

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kecamatan Menganti merupakan daerah *suburban* yang berada di Kabupaten Gresik yang berbatasan langsung dengan Kota Surabaya. Luas wilayah Kecamatan Menganti sebesar 68,71 Km² (Sumber: BPS Kabupaten Gresik, 2014). Jumlah penduduk di Kecamatan Menganti pada tahun 2013 sebanyak 116.836 jiwa yang terdiri dari 58.445 penduduk laki-laki dan 58.391 penduduk perempuan. Berdasarkan jumlah penduduk dan luas wilayah seperti diatas maka kepadatan penduduk di Kecamatan Menganti mencapai 1.700 jiwa/Km² (Sumber: BPS Kabupaten Gresik, 2014).

Selain itu daerah Kecamatan Menganti juga memiliki akses jalur lintas Kota dan Kabupaten yang baik. Wilayah tersebut mempunyai jalan lintas provinsi yang mencapai 46,48 Km dan jalan negara yang mencapai 67,37 Km (Sumber: BPS Kabupaten Gresik, 2014). Banyak kendaraan bermotor yang melintasi jalan raya Menganti untuk menuju ke kota Surabaya maupun menuju ke kota lain di Pulau Jawa. Pemilik kendaraan pribadi menjadikan jalan ini sebagai salah satu alternatif pilihan selain menggunakan akses jalan tol. Para sopir kendaraan angkutan umum sering melewati jalan ini untuk menuju ke terminal pemberhentian yang berhubungan langsung dengan angkutan umum yang menuju Kota Surabaya. Pengendara bermotor dapat melintasi jalan raya Menganti dengan lancar karena kondisi jalan yang tergolong baik.

Berdasarkan fenomena yang pernah penulis amati ketika melintasi jalan Raya Menganti. Pengendara sepeda motor remaja di daerah tersebut tergolong pengendara yang berisiko, karena mereka berkendara tanpa menggunakan alat keselamatan berkendara yang sesuai standar ketika berada di jalan raya. Kemungkinan dari hal ini karena tidak adanya tanda peringatan maupun himbauan untuk berkendara sesuai standar keselamatan berlalu lintas. Menurut percakapan singkat yang dilakukan oleh penulis dengan pengendara remaja sekitar, mereka tidak memakai alat keselamatan berkendara ketika berada di jalan raya karena dinilai jarak tempuhnya yang tidak jauh.

“Kalau di sekitar jalanan Menganti aku gak nggawe mas, soalnya arasanen mas pakai helm...” (Sumber: HW, usia 19 tahun).

Namun mereka juga menyadari bahwa berkendara di jalan raya Menganti tanpa menggunakan helm dan kaca spion yang sesuai standar merupakan hal yang berbahaya bagi mereka.

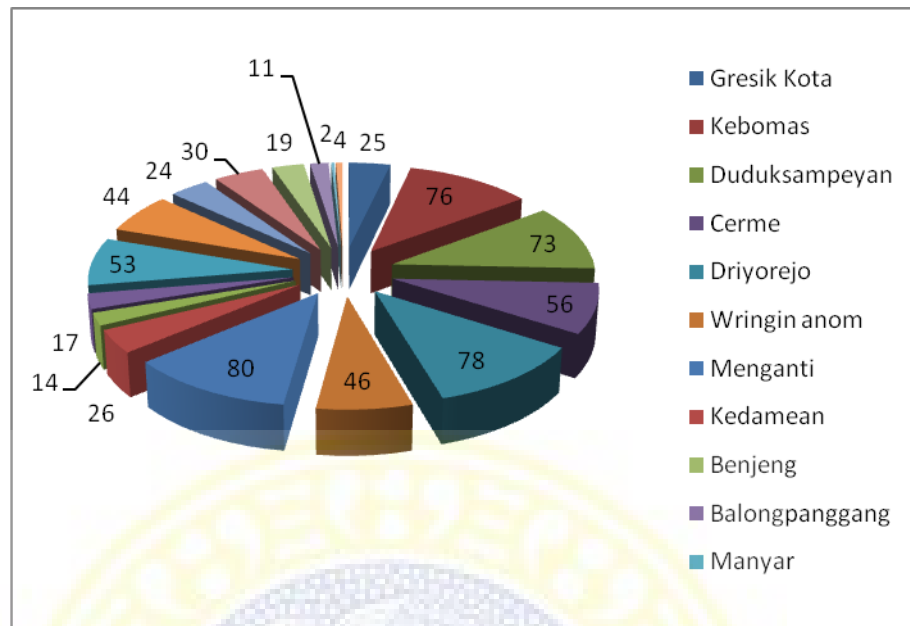
“Kalau aman sih ya nggak aman, tapi sudah terbiasa. Kalau cuman disekitar menganti mending nggak pakai helm mas”. (Sumber: WPY, usia 20 tahun).

