju pertumbuhan jumlah pengguna motor di Indonesia sudah dianggap tidak rasional lagi karena telah mencapai sebanyak 85 juta unit dari jumlah masyarakat Indonesia yang kira-kira 250 juta orang (Viva.co.id, 2016). Dari data Satlantas Polrestabes Surabaya pada tahun 2014 tercatat ada 3.625.999 kendaraan roda dua yang ada di Surabaya. Jumlah kendaraan tersebut hampir mencapai dua kali lipat dari penduduk Surabaya yang hanya 2.844.782 jiwa. Setiap bulannya, diperkirakan jumlah sepeda motor di Surabaya bertambah 13.441 unit. “Pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan di Kota Pahlawan dan ditambah banyaknya kendaraan bernomor polisi dari luar Surabaya membuat jalanan semakin hari justru kian sesak dan macet”, ungkap Kasatlantas Polrestabes Surabaya AKBP Raydian Kokrosono (Jawa Pos, 2014).

Menggunakan sepeda motor memang memiliki banyak keuntungan, yaitu seperti harga sepeda motor 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. Karena itulah jumlah pengguna sepeda motor menjadi meningkat saat ini (Kompas.com, 2010).

Namun, dibalik keuntungan menggunakan sepeda motor, meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor juga menimbulkan banyak permasalahan seperti persoalan keamanan, ketertiban, kelancaran, tindak pidana pencurian sepeda motor dan keselamatan lalu lintas (Susilo, 2008, dalam Utami, 2010). Kelemahan lain dari penggunaan sepeda motor yaitu kurang stabil dan mudah terjadi kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang tidak asing lagi. Kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan permasalahan yang semakin lama menjadi semakin majemuk dan semakin serius. Hal ini dapat dilihat dengan adanya peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas dari setiap tahunnya. Kecelakaan lalu lintas di jalan raya melibatkan kendaraan bermotor seperti mobil, angkutan, truk, bus, dan sepeda motor (Sulistianingsih, 2014).

Dilansir dari The Washington Post, menurut data terbaru Global Burden, di negara berkembang kecelakaan lalu lintas termasuk lima besar penyebab utama kematian di dunia, melampaui HIV/AIDS, malaria, TBC dan penyakit pembunuh lainnya. Angka kematian global akibat kecelakaan lalu lintas saat ini tercatat mencapai angka 1,24 juta per tahun. Diperkirakan, angka tersebut akan meningkat hingga tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun pada 2030 (Republika, 2017).

Di Indonesia, data dari Analisa dan Evaluasi (Anev) kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015-2016 menyebutkan, angka kecelakaan pada tahun 2016 mencapai 125 kejadian, dengan korban meninggal dunia mencapai 30 jiwa. Sedangkan kerugian material mencapai Rp. 387.150.000. Angka tersebut

mengalami kenaikan sekitar 148 persen atau 74 kejadian. Dibanding angka kecelakaan di tahun 2015 yang mencapai 50 kejadian, dengan korban meninggal dunia mencapai 20 jiwa, dan kerugian material mencapai Rp. 182.150.000. World Health Organization (WHO) juga mengungkapkan 48 persen korban yang meninggal merupakan usia produktif yaitu 15-44 tahun (Metrotvnews.com, 2016).

Tentang kecelakaan di jalan raya dikemukakan oleh wakil presiden Yusuf Kalla ketika menyampaikan pengarahan pada pencaanangan Pekan Nasional II Keselamatan Transportasi Jalan di Silang Monumen Nasional (Monas) Jakarta, Minggu 20 April 2008 pagi. Dikatakannya bahwa kecelakaan jalan raya di tanah air telah menelan 30.000 korban per tahun, jauh diatas korban flu burung di Indonesia yaitu 100 orang. Pernyataan wakil presiden tidak memerinci kecelakaan tersebut dari jenis kendaraan yang mana, apakah mobil atau sepeda motor (Mashuri & Zaduqisti, 2009).

Saat ini sepeda motor ternyata menjadi penyumbang kecelakaan lalu lintas terbesar di Surabaya. Kasatlantas Polrestabes Surabaya menyebutkan bahwa kecelakaan yang melibatkan sepeda motor sepanjang tahun 2015 meningkat dibanding tahun sebelumnya. Selain itu, kecelakaan rata-rata terjadi pada pukul 06.00 WIB sampai pukul 12.00 WIB dan didominasi oleh pengendara usia muda. Dari 866 kasus kecelakaan sepeda motor, sebanyak 192 korban meninggal dunia dan selebihnya korban luka berat dan luka ringan. Korban kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di kawasan Surabaya

mayoritas merenggut usia-usia produktif. Hampir 70% korban kecelakaan sepeda motor merupakan usia 16-30 tahun (Surabayaonline.co, 2015).

Usia muda merupakan salah satu segmen penyumbang kecelakaan lalu lintas. Usia 13 - 18 tahun adalah usia remaja awal dimana mereka baru merasakan ketertarikan untuk mencoba mengendarai 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).

Menurut Sundari (2009) masa remaja merupakan masa dimana emosi sedang meluap-luap sehingga berdampak pada perilaku remaja yang cenderung melakukan tindakan yang melanggar norma, sehingga pengetahuan yang didapatkannya tidak semena-mena langsung dapat diadopsi dalam perilakunya sehari-hari, padahal banyak remaja itu belum genap usia 17 tahun. Selain tidak memiliki SIM (surat izin mengemudi) kebanyakan remaja juga sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri orang lain, karena pada fase remaja ini merupakan masa yang menarik perhatian karena sifat-sifat khasnya dan perannya yang menentukan kehidupan individu dalam masyarakat orang dewasa (Yusuf, 2012, dalam Utari, 2016).

