

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Bab dua ini terdiri dari tujuh subbab yang akan membantu memberikan penjelasan mengenai *risk taking behavior* dan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal. Subbab pertama adalah mengenai alasan pemilihan teori yang digunakan. Subbab kedua adalah mengenai penjelasan *aggressive driving*, teori *aggressive driving* dimaksudkan untuk mengetahui pengertian, jenis-jenis, faktor-faktor penyebab *aggressive driving*, dan gangguan yang berhubungan dengan *aggressive driving*. Subbab ketiga adalah mengenai *risk taking behavior* dimaksudkan untuk mengetahui pengertian, faktor-faktor yang mempengaruhi *risk taking behavior*, karakteristik situasi yang mempengaruhi *risk taking behavior*, dan dimensi *risk taking behavior*. Subbab keempat adalah penjelasan mengenai pengemudi usia dewasa awal. Pengemudi usia dewasa awal dimaksudkan untuk mengetahui pengertian dan syarat-syarat mengenai pengemudi yang baik. Subbab kelima adalah pengertian dari pelanggaran lalu lintas. Subbab keenam adalah kutipan dari Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang berisikan mengenai tata cara berlalu lintas sesuai dengan pasal-pasal. Subbab ketujuh penjelasan dari kerangka pikir dalam penelitian ini, disertai juga dengan skema kerangka pemikiran. Subbab kedelapan adalah penjelasan dari hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini.

2.1 Alasan Pemilihan Teori

Teori *risk taking behavior* dari Yates (1994) digunakan sebagai teori acuan karena dalam teori *risk taking behavior* sesuai dengan fenomena yang terdapat dalam latar belakang masalah, yakni mengenai pengemudi kendaraan bermotor yang sering berperilaku mengambil risiko dalam berkendara sehingga membahayakan diri sendiri dan pengguna jalan raya lainnya. Sesuai dengan pernyataan Yates (1994) menjelaskan bahwa *risk taking behavior* adalah bagaimana seseorang berperilaku dalam situasi berisiko, dimana situasi ini mengandung tingkat ketidakpastian tinggi dan kemungkinan kerugian.

Teori *aggressive driving* yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori dari James dan Nahl (2000). Teori ini digunakan karena dapat menggambarkan perilaku-perilaku yang agresif dalam berkendara sesuai dengan fenomena yang terdapat dalam latar belakang masalah dalam penelitian ini.

Peneliti tertarik menghubungkan *risk taking behavior* dengan *aggressive driving*, karena *risk taking behavior* telah memberi kontribusi pada *aggressive driving*.

2.2 *Aggressive Driving*

2.2.1 Pengertian *Aggressive Driving*

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris dan Norman, 2003 dalam Utami, 2010).

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu.

Sedangkan menurut James dan Nahl (2000), "*Aggressive driving is driving under the influence of impaired emotions, resulting in behavior that imposes one's own preferred level of risk on other*".

"Perilaku berkendara agresif adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain." Dikatakan agresif karena pengemudi tersebut berasumsi bahwa orang lain dapat mengatasi tingkat risiko yang sama, dan pengemudi yang seperti ini menyebabkan bahaya yang besar bagi orang lain.

NHTSA (*National Highway and Traffic Safety Administration*) mendefinisikan, "*Aggressive driving as driving behavior that endanger or is likely to endanger people or property*" (James dan Nahl, 2000).

"Perilaku berkendara agresif sebagai perilaku berkendara yang menyebabkan atau mungkin membahayakan orang-orang dan properti".

Berdasarkan definisi diatas, maka dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang, sehingga dapat membahayakan orang lain. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu meningkatkan risiko yang sama serta mengganggu keamanan publik.

2.2.2 Jenis-jenis *Aggressive Driving*

Menurut James dan Nahl (2000) *aggressive driving* dapat diidentifikasi dalam emosi-emosi terganggu yang mempunyai tiga kriteria, yaitu:

1. *Impatience and inattention* (tidak sabar dan tidak atensi)

Seperti menerobos lampu merah, melanggar batas kecepatan, mengikuti kendaraan lain terlalu dekat, dan berpindah jalur tanpa memberikan tanda.

2. *Power struggle* (saling berebut)

Seperti menghalangi jalur setelah mendahului, tidak memberikan jalan, memotong jalur dengan sengaja, dan mengerem secara mendadak dengan sengaja.

3. *Recklessness and road rage* (ceroboh dan marah-marah)

Seperti duel kejar-kejaran, berkendara sambil mabuk, menyerang kendaraan lain, dan berkendara dengan kecepatan yang sangat tinggi.

2.2.3 Faktor-faktor penyebab *Aggressive Driving*

Faktor-faktor penyebab *aggressive driving* menurut James dan Nahl (2000) antara lain:

1. *Immobility*

Tensi akan terbangun ketika secara fisik terhimpit. Misalnya, para pengemudi akan cenderung marah-marah, mengomel, dan membunyikan klakson.

2. *Restriction*

Terhalangi ketika ingin bergerak ke depan yang dapat menimbulkan frustrasi dan diikuti kecemasan dan intensi untuk keluar dari himpitan.

