

**BAB I**  
**PENDAHULUAN**  
**A. Permasalahan**

**1. Latar Belakang Masalah**

Laju pertumbuhan jumlah pengguna motor di Indonesia sudah dianggap tidak rasional lagi karena telah mencapai 75 persen dari total seluruh model kendaraan bermesin, termasuk kendaraan pribadi roda empat dan angkutan umum (Warta Kota, 2009, dalam Nugroho 2010). Data Mabes Polri menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor tersebut pada akhir tahun 2008 tercatat 49 juta dengan pertumbuhan secara nasional 10 persen per tahun. Pada bulan Juli 2017, jumlah rata-rata perilaku berkendara dengan kecepatan di atas rata-rata (mengebut) adalah 0,7 per 100 kilometer. (Detik.com/oto, 2019)

Sony Susmana (2017) menekankan pentingnya pelatihan khusus untuk usia produktif mengenai keselamatan berkendara dengan baik. Terpenting bagaimana mempelajari perilaku berkendara *defensive*. Misalnya menjaga jarak antara kendaraan yang lain, melaju dengan batas kecepatan yang wajar. (Kompas.com)

Berdasarkan dari berbagai permasalahan di atas disimpulkan bahwa perilaku agresif pada pengemudi dapat terjadi saat pengemudi kurang memahami tentang mengoperasikan kendaraan dan kurang memahami peraturan lalu lintas di jalanan yang mengakibatkan risiko kecelakaan pada pengemudi maupun dan pada penumpang.

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). Saat ini motor ternyata menjadi penyumbang kecelakaan lalu lintas terbesar di Indonesia. Data menunjukkan bahwa pada tahun 2009, angka kecelakaan lalu lintas mencapai 19 ribu kasus sampai dengan bulan Juni. Menurut menteri perhubungan Jusman Syafii Djamil, jumlah ini naik dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 18 ribu kasus. Sebanyak 70 persen penyumbang kecelakaan tersebut adalah kendaraan roda dua (liputan 6.com, 2009).

Data Polri menyebutkan bahwa kecelakaan yang melibatkan sepeda motor masih dominan sepanjang bulan Januari-Oktober 2009. Selain itu, kecelakaan juga didominasi oleh pengendara usia muda. Dari 228 kasus kecelakaan sepeda motor, sebanyak 21,89% korban meninggal dunia dan selebihnya, 78,11% korban luka berat dan luka ringan.

Kementrian perhubungan (kemenhub) meminta para pengemudi ojek *online* untuk memperbaiki perilaku berkendara di jalan raya. Sebab angka kecelakaan lalulintas hingga kini, khususnya sepeda motor masih tinggi. Kecelakaan sepeda motor sekitar 72 persen. Itu disebabkan oleh kecenderungan ego kita (pengemudi) di jalan tinggi, (Jakarta, Kompas.com). Menurut Budi, tingkat kesadaran keselamatan berkendara masih terbilang rendah apalagi ego para pengemudi sangat tinggi agar cepat sampai tempat tujuan. Dengan cara pengemudi memperbaiki perilaku berkendara akan mengurangi angka kecelakaan lalulintas yang dapat mengakibatkan risiko yang tinggi pada pengemudi. Selain itu, ada kecenderungan dan kebiasaan para pengemudi yang tidak baik. Misalnya melawan petugas kepolisian maupun dinas perhubungan, tidak peduli keselamatan di jalan raya atau cenderung ceroboh saat berkendara.

Kombes Polisi Sulistyono Ishak (dalam Lubis, 2006) menyatakan bahwa perilaku yang sangat menonjol pada pengemudi sepeda motor di Surabaya adalah kebiasaan mereka menggunakan jalur jalan yang berlawanan pada pagi dan sore hari, ketika lalu lintas di Surabaya sedang macet-macetnya, dan menguasai baris paling depan di setiap lampu merah, dimana mereka selalu ingin menjadi kendaraan pertama yang melesat setelah lampu hijau

menyala. Pengemudi motor juga seringkali tidak mempedulikan lampu merah atau rambu lalu lintas lain, dan menyelip di antara arus lalu lintas yang padat. Kompas (2004)

Perilaku-perilaku para pengemudi tersebut termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku pengemudi 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* ini banyak dilakukan oleh pengemudi motor. Perilaku *aggressive driving* tidak selamanya berujung selamat karena berdasarkan data yang telah diuraikan, terbukti banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku *aggressive driving*. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung meningkatkan risiko tabrakan. Selain itu, berdasarkan pada pernyataan Tasca (2000) tersebut maka dapat pula dikatakan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku berisiko.

