

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kebutuhan masyarakat untuk bepergian dengan menggunakan transportasi menjadi salah satu alternatif pilihan yang digunakan oleh masyarakat untuk menjalankan aktivitasnya. Oleh karena itu, masyarakat dapat memilih untuk menggunakan moda transportasi umum ataupun kendaraan pribadi. Jalan raya dan lalu lintas merupakan salah satu dari bagian transportasi yang ditemui masyarakat ketika mereka beraktivitas menggunakan kendaraan. Salah satu transportasi pilihan yang mungkin masih bisa terjangkau untuk semua kalangan masyarakat adalah sepeda motor. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan roda dua yang digerakkan oleh mesin dengan menggunakan bahan bakar. Banyak masyarakat yang lebih memilih sepeda motor dikarenakan sifatnya yang lebih dinamis dan cepat dibandingkan jenis kendaraan lainnya (Rukmana, 2014). Hal ini yang menyebabkan jumlah kendaraan bermotor lebih banyak daripada jumlah kendaraan jenis lainnya. Berdasarkan data yang disajikan dalam buku Potret Lalu Lintas di Indonesia tahun 2019 edisi 3, populasi kendaraan bermotor di seluruh Indonesia pada tahun 2018 adalah sebanyak 141.428.052 unit dan 81,58% diantaranya merupakan sepeda motor, sisanya terdapat 16.440.987 unit kendaraan roda empat atau mobil penumpang yang artinya sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang lebih mendominasi di jalan raya (Badan Pusat Statistik, 2018).

Banyaknya populasi sepeda motor juga dapat diperhatikan dari jumlah penjualan yang makin meningkat dari tahun per tahun. Seperti yang dilansir pada Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI), berdasarkan tiga tahun terakhir tepatnya dari tahun 2017 sudah tercatat ada 5.886.103 unit sepeda motor yang dijual, kemudian

pada tahun 2018 tercatat sebanyak 6.383.108 unit sepeda motor, dan pada tahun 2019 tercatat sebanyak 6.487.460. Artinya populasi sepeda motor yang ada di Indonesia semakin meningkat persentasenya. AISI juga mencatat dengan penjualan sepeda motor di pasar Indonesia dengan masing-masing kategori sepeda motor tersebut diantaranya adalah underbone dengan total penjualan 373.995 unit, scooter dengan total penjualan 5.654.564 unit, dan sport dengan 458.901 unit dari keseluruhan total penjualan sepeda motor pada tahun 2019 (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia, 2020).

Semakin meningkatnya jumlah kendaraan sepeda motor di jalan, maka tidak menutup kemungkinan bahwa risiko kecelakaan pada pengendara sepeda motor akan ikut meningkat mengingat kurangnya keterampilan dalam berkendara pada pengendara sepeda motor di Indonesia. Hal ini dibuktikan berdasarkan data tahun 2017 di Jakarta terdapat sebanyak 5.140 kecelakaan sepeda motor, sementara pada tahun 2018 terdapat 5.400 kecelakaan yang melibatkan sepeda motor atau bisa dikatakan memiliki kenaikan sebesar 5% (Detik.com, 2018). Dilansir berdasarkan laporan World Health Organization (WHO) yang bertajuk Global Status Report on Road Safety pada tahun 2018, ada sekitar 1,35 juta orang di seluruh dunia meninggal karena kecelakaan di jalan raya. Jumlah tersebut semakin meningkat sekitar 100.000 jiwa hanya dalam kurun waktu tiga tahun. WHO juga menyebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor satu bagi anak-anak dan remaja dengan rentang usia 5-29 tahun (World Health Organization, 2018). Sepanjang tahun 2018, Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat bahwa terdapat 196.457 korban yang mengalami kecelakaan lalu lintas (Badan Pusat Statistik, 2018). Dari 196.457 korban kecelakaan tersebut terdapat sekitar 73,49% kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan roda dua. Artinya, sepeda motor memiliki persentase yang lebih tinggi jika dibandingkan jenis kendaraan lainnya (Setijowarno, 2019). Dengan demikian, berdasarkan data yang telah disajikan sebelumnya maka dapat diketahui bahwa peningkatan jumlah sepeda motor dapat berpotensi untuk meningkatkan risiko kecelakaan di jalan raya.