3. *Regulation*

Peraturan walaupun sah menurut hukum dan jelas, terasa seperti membebani dan menimbulkan sebuah rentetan pelanggaran yang akan mendorong mereka untuk mengabaikan peraturan apapun.

4. *Lack of personal control*

Kurangnya kontrol personal selama di jalan mengecewakan dan sering mudah untuk melepaskan kemarahan pada siapapun di sekelilingnya, biasanya pengemudi atau penumpang lain.

5. *Being put in danger*

Lalu lintas padat biasanya menimbulkan ketidaksabaran dan pengemudi agresif dapat menimbulkan ketidakhormatan dan insiden permusuhan. Misalnya, ketika terdapat pengemudi yang memotong jalur, maka akan memicu pengemudi lain untuk membalasnya.

6. *Territorially*

Area berkendara kita adalah “istana” dan di sekitar kendaraan adalah area pertahanan. Ketika pengemudi lain melanggar dan mengancam teritori tersebut, kita sering merespon dengan permusuhan, bahkan dengan sikap tubuh seperti perang dan reaksi agresif pada suatu insiden.

7. *Diversity*

Perbedaan sosial menurunkan kemungkinan peramalan karena para pengemudi dengan kemampuan dan tujuan yang berbeda tidak berperilaku berdasarkan norma atau aturan yang diharapkan.

8. *Multi-tasking*

Kita menjadi kesal pada orang lain dan mereka pada kita ketika atensi kita sebagai pengemudi dipersepsikan kurang baik dalam “banyaknya tugas” (pengoperasian) di belakang kemudi.

9. *Denial*

Pengemudi sering menolak ketika dikatakan melakukan kesalahan ketika berkendara. Contohnya, ketika pengemudi lain memaksa untuk menyingkir dari jalur cepat karena dianggap berkendara terlalu lambat. Terdapat kecenderungan yang kuat bagi individu untuk “menolak kesalahan”. Individu juga melihat keluhan dari pihak luar sebagai sesuatu yang berlebihan, permusuhan, atau tidak beralasan. Penolakan ini disebabkan oleh perasaan marah dan pembenaran diri.

10. *Negativity*

Budaya saling bermusuhan di antara pengemudi atau dengan jenis kendaraan lain memicu timbulnya sikap negatif ketika berkendara. Budaya ini dapat terbentuk di lingkungan atau di kalangan para pengemudi sendiri ataupun ada peran dari media. Sehingga ketika para pengemudi tersebut sedang berkendara atau dalam konteks berlalu lintas, maka budaya tersebut akan diterapkan, seperti saling memotong jalur, saling berebutan untuk berada di jalur depan atau lebih dahulu dari pengemudi lainnya.

11. *Self-serving bias*

Kecenderungan untuk memberikan atribut salah pada orang lain adalah alami, namun hal itu dipengaruhi oleh ingatan mengenai apa yang terjadi dan sering kehilangan objektivitas dan pertimbangan dalam perselisihan. Sehingga ketika terjadi insiden, maka subjektivitas dan pembenaran pribadi akan kuat dan para pengemudi tidak mau disalahkan dan merasa selalu paling benar. Contohnya,

ketika pengemudi terlibat dalam suatu kecelakaan. Walaupun perilakunya salah, tetapi dirinya tidak akan mau disalahkan.

12. *Venting*

Merupakan perasaan dorongan yang berenergi. Perasaan yang menggairahkan ini berlangsung singkat dan disertai oleh marah. Ketika kemarahan pengemudi tergugah, pikiran tersebut merusak pertimbangan dan menstimulasi untuk terburu-buru serta melakukan tindakan yang berbahaya. Seperti dalam kepadatan lalu lintas para pengemudi menghalalkan segala cara untuk segera keluar dari kepadatan. Pengemudi seringkali melakukan manuver-manuver yang berbahaya. Misalnya, mendahului kendaraan jenis lain dengan jarak yang sangat dekat.

13. *Unpredictability*

Lingkungan lalu lintas dengan kepadatan dan kemacetan yang terjadi setiap hari mengharuskan pengemudi untuk menyesuaikan emosi secara terus-menerus pada hal-hal yang tidak dapat diprediksi, membosankan, dan kejadian-kejadian yang berbahaya.

14. *Isolation*

Para pengemudi diwajibkan menggunakan peralatan keamanan yang menyebabkan pengemudi satu dengan pengemudi lainnya tidak dapat saling berkomunikasi. Hal ini menimbulkan ambiguitas dan kesalahpahaman dalam berkendara ketika salah satu atau lebih pengemudi melakukan manuver.

15. *Emotional challenges*

Kecakapan emosi merupakan kebiasaan baik dalam bersikap dan motivasi dalam situasi yang menantang. Para pengemudi sering kurang dalam menguasai kecakapan emosi yang esensi untuk berkendara sehari-hari di jalan.

Secara umum, 15 faktor penyebab tersebut berhubungan dengan agresivitas sosial dan faktor-faktor lingkungan serta faktor-faktor kepribadian individual (James dan Nahl, 2000).

