

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Badan Pusat Statistik (BPS) bersama Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) memproyeksikan jumlah penduduk DKI Jakarta pada tahun 2018 mencapai 10,4 juta jiwa berdasarkan gender dan usia. Sedangkan pada tahun 2019 di proyeksikan mengalami peningkatan sebesar 0,73% dari tahun sebelumnya yakni mencapai 10,5 juta jiwa (Jayani, 2019). Dari data tersebut dapat dilihat bahwa meningkatnya pertumbuhan penduduk diiringi dengan meningkatnya *volume* kendaraan menimbulkan berbagai masalah akibat penggunaan transportasi yang masif, di antaranya yakni meningkatkan polusi udara, kecelakaan lalu lintas, dan kemacetan lalu lintas. Sugiyanto (2012) menunjukkan bahwa kemacetan mengakibatkan kerugian berupa peningkatan konsumsi bahan bakar, waktu yang terbuang, dan pencemaran lingkungan. Selain kerugian ekonomi dan fisik, kemacetan juga menimbulkan dampak buruk pada aspek psikologis (Putri, Anward, & Erlyani, 2016). Dampak psikologis yang dialami di antaranya adalah stres pengemudi yang dapat memicu terjadinya kemarahan pada seseorang dan memungkinkan melakukan perilaku agresif saat berkendara.

Dukes (2001) mengatakan bahwa terdapat 2 tipe kondisi yang memicu kemarahan seseorang di jalan, yaitu aktif dan pasif. Kondisi aktif adalah ancaman atau gangguan dari satu pengemudi ke pengemudi lain yang dapat membahayakan keselamatan saat berada di jalan raya, seperti perilaku agresif pengemudi yang membuntuti kendaraan lain tanpa tujuan yang jelas. Kondisi pasif adalah faktor eksternal di luar kendali pengemudi yang dapat menghambat perjalanan seseorang, seperti: cuaca buruk yang menyebabkan hujan lebat,

bencana alam seperti banjir, dan kemacetan lalu lintas. Diantara 2 tipe kondisi tersebut, kondisi aktif lebih mudah menimbulkan kemarahan pengendara motor karena kondisi tersebut diartikan sebagai kondisi yang dapat merugikan dan membahayakan pengendara.

Penyebab kemacetan diakibatkan karena beberapa faktor yang berbeda di setiap wilayah. Menurut Firmansyah dan Tjahjani (2012) terdapat empat penyebab kemacetan lalu lintas. Penyebab pertama yaitu adanya aktivitas pejalan kaki yang tinggi dan kurangnya fasilitas untuk pejalan kaki. Yang kedua yaitu banyaknya *volume* kendaraan yang melintasi jalan. Ketiga, perilaku pengendara angkutan kota yang sering berhenti mendadak untuk menurunkan dan menunggu penumpang pada tempat yang dilarang. Penyebab kemacetan keempat yaitu adanya persimpangan jalan, persimpangan adalah pertemuan atau percabangan jalan baik sebidang maupun yang tidak sebidang (Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan lalu lintas jalan). Adanya rambu putar balik juga menjadi pemicu titik kemacetan di beberapa wilayah. Pasalnya karena intensitas kendaraan yang tinggi dan kondisi jalanan yang sempit membuat antrian panjang kendaraan yang ingin memutar balik.

Berdasarkan pengamatan penulis, saat melintasi titik kemacetan tidak sedikit pengendara motor melakukan tindakan agresif. Beberapa tindakan agresif seperti, memotong jalan pengendara lain, membunyikan klakson terus menerus, menerobos lampu merah, dan melawan arus. Bahkan karena tidak sabar dalam menghadapi kemacetan para pengendara nekat memasuki jalur Transjakarta. Menurut Jauhari dan Herani (2017) banyak faktor yang menyebabkan kenapa orang cenderung bertindak agresif di saat macet, salah satunya adalah terburu-buru ingin cepat sampai ke tujuan. Pengendara motor yang tidak dapat menyesuaikan diri dengan kemacetan dapat memicu tingkat stres yang kemudian menimbulkan perilaku negatif, seperti agresivitas di jalan.