Selain itu, faktor manusia juga erat kaitannya sebagai salah satu dari faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Marsaid, Hidayat, Ahsan (2013) menemukan bahwa faktor manusia dan faktor kendaraan erat hubungannya dalam terlibat kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Faktor manusia yang dimaksud dapat berupa perilaku dari manusia itu sendiri. Beberapa hal yang sering kali terjadi di jalan adalah perilaku terburu-buru dengan mengambil resiko seperti mengebut dan melanggar rambu lalu lintas (Marsaid, Hidayat, dan Ahsan, 2013). Perilaku berkendara (driving behavior) pada pengendara sepeda motor yang sering menyalahi aturan lalu lintas dengan kecerobohan dalam berkendara dapat dikatakan sebagai perilaku berkendara agresif atau aggressive driving behavior (Herani dan Jauhari, 2017). Perilaku pengemudi dapat dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, memiliki kecenderungan untuk meningkatkan resiko kecelakaan, dan dapat dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, dan upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Sofyanida dan Yanuavianti (2016) menemukan bahwa perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung memiliki kesimpulan bahwa perilaku agresif berkendara pada responden mereka dimotivasi oleh perilaku ketidaksabaran dan ketidakperhatian pada peraturan rambu-rambu lalu lintas seperti melanggar lampu merah dan perilaku mengebut dengan menembus kecepatan yang ditentukan yaitu 80 km/jam dengan berbagai macam alasan dari para pengendara tersebut seperti halnya dapat mencapai tujuan dengan cepat, jalanan yang kosong, dan juga ketika sedang terburu-buru.

Perilaku berkendara agresif juga berkaitan dengan timbulnya potensi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas. Seperti yang dikutip dalam penelitian Handayani, Laksono, dan Novitiana (2017) menemukan bahwa mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi memiliki potensi sebesar 16,93%, menyalip dan berpindah-pindah jalur secara zig-zag sebesar 10,97%, menghalangi pengendara lain untuk menyalip sebesar 18,08%, menyalip dan berbelok tanpa menggunakan lampu sen sebesar 8,53%, dan melanggar rambu lalu lintas seperti lampu merah sebesar 14,09% dari

persentase potensi kecelakaan lalu lintas. Selain itu, penelitian lainnya yang dilakukan oleh Soffania (2018) juga menemukan keterkaitan antara perilaku berkendara agresif dengan keterlibatan kecelakaan lalu lintas di mana perilaku berkendara agresif memiliki hubungan yang signifikan akan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Faktor yang menyebabkan pengendara sepeda motor melakukan berkendara agresif diantaranya adalah usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku pengemudi, dan faktor lingkungan (Tasca, 2000). Selain itu, faktor kendaraan seperti jenis atau tipe motor serta volume mesin kendaraan juga memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku berkendara pengendara sepeda motor (Putranto, Pramana, dan Kurniawan, 2006). Hal ini dikarenakan, biasanya seorang pengendara sepeda motor yang melakukan perilaku berkendara yang agresif dapat merasa dirinya mampu untuk menguasai kendaraannya miliknya (Tasca, 2000). Sehingga dapat dikatakan bahwa seluruh pengendara motor dengan tipe kendaraan apapun, jika merasa dirinya dapat menguasai kendaraan yang dikendarainya memiliki kemungkinan untuk melakukan perilaku berkendara yang agresif. Di Indonesia sendiri, tipe kendaraan yang umumnya beredar di jalan raya terdapat tiga tipe kendaraan yaitu underbone, scooter, dan sport. Menurut Pratama (2013) Underbone atau bisa disebut juga sebagai motor bebek merupakan tipe motor dengan transmisi semi otomatis dan membutuhkan gigi untuk berakselerasi. Pada tipe scooter merupakan sepeda motor yang menggunakan transmisi otomatis tanpa membutuhkan gigi untuk berakselerasi namun digantikan dengan cvt (continues variable transmission) di mana perpindahan transmisi gigi pada motor scooter dilakukan secara otomatis untuk berakselerasi. Sementara motor sport merupakan tipe kendaraan yang menggunakan transmisi manual dengan menggunakan kopling untuk melakukan perpindahan gigi nya untuk dapat berakselerasi (Cossalter, 2006). Meskipun sepeda motor memiliki tiga tipe yang berbeda, namun tidak menutup kemungkinan pengendara dari masing-masing tipe sepeda motor tersebut dapat berpotensi untuk melakukan perilaku agresif berkendara. Hal ini dapat dilihat dari jumlah kecelakaan pada ketiga tipe motor tersebut. Dalam berita yang dilansir

