

BAB I

PENDAHULUAN

A. Permasalahan

1. Latar Belakang Masalah

Fenomena masalah lalu lintas merupakan hal yang umum terjadi di kota-kota besar maupun negara-negara berkembang di dunia, permasalahan yang terjadi dilalulintas terkadang dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang ada, sehingga mengakibatkan bertambahnya aktivitas dan kesibukan lalu lintas yang memberikan dampak kepadatan di jalan raya. Bertambahnya jumlah kendaraan yang lebih cepat tidak selaras dengan infrakstruktur jalan, sehingga mengakibatkan banyak masalah lalu lintas seperti kemacetan dan kepadatan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

World Heart Organization (*WHO*) menyatakan, kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan penyebab kedua terbesar di dunia yang mengakibatkan banyak korban meninggal dunia. Dalam setiap satu jamnya terdapat empat orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Sebanyak 72% kasus kecelakaan lalu lintas tersebut terjadi di Indonesia. Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor mencapai 73%, disusul mobil (15%), truk (8%), bus (2%), dan sepeda (2%). (Sindonews, 2018)

Data dari Badan Pusat Statistik (BPS) di tahun 2019 tercatat bahwa jumlah kendaraan di Indonesia adalah 138.556.669 juta, kendaraan di Indonesia dibagi menjadi empat kategori kendaraan yaitu mobil penumpang 15.493.068 juta, mobil bus 2.503.258 juta, mobil barang 7.523.550 juta dan sepeda motor 133.577.549 juta, hal ini tidak sebanding dengan pertumbuhan penduduk di Indonesia. (Badan Pusat Statistik, 2019).

Data dari Lantas Polrestabes Surabaya tercatat jumlah kecelakaan di Kot Surabaya pada tahun 2019 dari periode bulan januari hingga November tercatat dengan angka kecelakaan di Kota Surabaya mencapai angka 1.162. kendaraan yang mendominasi kecelakaan di Kota Surabaya adalah sepeda motor dan menurut data pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak berdasarkan jumlah korban kecelakaan yang meninggal dunia dengan jumlah 115 orang korban, 145 orang korban dengan luka berat, dan luka ringan sebanyak 1.253 orang korban. (Satlantas Polrestabes Surabaya, 2019).

Menurut pernyataan diatas yang mendominasi angka kecelakaan di kota Surabaya pada tahun 2019 adalah kendaraan bermotor sebanyak 1.162 kasus kecelakaan kendaraan bermotor. Tingginya angka kecelakaan sepeda motor ini disebabkan oleh pengendara motor seringkali melalaikan keselamatan saat berkendara sendiri seperti melanggar rambu lalu lintas yang ada di jalan, kurangnya pengontrolan diri di jalan raya yang dapat mengakibatkan kecelakaan pada pengguna sepeda motor lainnya dan selain itu kurangnya kesabaran pada saat mengendarai kendaraan sepeda motor yang memberikan dampak kecelakaan yaitu kerugian material, cacat dan kematian. Dalam hal ini sebagian dari komunitas motor banyak yang melakukan pelanggaran lalu lintas di jalan yang dapat merugikan pengendara lainnya di jalan.

Berkembangnya klub motor atau komunitas motor di kota-kota yang semakin marak merupakan sebuah realita yang tidak dapat dipungkiri dari perkembangan sosial masyarakat yang semakin meningkat. Seperti halnya kebanyakan anak-anak remaja berkeinginan bergabung dengan komunitas motor karena kebanyakan para anggota baru setelah bergabung merasa harga dirinya meningkat dan adanya persaudaraan di dalam komunitas motor tersebut. Komunitas motor kebanyakan mempunyai kegiatan rutin di minggu pagi maupun malam rabu dan di malam minggu dengan kegiatan pertemuan rutin berkeliling surabaya, berkumpul malam minggu di sebuah tempat yang rame seperti cafe atau melakukan touring keluar kota dan minggu paginya biasanya melakukan *Sunday morning riding* (sunmori) dan kebanyakan komunitas melakukan kegiatan positif seperti bakti sosial ke panti asuhan dan berkerjasama dengan aparat kepolisian untuk memberikan edukasi tentang pentingnya safeti riding tetapi banyak juga komunitas yang melakukan kegiatan negatif seperti meminum-minuman beralkohol, ugal-ugalan, balapan liar. Situasi ini yang membuat sebagian masyarakat berpresepsi atau beranggapan bahwa komunitas klub motor telah menjadi mesin penghasil generasi yang anarkis, yang bersifat negatif (Firman, 2008 dalam Rohmani, 2009).