Sedangkan menurut Tasca (2000), faktor-faktor penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut :

1. Usia dan Jenis Kelamin

Hasil penelitian Parry (1968) menunjukkan bahwa kebanyakan *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun, lebih tinggi dari pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama (dalam Tasca, 2000). *Aggressive driving* termasuk perilaku melanggar lalu lintas, menurut Tasca (2000) pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka, peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

2. Anonimitas

Anonimitas biasanya mengacu kepada seseorang yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui (Wikipedia.org). Jalan raya, terutama pada malam hari, memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Keadaan tersebut memberikan kesempatan untuk “lolos begitu saja” dari diketahuinya seseorang sebagai pengemudi yang melakukan *aggressive driving* (Novaco, 1998, dalam Tasca, 2000). Dengan

demikian, dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak diketahui identitasnya.

3. Faktor Sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, *reward*, hukuman, dan model yang ada di masyarakat (Grey, 1989, dalam Tasca, 2000). Banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan di terima (Novaco, 1998, dalam Tasca, 2000). Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa bahwa perilaku *aggressive driving* yang dilakukannya tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi tetap melakukan *aggressive driving*.

4. Kepribadian

Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan membentuk kepribadian mereka (Tasca, 2000). Grey, dkk. (1989) melaporkan bahwa faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil risiko (dalam Tasca, 2000).

5. Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving*. Beirness (1996) melakukan *review* terhadap berbagai penelitian yang berhubungan dengan gaya hidup, performa mengemudi dan risiko tabrakan yang difokuskan pada pengemudi usia muda. Mereka memiliki gaya hidup seperti minum-minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, merokok dan

kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Gaya hidup tersebut menyerap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara (dalam Tasca, 2000). Perilaku-perilaku tersebut termasuk ke dalam mengemudi dibawah gangguan emosional yang oleh James dan Nahl (2000) disebut *aggressive driving*.

6. Tingkah Laku Pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian, ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, pengemudi yang menilai diri mereka sendiri memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraan (Tasca, 2000). Hal ini dapat berarti bahwa orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *aggressive driving*. Sedangkan orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kecil kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*, karena lebih mengutamakan keselamatan.

7. Faktor Lingkungan

Shinar (1999) dalam Tasca (2000) melaporkan hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun, kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving* (Lajunen, 1998, dalam Tasca, 2000).

Faktor lingkungan yang juga mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. Sesuai dari hasil penelitian Utami (2010) menyatakan bahwa kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Konecni, 1975, dalam Utami, 2010).

2.2.4 Gangguan yang berhubungan dengan *Aggressive Driving*

Berbagai gangguan yang berhubungan dengan *aggressive driving* menurut James dan Nahl (2000) adalah sebagai berikut:

1. Di bawah pengaruh alkohol, penggunaan obat terlarang, pengobatan, mengantuk, depresi, atau sakit parah (*under the influence of alcohol, drugs, medication, drowsiness, depression or severe pain*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh hal-hal tersebut menyebabkan agresi karena mereka mendistorsi persepsi, mengurangi pengendalian diri, dan memaksakan risiko lebih tinggi pada pengendara lain.

2. Di bawah pengaruh marah atau kekerasan (*under the influence of anger or rage*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh kemarahan adalah perilaku agresif karena mengendurkan hambatan mengintensifkan kemarahan dan merasa diri sendiri benar, merasa terancam padahal ancaman tersebut tidak ada.

3. Di bawah pengaruh rasa takut atau panik (*under the influence of fear or panic*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh rasa takut adalah perilaku agresif karena mempromosikan urutan berpikir rasional yang salah menafsirkan perilaku pengemudi lain, merasa terancam padahal ancaman tersebut tidak ada.

4. Di bawah pengaruh stres (*under the influence of stress*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh stres adalah perilaku agresif karena meningkatkan iritabilitas dan reaksi eksplosif, dan mengurangi pengendalian diri.

5. Pengaruh perilaku berkendara yang terganggu (*driving distracted*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh gangguan yang agresif karena membahayakan orang lain karena kurangnya perhatian dan menerapkan risiko lebih tinggi pada pengemudi yang lain.

6. Di bawah pengaruh kecepatan dan kecanduan risiko (*under the influence of speed and risk addiction*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh kecanduan kecepatan agresif karena memaksakan risiko yang lebih tinggi pada orang lain.

7. Pengaruh main hakim sendiri (*self-appointed vigilante*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh dendam dan retribusi yang agresif karena mereka mendorong pembalasan dan tindakan melanggar hukum.

8. Dibawah pengaruh kebiasaan suka bergegas, termasuk bereaksi impulsif atau tak terduga di bawah tekanan waktu (*under the influence of habitual rashing mania, including reacting impulsively or unpredictability under time pressure*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh suka bergegas adalah perilaku agresif karena mengurangi pengendalian diri, memaksakan risiko tinggi pada orang lain, dan membahayakan mereka melalui kelalaian atau manuver yang oportunistik.