Perilaku agresif menurut Murry (dalam Halll & Lindzey, 1993) merupakan sebagai suatu cara untuk melawan dengan sangat kuat, melalui; berkelahi, melukai, menyerang, membunuh, atau menghukum orang lain. Agresif mengemudi (*aggressive driving*) merupakan perilaku agresif yang dilakukan oleh seseorang saat dia mengemudikan kendaraannya. Sedangkan Shinar (2007) menyatakannya bahwa mengemudi agresif berakar dari rasa frustrasi yang kemudian termanifestasi pada perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang lain.

Sejumlah penelitian menemukan bahwa pengemudi usia muda mengambil risiko yang lebih dibandingkan dengan pengemudi pada usia yang lebih tua. Misalnya, pengemudi yang lebih muda cenderung menerima celah sempit (antar kendaraan) ketika berada di jalur lalu lintas (Bottom & Ashworth, 1978; McKenna, Waylen, & Burkes, 1998, dalam Ferguson, 2003). Berkendara dengan celah (jarak) sempit dapat memberikan peluang yang lebih besar untuk mengalami kecelakaan, karena tidak memberikan ruang yang cukup bagi pengendara untuk bersiap-siap menginjak rem atau menghindari bahaya yang datang dari kendaraan lain. Bahaya tersebut dapat datang dari depan, belakang,

samping kanan atau kiri kendaraan yang sedang dikemudikan yang kebanyakan terjadi secara tiba-tiba.

Hodgdon, Bragg dan Finn (1981) menyabarkan dalam penelitian Finn dan Bragg (1986) menemukan bahwa pengemudi usia muda berkendara dengan cara berkendara yang tidak aman, yaitu seperti lebih sering berkendara dengan kecepatan tinggi, lebih sering melewati lampu kuning, jarang menggunakan sabuk pengaman dan menerima celah sempit antar kendaraan ketika memasuki lalu lintas. Perilaku *aggressive driving* merupakan perilaku berkendara yang tidak aman sebab dapat meningkatkan risiko terjadinya tabrakan (Tasca, 2000), yang tentu saja membahayakan dan merugikan orang lain.

Dalam suatu penelitian Binti Muallifatul Rosyidah, dkk (2017) mengemukakan bahwa sikap agresif dalam mengemudi dengan tingkat pendidikan, mendapatkan hasil bahwa yang memiliki jenjang pendidikan SD dan SMP memiliki kecenderungan melakukan tindakan agresif di jalan raya. Secara keseluruhan tindakan agresif menurun sejalan dengan peningkatan pendidikan. Tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat agresif dalam mengemudi termasuk dalam menghindari risiko kecelakaan. Hal yang serupa di sampaikan oleh Prasetya (2016), ia mengatakan bahwa tingkat pendidikan tinggi tidak menjamin pengemudi melakukan tindakan aman dalam mengemudi karena pengalaman dan masa kerja yang lama yang lebih berpengaruh terhadap pembelajaran safety driving.

Berdasarkan berbagai masalah *aggressive driving* pada pengemudi gojek *online* yang telah dikemukakan dari berbagai macam berita diatas menjelaskan bahwa yang cenderung melakukan *aggressive driving* di jalanan dapat dilihat dari faktor usia dimana para pengemudi gojek *online* yang usia muda cenderung agresif saat mengemudi di bandingkan yang usia tua. Tapi bukan berarti para usia tua tidak melakukan *aggressive driving*. Selain dari faktor usia, faktor tingkat pendidikan juga berpengaruh terhadap pengemudi seperti kurangnya pengetahuan tentang berbagai peraturan lalulintas di jalanan pada pengemudi gojek *online*. Selain itu masalah yang sering terjadi pada pengemudi yang cenderung melakukan *aggressive driving* adalah kurang menaati segala peraturan lalu lintas, adanya ketidaksabaran saat mengemudi yang ingin cepat sampai tujuan

dan kurang mengontrol amarah. Hal ini menjadi penting dan menarik bagi penulis, sehingga penulis ingin melakukan penelitian mengenai perilaku *Aggressive Driving* Berdasarkan Kelompok Usia dan Tingkat Pendidikan pada pengemudi Gojek *Online*

## 2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan di atas, rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Apakah ada hubungan *aggressive driving* pada pengemudi ojek *online* bila ditinjau dari usia dan tingkat pendidikan?
2. Apakah ada hubungan *aggressive driving* bila ditinjau dari usia *driver* ojek *online*
3. Apakah ada hubungan *aggressive driving* bila ditinjau dari tingkat pendidikan *driver* ojek *online*

## B. Tujuan dan Manfaat

### 1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk menguji hubungan *aggressive driving* berdasarkan usia dan tingkat pendidikan pada pengemudi ojek *online*.
2. Untuk menguji hubungan *aggressive driving* bila ditinjau dari usia *driver* ojek *online*
3. Untuk menguji hubungan *aggressive driving* bila ditinjau tingkat pendidikan *driver* ojek *online*

### 2. Manfaat Penelitian

Penelitian tentang perilaku *aggressive driving* berdasarkan usia dan tingkat pendidikan pada pengemudi gojek *online* ini diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut:

#### a. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai wacana dan kajian tentang perilaku *aggressive driving* berdasarkan kelompok usia dan tingkat pendidikan, untuk memperkaya penelitian dibidang psikologi sosial.

b. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan masukan atau acuan bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang ingin meneliti mengenai perilaku *aggressive driving* berdasarkan kelompok usia dan tingkat pendidikan pada pengemudi gojek *online*. Selain itu, dapat memberikan informasi kepada pengemudi gojek *online* tentang bahaya perilaku *aggressive driving*.

