

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Kecelakaan lalu lintas pada zaman sekarang ini merupakan masalah yang umum terjadi dalam penyelenggaraan sistem transportasi di banyak negara. Salah satunya yaitu pada negara-negara berkembang, termasuk di Indonesia, kecelakaan lalu lintas ini cenderung mengalami peningkatan, awal Januari 2009 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diberlakukan. Kecelakaan yang sering terjadi saat ini harus mendapat perhatian secara sungguh-sungguh dalam suatu organisasi industri atau perusahaan. Kecelakaan akan mengakibatkan kerugian yang sangat besar bagi perusahaan, penumpang, pekerja maupun pengguna jalan lainnya. Kecelakaan Bus sering terjadi di Indonesia, penyebab kecelakaan biasanya karena faktor human error, yang tercermin dalam perilaku berbahaya dalam mengemudikan bus. Kesalahan dan pelanggaran dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada pengemudi itu sendiri dan akan merugikan orang-orang yang ada disekitarnya (Hastuti dkk, 2013).

Menurut Chamberlain (1960), Kematangan Emosi adalah seseorang yang bisa mengendalikan emosionalnya, bisa menahan diri, bisa mengontrol dan bisa mengendalikan hidupnya dengan baik. Kematangan emosi dapat dipahami dalam hal kemampuan kontrol diri yang pada gilirannya adalah hasil berpikir dan belajar (Pastey & Aminbhavi, 2006). Seseorang yang mempunyai kemampuan

dalam mengendalikan emosinya, kemudian dapat mengendalikan dorongan hati tentunya dapat mengetahui antara perasaan dan tindakan, dan mampu mengambil dan membuat keputusan yang baik, mana yang harus dilakukan dan mana yang tidak seharusnya dilakukan, karena seseorang yang memiliki kematangan emosi akan mempertimbangkan konsekuensi yang akan didapat dari tindakannya tersebut.

Kesalahan-kesalahan dan pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pekerja saat menjalankan pekerjaannya, menimbulkan situasi yang mendukung terjadinya kecelakaan kerja. Perilaku berbahaya pada sopir saat mengemudi dapat kita lihat dari semakin tingginya angka kecelakaan yang berawal dari kesalahan dan pelanggaran yang dilakukan oleh sopir. Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan peneliti, sopir bus sering kali mengemudikan bus dalam kecepatan tinggi, berhenti sembarangan, dan melanggar rambu-rambu lalu-lintas. Hal ini menunjukkan perilaku sopir yang cenderung meningkatkan resiko kecelakaan.

Dalam surat kabar online (Sodiq J, Solopos.com 2016) ulah sopir bus yang ugal-ugalan sering memicu kecaman dari publik (31/3/2016). Tak jarang, banyak orang merekam aksi kebut-kebutan sopir bus dan mengunggahnya di Internet. Dan dalam tayangan memperlihatkan sopir bus terlihat kesal lantaran tidak bisa menyalip sebuah truk box. Berkali-kali mencoba menyalip, bus itu terus dihalangi truk box yang sepertinya memang berniat untuk “mengajak balapan”. Melihat aksi sang sopir, penumpang bus juga terlihat cemas. Bahkan penumpang berusaha mengingatkan agar sang sopir tidak tergesa-gesa. Meski begitu, sang sopir tak menggubris dan tetap memacu bus dengan kecepatan cukup tinggi.

Berdasarkan fenomena sehari-hari dapat dilihat bahwa banyak pengendara yang melanggar tanda-tanda lalu lintas. Tingkah laku melanggar tanda-tanda lalu lintas ini merupakan salah satu contoh dari tingkah laku pengendara agresif yang dapat membahayakan pengguna jalan lainnya. Mengingat semakin sempitnya

ruang gerak, tingginya jumlah penduduk, dan banyaknya kendaraan yang tidak sebanding dengan jumlah jalan yang disediakan, mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Yang kemudian muncullah kemacetan di berbagai tempat yang memberikan tekanan tersendiri bagi pengemudi. Ketika macet pengemudi harus lebih berkonsentrasi karena jarak antar kendaraan sangat sempit. Selain itu, pengemudi juga harus siap siaga untuk menginjak pedal gas dan rem karena pengemudi tidak tahu kapan kendaraan didepannya maju dan berhenti. Sementara itu, tekanan lain di luar situasi jalan, seperti tekanan waktu, juga menambah beban pengemudi saat berkendara. Tekanan-tekaanan tersebut dapat membuat pengemudi frustrasi dan kemudian menimbulkan tingkah laku agresi ketika mengendarai (*aggressive driving*). Tingkah laku agresi yang dilakukan pengemudi bus pada saat mengendarai bermacam-macam, seperti memotong atau berpindah jalur tanpa memberi tanda (*sen*), tidak memperhatikan jarak aman, melanggar rambu lalu lintas, dan mengklakson kendaraan yang berada didepannya atau kendaraan yang menghalangi bus untuk mendahului (Ayuningtyas & Santoso, 2007).