Faktor lain yang menyebabkan banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi di Surabaya dapat disebabkan oleh padatnya kendaraan yang ada di jalan raya. Kebutuhan akses transportasi pribadi yang semakin banyak, serta mayoritas masyarakat di kota besar memilih menggunakan motor untuk menunjang

kegiatan sehari-hari mengakibatkan meningkatnya jumlah pengendara, terutama pengendara sepeda motor. Kepadatan yang terjadi di jalan raya ini berdampak pada perilaku pengendara yang seringkali menimbulkan tingkah laku agresif. Perilaku agresif muncul akibat dari kesesakan yang dirasakan para pengendara di jalan raya (Halim, 2008). Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Konecni, 1975).

Seperti yang terjadi di Jalan Raya Kletek-Bundaran Waru. Kemacetan lalu lintas terjadi pada jam-jam sibuk yaitu jam 07.00 WIB -10.00 WIB. Kemacetan tidak dapat dihindari karena masyarakat terus melakukan berbagai aktivitas diantaranya berangkat kerja, berangkat sekolah, berangkat kuliah, dan keperluan lainnya. Dari kemacetan tersebut banyak sekali pengendara yang melakukan perilaku agresif ke pengendara lainnya, seperti memaki pengendara lain karena tiba-tiba memotong jalan kendaraannya. Ada juga pengendara yang membunyikan klakson berkali-kali dengan intensitas yang cukup tinggi dengan tujuan agar ia segera mendapat jalan dan terbebas dari kemacetan tersebut. Selain itu, tak jarang kita temui pengendara yang naik trotoar dan semakin cepat memacu kendaraannya pada saat lampu kuning menyala (Observasi pada Maret, 2017).

Tidak hanya di Surabaya, beberapa daerah di Jakarta pun juga mengalami hal serupa. Belasan pengendara sepeda motor menjarah hak pejalan kaki, mengemudikan kendaraan mereka di sepanjang trotoar jalan Letjen Suprpto, Cempaka Putih, Jakarta Pusat. Puluhan pengguna sepeda motor yang

Di persimpangan Senen, Jakarta, saat lampu merah menyala, belasan pengemudi menempatkan kendaraan mereka sampai menutupi zebra cross yang seharusnya menjadi tempat para pejalan kaki menyeberang. Belasan pengendara sepeda motor lainnya mencoba terus melaju meski lampu lalu lintas yang masih menyala merah. Di sisi lain, beberapa pengendara sibuk berusaha menyebrangkan sepeda motor mereka dari separator jalur bus Transjakarta untuk menghindari petugas yang berdiri di perempatan jalan raya itu (Antara News, 2014).

Perilaku-perilaku para pengemudi motor, seperti pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, dan melanggar lalu lintas, termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Harris & Houston (2008) menjelaskan, *aggressive driving* adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman yang bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi, karena banyak penyebab lainnya antara lain stres, pola berfikir pengemudi dan *coping* terhadap kondisi lingkungan.

Perilaku *aggressive driving* dapat disebabkan oleh beberapa faktor. Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu yang berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat biologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorgin* yang memberikan perasaan

nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, teman sebaya, dan 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 mengemudi. 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*.

Faktor lingkungan lain yang mempengaruhi munculnya *aggressive driving* adalah kepadatan. Sarwono (1997) mengemukakan bahwa kepadatan ini akan memberikan dampak pada manusia, salah satunya adalah munculnya perilaku agresif. 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. Sependapat, Prakash & Kansal (2003) menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu kesesakan (*crowded*). Kesesakan merupakan penyebab yang sangat subjektif dan akan di persepsikan berbeda-beda oleh setiap individu atau bisa disebut dengan *crowded perception*.

B. Rumusan Masalah

C. Tujuan Penelitian

D. Manfaat Penelitian

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi perkembangan psikologi di Indonesia serta memperkaya khazanah keilmuan, khususnya psikologi sosial.

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi :

- [illegible]

- ### E. Keaslian Penelitian

Penelitian yang dilakukan oleh Nadiyya Utami (2010) berjudul Persepsi Resiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pengemudi Motor Remaja. Memaparkan hasil bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengemudi motor remaja.

[illegible]

Penelitian yang dihasilkan oleh Wakhidati Maimunah & Sugeng Hariyadi (2016) tentang Hubungan antara Kesesakan dengan Privasi pada Mahasiswa yang Tinggal di Pondok Pesantren. Memaparkan hasil bahwa terdapat hubungan negatif antara kesesakan (*crowded*) dengan privasi pada mahasiswa yang tinggal di Pondok Pesantren Durrotu Aswaja.

Penelitian yang dihasilkan oleh Fitri Zuhriyah (2007) tentang Hubungan antara Kesesakan dan Kelelahan Akibat Kerja pada Karyawan Bagian Penjahitan Perusahaan Konveksi PT. Mondrian Klaten Jawa Tengah. Memaparkan hasil bahwa ada hubungan yang positif antara kesesakan dengan kelelahan akibat kerja pada karyawan bagian penjahitan pada PT. Mondrian Klaten.

[illegible]