### C. Keaslian Penelitian

Penelitian mengenai Perilaku *Aggressive Driving* Berdasarkan Kelompok Usia dan Tingkat Pendidikan Pada pengemudi Gojek *Online* ini memiliki relevansi dengan beberapa penelitian terdahulu. Beberapa penelitian yang relevan diantaranya sebagai berikut:

1. Mihai, dkk (2014). “Perbedaan Konteks Sosial Dalam Persepsi Perilaku Agresif Antara Petugas Polisi Yang Bekerja Di Kantor dan Petugas Polisi Yang Bekerja Di Lapangan”. Penelitian ini menggunakan instrumen kuisioner agresi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa agresi tidak berbeda secara statistik pada petugas polisi dari perbandingan kantor dengan orang-orang dari konteks pekerjaan lapangan ( $t = 40,37 < 42,60; p > 0,05$ ). Jadi dalam penelitian ini menunjukkan tidak ada perbedaan statistik antara polisi yang bekerja di kantor dengan polisi yang bekerja di lapangan.
2. Dewi kurniasari, dkk (2017). Judul penelitian “Efek Karakteristik Individu Dan Pengaruh Lingkungan Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Angkutan Umum Di Kota Surabaya”. Metode penelitian yang digunakan adalah observasional; analitik dengan pendekatan multikorelasi bertingkat. Hasil dari penelitian ini menunjukkan umur produktif (23-35 tahun) dan status pernikahan yang didukung kondisi panas, berdebu dan waktu tunggu yang lama ketika di terminal yang mengacu seorang pengemudi bertindak menjadi agresif ketika berkendara.
3. Naomi Srie Kusumastutie, (2015). Judul penelitian “Identifikasi Target Intervensi Untuk Mengubah Perilaku Mengemudi Agresif (*Aggressive Driving*) Pada Pengemudi Bus Akap/Akdp Berdasarkan *Theory Of Planned Behavior*”. Alat ukur yang digunakan adalah kuesioner TPB,

sedangkan metode analisis data yang digunakan adalah analisis-analisis jalur. Hasil analisis dengan menggunakan analisis jalur menunjukkan bahwa pengaruh total norma subjektif terhadap perilaku mengemudi agresif adalah sebesar 0,6591, sedangkan pengaruh total persepsi kendali perilaku terhadap mengemudi agresif adalah sebesar 0,13877.

4. Riska Mustikawati (2017). Sumber: naskah publikasi Universitas Muhammadiyah Surakarta. Penelitian dengan judul “Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Bus”. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik sampling aksidental. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan skala dengan menyebarkan kuesioner. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *aggressive driving* dan skala kematangan emosi. Hasil analisis dari penelitian ini menyatakan bahwa hipotesis diterima, yaitu ada hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus. Hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa sumbangan efektif kematangan emosi terhadap *aggressive driving* sebesar 26,8%. Maka terdapat 73,2% dipengaruhi oleh faktor lain diluar faktor kematangan emosi yang mempengaruhi *aggressive driving* pengemudi bus.
5. Nadya Prameswari Putri dkk. judul penelitian: “Hubungan Gaya Mengemudi (*Driving Style*) Dan Perilaku Mengemudi Berisiko (*Risky Driving*) Pada Remaja Di Yogyakarta”. Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah dua kali lipat *Risky Driving Scale* yang dimodifikasi oleh alat pengukuran berbasis peneliti yang dirancang oleh Iversen (2004) dan *Driving Skala Gaya* dimodifikasi oleh para peneliti berdasarkan Taubman-Ben-Ari (2004). hipotesis diterima karena hasil analisis menggunakan SPSS 22 for windows menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang sangat signifikan antara nekat dan gaya ceroboh dan mengemudi berisiko pada masa remaja ( $r, 0489; p < 0,01$ ), ada yang sangat hubungan positif yang signifikan antara gaya cemas dan mengemudi berisiko masa remaja ( $r, 0376; p < 0,01$ ), dan ada hubungan positif yang sangat signifikan antara marah gaya bermusuhan dan mengemudi berisiko pada remaja ( $r, 0283; p < 0,01$ ). Dan hipotesis terakhir ditolak karena hasil analisis menunjukkan itu ada hubungan positif yang signifikan antara

pasien dan gaya hati dan mengemudi berisiko pada masa remaja ( $r, 0179$ ;  
 $p < 0,05$ ).