Jumlah pelaku pelanggaran lalu lintas di wilayah ini tergolong tinggi. Salah satu bentuk pelanggaran lalu lintas adalah tidak menggunakan alat keselamatan berkendara yang sesuai standar ketika melintasi jalan raya. Berdasarkan data pelanggaran lalu lintas tahun 2013 dari Satlantas kepolisian resort Gresik terdapat jumlah pelanggaran lalu lintas yang tercatat sebanyak 27.118 kasus (Sumber: Data Satlantas Kepolisian Resort Gresik, 2013). Pengguna sepeda motor tercatat sebanyak 24.646 melakukan pelanggaran lalu lintas (Sumber: Data Satlantas

Kepolisian Resort Gresik, 2013). Para pelajar SMA paling banyak melakukan pelanggaran lalu lintas yang berjumlah 18.464 orang (Sumber: Data Satlantas Kepolisian Resort Gresik, 2013). Kemudian menurut jenis kelamin tercatat pelanggar lalu lintas berjenis kelamin laki-laki yang berjumlah 21.964 orang (Sumber: Data Satlantas Kepolisian Resort Gresik, 2013).

Tingginya jumlah pelanggaran lalu lintas yang melibatkan pengendara berusia remaja berdampak pada jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Gresik. Pada tiga tahun terakhir rata-rata jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara berusia remaja sebanyak 695 kejadian (Sumber: BPS Kabupaten Gresik, 2014). Pengendara remaja yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Gresik pada tahun 2013 berjumlah 1.460 orang (Sumber: BPS Kabupaten Gresik, 2014). Berdasarkan jumlah kejadian dan korban tersebut maka dapat dikatakan bahwa jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Gresik tergolong tinggi.

Sebagai salah satu daerah di Kabupaten Gresik, wilayah Kecamatan Menganti merupakan salah satu wilayah dengan angka kecelakaan yang tinggi dibandingkan dengan kecamatan yang lain. Pada gambar diagram dibawah ini dapat dilihat jumlah rata-rata kecelakaan yang terjadi setiap Kecamatan di Kabupaten Gresik pada tiga tahun terakhir (Sumber: BPS Kabupaten Gresik, 2014., BPS Kabupaten Gresik, 2013., BPS Kabupaten Gresik, 2012).



Gambar 1.1. Jumlah Rata-rata Kecelakaan Kendaraan Bermotor Selama 3 Tahun Terakhir Pada Kabupaten Gresik di Setiap Kecamatan

Berdasarkan gambar diagram diatas dapat dilihat bahwa selama tiga tahun terakhir rata-rata jumlah kecelakaan lalu lintas tercatat sebanyak 80 kejadian di wilayah Menganti. Pengendara bermotor yang menjadi korban dalam kecelakaan lalu lintas di tahun 2013 tercatat sejumlah 118 orang (Sumber: BPS Kabupaten Gresik, 2014).

Menurut laporan dari *National Highway Traffic Safety and Administration* (2001) menyatakan bahwa kecelakaan berlalu lintas sebagian besar disebabkan oleh perilaku agresivitas berkendara. Tasca (2000) Agresivitas berkendara adalah perilaku berkendara yang secara disengaja maupun tidak disengaja mengabaikan keselamatan dan kesejahteraan pengguna jalan lain baik secara fisik atau psikologis. Terdapat beberapa hal yang dinilai dapat berhubungan dengan perilaku

agresivitas berkendara seseorang ketika di jalan raya diantaranya sosial, situasional, dan personal.

