

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1. Latar Belakang

Surabaya merupakan Kota terbesar nomor dua di Indonesia setelah Jakarta dengan jumlah penduduk sebanyak 2.874.699 jiwa. Sebesar 49,40% dari jumlah tersebut adalah penduduk laki-laki dan 50,60% adalah perempuan terhitung oleh Badan Pusat Statistik tahun 2018. Presentase penduduk terbanyak adalah pada kelompok usia 20-24 tahun yang mencapai 10,05%. Presentase penduduk pada kelompok usia tersebut lebih tinggi dari tahun sebelumnya yang sebesar 10,02%. Jumlah penduduk Surabaya terus mengalami penambahan tiap tahun. Rata-rata laju pertumbuhan penduduk Kota Surabaya tahun 2013 hingga tahun 2017 adalah 0,49% per tahun. Dengan semakin bertambahnya jumlah penduduk, menjadikan Kota Surabaya semakin padat. Tahun 2017 diperkirakan kepadatan penduduk Kota Surabaya mencapai 8.811 jiwa per Km².

Kepadatan lalu lintas yang didominasi oleh kendaraan roda dua dalam beberapa tahun ini menjadi pemandangan yang biasa dijumpai. Perkembangan jumlah pengendara motor di Indonesia setiap tahun terus meningkat. Seperti yang dicatat oleh Badan Pusat Statistik Indonesia (BPS) melalui sumber dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) data terakhir jumlah kendaraan bermotor ditahun 2017 mencapai angka 138.556.669 dan diperkirakan akan terus

meningkat tiap tahunnya (Badan Pusat Statistik, 2019). Dan juga jumlah pengemudi sepeda motor di Kota Surabaya rata-rata mengalami peningkatan sebesar 7,03% per tahun, mulai dari tahun 2015 sebanyak 1.944.802, pada tahun 2016 mengalami peningkatan menjadi 2.081.449 dan pada tahun 2017 menjadi sebanyak 2.159.069. Kepadatan dan juga kemacetan pada jam-jam tertentu sudah wajar ditemui dengan jumlah pengendara bermotor oleh Badan Pusat Statistik.

Berkendara ditengah hiruk pikuk padatnya lalu lintas memaksa individu untuk berperang dengan kepenatan dan juga emosi marah karena besarnya keinginan untuk segera sampai ke destinasi yang mereka tuju dengan cara melaju lebih cepat dan terburu-buru yang mengarah pada perilaku agresif. Dalam representasi skematis mengenai penyebab dari pengemudi yang agresif, Shinar (1998) mengemukakan bahwa keadaan dan situasi yang membuat frustrasi seperti kemacetan akan mengarahkan pengemudi pada perilaku agresi saat berkendara di jalan raya dan juga merupakan media untuk melampiaskan ekspresi yang dirasakan.

Shinar (1998) mengembangkan definisi tentang *aggressive driving* berdasarkan pada teori agresi psikologis. Menurut model frustrasi-agresi yaitu teori agresi dalam psikologi, agresi adalah perilaku yang ditujukan seseorang dengan maksud menimbulkan kerugian secara psikologis maupun fisik kepada orang lain. Semua perilaku agresif dipicu oleh perilaku, situasi atau peristiwa yang membuat frustrasi. Seperti halnya pengemudi di jalan raya yang melaju dengan kecepatan di atas rata-rata, mengklakson pengendara lain secara berlebihan, memberi kalimat

umpatan kepada pengendara lain dan masih banyak perilaku lain yang dapat membuat resah pengguna jalan.