Anggota komunitas motor masih banyak yang melanggar peraturan lalu lintas , tetapi sebagian anggota komunitas banyak yang masih peduli pada keselamatan diri sendiri maupun orang lain dan menaati peraturan lalu lintas, namun masih banyak biker yang mengendarai kendaraannya secara ugal-ugalan di jalan dengan menyalip kendaraan mobil dan motor bukan di jalur yang sudah di tentukan oleh kepolisian dan tidak memakai alat pelindung dibawah standar. erlihat dilakukan oleh biker bermotor mulai dari 100cc sampai 500cc ke atas, berstiker klub atau komunitas, seorang biker anggota klub atau komunitas berkendara dengan memakai sandal tidak memakai sepatu dan tanpa helm. Safety Riding adalah usaha meminimalisasi resiko kecelakaan

saat berkendara motor yang dapat dilakukan oleh pengendara atau bisa disebut dengan bikers dengan menambah Alat Pelindung Diri dan meningkatkan keahlian berkendara. Safety riding sendiri tak lain adalah usaha untuk mengurangi resiko. Resiko dapat timbul dari sikap berkendara biker maupun efek eksternal diluar kuasa seorang biker, dengan meningkatkan skill berkendara resiko kecelakaan akan menurun dan dengan memakai alat pelindung diri, karena alat pelindung diri adalah pertahanan terakhir ketika kecelakaan terjadi. Akan tetapi dalam kenyataan masih banyak anggota klub motor melakukan pelanggaran saat berlalu lintas (Reza, 2008, dalam Rohmani, 2009).

Perilaku agresif ini seringkali dilakukan oleh komunitas motor yang ber CC rendah karena mereka cenderung melakukan tindakan yang negative seperti, ugal-ugalan, menerobos lampu lalu lintas, melawan arah dan melanggar peraturan lalu lintas, sedangkan komunitas yang berCC tinggi cenderung melakukan tindakan arogansi, menerobos lampu lalu lintas, mengendarai kendaraanya dengan cara zig-zag atau berliku-liku agar pengendara lain memberikan jalan kepada komunitas motor besar. Tindakan yang dilakukan oleh komunitas berCC rendah maupun tinggi termasuk perilaku tidak bertanggung jawab yang akan menyebabkan kerugian bagi komunitas lain yang sedang gencar melakukan hal positif dan mengedukasi komunitas motor lainnya dan pengendara lain atau masyarakat bahwa pentingnya *safety riding* dan menggunakan alat pelindung dasar untuk keselamatan di jalan pada saat berkendara.

Perilaku *aggressive driving* adalah perilaku berkendara yang di pengaruhi oleh emosi yang terganggu oleh emosi yang menghasilkan perilaku dapat mengakibatkan tingkat resiko terhadap orang lain James dan Nahl, (dalam Priyatna, 2012). *Aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku social yang mengganggu keamanan publik, *aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh disuasana lalu lintas tenang Houston, Harris dan Norman, (dalam Utami, 2013).

Faktor-faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* yaitu usia, jenis kelamin, faktor lingkungan dan faktor sosial adapun perilaku yang muncul seperti tidak mau mengalah, mendahului, menyalip, berkecepatan tinggi, melanggar rambu lalu lintas dan tidak sabaran. Peneliti menduga bahwa *self-estem* adalah salah faktor yang mempengaruhi *aggressivitas driving* Karena individu yang memiliki self-esteem yang tinggi cenderung menimbulkan sikap arogan, sombong dan berperilaku seenaknya sendiri. Hal ini yang membuat tingkah laku *aggressivitas driving* timbul di jalan. *Self-esteem* merupakan penilaian terhadap dirinya (Coopersmith dalam Herre & Lamb,

1996). *Self-esteem* mempunyai peran penting terhadap sikap dan perilaku individu (Santrock, 2007). *Self-esteem* bagi individu dapat menentukan cara berperilaku.

