

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang Masalah

Berkendara yang aman sangat diperlukan di dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu berkendara yang aman bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir dampak dari kecelakaan. Masyarakat sebagai subjek hukum harus patuh dan disiplin terhadap standar berkendara yang aman yang telah ditetapkan oleh pemerintah, dengan menerapkan berkendara yang aman maka akan menciptakan lalu lintas yang lancar dan aman bagi seluruh penggunanya. Memang tidak mudah untuk memahami manfaat dari berkendara yang aman dengan baik, karena dianggap tidak nyaman dan membuang waktu terkadang terasa lebih menguntungkan apabila tidak mematuhi standar berkendara yang aman (Prayudi. R, 2013).

Berkendara yang aman merupakan perilaku yang tertib dalam berlalu lintas. Pengguna kendaraan yang tertib berlalu lintas biasanya akan mengerti rambu-rambu dan etika berlalu lintas di jalan raya. Perilaku tertib berlalu lintas tersebut dapat dilihat dari tindakan pengendara di jalan raya yaitu disiplin dalam menaati rambu lalu lintas, menyalakan lampu kendaraan di siang hari, tidak berkendara secara ugal-ugalan dan sebagainya.

Namun pada kenyataannya, selama ini pengguna kendaraan belum terbiasa untuk menumbuhkan sikap tertib di jalan raya. Akibatnya adalah terjadi banyak pelanggaran dan upaya menyalahi sebuah peraturan tertentu di jalan raya, misalnya saja melanggar lampu merah ketika tidak ada polisi yang sedang

bertugas. Dampak selanjutnya adalah pengguna kendaraan akan lebih memprioritaskan kecepatan dari pada keselamatan dalam berkendara.

Masalah kedisiplinan dalam berkendara yang tidak tertib aturan berlalu lintas merupakan fenomena yang terjadi di kota Bandung. Kota Bandung adalah kota terpadat nomor tiga setelah Jakarta dan Surabaya. Hal ini disebabkan kota Bandung memiliki jalan-jalan teduh berpohon, memiliki taman-taman kota, serta kerap kali dikenal dengan wisatanya, seperti wisata belanja, wisata alam, wisata kuliner, wisata budaya, dan sebagainya. Sehingga mengakibatkan kota Bandung di padati oleh pengguna jalan, tidak saja dari warga kota Bandung tetapi juga di padati oleh wisatawan ataupun pendatang (Patria, T. Amor, 2013).

Sesuai dari hasil penelitian yang dilakukan Utami (2010) menyatakan bahwa banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi dapat disebabkan karena padatnya kendaraan yang ada di jalan raya sebagai akibat dari meningkatnya jumlah pengemudi kendaraan bermotor. Informasi yang didapat dari Kalporestabes Bandung, Kombes Pol Mashudi berpendapat Bandung adalah salah satu kota yang memiliki angka kecelakan tinggi yang jumlahnya sebanyak 9.189 kejadian dengan angka kematian mencapai 3.767 jiwa. Dalam satu hari, bisa terjadi kecelakan lalu lintas 2 hingga 3 kejadian. (Gani Kurniawan, Tribun Jabar, 2014).

Dikutip dari informasi Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat (2015), kecelakan yang terjadi di Bandung didominasi oleh pengemudi kendaraan bermotor usia muda. Dari 228 kasus kecelakan pengemudi kendaraan bermotor, sebanyak 3.199 korban meninggal dunia dan selebihnya, 8.787 korban luka berat dan luka ringan. Hampir 66,7 % korban kecelakan pengemudi kendaraan bermotor merupakan usia 20-39 tahun. Kemudian korban dari usia 10-19 tahun

menempati posisi kedua terbanyak yakni 20,37% dan usia 40-69 tahun di posisi ketiga sekitar 12,96% (Pikiran rakyat online, 2015).