Sementara itu agresi pada saat berkendara menjadi salah satu perilaku yang natural dilakukan untuk mendapatkan keuntungan tersendiri dalam suatu situasi tertentu yang seharusnya dipertimbangkan sebagai perilaku yang tidak pantas dan melanggar norma berlalu lintas (Kovacsova, Lajunen, & Roskova, 2016). Saat ini dalam masyarakat *aggressive driving* atau yang berarti mengemudi dengan agresif merupakan masalah serius dengan semakin banyaknya pengemudi yang mengidentifikasikan masalah ini sebagai sesuatu yang mengkhawatirkan ketika di jalan raya (American Accounting Association, 2008). Menurut American Accounting Association Foundation for Traffic Safety (2009) *aggressive driving* telah didefinisikan sebagai sebuah perilaku mengemudi yang tidak aman, dilakukan dengan sengaja dan dengan niat buruk untuk mengabaikan keselamatan.

Sesuai yang sudah disebutkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia (KNKT) tahun 2018 dalam laporan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 105 poin (a) dan (b) bahwa setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan/atau mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Ketidaknyamanan publik terhadap *aggressive driving* telah meningkat dalam beberapa tahun terakhir karena sudah menjadi bahaya yang semakin akrab diketahui di jalan raya secara internasional (James & Nahl, 2000). *Aggressive driving* terdiri

dari segala jenis perilaku yang ditujukan untuk melukai orang lain, baik pengemudi maupun pejalan kaki secara fisik maupun emosional tanpa mempertimbangkan dan memikirkan hak atau keselamatan orang lain (Dula & Geller, 2003).

Perilaku aggressive driving dalam berlalu lintas ada berbagai macam bentuk mulai dari yang semi agresif seperti sengaja memainkan lampu jauh, menerobos lampu merah, membunyikan klakson secara berlebihan, memberikan ancaman atau umpatan untuk menunjukkan kemarahan pada pengemudi lain, menunjukkan suatu gerakan yang tidak pantas pada pengemudi lain seperti menunjuk, memberikan jari tengah, memberikan pandangan tidak nyaman bagi pengemudi lain, mengikuti pengemudi lain untuk mengintimidasi atau sekedar mengganggu, memblokir jalan pengemudi lain, sampai dengan bentuk agresif yang paling ekstrim seperti mengemudi di lajur yang tidak seharusnya atau lawan arus, mengemudi dengan kecepatan tinggi di atas standar, sengaja menabrak pengemudi yang berada didepannya atau melakukan serangan secara fisik (Ozkan, Lajunen, Parker, Sumer, & Summala, 2010). Aggressive driving adalah salah satu faktor risiko terkait kecelakaan, beberapa penyebabnya yaitu hilangnya konsentrasi dan juga kehilangan kendali sehingga berakibat fatal pada kecelakaan lalu lintas yang serius (Stephens & Sullman, 2014). Perilaku aggressive driving dan penyimpangan hukum berkendara lalu lintas dapat terjadi pada saat yang bersamaan. Sebagai contoh mengemudi dengan kecepatan tinggi dalam keadaan lalu lintas yang ramai, menerobos rambu lalu lintas atau pada saat lampu merah, mengikuti kendaraan yang ada didepannya dengan

sengaja dengan jarak yang terlalu dekat merupakan pelanggaran yang terjadi pada saat mengemudi dengan agresif (Berdoulat, Vavassori, & Sastre, 2013).

Hal tersebut tentu sangat bertentangan dengan yang sudah disebutkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia (KNKT) tahun 2018 dalam laporan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 106 poin (1) dan (4) yang berisi bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi dan juga setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan: (a) rambu perintah atau rambu larangan, (b) marka jalan, (c) alat pemberi isyarat lalu lintas, (d) gerakan lalu lintas, (e) berhenti dan parkir, (f) peringatan dengan bunyi dan sinar, (g) kecepatan maksimal atau minimal, dan/atau (h) tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

Sebagian besar manusia terlibat dalam beberapa peristiwa berbahaya setiap hari dan keadaan ini mendorong para peneliti untuk memahami bagaimana orang memahami risiko (Sjoberg, Moen, & Rubdmo, 2004). Semua orang berusaha untuk mengelola risiko dan semua dari mereka hanya dapat memprediksi atau memperkirakan tanpa mengetahui apa yang akan terjadi karena jika individu mengetahui maka mereka tidak akan pernah berurusan dengan risiko (Adams, 1995). Dengan kata lain, pada situasi tertentu risiko yang merugikan bisa saja terjadi namun juga bisa tidak terjadi dan faktor penyebabnya cenderung beragam (Graham & Rhomberg, 1996).

Persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari kemungkinan terjadinya kecelakaan tertentu yang akan terjadi dan seberapa besar individu peduli dengan konsekuensi yang akan dimunculkan nanti. Persepsi risiko termasuk sebuah evaluasi kemungkinan dan serta konsekuensi negatif yang akan didapatkan kelak. Dapat juga dikatakan bahwa sebuah dampak muncul berkaitan dengan suatu aktivitas yang dilakukan maka dampak yang diperkirakan oleh individu ini adalah elemen dari persepsi risiko (Sjoberg, Moen, & Rubdmo, 2004). Diketahui umumnya perilaku melindungi diri terhadap risiko adalah inisiatif atau keinginan dari individu itu sendiri dan bagaimana seseorang mengambil suatu tindakan untuk melindungi dirinya dari bahaya tergantung pada seberapa jauh orang tersebut menilai risiko. Selain itu, apa yang tampaknya penting merupakan estimasi penilaian subjektif individu pada risiko terhadap objek yang terkait dengan bahaya (DeJoy, 1989).

Pada penelitian yang ditulis oleh DeJoy (1989) di U.S.A dalam jurnalnya yang berjudul *The Optimism Bias and Traffic Accident Risk Perception* yang berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas bukti menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki persepsi yang cukup kuat terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. Mereka cenderung percaya dan yakin bahwa risiko-risiko yang ada saat berkendara di jalan raya tidak akan menimpa diri mereka. Karena sebagian besar pengemudi menganggap diri mereka akan aman, merasa memiliki keahlian berkendara dengan baik, sehingga kecil kemungkinannya untuk mereka dapat terlibat dalam kecelakaan dibandingkan dengan pengemudi yang mereka anggap kemampuan mengemudinya ada di bawah mereka.

Kemarahan dapat didefinisikan sebagai keadaan emosional atau dapat digambarkan dengan “Anger is the heat of liquid in a container”. Yang berarti dapat bervariasi dalam hal seberapa sering frekuensinya, seberapa besar intensitasnya dan seberapa lama durasinya. Merasakan emosi marah merupakan hal yang biasa bahkan dalam satu minggu seseorang dapat merasakan emosi marah berulang-ulang kali. Kemarahan mungkin terkait atau tidak dengan agresi oleh karena itu penting untuk dapat membedakan antara perasaan marah dan bagaimana kemarahan itu diekspresikan. Jika kemarahan digambarkan dengan keadaan emosional maka agresi dapat digambarkan sebagai responnya, secara spontan atau terencana, adanya niat untuk menyakiti atau melukai orang atau objek lain (Forward, 2015).

Emosi marah yang meledak-ledak dan bersifat negatif didukung dengan faktor dari luar atau faktor eksternal seperti stres dan provokasi terhadap satu situasi, yang menyebabkan terjadinya proses penyaluran energi negatif berupa dorongan dari dalam yang akan mempengaruhi individu dalam bersikap. Individu dengan kematangan emosional yang baik mampu mengendalikan dan juga mampu meredam emosinya dan dapat memelihara hubungan baik terhadap lingkungannya sehingga apabila individu dikatakan telah memiliki kematangan emosional yang baik, maka individu tersebut mampu mengendalikan diri dan mengendalikan perilaku agresinya (Guswani & Kawuryan, 2011). Aspek emosional dari kedewasaan adalah faktor paling penting dalam pengembangan kepribadian dewasa yang meliputi banyak aspek. Kedewasaan merupakan faktor kematangan emosi yang dapat mengaktualisasikan kemampuan diri individu dalam tuntutan sosial (Agrawal &

Srivastava, 2016). Dapat disimpulkan bahwa individu yang memiliki kematangan emosi yang baik, artinya individu sudah masuk dalam fase kedewasaan dimana individu tidak akan mudah meledakkan emosi marahnya pada orang lain maupun lingkungan serta dapat dengan baik menjalani aktivitas sehari-hari tanpa adanya perilaku agresi yang disebabkan oleh emosi marah yang tidak dapat dikendalikan.