Self-esteem bagi individu dapat menentukan cara berperilaku dan *aggressive driving* menurut Tasca (dalam Utami, 2010), suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidak sabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. Berdasarkan penjelasan diatas peneliti menyimpulkan bahwa *self-esteem* dengan *aggressive driving* berhubungan karena semakin tinggi *self-esteem* individu akan memandang remeh pengguna jalan lain, anggota komunitas motor merasa dirinya yang mempunyai jalanan, mengganggu pengendara lain di jalan, apabila tingkat *aggressive* individu tinggi akan melakukan tingkah laku arogan di jalan untuk memaksa membuka jalan apabila jalan rombongan komunitas motor terhalangi saat berkendara beramai-ramai (Touring), menerobos lampu merah dan merasa motornya yang paling besar padahal masih banyak pengemudi lain di jalan juga berhak menggunakan jalan raya tersebut. Peneliti juga beranggapan bahwa salah satu faktor lain yang mempengaruhi *aggressive driving* adalah *self-control*, hal ini didukung oleh penelitian sebelumnya R.Aziz Normansyah W (2018) yang menggunakan subyek pengendara motor yang memberikan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan kecenderungan *aggressive driving*, artinya semakin tinggi *self-control* pada individu maka semakin rendah kecenderungan *aggressive driving*, sebaliknya semakin rendah *self-esteem* individu semakin tinggi tingkat kecenderungan *aggressive driving*.

Menurut Ubaydillah (2000), bahwa *self-control* adalah dengan sadar menentukan pilihan reaksi yang positif dimana problem yang akhirnya menghasilkan problem yang baru melainkan problem yang telah ada diberikan solusi yang tepat. Penyebab dari perilaku *aggressive driving* di sini, disebabkan oleh *self-control* yang lemah, selain merugikan orang lain juga merugikan diri si pelaku sendiri. Dalam diri si pelaku kurangnya ada suatu proses pengolahan diri dengan cara mencoba mengontrol dirinya dengan baik. Manusia yang kurang bisa mengontrol dirinya atau kalah oleh dorongan-dorongan yang ada pada dirinya yang bersifat negatif, maka mereka dominan akan berperilaku agresif. Pengemudi yang memiliki *self-control* yang tinggi mampu mengubah kejadian dan menjadi agen utama dalam mengarahkan dan mengatur perilaku utama yang membawa pada konsekuensi positif, supaya tidak melakukan hal yang negatif. Sedangkan pengemudi yang memiliki *self-control* rendah tidak mampu mengarahkan dan mengatur perilakunya sehingga diasumsikan, mereka tidak mampu memandu, mengarahkan dan mengatur perilaku. Mereka tidak mampu menginterpretasikan stimulus yang dihadapi sehingga tidak mampu

mempertimbangkan konsekuensi yang mungkin dihadapi sehingga tidak mampu memilih tindakan yang tepat.

Perilaku agresif pengendara sepeda motor terjadi ketika seseorang kurang mengontrol emosinya pada saat berkendara di jalan raya. Perilaku seperti ini biasanya muncul karena kurangnya kesabaran dan keberanian seseorang pengendara untuk mengambil resiko dan membahayakan pengendara lainnya di jalan raya dengan tidak menaati peraturan dan melanggar rambu tata tertib lalu lintas. Perilaku di atas termasuk ke dalam perilaku agresif di mana agresif berkendara dianggap sebagai tindakan agresif yang dimaksud adalah melakukan tindakan fisik atau psikologis yang membahayakan target dan di mana target dirasakan bertindak agresif (Hauber dalam Dula, 2003).