Stres dalam kehidupan dapat memberikan dampak positif dan dampak negatif. Dampak positif stres berarti dapat memberikan rasa nyaman, sedangkan dampak negatif stres berarti rasa kurang/tidak nyaman. Sebagai elemen yang memberikan rasa nyaman ia dapat dimanfaatkan, dinikmati, dan dapat

dimanfaatkan sebagai pendorong motivasi dalam kehidupan agar lebih maju. Sebagai faktor yang memberikan dampak negatif, ia akan menimbulkan banyak keluhan, dalam bentuk kegelisahan, gangguan fisik maupun mental, kebosanan, kelelahan dan akhirnya kematian (Musradinur, 2016).

Menurut Wijono (2006) Stres dapat dikelompokkan menjadi 2 tipe, yaitu *eustress* dan *distress*. *Eustress* adalah perasaan yang menyenangkan (positif) dalam diri individu, biasanya karena individu tersebut mendapatkan pujian atau penghargaan dari orang lain. Tipe stres yang kedua kebalikan dengan tipe pertama, tipe ini biasa disebut sebagai *distres*. *Distress* merupakan perasaan yang tidak menyenangkan (negatif) dalam diri individu, biasanya tipe ini dapat menyebabkan penurunan kualitas kerja seseorang. Kebanyakan stres yang dialami oleh individu adalah hasil dari rutinitas sehari-hari yang terjadi secara terus-menerus sehingga membuat kebosanan pada seseorang.

Adapun dalam buku Wijoyo (2011) mengategorikan penyebab atau pemicu stres dalam lima hal, di antaranya adalah: Stres kepribadian, Stres psikososial, Stres sosio kultural, Stres Pekerjaan, dan Stres Bio-Ekologi (*Bio-Ecological Stress*). Adapun penjelasan dari masing-masing stres tersebut yaitu Stres kepribadian adalah stres yang dipicu oleh masalah dari dalam diri seseorang. Stres psikososial adalah stres yang dipicu oleh hubungan relasi dengan orang lain di sekitarnya, atau akibat dari situasi sosial lainnya. Stres sosio kultural terjadi karena perubahan kehidupan modern membuat perubahan dalam sosio ekonomi dan sosio budaya secara cepat. Stres pekerjaan adalah stres yang dipicu oleh pekerjaan seseorang. Stres Bio-Ekologi (*Bio-Ecological Stress*) yaitu stres yang dipicu oleh dua hal, yaitu:

1. Ekologi atau lingkungan, stres yang diakibatkan dari lingkungan sekitar dan tidak dapat dikontrol oleh manusia. Seperti polusi dan cuaca.
2. Kondisi biologis, yaitu stres yang muncul akibat kondisi tubuh seseorang yang kurang baik biasanya karena terdapat penyakit fisik dalam tubuhnya.

Stres akibat kemacetan lalu lintas dalam kaitannya dengan agresifitas berkendara juga di jelaskan oleh Hennessy dan Wiesenthal (1999) yang

mengatakan bahwa tingkat stres dipengaruhi oleh elemen pengendara dan elemen situasi. Elemen pengendara adalah sifat (*trait*) seseorang dalam merespon tingkat kerentanan stres. Misalnya, dalam kondisi kemacetan tinggi, elemen pengendara akan menyatakan respon dengan melakukan tindakan agresif seperti membunyikan klakson terus menerus. Sedangkan elemen situasi adalah kondisi yang sedang dihadapi di jalan yang tidak dapat dikontrol oleh pengendara, seperti kondisi jalan yang sedang mengalami kemacetan lalu lintas tinggi. Dalam hasil penelitiannya, pengendara yang mengalami kemacetan tinggi menunjukkan tingkat stres seperti frustrasi, kemarahan, suasana hati negatif, serta peningkatan gairah, detak jantung, dan tekanan darah yang tinggi. Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan beberapa pengendara sepeda motor yang mengalami kemacetan, bentuk stres yang dimunculkan dapat dibagi menjadi 2 bentuk yaitu bentuk fisik dan bentuk psikologis. Bentuk fisiknya yaitu pengendara mengalami pusing, mudah lelah, dan mudah berkeringat. Sedangkan bentuk psikologisnya yaitu mudah marah.