Dengan melihat angka kecelakaan yang tinggi, pengemudi kendaraan bermotor harus lebih berhati-hati dan disiplin dalam mengemudi. Salah satu jalan yang sering terjadi kecelakaan di kota Bandung adalah sepanjang jalan Surapati, ditambah lagi kondisi jalan Surapati yang agak miring (Harismanto, Tribun Jabar, 2014). Disisi lain, menurut SatLantas di jalan Surapati juga sering terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor, dalam rentang waktu 1 tahun terhitung dari bulan November 2014 sampai dengan bulan November 2015 terdapat pelanggaran sebanyak 1.335 pengemudi kendaraan bermotor pribadi. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan peneliti di sepanjang jalan Surapati kota Bandung, ditemukan bahwa kondisi lalu lintas setiap hari semakin padat. Kecelakaan yang kerap kali terjadi dipicu oleh pengguna jalan yang memacu kendaraannya dengan sangat cepat, ditambah lagi banyak pengguna jalan yang tidak menaati rambu lalu lintas, banyak pengguna sepeda motor yang tidak berhenti di Ruang Henti Kendaraan Motor (RHKM) melainkan pengguna mobil yang berhenti di RHKM tersebut, selain itu zebra cross atau tempat penyebrangan kerap kali digunakan oleh pengguna sepeda motor padahal seharusnya digunakan oleh orang-orang yang ingin menyebrang jalan, disaat kondisi sedang macet banyak pengemudi kendaraan bermotor yang membunyikan klakson yang berlebihan, lalu ada beberapa pengguna sepeda motor yang naik ke trotoar karena ingin memotong jalan saat kondisi sedang macet, pengguna sepeda motor juga sering menyalip di antara arus lalu lintas yang padat dan menggunakan jalur jalan yang berlawanan, serta terkadang pengemudi kendaraan bermotor berperilaku yang menghilangkan konsentrasi sehingga

menimbulkan bahaya di jalan, misalnya mengemudi sambil menggunakan *handphone*. Selain itu, dilihat dari hasil observasi tersebut, peneliti menemukan banyaknya pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa yang menunjukkan perilaku yang dapat membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas.

Berdasarkan hasil wawancara dengan 12 orang pengemudi kendaraan bermotor yang sering melewati jalan Surapati, diketahui bahwa pengemudi sering keluar masuk jalur demi kepentingan pribadi misalnya mengejar waktu karena terlambat datang ke acara yang penting atau karena faktor situasi jalan dan situasi cuaca, pengemudi kendaraan bermotor juga sering membuntuti kendaraan yang ada di depannya dengan jarak yang terlalu dekat dan menghalangi pengemudi kendaraan bermotor lain untuk menyalip dikarenakan pengemudi kendaraan bermotor marah dengan pengemudi kendaraan bermotor lainnya yang menyalip dengan cara yang tidak sesuai dengan peraturan lalu lintas atau seenaknya saja sehingga pengemudi kendaraan bermotor beramsumsi bahwa pengemudi lain berkesempatan untuk terkena risiko yang sama, ini menunjukkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor sering sekali memunculkan perilaku agresif dalam mengemudi. Namun dari hasil wawancara tersebut, peneliti juga mendapatkan pernyataan lain yang menunjukkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor sadar akan risiko yang dihadapi jika melakukan tindakan tersebut. Tetapi, karena pengemudi kendaraan bermotor mampu mengontrol cara mengemudi dan memiliki rasa percaya terhadap kemampuan yang dimiliki dalam mengemudikan kendaraan di jalan raya sehingga mengambil risiko yang mengabaikan keselamatan dalam berlalu lintas. Dari subjek yang di wawancarai oleh peneliti, pengemudi kendaraan bermotor berada pada tahap perkembangan dewasa awal yakni dengan usia 22 sampai dengan 29 tahun.

Perilaku-perilaku pengemudi kendaraan bermotor diatas termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. 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 (Tasca, 2000).