Detik.com tanggal 6 September 2019, terdapat motor berjenis underbone (motor bebek) yang kehilangan kendali akibat pengendara sepeda motor tersebut tidak dapat berkonsentrasi untuk mengendalikan laju kendaraannya hingga akhirnya terhempas ke luar jalan dan menabrak pohon sehingga korban mengalami luka yang cukup berat (Detik.com, 2019). Kemudian pada berita Detik.com pada tanggal 24 November 2019, pengendara sepeda motor berjenis sport menewaskan penumpangnya dikarenakan pengendara tersebut tidak dapat mengendalikan laju kendaraannya ketika sepeda motor tersebut sedang menikung dan menghantam pagar dengan keras. Pengendara tersebut kemudian dijatuhi hukuman dikarenakan mengendarai sepeda motor tersebut secara ugal dan tidak wajar sehingga menyebabkan korban jiwa (Detik.com, 2019). Lalu pada berita harian Kompas.com pada tanggal 25 Februari 2020, 3 orang tewas karena mengalami kecelakaan saat mengendarai motor jenis scooter matic dikarenakan pengendara motor tersebut kurang hati-hati dan tidak bisa menguasai laju kendaraannya dan diduga bahwa sepeda motor yang ditumpangi mereka mengalami rem blong (Kompas.com, 2020).

Selain itu, peneliti melakukan studi kecil terlebih dahulu dengan melakukan wawancara terhadap beberapa pengguna dan pengendara sepeda motor ketika menghadapi berbagai kondisi jalan ketika mereka sedang berkendara dengan berdasarkan masing-masing tipenya serta pendapat dari ketiganya terhadap tipe kendaraan selain yang mereka gunakan, yaitu yang pertama adalah SW, merupakan seorang mahasiswi Universitas Negeri Jakarta yang mengendarai sepeda motor tipe scooter matic menyatakan pendapatnya yaitu *"Berdasarkan pengalaman 7 tahun di jalan, aku si udah pasti kalo kemacetan nyari celah, kalo kosong biasanya ngebut soalnya jarang-jarang jalanan Jakarta ketemu yang kosong karena panas jadi males banget kalo harus macet-macetan. Aku liat motor matic sama aja kaya aku perilakunya, justru aku dapet contoh ya dari mereka, misal nyalain klakson biar pada cepet jalan, atau nyelip biar cepet soalnya macet tuh males banget apalagi kalo berangkat kerja/kuliah. Tapi aku sebel banget kalo sama motor yang bebek atau sport yang diganti knalpotnya gitu kan soalnya mereka suka ngebut banget dan berisik"* (SW, 2020).

Selanjutnya adalah OMY , merupakan seorang mahasiswa Universitas Krisnadwipayana yang mengendarai sepeda motor tipe underbone (motor bebek) menyatakan pendapatnya yaitu *“Gw pengguna motor jenis bebek buat sehari-hari yang pasti kalo pas ketemu macet yang ada dipikiran tuh "Yaampun, males bgt.. pegel!" Kayak udah capek duluan yang ada malah emosian di jalan bahkan bisa mainin gas motor atau geber kalo lg unmood. Alasannya yang pasti 1. Dijalan kena panas 2. Capek juga bawa motor nya 3. Kadang nemu jalanan atau situasi jalan raya yang unfriendly. Nah, kalau jalanan kosong kadang jadi ajang stress release hahaha, buat pelampiasan apalagi kalo abis kena macet. Kalo bandingin motor lain misalnya sport atau matic ya ada yang bawanya ngasal juga ada yang arogan juga di jalan, gw ngeliatnya motor matic itu mudah dikendarain jadi banyak yang ngebut. Kalo sport emang karena tenaga nya gede yaa ngebut mah gampang-gampang aja bagi mereka”* (OMY, 2020).