9. Kebiasaan yang tidak menghormati hukum, mengabaikan peraturan, dan menyembunyikan permusuhan terhadap petugas (*habitual disrespect for law, ignoring regulations and harboring hostility towards officers*)

Menjadi pelanggar peraturan adalah perilaku agresif karena mendorong tindakan yang melanggar hukum dan menerapkan risiko yang lebih tinggi pada orang lain.

10. Kebiasaan tidak hormat pada orang lain, memegang asumsi dan membuat kesimpulan yang salah (*habitual disrespect for others, holding biased assumptions and making wrong conclusions*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh tidak hormat adalah perilaku agresif karena mendorong pembalasan, memaksakan risiko tinggi pada orang lain, salah menafsirkan perilaku pengemudi lain, merasakan ancaman padahal sebenarnya ancaman tersebut tidak ada, dan mencemarkan orang lain.

11. Kurangnya kesadaran dan kebiasaan penyangkalan kesalahan sendiri dalam perilaku berkendara (*lack of awareness and habitual denial of one's own driving mistakes*)

Perilaku berkendara di bawah pengaruh penolakan adalah perilaku agresif karena mengurangi pengendalian diri, batas perbaikan diri pengemudi, dan menerapkan risiko yang lebih tinggi pada orang lain.

2.3 Risk Taking Behavior

2.3.1 Pengertian Risk Taking Behavior

British Medical Association (dalam Yates, 1994) menginterpretasikan risiko sebagai kemungkinan terjadinya suatu kejadian yang diharapkan atau yang tidak menyenangkan. Menurut Steinberg (1999) tingkah laku adalah hasil dari rangkaian proses:

- a. Identifikasi alternatif pilihan
- b. Identifikasi konsekuensi dari tiap pilihan
- c. Evaluasi terhadap kemungkinan dari tiap konsekuensi
- d. Mengecek segala sesuatu yang biasa terjadi pada tiap konsekuensi

- e. Mengkombinasikan seluruh informasi yang didapat untuk membuat keputusan

Menurut Hilson dan Murray (2005) *risk* atau risiko didefinisikan sebagai ketidakpastian terhadap sesuatu yang dapat berdampak positif atau negatif. Fischhoff dkk (dalam Yates, 1994) menyebutkan *risk* sebagai adanya ancaman terhadap nyawa atau kesehatan seseorang. *Risk* itu subyektif karena setiap individu mempunyai persepsi berbeda mengenai hal-hal yang mereka anggap berisiko. Misalnya, ketika kita melihat pengguna sepeda motor yang ugal-ugalan, ada yang berpendapat hal tersebut sangat membahayakan baik untuk dirinya maupun orang lain. Tetapi ada juga yang berpendapat bahwa hal tersebut bukan sesuatu yang riskan karena mereka menganggap pengguna sepeda motor tersebut tentu sudah terampil atau sedang terburu-buru.

Yates (1994) menjelaskan *risk taking behavior* adalah bagaimana seseorang berperilaku dalam situasi berisiko, dimana situasi ini mengandung tingkat ketidakpastian tinggi dan kemungkinan kerugian.

Masih dalam jurnal penelitian yang sama, Fischhoff (dalam Yates 1994) menjelaskan bahwa mempelajari *risk taking behavior* seharusnya mempertimbangkan bahwa pengambilan risiko mungkin sebagai hasil proses pengambilan keputusan yang meliputi beberapa aktifitas seperti adanya identifikasi kemungkinan perilaku dan konsekuensi yang akan terjadi, penilaian akan menarik atau tidaknya konsekuensi yang akan terjadi, penilaian akan menarik atau tidaknya konsekuensi tersebut serta kombinasi segala penilaian dan pilihan atas kombinasi itu.

Pembelajaran dan istilah *risk taking behavior* mencakup dua hal, yaitu bahwa *risk taking behavior* muncul setelah adanya pertimbangan matang

(*deliberative risk taking*) dan anggapan bahwa *risk taking behavior* itu muncul setelah adanya pertimbangan yang matang atau dengan kata lain sebagai aksi secara sadar yang muncul setelah adanya identifikasi dan karakterisasi atas kemungkinan yang tidak diinginkan atau potensi kerugian yang ada dalam situasi berisiko (Yates, 1994).

Berdasarkan berbagai penjelasan mengenai perilaku pengambilan risiko diatas, maka dapat peneliti mengambil kesimpulan mengenai *risk taking behavior* menurut Yates (1994) adalah perilaku seseorang dalam situasi berisiko, dimana situasi ini mengandung tingkat ketidakpastian tinggi dan kemungkinan kerugian.

2.3.2 Faktor-faktor yang mempengaruhi *Risk Taking Behavior*

Menurut Yates (1994) ada empat faktor yang mempengaruhi *risk taking behavior* yaitu:

1. Tingkat potensi kerugian
2. Konsekuensi yang tidak dikenal atau asing
3. Tingkat risiko yang tidak dapat diramalkan
4. Adanya sifat dasar individu yang muncul tanpa sengaja ketika individu tersebut berhadapan dengan risiko serta persepsi individu atas situasi berisiko.

Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi *risk taking behavior*, menurut Gullone dkk (2000), adalah:

- a. *Belief* tentang risiko pada seseorang menentukan apakah ia akan melakukan *risk taking behavior* atau tidak. Semakin ia mempersepsikan suatu

tindakan berisiko maka semakin besar kecenderungannya untuk tidak melakukan tindakan tersebut.

b. Jenis kelamin

Keterlibatan dalam *risk taking behavior* secara signifikan dipengaruhi oleh jenis kelamin. Ini karena wanita cenderung mempunyai persepsi bahwa suatu tindakan dapat berisiko lebih tinggi, dibandingkan dengan pria yang mempersepsikan diri mereka sebagai individu yang istimewa, unik dan kebal terhadap hal-hal yang berisiko.

c. Usia

Pengaruh usia juga cukup menentukan, karena terdapat perbedaan yang signifikan dalam mempersepsikan risiko dari suatu tingkah laku. Seseorang yang berusia muda berpendapat risiko dari *risk taking behavior* mereka tidaklah besar sehingga kemungkinan mereka terlihat lebih tinggi daripada yang berusia lebih tua.

d. Kepribadian

Kepribadian juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi *risk taking behavior* seseorang, walaupun tergantung dari tipe risiko perilaku, seperti adanya hubungan positif antara *thrill seeking risk behavior* (mencari tantangan) dengan kepribadian ekstrovert. Karena pada sebagian besar orang dengan kepribadian ekstrovert diketahui bahwa mereka mempunyai *sensation seeking* yang tinggi, dan *risk taking behavior* biasanya dilakukan oleh mereka yang mempunyai *sensation seeking* tinggi.

2.3.3 Karakteristik situasi yang mempengaruhi *Risk Taking Behavior*

Risk taking behavior juga dipengaruhi oleh karakteristik situasi (Yates, 1994). Ada empat kategori atas situasi yang mengandung risiko, yaitu:

1. Melibatkan kegiatan fisik
2. Permainan dan *lotre*
3. Pilihan kehidupan sehari-hari
4. Situasi bisnis

Masing-masing situasi berbeda kandungan *risk taking behavior* dan penilaian terhadap risikonya.

2.3.4 Dimensi *Risk Taking Behavior*

Dimensi *risk taking behavior* menurut Yates (1994) antara lain:

1. *Risk perception*

Segala informasi yang dimiliki individu yang kemudian digunakan dalam memahami berbagai kemungkinan tindakan yang akan diambil (aktif atau pasif) terhadap suatu objek atau peristiwa.

2. *Perceived benefits*

Memikirkan tentang manfaat atau hasil apa yang akan didapatkannya bila melakukan suatu tindakan. Apakah hal yang dilakukannya sesuai dengan kepentingan.

3. *Consequences*

Setiap kemungkinan akibat yang akan diterimanya pada dasarnya setiap orang dapat menjadi *risk seeking* maupun *risk averse* didalam kondisi yang berbeda didalam hidup dan tergantung nilai-nilai yang mereka pegang serta yakini. Sebagai contoh, seorang pembalap belum tentu berani mempertaruhkan semua

uangnya diatas meja judi, begitu pula seorang penjudi bisa jadi sangat takut untuk diajak balapan.

2.4 Masa Perkembangan Kehidupan Pengemudi Dewasa Awal

Menurut PP No.22 tahun 2009, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor.

Pengemudi harus memenuhi persyaratan agar dapat mengemudikan kendaraan. Menurut Hamidan (2001) dalam Mahfuzh (2012) persyaratan pengemudi adalah :

1. Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki SIM
2. Cukup umur
3. Sehat jasmani dan rohani
4. Berpengetahuan tentang peraturan lalu lintas
5. Cakap mengemudikan kendaraan

Selain itu, persyaratan pengemudi terdapat dalam pasal 18 yang berbunyi sebagai berikut : “Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki surat izin mengemudi.”

Dewasa awal merupakan salah satu tahapan perkembangan di dalam tahapan perkembangan manusia. Menurut Santrock (2002), dewasa awal adalah seseorang yang berada dalam kelompok usia 20-40 tahun. Pada tahapan ini, seseorang sudah dianggap melewati masa remaja dan mampu hidup secara mandiri. Selain itu, menurut Sheehy (dalam Nevid & Ratus, 2010), pada tahapan ini seseorang mulai mencari dan memperhatikan kompetensi yang dimilikinya untuk mengambil keputusan yang mengarah pada pendidikan dan pekerjaan.

Lemme (1995) mendefinisikan masa dewasa sebagai masa yang tidak terikat pada usia kronologis tertentu, namun ditandai kebebasan dari orangtua dan bertanggung jawab atas perilakunya. Menurut papalia et al (2009), pada tahapan perkembangan ini, sensoris dan motoris seseorang berada pada titik puncaknya. Hal ini memungkinkan seseorang melakukan sesuatu dengan lebih baik, contohnya mengemudi.