Ketika berkendara di jalan raya kehadiran orang lain merupakan salah satu penyebab dari pengendara melakukan agresivitas berkendara. Seorang remaja yang berkendara sendiri dan bersama temannya sama-sama berpeluang besar terjadi kecelakaan (Curry dkk, 2011). Hal yang mempengaruhi seseorang melakukan perilaku berkendara yang tidak aman ketika bersama teman atau penumpang lain dikarenakan komunikasi antara pengendara dengan penumpang yang mempengaruhi persepsi pengendara sehingga membuat seorang pengendara tersebut mengendarai kendaraannya dengan kencang (Moller & Haustein, 2013). Menurut LaVoie dkk (2013) risiko berkendara yang tidak aman bisa dihindari jika komunikasi dengan penumpang bisa dikelola dengan baik. Sehingga dapat mengurangi gangguan terhadap pengendara secara langsung. Kehadiran orang lain merupakan salah satu pengaruh sosial yang dapat mempengaruhi keamanan seseorang dalam berkendara.

Perilaku berkendara yang tidak aman juga dipengaruhi oleh kondisi situasional di sekitarnya. Pada siang dan sore hari seorang pengendara akan merasa bosan dan marah ketika ia dalam tekanan waktu dan pengemudi lain membunyikan klakson terus menerus (Harris & Houston, 2008). Pengendara yang berada dalam tekanan waktu bisa melakukan perilaku berkendara yang berisiko, karena mereka tidak sabar menunggu pengendara lain yang berhenti lama di depannya sehingga memicu emosi negatif pengendara tersebut (Naveteur dkk, 2012). Menurut Beck dkk (2012) seorang pengendara ketika dalam keadaan tidak

sabar akan membuat dirinya frustrasi dan ia tidak mentoleransi pengemudi lainnya sehingga dapat menyebabkan pengemudi tersebut melakukan perilaku berkendara yang agresif.

Selain itu, kondisi personal individu juga merupakan salah satu hal yang penting untuk meninjau perilaku agresivitas berkendara. Kondisi yang dimaksud meliputi kepribadian, usia, dan jenis kelamin seseorang yang dapat berpengaruh terhadap perilaku agresivitas berkendara seseorang di jalan raya. Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh Yagil (1998) menunjukkan bahwa remaja laki-laki lebih cenderung melakukan pelanggaran lalu lintas dibandingkan remaja perempuan. Namun usia dan jenis kelamin belum cukup untuk dapat menjelaskan perilaku agresivitas berkendara seseorang ketika di jalan raya. Sikap berkendara yang tidak aman juga dipengaruhi oleh beberapa faktor kepribadian diantaranya cemas, marah, mencari sensasi dan *normlessness* (Chen, 2009). Sejalan dengan pendapat tersebut Sarbescu dkk (2012) menyatakan bahwa agresivitas berkendara yang dilakukan oleh seseorang bisa dikarenakan oleh faktor kepribadian yang bersifat agresif dan *sensation seeking*. Penelitian lain yang dilakukan oleh Marengo (2010) memperlihatkan bahwa seseorang yang memiliki kepribadian yang bersifat impulsif dan *sensation seeking* termasuk pada kategori pengemudi yang berisiko. Selain itu Yan Ge dkk (2014) juga menyatakan bahwa seseorang yang berkepribadian agresif dan dalam kondisi stres dapat menyebabkan seseorang tersebut bertindak agresif saat berkendara.

Salah satu hal yang bersifat personal lainnya yang perlu dikaji adalah persepsi risiko berkendara. Persepsi risiko merupakan penilaian secara subjektif

