

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan data dari Satlantas Polresta Solo, telah terjadi 354 kasus kecelakaan sejak Januari 2019, dengan korban meninggal dunia sebanyak 17 orang dan 373 orang luka ringan. Jumlah tersebut naik dibandingkan tahun lalu di waktu yang sama. Kebanyakan kecelakaan disebabkan *human error* (kesalahan pengemudi), misalnya melanggar marka dan rambu lalu lintas, serta tidak waspada ada kendaraan lain yang melintas di persimpangan jalan. Ada kenaikan jumlah kasus kecelakaan dan korban luka ringan. Tahun 2018 tercatat sebanyak 275 kasus kecelakaan dengan korban luka ringan sebanyak 296 orang dan korban meninggal dunia sebanyak 17 orang. Banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi tersebut dapat disebabkan karena padatnya kendaraan yang ada di jalan sebagai akibat dari meningkatnya jumlah pengendara, terutama pengendara sepeda motor, yang seringkali menimbulkan tingkah laku agresif. Kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif (Sarwono, 1995).

Meningkatnya kecelakaan lalu lintas ini berbanding terbalik dengan misi Polresta Surakarta yang sedang mengupayakan Solo bisa *zero accident* (tidak ada kecelakaan sama sekali). Harapannya Polresta bisa membuat Solo *zero accident* pada tahun-tahun berikutnya. Untuk mencapai target tersebut harus didukung oleh masyarakat dengan cara lebih berhati-hati lagi dalam

berkendara, masyarakat juga diminta untuk lebih patuh terhadap aturan lalu lintas. Jika himbauan ini tidak dilakukan, masyarakat sendiri yang akan merasa rugi.

Tabel 1. Perbandingan jumlah lakalantas di Solo 2017 dan 2018 (Periode Januari-September)

Uraian	2017	2018	Persentase Kenaikan
Jumlah kejadian	412	549	naik 24,9%
Jumlah korban meninggal	43	38	turun 11,5%
Korban luka berat	0	0	0
Korban luka ringan	421	594	naik 29%

Sumber: Satlantas Polresta Solo

Komisaris polisi Imam Safii dalam peringatan Hari Lalu Lintas Bhayangkara ke-63 di area car free day (CFD) Jl. Slamet Riyadi depan Kantor Satlantas Polresta Surakarta mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas di Solo terjadi karena beberapa faktor, di antaranya *human error*, seperti pengendara yang kurang berhati-hati, mengantuk atau kurang memperhatikan kesiapan fisik, kurang menghargai keberadaan pengendara lain, hingga sengaja lalai terhadap aturan rambu dan markah. “Biasanya kecelakaan terjadi karena pengendara tidak sabaran, nekat melawan arus, mengerem mendadak dan para pengendara yang terburu-buru itu akhirnya mengalami kecelakaan.” Polresta Surakarta mencatat sejak Januari hingga 3 September 2018 telah terjadi 549 kasus kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di Kota Bengawan. Jumlah tersebut naik 24,9% dibanding tahun lalu. (Solopos.com, minggu 23/9/2018). Selama tahun 2019, ada 17 orang

pengguna jalan di Kota Solo yang kehilangan nyawa. Hal ini dikatakan Wakasatlantas Polresta Surakarta, AKP I Made Ray Wardana, ketika dikonfirmasi *Bengawan News* pada Rabu (01/05/2019).

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melakukan mobilisasi geografi, maka masyarakat membutuhkan kendaraan sebagai alat saat berpindah tempat. Selain masyarakat pendatang, masyarakat aslipun juga menggunakan kendaraan untuk melakukan mobilisasi. Sepeda motor menjadi salah satu pilihan alat transportasi masyarakat. Selain harganya terjangkau pada setiap kalangan, sepeda motor juga dirasa efektif penggunaannya karena bentuknya kecil dan tidak membutuhkan banyak *space* di jalan raya. Sehingga penggunaan sepeda motor lebih dipilih masyarakat sebagai alat transportasi.

Bertambahnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengendara motor dan sepeda motor dipilih sebagian masyarakat sebagai kendaraan yang digunakan sehari-hari, semua itu tidak terlepas dari pengendara sepeda motor itu sendiri yang memiliki bermacam-macam cara berkendara. Ada tiga bentuk perilaku agresif dalam berkendara (James dan Nahl, 2000) diantaranya, pengendara tidak sabar dan tidak perhatian (*impatience and inattention*) seperti melawan arah dan menggunakan trotoar pejalan kaki, menambah kecepatan saat melihat lampu masih menyala kuning, tidak memberikan tanda saat berbelok, saling berebut (*power struggle*) seperti membunyikan klakson terus-menerus, tidak memberikan jalan untuk pengendara lain, memotong jalur kendaraan lain, ceroboh dan

marah-marah (*recklessness and road rage*). Perilaku tersebut termasuk perilaku agresif dalam berkendara. Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

National Highway Traffic Safety Administration (dalam Houston, Harris dan Norman, 2003) melaporkan bahwa perilaku agresif merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan cedera. Perilaku agresif dalam berkendara tidak selamanya berujung selamat karena berdasarkan data yang telah diuraikan, terbukti banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku agresif dalam berkendara. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa perilaku agresif berkendara cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan salah satu faktor yang menyebabkan pengemudi sepeda motor berperilaku agresif adalah pengendalian diri.

Perilaku agresif dalam berkendara yang dapat terjadi di jalan yaitu membunyikan klakson ketika di lampu merah, menyenggol pengendara lain dengan tujuan melukai, melanggar lampu merah dan marka jalan lainnya. Istilah perilaku agresif dalam berkendara yang digunakan yaitu menurut pendapat Herani (2017). Setiap individu seharusnya memiliki suatu mekanisme yang dapat membantu, mengatur dan mengarahkan itulah yang disebut dengan pengendalian diri.

Setiap individu memiliki suatu mekanisme yang dapat membantu, mengatur dan mengarahkan perilaku, yaitu pengendalian diri. Menurut Hurlock (2012) pengendalian diri muncul karena adanya perbedaan dalam pengelolaan emosi, cara mengatasi masalah, tinggi rendahnya motivasi dan kemampuan mengolah segala potensi dan pengembangan kompetensinya. Pengendalian diri berkaitan dengan bagaimana individu mampu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya. Pengendalian diri pada satu individu dengan individu yang lain tidaklah sama, ada yang memiliki pengendalian diri yang tinggi dan juga yang rendah. Pengendalian diri diartikan sebagai suatu aktivitas pengendalian tingkah laku. Yang mengandung makna yaitu mempertimbangkan terlebih dahulu sebelum memutuskan sesuatu hal untuk bertindak. Semakin tinggi pengendalian diri seseorang maka semakin rendah perilaku agresif berkendara yang akan terjadi.

Pengendalian diri diperlukan ketika pengendara saat di jalan. Hal ini bertujuan agar pengemudi dapat mengendarai motor dengan tenang dan tidak mengalami permasalahan. Pengendara yang bermasalah misalnya, melambat ketika di lampu hijau dan berkendara di atas batas kecepatan (Koch & Taylor dalam Clap, 2010).

Pengendara yang memiliki pengendalian diri yang tinggi mampu mengarahkan dan merubah perilakunya sehingga membawa pada hal yang lebih positif dan tidak melakukan tindakan yang merugikan. Sedangkan

pengendara yang memiliki pengendalian diri yang rendah kurang dapat mengarahkan, mengatur perilakunya dan tidak dapat menerima stimulus dengan baik yang sedang dihadapi sehingga tidak mempertimbangkan konsekuensi yang akan dan mungkin dihadapi sehingga kurang dapat melakukan tindakan yang tepat.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan pengendalian diri dan perilaku agresif dalam berkendara pada mahasiswa.

C. Manfaat Penelitian

1. Teoritis

Diharapkan dapat berguna bagi upaya pengembangan ilmu-ilmu psikologi melalui data-data yang diperoleh dari proses penelitian ini, khususnya dalam bidang ilmu psikologi dengan adanya data-data yang dihasilkan, sehingga diharapkan dapat meminimalisir terjadinya perilaku agresif di jalan raya.

2. Praktis

a. Bagi Pengguna Kendaraan

Dapat menjadi informasi bagi pengendara sepeda motor mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara sepeda motor guna menumbuhkan kesadaran untuk lebih berhati-hati, mengendarai dengan baik dan benar

b. Bagi Masyarakat

Bahan evaluasi dan masukan dalam upaya peningkatan, pengembangan, pencegahan sebagai informasi lebih lanjut tentang kondisi psikologis pengemudi sepeda motor.

c. Bagi Peneliti

Diharapkan sebagai bahan kajian atau data awal bagi peneliti lain untuk melakukan penelitian lebih lanjut terhadap gambaran perilaku berkendara sepeda motor untuk pengembangan ilmu pengetahuan.