Terakhir adalah RAF, merupakan seorang mahasiswa Universitas Gunadharma yang mengendarai sepeda motor tipe sport menyatakan pendapatnya yaitu *“Selama gue ngendarain motor sport, pas macet sih gue biasanya nungguin dulu biar ga begitu padet, cuma kalo lagi buru-buru tapi jalanan padet banget selagi masih bisa cari celah yaa gue hajar aja nyari celah sana sini terus kebiasaan gue kan suka geber-geber tuh kalo ada yang ngalangin pas macet karena knalpot gue juga udah ganti yang berisik buat gantiin klakson haha. Kalo ada jalanan kosong gue pacu aja motor gue karena gaenak kalo bawa motor ginian pas pelan soalnya bodynya berat jadi ngehandle nya berat juga beda cerita tuh kalo gue bawanya kenceng dikit hehe. Kalo ngebandingin antara yang bawa motor bebek atau matic sih sebenarnya sama aja gue liatnya mereka pada bawa sembarangan kalo di jalan, apalagi motor matic kan suka nyelonong aja yang bawa tuh jadi suka berebutan jalan juga sama mereka kalo lagi selap-selip atau motor bebek juga sama tuh biasanya pada nyelonong aja pas macet sama lampu merah kadang”* (RAF, 2020).

Berdasarkan tanggapan yang diberikan oleh subjek SW, OMY, dan RAF pada wawancara yang peneliti lakukan, maka dapat dilihat bahwa setiap tipe kendaraan memiliki kecenderungan untuk melakukan perilaku berkendara agresif. Diantaranya

adalah perilaku Mengebut (*speeding*) serta melakukan selap-selip kendaraan lain dan mengklakson yang termasuk kedalam perilaku agresif karena masuk ke dalam salah satu dimensi berkendara agresif yaitu perilaku konflik (*Conflict Behavior*) (Houston, Harris, dan Norman, 2003).

Meskipun ketiga tipe kendaraan motor tersebut memiliki potensi yang sama untuk melakukan perilaku berkendara agresif dan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, namun sangat penting untuk mengetahui perbedaan perilaku berkendara agresif pada pengendara motor ditinjau dari ketiga tipe motor untuk mengetahui kelompok pengendara mana yang memiliki perilaku berkendara agresif yang paling tinggi sehingga kita dapat mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di jalan raya.

Dengan dipahaminya dinamika perilaku pengendara motor tersebut, maka penelitian ini juga diharapkan akan memberikan informasi tentang hal apa saja yang dapat kita perhatikan ketika sedang berkendara agar kita bisa meminimalisir kejadian yang tidak kita inginkan baik dapat merugikan diri kita sendiri maupun orang lain. Pada intinya, peneliti ingin mengetahui apakah terdapat perbedaan dari perilaku berkendara agresif jika ditinjau berdasarkan tipe kendaraan sepeda motor di antara lain adalah *underbone*, *scooter*, dan *sport*.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, dapat diidentifikasi permasalahan sebagai berikut ini:

- a. Bagaimana gambaran dari perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor tipe *underbone* ?
- b. Bagaimana gambaran dari perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor tipe *scooter* ?
- c. Bagaimana gambaran dari perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor tipe *sport* ?
- d. Apakah terdapat perbedaan perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor berdasarkan tipe *underbone*, *scooter*, dengan *sport* ?

1.3. Pembatasan Masalah

Adapun pembatasan masalah berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah adalah:

- a. Berkendara secara agresif yang dimaksud dalam penelitian ini adalah perilaku mengemudi yang dilakukan secara sengaja dan cenderung meningkatkan resiko kecelakaan.
- b. Pengendara motor yang dimaksud merupakan pengendara kendaraan roda dua yang sudah memiliki surat izin mengemudi dan menggunakan sepeda motor sebagai sarana untuk beraktivitas.
- c. Jenis dan tipe sepeda motor yang dimaksud merupakan kategori dari penjualan yang mendominasi pasar di Indonesia meliputi motor jenis *underbone*, *scooter*, dan *sport*.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan batasan masalah yang sudah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Apakah terdapat perbedaan dari perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor berdasarkan kategori *underbone*, *scooter*, dengan *sport*?”

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai berdasarkan dari rumusan masalah diatas untuk penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan dari perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor berdasarkan kategori *underbone*, *scooter*, dengan *sport* di Jabodetabek.

1.6. Manfaat Penelitian

1.6.1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman dan pengetahuan baru serta memperkaya ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang psikologi sosial yang berkaitan dengan perilaku berkendara secara psikologis.

1.6.2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dalam penelitian ini adalah bagi masyarakat yang membaca penelitian ini agar semakin sadar bahwa pentingnya keselamatan dalam berkendara agar dapat mengurangi risiko kecelakaan di jalan raya yang dapat menjadikan diri kita atau orang lain menjadi korban. Kemudian, diharapkan bagi penelitian selanjutnya dapat mengembangkan variabel lain yang dapat mempengaruhi perilaku berkendara agresif (*aggressive driving*).