dari probabilitas terjadinya kecelakaan dan seberapa pedulinya individu dalam menerima konsekuensi tersebut (Sjoberg dkk, 2004). Perilaku berkendara yang beresiko berhubungan kuat dengan resiko kecelakaan sehingga persepsi risiko dianggap penting (Ivers dkk, 2009). Menurut penelitian Carter dkk (2014) pada pengendara yang berusia remaja menunjukkan bahwa persepsi risiko merupakan hal penting dalam melihat perilaku agresivitas berkendara, karena para pengendara remaja rendah dalam mempersepsikan risiko dari situasi berkendara yang berisiko tinggi. Utami (2010) juga menjelaskan bahwa pengendara yang berusia muda memiliki persepsi bahaya yang kecil, sehingga agresivitas berkendara mereka cenderung tinggi yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Lu dkk (2013) menyatakan jika seorang pengendara dalam keadaan marah akan menurunkan persepsi risiko terhadap kecelakaan berkendara, sedangkan pengendara dalam keadaan takut akan meningkatkan persepsi risikonya terhadap kecelakaan berkendara. Hasil dari penelitian lain yang pernah dilakukan oleh Obst dkk (2011) bahwa pengendara laki-laki dalam kondisi mengantuk bisa menurunkan persepsi personalnya terhadap risiko kecelakaan berkendara.

Terdapat perbedaan hasil penelitian mengenai persepsi risiko berkendara yang pernah dilakukan di Indonesia. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Utami (2010) di salah satu kota besar di Indonesia menunjukkan bahwa pengendara yang berusia muda memiliki persepsi terhadap bahaya yang kecil atau cenderung negatif, sehingga perilaku agresivitas berkendara mereka cenderung tinggi yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, Namun pada penelitian lain yang dilakukan oleh Budiastomo dan Santoso (2007) menunjukkan bahwa

persepsi risiko kecelakaan tidak terdapat hubungan yang signifikan terhadap pengambilan keputusan untuk melanggar lampu merah, dimana hal tersebut termasuk salah satu perilaku agresivitas berkendara.

Pengendara remaja laki-laki memiliki kebutuhan akan mobilitas yang tinggi. Di Kecamatan Menganti perilaku agresivitas berkendara seringkali terjadi. Berdasarkan data dan fenomena yang terjadi di daerah tersebut, Maka penulis ingin meneliti apakah ada hubungan antara persepsi risiko berkendara sepeda motor dengan agresivitas pengendara sepeda motor remaja laki-laki di Kecamatan Menganti? Pertanyaan ini yang menarik penulis dan akan mencoba dijawab dalam penelitian ini.

1.2. Identifikasi Masalah

Pengendara bermotor ketika berkendara di jalan raya akan dihadapkan pada situasi yang tidak menentu. Seorang pengendara diharapkan dapat memproses informasi yang diterima ketika berkendara di jalan raya. Pemrosesan informasi berkaitan dengan persepsi seseorang. Ketika berada di jalan raya seseorang akan mempersepsikan risiko saat berkendara, termasuk mengenai kecelakaan lalu lintas yang berhubungan dengan keselamatan dirinya. Persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari probabilitas terjadinya kecelakaan dan seberapa pedulinya individu dalam menerima konsekuensi tersebut (Sjoberg et al, 2004). Pada penelitian ini persepsi risiko disesuaikan dengan konteks berkendara sepeda motor. Rundmo dan Iversen (2004) Persepsi risiko berkendara sepeda motor adalah penilaian subjektif terhadap probabilitas terjadinya suatu kecelakaan dan potensi bahaya

ketika berkendara dengan menggunakan sepeda motor di jalan raya. Seseorang yang memiliki persepsi risiko berkendara yang positif maka diharapkan memiliki perilaku agresivitas berkendara yang rendah. Beberapa faktor persepsi risiko diantaranya (Ropeik & Slovic, 2003) ketakutan, kontrol, asal risiko, pilihan, baru tidaknya risiko, keterlibatan anak-anak, kewaspadaan, bisa hal itu terjadi pada diri sendiri, pertukaran risiko keuntungan dan percaya.

Hasil dari penelitian sebelumnya menyatakan bahwa seorang pengendara dalam keadaan marah akan menurunkan persepsinya terhadap risiko kecelakaan lalu lintas, sedangkan jika pengendara merasa takut maka akan meningkatkan persepsi risiko kecelakaan lalu lintas (Lu dkk, 2013). Pada penelitian lain yang dilakukan oleh Obst dkk (2011) pengendara laki-laki dalam kondisi mengantuk bisa menurunkan persepsi personalnya terhadap risiko kecelakaan. Carter dkk (2014) menunjukkan bahwa persepsi risiko merupakan hal penting bagi pengendara remaja dalam melihat perilaku agresivitas berkendara, karena para pengendara remaja cenderung rendah dalam mempersepsikan risiko dari situasi berkendara yang berisiko tinggi. Persepsi risiko terkait dengan perilaku berkendara seseorang seperti berkendara dengan kencang dan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas (Rundmo & Iversen, 2004). Jika dilihat dari penjelasan diatas maka persepsi risiko berkendara berhubungan dengan keadaan personal individu yang dapat mengakibatkan perilaku berkendara yang tidak aman.