Dalam surat kabar online (Kukuh T, Jawapos.com, 2016) jalan raya bukanlah sirkuit balapan. Apalagi bagi bus yang membawa puluhan penumpang. Akibat perilaku ugal-ugalan itu, sedikitnya empat nyawa melayang. Sementara itu, 25 penumpang lain terluka ringan serta berat. Tabrakan maut terjadi di jalan lintas Teluk Berembun, Riau. Pada tanggal (4/9/2016) sekitar pukul 04.30 WIB. Menurut saksi, kejadian tersebut berawal saat bus Intra kebut-kebutan dengan dua bus sesamanya dari arah Bagan batu menuju Pekanbaru. Dua bus lain lolos saat mendahului kendaraan di depannya. Namun, giliran bus Intra hendak mendahului, tiba-tiba dari arah berlawanan melaju truk tronton. Benturan hebat tidak dapat dihindari.

Kecelakaan lalu lintas angkutan Lebaran kembali terjadi di Jalan Bojonegoro, Babat, Jawa Timur, Senin (4/7/2016) sore. Kecelakaan ini terjadi antara bus PO Dali Mas dengan sepeda motor Honda beat W 2928 WT. Akibat

kecelakaan ini pengemudi sepeda motor mengalami luka berat. Hal ini membuat warga mengamuk dan mengeroyok pengemudi bus, M Ahmad Choiri (36), yang mengendarai bus ugol-ugalan. Selain mengeroyok supir bus, massa juga melempari bodi bus dengan batu hingga rusak dan hampir seluruh kaca bus pecah. "Warga sekitar TKP geram dan marah melihat supir bus PO Dali Mas melajukan kendaraannya dengan ugol-ugalan (Chairi M.A, BeritaSatu.Com,2016)

Perilaku mengemudi yang agresif adalah kestabilan emosi yang masih rendah, hal ini biasanya efek dari usia dan jenis kelamin yang masih kurang bisa dikontrol (Anitei, chraif, Burtaverde, & Mihaila, 2014). Menurut Tasca (2000) *aggressive driving* yaitu apabila pengemudi dengan sengaja, ingin meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan suatu cara yang dilakukan untuk menghemat waktu. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung meningkatkan risiko tabrakan. Selain itu dapat pula dikatakan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku yang beresiko. *Aggressive driving* merupakan pola gangguan dari perilaku sosial yang dapat merugikan dan mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku diantaranya perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas yang tenang, (Utari, 2016).

Berdasarkan undang-undang no 14 tahun 1992, tanda-tanda lalu lintas dibagi menjadi 3 golongan, yaitu isyarat lampu lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas, dan marka jalan. Tiap-tiap golongan tanda-tanda lalu lintas memiliki berbagai jenis. Kesemua jenis-jenis tanda-tanda lalu lintas itu harus dipatuhi dan ditaati oleh semua pengemudi, pengguna jalan maupun pejalan kaki. Jika tidak dipatuhi, maka akan diberikan sanksi oleh petugas yang berwenang sesuai UUD yang berlaku saat ini. Tingkah laku individu dipengaruhi oleh besarnya intensi

(niat) individu untuk melakukan tingkah laku itu (Fishbein dan Ajzen, 1975). Mengingat memiliki intensi (niat) namun belum menjamin munculnya tingkah laku agresif, peneliti tertarik untuk mengetahui hubungan antara aggressive driving dengan kematangan emosi pada pengemudi bus. Pertimbangan lain bagi penulis untuk meneliti hal ini karena studi untuk menganalisis kondisi lalu lintas selama ini lebih banyak dilakukan dari sudut pandang sistem transportasinya saja, seperti pengaturan lampu lalu lintas, rambu lalu lintas, gangguan di jalan raya berupa polusi lingkungan yang disebabkan oleh asap kendaraan dan lain sebagainya. Studi dari sudut pengguna jalan sendiri khususnya pengemudi bus, belum banyak dilakukan padahal kelancaran ataupun gangguan yang terjadi di jalan merupakan hasil perilaku manusia sebagai pengguna jalan, baik pengemudi kendaraan maupun pejalan kaki. Namun disini peneliti akan tertarik dan mengkhususkan untuk meneliti pengemudi bus.

Responden dalam penelitian ini adalah pengemudi (supir) bus. Penulis memilih pengemudi bus karena bus sebagai angkutan umum, yang tidak terlepas dari pelanggaran lalu lintas. Berdasarkan fenomena yang dapat dilihat setiap harinya, bus merupakan kendaraan yang secara nyata banyak melakukan tindakan agresif saat berkendara. Padahal, pengemudi bus seharusnya menyadari bahwa ia memiliki tanggung jawab terhadap keselamatan penumpangnya. Namun, hal itu sepertinya tidak diperhatikan oleh sebagian besar pengemudi bus. Tingkah laku agresif yang secara nyata dapat dilihat oleh pengemudi bus adalah melanggar tanda-tanda lalu lintas. Pengemudi bus sering kali menaikkan dan menurunkan penumpang disembarang tempat tanpa memperhatikan tempat pemberhentian

(halte) yang sudah disediakan. Selain itu, pengemudi bus juga sering melanggar lampu merah. Tingkah laku tersebut dapat membahayakan pengendara lain dan penumpang yang ada di dalamnya (Ayuningtyas dkk, 2007). Hal inilah yang menjadi pertimbangan penulis memilih pengemudi bus sebagai responden dalam penelitian ini.