Penelitian yang dilakukan oleh Forward (2015) di Sweden yang berjudul *Driver Anger: Experienced and Expressed* menemukan bahwa sebagian besar pengemudi mengalami kemarahan saat mengemudi. Dalam studi Underwood dkk. (1999) sebesar 85% dari responden dalam kuesioner penelitian mengaku bahwa mereka mengalami kemarahan saat mengemudi selama dua minggu terakhir. Dan sebanyak 89% pengemudi mengaku bahwa mereka telah melakukan suatu tindakan yang dapat digambarkan sebagai pelanggaran agresif. Kemarahan lebih mudah diekspresikan ketika sedang mengemudi daripada ketika sedang melakukan kegiatan lainnya (Forward, 2015).

Kemarahan pengemudi dan agresifitas sering kali terjadi di kehidupan kita sehari-hari (Neighbors & Raymond Knee, 2015). Di Ontario, Kanada, hampir setengah dari seluruh responden survei melaporkan mereka pernah mengalami agresi verbal seperti diberikan komentar tidak menyenangkan dengan suara keras oleh pengemudi lain, atau diberikan perilaku kasar seperti meunjukkan jari tengah pada mereka dalam satu tahun terakhir ini, dan sekitar 8% responden melaporkan pernah mengalami pengancaman akan dilukai dan merusak kendaraan mereka oleh pengemudi lain (Smart, Mann, & Stoduto, 2003).

Sebuah penelitian yang dilakukan di Prancis oleh Berdoulat dkk. (2013) meneliti perilaku agresif dan transgresif atau penyimpangan di jalan yang berkaitan dengan mengemudi dengan marah, impulsif, dan agresivitas. Sebanyak 455 peserta dari segala usia dan jenis kelamin mengisi kuesioner tentang amarah mengemudi, impulsif, bentuk agresivitas instrumental dan emosional, perilaku berkendara, dan perilaku agresif dan transgresif. Hasil utama menunjukkan emosi marah pada saat mengemudi, perilaku impulsif dan agresivitas terbukti saling berkaitan dan saling melengkapi dalam memprediksi aggressive driving dan penyimpangan hukum berlalu lintas. Hasil tersebut mendukung bahwa perilaku penyimpangan saat mengemudi adalah indikator yang relevan dari aggressive driving.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Lajunen dan Parker (2001) di UK meneliti hubungan antara agresivitas umum, impulsif, driver anger, dan respon agresif terhadap situasi yang memicu kemarahan di jalan raya. Sebanyak 270 sample penelitian yang diminta untuk mengisi beberapa kuesioner mengenai variabel yang diteliti di atas. Korelasi antara kemarahan dan reaksi agresif dalam item menunjukkan bahwa hubungan antara kemarahan pengemudi dan agresi tergantung pada karakteristik situasi. Dilaporkan efek agresivitas verbal pada aggressive driving dimediasi oleh kemarahan pengemudi sedangkan agresivitas fisik secara langsung merupakan jelas perilaku agresif. Usia secara negatif atau tidak terbukti berkaitan dengan kemarahan pengemudi saat berkendara di jalan raya. Perilaku aggressive driving adalah fenomena yang kompleks dengan berbagai penyebab psikologis.