Menurut Smart dan Vassalo (2005), pengemudi dewasa awal merupakan kelompok usia yang sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Selain itu, menurut Shope (2009) pengemudi dewasa awal lebih sering mengemudi dengan cara yang berisiko daripada pengemudi dewasa madya. Misalnya mereka lebih sering mengemudi dengan kecepatan tinggi dan lebih sering melanggar rambu lalu lintas daripada pengemudi dewasa madya. Kemudian pengemudi dewasa awal cenderung lebih terganggu dan bereaksi terhadap pengemudi lain dibandingkan dewasa madya atau usia yang lebih tua.

Parry (dalam Tasca, 2000) menyatakan bahwa perilaku *aggressive driving* paling banyak ditampilkan oleh pengemudi yang berusia 17 sampai dengan 35 tahun, yaitu *young driver* atau pengemudi muda.

Dilihat dari angka kecelakaan di Bandung menurut Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat (2015) hampir 66,7 % korban kecelakaan pengemudi kendaraan bermotor merupakan usia 20-39 tahun yang terletak di rentang dewasa awal disebabkan karena kebiasaan mengemudi berisiko seperti ngebut (*speeding*), membuntuti kendaraan lain, dan melanggar lampu merah.

Beberapa studi juga menemukan perbedaan gender dalam penilaian subyektif pengemudi dewasa awal terkait dengan risiko lalu lintas. Maycock (1991) menemukan bahwa perempuan lebih rendah dalam risiko untuk mengalami

kecelakaan daripada laki-laki dalam segala usia, dan perbedaannya terletak pada gaya mengemudi, laki-laki cenderung lebih sering mengalami kecelakaan karena melakukan pelanggaran seperti kecepatan dan mengambil risiko lebih tinggi daripada wanita. Selain itu, karena adanya perbedaan persepsi antara laki-laki dan perempuan dalam menyikapi peraturan lalu lintas. Menurut laki-laki peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan, karena menganggap diri mereka sebagai individu yang istimewa dan kebal terhadap hal-hal yang berisiko, sedangkan perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas, dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi (dalam Mahfuzh, 2012).

2.5 Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas adalah suatu pelanggaran terhadap ketentuan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan yang berlaku, yang dilakukan oleh seseorang di jalan baik dengan menggunakan kendaraan bermotor atau tidak bermotor, maupun pejalan kaki. Pelanggaran lalu lintas salah satu fenomena ketidaktertiban yang sering muncul menyertai aktivitas berkendara sehari-hari dan sesungguhnya memiliki dampak terhadap proses keselamatan setiap pengguna jalan. Pelanggaran lalu lintas merupakan perbuatan yang menggunakan cara-cara yang tidak sah untuk mempermudah dalam berkendara. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam berlalu lintas seperti pengaturan jalur-jalur laju kendaraan, lampu lalu lintas, tanda-tanda lalu lintas, penggunaan tanda kendaraan (misalnya lampu dan klakson), hingga kelengkapan peralatan dan surat yang wajib dimiliki oleh para pengguna jalan sesungguhnya merupakan suatu pembentukan keadaan

yang tertib yang bisa mempermudah pengguna jalan jika setiap penggunaan jalan mematuhi.

2.6 Beberapa kutipan dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

2.6.1 Beberapa Pengertian Dasar

Dalam Bab I (Ketentuan Umum) Pasal 1 memuat pengertian dasar yang tercantum dalam Undang-undang ini yaitu:

1. Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan
2. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum
3. Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor
4. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu

2.6.2 Mengenai Tata Cara Berlalu Lintas

Bagian yang paling berhubungan dengan skripsi ini pasal 22 sampai pasal 24, yaitu:

2.6.2.1 Pasal 22

Untuk keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan-ketentuan mengenai:

- a. Rekayasa dan manajemen lalu lintas
- b. Gerakan lalu lintas kendaraan bermotor
- c. Berhenti dan parkir

- d. Penggunaan peralatan dan perlengkapan kendaraan bermotor yang diharuskan, peringatan dengan bunyi dan sinar
- e. Tata cara penetapan kecepatan maksimum dan/atau minimum kendaraan bermotor
- f. Perilaku pengemudi terhadap pejalan kaki
- g. Tata cara mengangkut orang dan/atau barang serta penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain

2.6.2.2 Pasal 23

1. Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib:

- a. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar
- b. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki
- c. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain
- d. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor pada roda empat atau lebih, dan mempergunakan *helm* bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua.

2. Penumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang duduk di samping pengemudi wajib memakai sabuk keselamatan, dan bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua wajib memakai *helm*.

2.6.2.3 Pasal 24

1. Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan di jalan, setiap orang yang menggunakan jalan, wajib:

a. Berperilaku tertib dengan mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan kebebasan atau keselamatan lalu lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan dan bangunan di jalan

b. Menempatkan kendaraan atau benda-benda lainnya di jalan sesuai dengan peruntukannya

2. Pengemudi dan pemilik kendaraan bertanggung jawab terhadap kendaraan yang muatannya diitinggalkan di jalan.

2.7 Kerangka Pemikiran

Pengemudi kendaraan bermotor harus memenuhi tata tertib dan persyaratan lalu lintas agar dapat mengemudikan kendaraannya dengan baik. Persyaratan tersebut salah satunya adalah pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan berkonsentrasi dalam berkendara agar terhindar dari risiko kecelakaan.