Perilaku agresif dalam berkendara dijelaskan oleh Tasca (2000) yang menyebutnya dengan istilah *Aggressive driving behavior*. Perilaku ini merupakan tindakan yang dilakukan secara sengaja dalam mengemudi yang cenderung dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Ada tiga bentuk perilaku berkendara agresif menurut James dan Nahl (2000) yaitu *impatience and inattention* (tidak sabar dan tidak perhatian) contohnya seperti melanggar lampu merah dan melanggar batas kecepatan. *Power struggle* (saling berebut), contohnya yaitu memotong jalur dengan sengaja dan mengancam atau menghina dengan kata-kata, isyarat, juga mengklakson terus-menerus, dan *recklessness and road rage* (ceroboh dan marah-marah), seperti berkendara sambil mabuk dan berkendara dengan kecepatan sangat tinggi. Dalam kehidupan sehari-hari stres dapat kita temui dalam berbagai bentuk, salah satunya adalah stres akibat kemacetan lalu lintas atau biasa disebut dengan *Traffic Stress Syndrome*. Tingginya mobilitas masyarakat, membuat jalan raya semakin padat dengan kendaraan. Akibatnya banyak titik macet di sejumlah wilayah. Rutinitas

kemacetan yang melelahkan dapat membuat pengendara melakukan tindakan *aggressive driving behavior*.

Ditlantas Polda Metro Jaya mencatat pelanggaran lalu lintas yang terekam dalam kamera ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) sejak pertama dioperasikan pada 1 November 2018 hingga November 2019 sebanyak 54.074 kali (Polda Metro Jaya, 2020). Kebijakan tilang elektronik ini, diterapkan di 45 titik jalan Jakarta sejak 1 Februari 2020. Sebanyak 167 sepeda motor terekam melanggar aturan di hari pertama berlakunya E-TLE. Sementara, ada 174 pengendara bermotor yang melanggar di hari berikutnya. Pelanggaran yang paling banyak dilakukan yaitu menerobos jalur busway yaitu sebanyak 171 pengendara selama dua hari terakhir. Sisanya, pelanggaran akibat tidak menggunakan helm. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa masih banyak pengendara yang melakukan tindakan agresif di jalan.

Walaupun penjelasan teoritik antara stres dan perilaku agresif sudah banyak ditemukan di dalam literatur, kajian tentang bagaimana variabel stres kemacetan dapat mempengaruhi tindakan agresif pengendara sepeda motor di Jakarta belum banyak dilakukan. Oleh karena itu peneliti ingin mengetahui lebih lanjut pengaruh stres akibat kemacetan terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari beberapa uraian yang dikemukakan pada latar belakang, maka masalah yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kemacetan dapat membuat stres pengendara sepeda motor?
2. Bagaimana stres akibat kemacetan dapat mempengaruhi perilaku agresif pengendara sepeda motor?
3. Apakah terdapat pengaruh antara stres akibat kemacetan terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Jakarta?

1.3 Pembatasan Masalah

Kemacetan sangat erat kaitannya dengan kehidupan dan perilaku negatif pengendara sepeda motor di jalan raya. Oleh karena itu, peneliti membatasi penelitian hanya pada masalah apakah terdapat pengaruh antara stres akibat kemacetan terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Jakarta.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “apakah terdapat pengaruh antara stres akibat kemacetan terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Jakarta”.

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat pengaruh antara stres akibat kemacetan terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Jakarta.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan bagi masyarakat khususnya pengendara sepeda motor dalam menghadapi kemacetan lalu lintas. Dan diharapkan dapat memberikan sumbangan yang bermanfaat terhadap pengembangan ilmu psikologi sosial di Indonesia.

1.6.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan pemahaman bagi pembaca khususnya pengendara sepeda motor tentang bentuk-bentuk tindakan agresif di jalan raya dan diharapkan dapat meningkatkan kesadaran pengendara untuk menghindari perbuatan agresif agar tidak merugikan diri sendiri maupun orang lain.