Sebuah review jurnal yang dilakukan oleh Tasca (2000) di Canada berjudul *A Review of The Literature On Aggressive Driving Research* menunjukkan bahwa definisi yang lebih tepat untuk *aggressive driving* ialah fokus pada perilaku mengemudi yang tidak dimaksudkan untuk secara fisik membahayakan pengguna jalan lain namun mengabaikan keamanan dan keselamatan mereka. Biasanya perilaku ini dimotivasi dengan ketidaksabaran, merasa kesal atau terganggu, dan upaya untuk menghemat waktu. Perilaku mengemudi adalah dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, meningkatkan risiko kecelakaan yang disebabkan oleh ketidaksabaran saat berkendara (Tasca, 2000). Penelitian tentang perilaku mengemudi yang agresif relatif sedikit meskipun minat media dan masyarakat terus meluas (Tasca, 2000).

1.2. Identifikasi Masalah

Marah merupakan satu dari emosi yang biasa dialami ketika berkendara (Underwood, Chapman, Wright, & Crundall, 1999). Meskipun penelitian telah menemukan bahwa tidak semua orang mengalami kemarahan saat berkendara, namun dilaporkan dalam sebuah penelitian bahwa orang yang memiliki tingkat kemarahan yang tinggi akan lebih cenderung melakukan *aggressive driving* ketika berkendara di jalan raya (Sullman M. J., 2015). Itu sebab dari satu alasan mengapa masalah *aggressive driving* telah mendapatkan popularitas oleh para peneliti lebih dari 15 tahun terakhir (Sullman & Stephens, 2013).

Sering kali ditemukan pada kehidupan sehari-hari saat mengemudi di jalan raya seseorang yang melakukan *aggressive driving* di jalan biasanya karena memiliki

emosi marah atau kekesalan terhadap suatu stimulus di jalan raya, bisa jadi terhadap pengendara lain yang mengemudi terlalu lambat atau keadaan lalu lintas yang begitu padat sehingga memancing individu untuk meledakkan kemarahannya hingga akhirnya muncul tindak agresi. Seperti pada penelitian yang dilakukan oleh Lajunen dan Parker (2001) di UK dilaporkan efek agresivitas verbal pada aggressive driving dimediasi oleh kemarahan pengemudi sedangkan agresivitas fisik secara langsung merupakan jelas perilaku agresif. Usia secara negatif atau tidak terbukti berkaitan dengan kemarahan pengemudi saat berkendara di jalan raya. Perilaku aggressive driving adalah fenomena yang kompleks dengan berbagai penyebab psikologis.

Diketahui bahwa aggressive driving merupakan bahaya yang semakin akrab diketahui di jalan raya secara internasional. Perilaku aggressive driving di jalan raya memang tidak hanya dilakukan oleh pengendara sepeda motor namun pengendara motor yang lebih sering melakukan aggressive driving karena model kendaraan yang lebih kecil dan ramping. Penulis ingin melakukan penelitian terhadap perilaku aggressive driving pada pengguna sepeda motor di Surabaya.

Melalui survei lapangan sering kali peneliti menemukan pengguna sepeda motor yang mengemudi dengan agresif dan sangat penuh amarah dengan cara terus menerus mengelakson pada saat macet bahkan pada saat berhenti dilampu merah, sering terdengar para pengemudi bermotor berteriak menyuarakan kemarahannya pada pengemudi lain yang dirasa telah membuatnya marah, memberikan pandangan penuh marah pada pengendara lain, berkendara dengan kecepatan tinggi di atas rata-rata, bermain dengan gas sepeda motornya untuk menunjukkan kemarahannya,

menyelinap dengan sangat kencang disisa jalan yang sangat sempit pada kendaraan-kendaraan besar dan masih banyak hal lagi yang terjadi di lapangan.

Persepsi risiko pada kecelakaan yaitu dimana individu menilai risiko dari kecelakaan dan seberapa besar individu memperhatikan konsekuensi risiko kecelakaan. Karena masih sangat mudah dijumpai pada pengendara sepeda motor yang melakukan *aggressive driving* dengan tidak menaati tata tertib berlalu lintas seperti tidak menggunakan helm yang sudah distandarkan, melaju dengan kecepatan sangat tinggi, menerobos lampu merah, bersikap seenaknya dengan pengguna jalan lain. Kematangan emosi ditandai dengan kemampuan individu mengendalikan emosi dan juga meredam emosi marah pada dirinya. Namun masih sangat banyak ditemukan pengendara sepeda motor yang sangat mudah meledakkan emosinya di jalan raya tidak hanya pada usia remaja namun juga pada usia dewasa yang seharusnya dapat lebih baik mengelola emosi marahnya.