Seperti yang disebutkan oleh Dinas Perhubungan dan Komunikasi di Jawa Barat bahwa pengemudi kendaraan bermotor yang sedang berkendara di jalan raya harus memenuhi syarat-syarat per lalu lintasan sesuai dengan PP no.22 tahun 2009 pasal 18 tentang persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor yang mengatur mengenai kewajiban setiap kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.

Melihat kondisi yang ditemukan di jalan Surapati, masih banyak pengemudi kendaraan bermotor yang tidak tertib terhadap aturan lalu lintas.

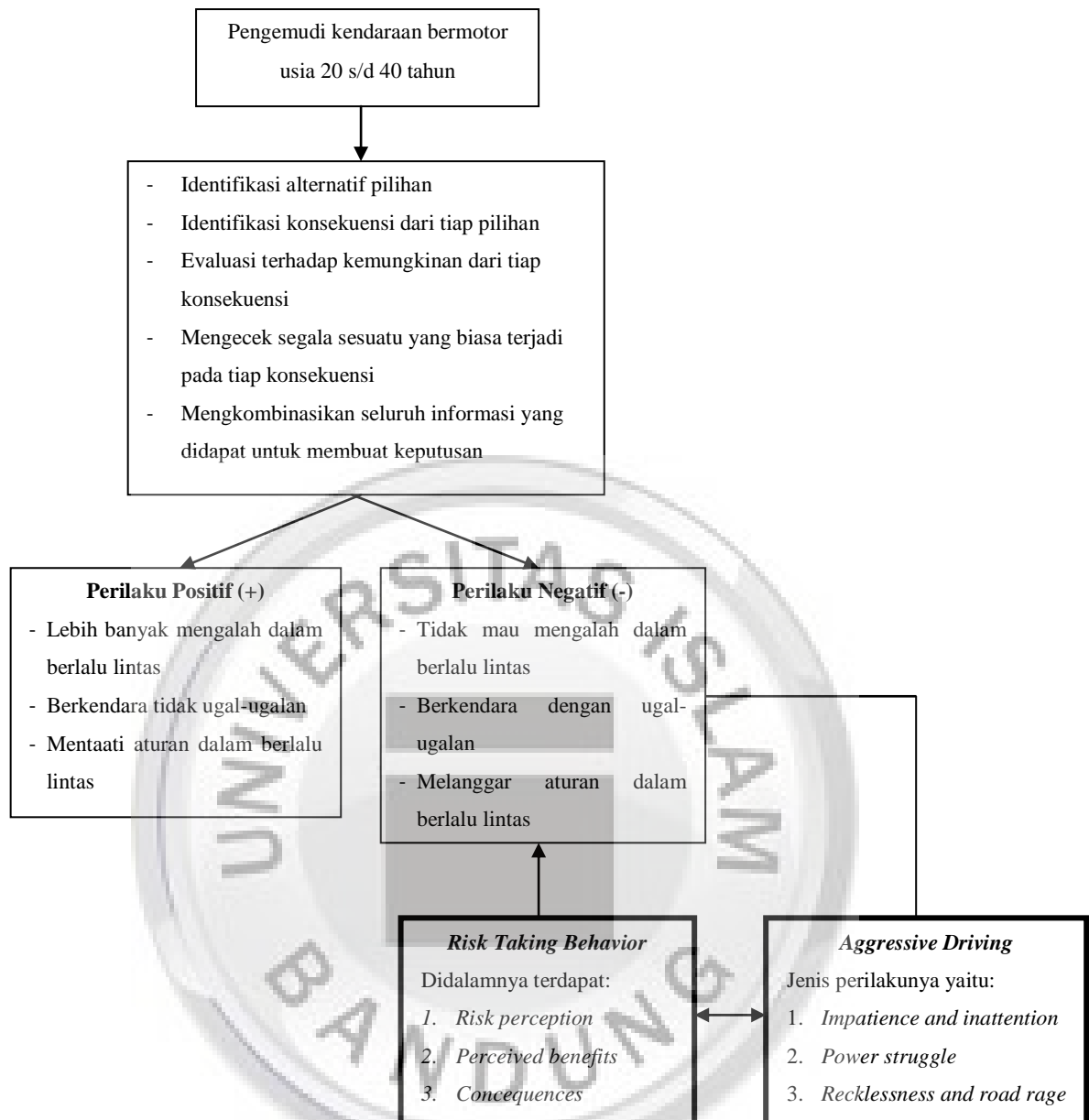
Perilaku tersebut ditunjukkan dengan pengemudi kendaraan bermotor sering mengemudi dengan kecepatan tinggi, tidak mau mengalah dalam berlalu lintas, sering melanggar lampu lalu lintas, tidak mempunyai SIM/STNK, menggunakan *handphone* saat mengemudi, tidak menggunakan pengaman dalam mengemudi seperti *helm* dan sabuk pengaman. Pengemudi kendaraan bermotor khususnya pengguna mobil sering berhenti di RHKM (Ruang Henti Kendaraan Motor) yang seharusnya digunakan oleh pengguna sepeda motor, selain itu *zebra cross* atau tempat penyebrangan kerap kali digunakan oleh para pengguna sepeda motor padahal seharusnya digunakan oleh orang-orang yang ingin menyebrang jalan. Disaat kondisi sedang macet, ada beberapa pengguna sepeda motor yang naik ke trotoar karena ingin memotong jalan.

Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas diatas termasuk perilaku negatif yang banyak dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor terutama usia 20 sampai dengan 40 tahun yang berada pada tahap dewasa awal. Menurut Santrock (2002) perkembangan dewasa awal sudah memiliki kematangan emosi yang baik sehingga memiliki etika baik dalam mengemudi maupun dalam berlalu lintas. Namun pada kenyataannya, masih banyak pengemudi kendaraan bermotor pada usia tersebut menunjukkan perilaku yang tidak tertib terhadap aturan lalu lintas yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu dipicu oleh pengemudi kendaraan bermotor lain yang menambah kecepatan di jalan sehingga pengemudi kendaraan bermotor tersebut tertantang untuk menambah kecepatan dalam mengemudi yang berakibat meningkatkan risiko kecelakaan terhadap dirinya sendiri maupun pengguna jalan raya lainnya. Menurut Gullone (2000) pengemudi kendaraan bermotor yang berusia dewasa awal berpendapat risiko yang akan dihadapi jika mengemudi dengan perilaku negatif tidaklah besar sehingga kemungkinan

pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal terlihat lebih tinggi daripada pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa madya. Dilihat dari hasil penelitian yang dilakukan James & Nahl (2000) bahwa perilaku negatif yang dilakukan pengemudi kendaraan bermotor merupakan kebiasaan yang dipelajari individu tersebut dari lingkungan sosial yaitu dari pengemudi kendaraan bermotor yang ada di sekitarnya. Namun, tidak semua pengemudi kendaraan bermotor berperilaku negatif saat mengemudi. Adanya perbedaan perilaku mengemudi dipengaruhi oleh pandangan pengemudi kendaraan bermotor terhadap pengemudi kendaraan bermotor lainnya dengan menilai perilaku tersebut dan memperhatikan konsekuensi yang akan terjadi. Hal ini sesuai dengan rangkaian proses tingkah laku menurut Steinberg (1999) bahwa pertama, individu akan mengalami identifikasi alternatif pilihan, pada tahap ini individu melihat beberapa alternatif pilihan mengenai cara mengemudikan kendaraan dari pengemudi kendaraan bermotor lain di jalan. Kedua, identifikasi konsekuensi dari tiap pilihan, pada tahap ini individu mencari konsekuensi dari tiap pilihan yang ada. Ketiga, evaluasi terhadap kemungkinan dari tiap konsekuensi, pada tahap ini individu mengukur konsekuensi pada tiap pilihan dengan tingkat yang berbeda-beda menurut individu tersebut. Keempat, mengecek segala sesuatu yang biasa terjadi pada tiap konsekuensi, pada tahap ini individu mempelajari konsekuensi dari tiap pilihan. Kelima, mengkombinasikan seluruh informasi yang didapat untuk membuat keputusan, pada tahap ini individu merealisasikan pilihan berupa perilaku sesuai dengan konsekuensi-konsekuensi yang akan diterima, dari sinilah *risk taking behavior* terbentuk yang kemudian menghasilkan perilaku berkendara agresif (*aggressive driving*).

Didalam *risk taking behavior* terdapat dimensi-dimensi seperti *risk perception* upaya memahami berbagai kemungkinan tindakan yang diambil terhadap suatu objek berdasarkan informasi yang dimiliki individu, *perceived benefit* untuk memikirkan hasil apa yang akan didapatkannya bila melakukan suatu tindakan, dan *consequences* yang akan diterima oleh pengemudi kendaraan bermotor dari tindakan yang diambil. Salah satu penyebab *risk taking behavior* yakni adanya rasa percaya terhadap kemampuan diri pengemudi kendaraan bermotor dalam mengontrol cara mengemudi di jalan raya sehingga mengabaikan keselamatan dalam mengemudi dengan berperilaku agresif.

Kecenderungan pengemudi kendaraan bermotor untuk berperilaku agresif dalam mengemudi seperti *impatience and inattention* (tidak sabar dan tidak atensi), *power struggle* (saling berebut), dan *recklessness and road rage* (ceroboh dan marah-marah) di jalan berhubungan dengan keberanian pengemudi kendaraan bermotor untuk mengambil risiko namun tidak memperhitungkan risiko apa yang akan diperoleh. Ini menandakan bahwa makin rendah *risk taking behavior* maka semakin tinggi *aggressive driving* yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor di jalan.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

2.8 Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah semakin rendah *risk taking behavior* semakin tinggi *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal.