Perilaku *aggressive driving* tidak selamanya berujung selamat, menurut pendapat Kompol Adam Erwindi faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia yang menggunakan jalan atau berkendara secara ugal-ugalan (Radar Bandung, 2015). Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan merupakan perilaku yang berisiko bagi semua orang.

Kecenderungan pengemudi kendaraan bermotor untuk berperilaku agresif di jalan berhubungan dengan keberanian pengemudi kendaraan bermotor untuk mengambil risiko namun tidak memperhitungkan risiko yang akan diperoleh, hal tersebut biasanya disebabkan karena lingkungan sekitar, misalnya pengaruh teman, pengaruh dari keadaan lalu lintas yang sepi dan jauh dari rambu-rambu lalu lintas (Sutawi, 2006). Pengambilan risiko yang ada dalam diri individu akan berpengaruh terhadap sikap mengemudi individu tersebut. Pengambilan risiko atau *risk taking* menurut Baechler (dalam Rahmana, 2002) mendefinisikan sebagai aktivitas yang berbahaya, dimana aktivitas tersebut dapat menghilangkan nyawa seseorang, seperti balapan mobil atau sepeda motor, *mountain climbing*, dan lain-lain. Pengambilan risiko atau *risk taking* dipengaruhi oleh kondisi emosional seseorang yang cenderung hanya untuk mencari kepuasan semata. Seperti yang ditemukan dari hasil observasi dan wawancara di jalan Surapati bahwa tidak sedikit pengemudi kendaraan bermotor meningkatkan kecepatannya

walaupun pengemudi kendaraan bermotor mengetahui banyak pejalan kaki yang menyebrang khususnya di depan pasar tradisional yang terdapat di jalan Surapati. Perilaku tersebut menjelaskan bahwa pengemudi kendaraan bermotor berani mengambil risiko dan mengabaikan keselamatan dalam mengemudi baik bagi dirinya maupun bagi oranglain. Pengemudi kendaraan bermotor berperilaku mengambil risiko tersebut dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas yang jauh dari rambu-rambu lalu lintas dan pengawasan aparat kepolisian, kondisi cuaca yang tidak memungkinkan misalnya hujan atau panas yang membuat pengemudi kendaraan bermotor meningkatkan kecepatan dalam mengemudi, serta dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas yang padat.

Jika dikaitkan dengan data demografi usia, peneliti menemukan bahwa yang lebih banyak melanggar peraturan lalu lintas yakni usia 20 sampai dengan 40 tahun. Menurut teori perkembangan dewasa awal (Santrock, 2002), mereka seharusnya sudah memiliki kematangan emosi yang baik, sehingga diharapkan mereka telah memiliki etika baik dalam mengemudi maupun dalam berlalu lintas.

Pada kenyataannya yang dilihat dari hasil observasi perilaku pengambilan risiko dan perilaku agresif dalam mengemudi tidak hanya ditemukan pada remaja yang memiliki kondisi emosi yang tidak matang, tetapi juga seringkali ditemukan pada orang dewasa atau individu yang termasuk ke dalam tahap perkembangan dewasa awal.