1.3. Batasan Masalah

Dalam penelitian “Hubungan antara Persepsi Risiko dan *Aggressive Driving* dengan Kematangan Emosional sebagai Variabel Intervening” Penulis memberikan batasan masalah pada penelitian ini agar dapat terarah dengan jelas dan sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas. Batasan masalah pada penelitian ini, yaitu:

1. Aggressive Driving

Menurut American Accounting Association Foundation for Traffic Safety (2009) *aggressive driving* telah didefinisikan sebagai sebuah perilaku mengemudi yang tidak aman, dilakukan dengan sengaja dan dengan niat

buruk untuk mengabaikan keselamatan. Aggressive driving adalah salah satu faktor risiko terkait kecelakaan, beberapa penyebabnya yaitu hilangnya konsentrasi dan juga kehilangan kendali sehingga berakibat fatal pada kecelakaan lalu lintas yang serius (Stephens & Sullman, 2014). Perilaku aggressive driving dan penyimpangan hukum berkendara lalu lintas dapat terjadi pada saat yang bersamaan.

2. Persepsi Risiko

Persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari kemungkinan terjadinya kecelakaan tertentu yang akan terjadi dan seberapa besar individu peduli dengan konsekuensi yang akan dimunculkan nanti. Persepsi risiko termasuk sebuah evaluasi kemungkinan dan serta konsekuensi negatif yang akan didapatkan kelak. Dapat juga dikatakan bahwa sebuah dampak muncul berkaitan dengan suatu aktivitas yang dilakukan maka dampak yang diperkirakan oleh individu ini adalah elemen dari persepsi risiko (Sjoberg, Moen, & Rubdmo, 2004).

3. Kematangan emosional

Individu dengan kematangan emosional yang baik mampu mengendalikan dan juga mampu meredam emosinya dan dapat memelihara hubungan baik terhadap lingkungannya sehingga apabila individu dikatakan telah memiliki kematangan emosional yang baik, maka individu tersebut mampu mengendalikan diri dan mengendalikan perilaku agresinya (Guswani & Kawuryan, 2011).

1.4. Rumusan Masalah

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah apakah ada hubungan antara persepsi risiko dan *aggressive driving* dengan kematangan emosional sebagai variabel intervening. Sehingga untuk menjawab pertanyaan tersebut maka disusun pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah ada hubungan antara persepsi risiko dan *aggressive driving* dengan kematangan emosional sebagai variabel intervening?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara persepsi risiko dan *aggressive driving* dengan kematangan emosional sebagai variabel intervening.

1.6. Manfaat Penelitian

1.6.1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini, yaitu:

1. Hasil pada penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih yang bermanfaat terhadap perkembangan ilmu psikologi sosial dan ilmu-ilmu lainnya.
2. Dapat menambah pengetahuan dan sebagai referensi ilmu yang dapat menjadi perbendaharaan kepustakaan dan dapat bermanfaat untuk pengembangan ilmu ilmiah yang terkait dengan *aggressive driving*, persepsi risiko, dan kematangan emosional.

1.6.2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini, yaitu:

1. Hasil pada penelitian ini dapat memberikan informasi kepada masyarakat mengenai perilaku agresifitas berkendara di jalan raya yang berkaitan dengan persepsi risiko dan kematangan emosional.
2. Diharapkan pada hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat serta tambahan sebagai sumber acuan bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti dan mengetahui lebih jauh lagi mengenai hubungan antara persepsi risiko dan aggressive driving dengan kematangan emosional sebagai variabel intervening.