1.3. Batasan Masalah

Dalam penelitian “Hubungan antara Persepsi Risiko Berkendara Sepeda Motor dengan Agresivitas Pengendara Sepeda Motor Remaja Laki-laki di Kecamatan Menganti” penulis membatasi masalah persepsi risiko berkendara dan agresivitas berkendara pada remaja laki-laki di Kecamatan Menganti.

1. Persepsi Risiko Berkendara Sepeda Motor

Persepsi risiko berkendara sepeda motor (Rundmo & Iversen, 2004) adalah penilaian subjektif terhadap probabilitas terjadinya suatu kecelakaan dan potensi bahaya ketika berkendara dengan menggunakan sepeda motor di jalan raya.

2. Agresivitas Pengendara

Agresivitas Pengendara (Tasca, 2000) adalah perilaku berkendara yang secara disengaja maupun tidak disengaja mengabaikan keselamatan dan kesejahteraan pengguna jalan lain baik secara fisik atau psikologis.

3. Remaja Laki-laki

Masa remaja adalah masa peralihan dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa yang meliputi semua perkembangan secara alami untuk persiapan memasuki masa dewasa (Gunarsa & Gunarsa, 2009). Pada penelitian ini peneliti menyesuaikan dengan konteks pengendara sepeda motor remaja yang berjenis kelamin laki-laki. Definisi pengendara remaja menurut (OECD & ECMT, 2006) adalah pengendara bermotor yang berusia 16 hingga 24 tahun.

4. Kecamatan Menganti

Kecamatan Menganti merupakan salah satu daerah yang terletak di kabupaten Gresik bagian selatan. Letak desa Menganti ini berada di perbatasan

antara Surabaya dan Gresik yang menghubungkan antara jalur selatan ke utara Jawa yang banyak dilalui oleh kendaraan besar.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena diatas, penulis ingin mengetahui sejauh mana “hubungan antara persepsi risiko berkendara sepeda motor dengan agresivitas pengendara sepeda motor remaja laki-laki di Kecamatan Menganti”. Oleh karena itu rumusan pertanyaan yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah ada hubungan antara persepsi risiko berkendara sepeda motor dengan agresivitas pengendara sepeda motor remaja laki-laki di Kecamatan Menganti?

1.5. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini penulis bertujuan untuk menguji secara empirik apakah ada hubungan antara persepsi risiko berkendara sepeda motor dengan agresivitas pengendara sepeda motor remaja laki-laki di Kecamatan Menganti.

1.6. Manfaat Penelitian

1.6.1. Manfaat Teoritis

1. Dapat memberikan perspektif ilmiah terhadap disiplin ilmu psikologi sosial tentang korelasi antara persepsi risiko berkendara sepeda motor dengan agresivitas pengendara sepeda motor.

2. Dapat memberikan perspektif ilmiah terhadap disiplin ilmu psikologi perkembangan mengenai korelasi persepsi risiko berkendara sepeda motor dengan agresivitas pengendara sepeda motor remaja laki-laki.
3. Memberikan sumbangsih pada penelitian selanjutnya yang ingin meneliti mengenai persepsi risiko berkendara sepeda motor atau agresivitas pengendara.

1.6.2. Manfaat Praktis

1. Mampu memberikan masukan kepada instansi dinas perhubungan dan kepolisian terkait mengenai keselamatan berkendara kepada masyarakat.
2. Dapat dijadikan sebagai masukan kepada para orang tua dan guru di sekolah mengenai perilaku berkendara yang aman bagi remaja saat di jalan raya.
3. Dapat dijadikan sebagai referensi dalam upaya pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh agresivitas pengendara bermotor.