Dari hasil Wawancara yang dilakukan peneliti terhadap subjek berinisial F berusia  $\pm$  48 tahun mengatakan bahwa subjek pada saat membawa penumpang melaju dengan kencang, itu dikarenakan dari kota A (Sragen) menuju kota B (Solo) itu sudah ada jadwalnya, dan subjek harus menuruti jadwal, sehingga subjek sering dikejar waktu. Dan subjek pun harus mendahului dan mengklakson kendaraan yang ada didepannya apabila jalannya lambat. Kemudian untuk subjek berinisial AJ berusia  $\pm$  55 tahun mengatakan bahwa subjek merasa tidak mengemudi secara ugal-ugalan, namun terkadang subjek harus menaikkan dan menurunkan penumpang terlebih dahulu, sesuai tempat yang di inginkan penumpang. Subjek berinisial MM berusia  $\pm$  48 tahun mengatakan bahwa, subjek sering mengemudi dengan kecepatan tinggi, menaikkan dan menurunkan penumpang secara tiba-tiba tanpa memperhatikan tempat pemberhentian ini dikarenakan subjek ingin mengejar setoran, karena diperusahaan bus tempat ia bekerja ada sistem penggajian setoran (kejar setoran sesuai target yang sudah ditentukan diperusahaan), subjek juga mengatakan biaya pajak termahal kan bus, jadi apabila pengemudi bus agak malak (mau menang sendiri) ya tidak ada masalah.

Dan dari observasi yang peneliti lakukan terhadap beberapa bus umum dikota sragen menuju solo atau solo menuju sragen, memang tidak semua bus menaikkan dan menurunkan penumpang ditempat-tempat pemberhentian. Dalam jarak  $\pm 3$  KM pengemudi bus selalu menaikkan dan menurunkan penumpang, dan hal ini mengganggu pengendara yang berada dibelakangnya, karena secara tiba-tiba harus berhenti tanpa pemberitahuan atau kode terlebih dahulu. Selain itu juga ada bus SS, SR, dan bus M ini selalu melakukan perpindahan jalur secara tiba-tiba yang seharusnya dikanan, namun berpindah jalur dikiri ini bertujuan untuk mendahului pengemudi yang berada didepannya. Dan dari observasi yang peneliti lakukan beberapa waktu lalu dalam sehari kecelakaan bus bisa terjadi 2 kali dalam satu kota atau daerah, yaitu ada bus yang berusaha mendahului namun, karena dijalur yang berlawanan ada kendaraan lain yang juga sedang melaju kencang, akhirnya bus tidak dapat mengendalikan lagi, karena sudah berada dijalur yang salah, apabila menepi juga sudah tidak bisa, akhirnya terjadilah kecelakaan beruntun antara bus dan kendaraan lainnya yang berada dikanan kiri, belakang dan depan. Nah hal ini lah yang membuat pengemudi bus sering kali lalai dalam mengemudi dan mengantarkan penumpangnya.

Berdasarkan dari fenomena-fenomena diatas serta beberapa penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, didapatkan variable independen dari penelitian ini adalah kematangan emosi, sedangkan variable dependen dari penelitian ini adalah *aggressive driving*. Oleh karena itu peneliti menemukan rumusan masalah yang akan diajukan yakni apakah terdapat hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus?. Dengan uraian tersebut, maka

peneliti tertarik ingin melakukan penelitian dengan judul “HUBUNGAN ANTARA KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGEMUDI BUS”.

### **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus.

### **C. Manfaat Penelitian**

Dari beberapa hal yang telah diungkapkan dan dijelaskan di atas, peneliti diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

#### 1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian yang akan dilakukan diharapkan dapat memberi khasanah ilmu psikologi sosial, psikologi perkembangan dan psikologi industri.

#### 2. Manfaat Praktis

a. Bagi peneliti, menambah pengetahuan dan pengalaman terutama yang berkaitan dengan topik penelitian, yaitu *Aggressive Driving* Dengan Kematangan Emosi Pada Sopir Bus.

b. Bagi Universitas yaitu hasil penelitian diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi ilmu pengetahuan dan pendidikan serta dapat memberikan masukan yang berarti dan dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya terutama mengenai *Aggressive Driving* Dengan Kematangan Emosi Pada Sopir Bus.



- c. Bagi perusahaan dan subjek penelitian diharapkan memperoleh gambaran tentang perilaku tidak aman, supir bus saat mengemudi agar dijadikan masukan dalam rangka meningkatkan kinerja para supir terkait perilaku aman berkendara dan agar sopir bus bisa mengendalikan tingkah lakunya saat mengemudi.