Atas dasar ini lah, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Perilaku yang ditampilkan pengemudi kendaraan bermotor di Bandung khususnya di jalan Surapati ialah perilaku melanggar rambu lalu lintas dan tidak memikirkan risiko yang akan diperoleh. Perilaku tersebut diindikasikan sebagai perilaku pengambilan risiko kecelakaan dan *aggressive drivng*. Perilaku pengambilan risiko atau *risk taking behavior* menurut Levenson (1990) adalah berbagai aktivitas yang memungkinkan membawa sesuatu yang baru atau cukup berbahaya yang menimbulkan kecemasan pada hampir sebagian besar manusia. Keputusan individu untuk mengambil tindakan yang berisiko ini didasari oleh adanya kemauan dan keberanian, individu yang berani mengambil risiko dalam kondisi gagal akan selalu menerima konsekuensi atau akibat pilihan pekerjaannya. Sedangkan *aggressive driving* adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu yang berakibat meningkatkan risiko terhadap pengemudi lain (James dan Nahl, 2000). *Risk taking behavior* dan *Aggressive driving* dalam penelitian ini adalah perilaku pengemudi kendaraan bermotor di kota Bandung khususnya di jalan Surapati yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu dipicu oleh kepentingan pribadi, misalnya terlambat datang ke suatu acara yang penting atau dipicu oleh pengemudi kendaraan bermotor lain yang menambah kecepatan di jalan sehingga pengemudi kendaraan bermotor tersebut tertantang untuk juga menambah kecepatan dalam mengemudi yang berakibat meningkatkan risiko kecelakaan terhadap dirinya maupun pengguna jalan raya lainnya. Kemudian dilihat berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti di jalan Surapati kota Bandung, pengemudi kendaraan bermotor berada pada tahap perkembangan dewasa awal yakni sekitar 20 sampai dengan 40 tahun yang merupakan pengemudi kendaraan bermotor terbanyak menunjukkan perilaku pengambilan

risiko dengan mengemudi secara agresif pada saat berlalu lintas di jalan raya. Sesuai hasil penelitian yang dilakukan oleh Shope (2009) menemukan bahwa adanya peningkatan kecelakaan pada pengemudi usia muda. Dari penelitian, terdapat bukti yang mengatakan bahwa pengemudi dewasa awal atau usia muda lebih sering mengemudi dengan cara yang berisiko daripada pengemudi dewasa madya.

Dari berbagai penjelasan diatas, dapat di simpulkan bahwa kecenderungan individu untuk melakukan *aggressive driving* berhubungan dengan *risk taking behavior* atau keberanian individu untuk mengambil risiko. Sebagai contoh yaitu individu yang menyukai hal-hal yang berbahaya misalnya balap mobil, akan melakukan kebut-kebutan di jalan raya atau berbagai bentuk *aggressive driving* lainnya karena perilaku tersebut berhubungan dengan keberaniannya dalam mengambil risiko. Semakin tinggi keberanian individu dalam mengambil risiko maka semakin sering individu tersebut akan melakukan berbagai bentuk *aggressive driving* di jalan. Kesimpulan secara umum adalah perilaku pengambilan risiko yang terdapat dalam diri individu ada hubungan terhadap sikap mengemudi individu tersebut.

Yang menjadi sorotan peneliti adalah perilaku pengambilan risiko dengan *aggressive driving* tersebut sering dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal, padahal seharusnya pada tahap perkembangan dewasa awal individu sudah memiliki kematangan emosi yang baik sehingga memiliki etika yang baik dalam mengemudi, namun pada kenyataannya masih banyak pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal yang melakukan perilaku agresif dalam berlalu lintas di jalan raya.



Berdasarkan dari fenomena dan penjelasan diatas, peneliti termotivasi untuk menemukan "Seberapa erat hubungan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal?".

### **1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian**

#### **a. Maksud Penelitian**

Untuk memperoleh gambaran secara empirik mengenai *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal.

#### **b. Tujuan Penelitian**

Untuk memperoleh data mengenai seberapa erat hubungan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal.

### **1.4 Kegunaan Penelitian**

#### **1. Kegunaan Teoritis**

Hasil penelitian ini diharapkan memberi masukan yang bermanfaat bagi perkembangan ilmu psikologi perilaku lalu lintas (*traffic psychology*) yang berkaitan dengan hubungan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor. Di samping itu diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan bagi peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian mengenai *risk taking behavior* dan *aggressive driving*.

## 2. Kegunaan Praktis

- Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal yang memiliki kecenderungan melakukan *risk taking behavior* sehingga dapat meminimalisir *aggressive driving* pada usia dewasa awal.

- Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada SATLANTAS kota Bandung sebagai upaya menegaskan kebijakan atau strategi yang tepat dalam menanggulangi perilaku berkendara bagi pengguna jalan Surapati di kota Bandung.