Kurangnya *self-control* pada seseorang pengendara sepeda motor bisa menimbulkan dampak perilaku agresif di jalan raya yang mengganggu pengguna jalan raya lainnya, klasifikasi perilaku-perilaku sebagai perilaku pengendara yang berperilaku agresif yang dapat disebut sebagai perilaku berkendara di jalan raya yang sengaja cenderung meningkatkan risiko kecelakaan sendiri, mencelakai pengendara lain dan mempengaruhi pengendara sepeda motor lain untuk berbuat hal yang sama didukung oleh kurangnya kontrol diri dan kesabaran pada pengguna sepeda motor lainnya.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa individu dalam berkendara bersama kelompok mereka cenderung memiliki *self-esteem* yang cukup tinggi sehingga individu terlihat berkendara dengan ugal-ugalan dan tidak memperhatikan peraturan lalu lintas di jalan. Individu juga cenderung memiliki *self-control* yang rendah hal ini dikarenakan individu dalam berkendara berperilaku negatif seperti berkata kasar, memukul, dan memancing emosi pengendara lain dengan memberikan gerakan-gerakan yang tidak sopan, hal ini yang membuat individu cenderung melakukan *aggressive driving*.

2. Rumusan masalah

Rumusan masalah yang diajukan peneliti adalah :

1. apakah terdapat hubungan antara *self-esteem* dan *self-control* dengan perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motor di Surabaya
2. apakah terdapat hubungan antara *self-esteem* dengan perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motor di Surabaya
3. apakah terdapat hubungan antara *self-control* dengan perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motor di Surabaya

A. Tujuan dan Mamfaat

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang diatas yang telah diuraikan, maka tujuan dari peneliti ini adalah untuk mengetahui

- a. Untuk mengetahui hubungan antara *self-esteem* dan *self-control* dengan perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motor di Surabaya
- b. Untuk mengetahui hubungan antara *self-esteem* dengan perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motor di Surabaya
- c. Untuk mengetahui hubungan antara *self-control* dengan perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motor di Surabaya

2. Mamfaat penelitian

- a. Mamfaat Teoritis

hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah ilmu, khususnya dalam bidang psikologi sosial mengenai hubungan antara *self-control* dengan perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motor di Surabaya.

- b. Mamfaat Praktis

Mamfaat praktis peneliti adalah:

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai *self-esteem* dan *self-control* dengan perilaku *aggressive driving* pada komunitas motor di Surabaya, sehingga dapat dilakukan pemberian edukasi terhadap komunitas motor di kota Surabaya.

B. Keaslian Penelitian

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini.

Untari (2016) meneliti tentang hubungan *aggressive driving* dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di Samarinda. Hasil penelitian tersebut menyebutkan terdapat hubungan yang signifikan antara *aggressive driving* dengan kematangan emosi dan disiplin berlalu lintas. Sehingga dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi kematangan emosi remaja, maka semakin tinggi pula sikap disiplin berlalu lintas. Sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi pada remaja maka akan semakin rendah pula disiplin berlalu lintas.

Jauhari (2017) meneliti tentang berkendara agresif para pengguna kendaraan bermotor di Kota Malang. Penelitian tersebut menunjukkan penyebab perilaku berkendara menjadi agresif yaitu *immobility* adalah ketika pengendara tidak dapat melewati celah diantara dua kendaraan pengendara akan mengelakson berkali-kali, *factor regulation* ketika pengendara merasa menunggu di lampu merah sangat membuang waktu sehingga pengendara cenderung akan menambahkan kecepatan kendaraannya ketika melihat lampu kuning, serta *territoriality* yaitu berupa perilaku pengendara yang memandang tajam pengendara lain yang berada disisi kendaraannya,

pengendara akan menatap sinis atau tidak suka jika pengendara lain berbuat onar atau tidak menyenangkan kepada pengendara tersebut.

Sulistyo C. (2017) meneliti tentang hubungan antara kontrol diri dengan perilaku Agresif dalam berkendara pada komunitas motor di Surakarta, hasil dari penelitian tersebut menunjukkan terdapat hubungan negatif sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresif, artinya semakin tinggi kemampuan seseorang dalam mengontrol dirinya maka akan semakin rendah perilaku agresifnya. Sebaliknya apabila pengendara memiliki kontrol diri yang rendah maka akan semakin tinggi seseorang akan melakukan agresif ketika berkendara.