

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan hal yang tidak asing lagi. Kecelakaan lalu lintas jalan raya merupakan permasalahan yang semakin lama menjadi semakin majemuk dan semakin serius. Hal ini dapat dilihat dengan adanya peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas dari setiap tahunnya. Kecelakaan lalu lintas di jalan raya melibatkan kendaraan bermotor seperti, mobil, angkutan, truk, bus dan sepeda motor. Namun yang mendominasi angka kecelakaan lalu lintas yaitu sepeda motor. Berdasarkan data kepolisian LAKA POLRESTA Malang.

*Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor masih menjadi penyumbang tertinggi kasus kecelakaan di wilayah hukum Polres Malang Kota. Berdasarkan data kecelakaan Sat Lantas Polres Malang Kota sepanjang tahun 2013 ini telah terjadi 158 kasus kecelakaan (hingga bulan September) di wilayah Malang Kota. (<http://satlantasmalangkota.com/2013/10/07/sepeda-motor-sumbang-angka-tertinggi-kecelakaan-malang-kota>)*

Kecelakaan lalu lintas pada pengendara motor disebabkan semakin hari semakin bertambah pengguna sepeda motor, karena motor di Indonesia merupakan tipe kendaraan yang relatif mudah dan strategis dibandingkan dengan kendaraan lainnya dan harga terjangkau sehingga motor dapat dimiliki siapapun, sehingga banyak orang yang memilih alat transportasi sepeda motor untuk alat transportasi sehari-harinya. Kondisi ini membawa peningkatan pengguna sepeda motor, bahkan ke tingkat lebih tinggi dari pada yang dijumpai di negara maju. Hal ini membuat banyak pengguna jalan raya yang

didominasi oleh motor di kota-kota, sehingga mengakibatkan banyak permasalahan seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Banyaknya kasus kecelakaan yang mengakibatkan motor disebabkan karena padatnya kendaraan yang melintas di jalan raya. Kebutuhan akses transportasi pribadi yang semakin banyak, serta mayoritas seorang yang bekerja, sekolah, dan aktivitas lainnya di kota besar memilih menggunakan motor untuk menunjang kegiatannya sehari-hari, karena biaya yang terjangkau. Selain motor dapat mempermudah digunakan sebagai alat transportasi. Motor juga dapat memicu kemacetan lalu lintas di kota apabila terlalu padat. Tidak hanya di kota besar saja kemacetan lalu lintas yang terjadi di kota Malang saat ini sering terjadi kemacetan lalu lintas. Hal ini berdampak pada perilaku pengendara, yakni perilaku pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas seperti melanggar lampu merah, menyalip dengan kasar, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas jalan.

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor dapat terjadi di jalan yang lurus, tikungan, dan persimpangan jalan, tidak jarang kecelakaan yang terjadi didahului dengan pelanggaran peraturan lalu lintas. Sebagai contoh adalah pengendara sepeda motor yang memacu motornya di atas batas kecepatan yang diperbolehkan, sehingga akhirnya bertabrakan dengan kendaraan lain di depannya. Persimpangan jalan merupakan lokasi dimana kemungkinan terjadinya kecelakaan cukup tinggi. Alasannya adalah pada persimpangan, pemotongan arus jalan tidak dapat dihindari. Persimpangan jalan merupakan daerah konflik dimana pertemuan

atau perpotongan jalan terjadi. Apabila seorang pengendara akan melalui sebuah persimpangan, maka individu harus memotong setidaknya satu arus lalu lintas. Hal-hal seperti inilah yang membuat kecelakaan sering terjadi. Meskipun di persimpangan tersebut sudah dilengkapi dengan lampu lalu lintas dan rambu-rambu lainnya, kecelakaan tetap mungkin terjadi.

Tasca (2000) menyatakan perilaku pengendara motor tersebut termasuk kedalam pengendara motor agresif atau dapat juga disebut dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku pengendara dikatakan agresif bila dilakukan dengan sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya menghemat waktu.

Perilaku *aggressive driving* banyak dilakukan oleh pengendara motor, salah satunya pengendara motor usia remaja yang di indikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak yakni pada pengendara usia remaja. Perilaku *aggressive driving* tidak selamanya berujung selamat, karena berdasarkan data yang telah diuraikan, terbukti banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku *aggressive driving*.

Usia yang banyak menjadi korban kecelakaan lalu lintas terbanyak yakni di bawah 25 Tahun. Hal ini menunjukkan bahwa usia produktif adalah usia yang rawan saat berkendara. Pada usia tersebut apakah seseorang sudah mampu mengontrol dan mengendalikan emosi di jalan raya dalam situasi tertentu sehingga tidak banyak menjadi korban kecelakaan. Dan pada usia

produktif perilaku agresif mengemudinya tinggi sehingga banyak terjadi kasus kecelakaan.

Disiplin pada setiap remaja itu terbentuk dari pola kehidupannya sehari-hari dan tak lepas dari faktor lingkungannya. Termasuk disiplin remaja dalam berlalu lintas itu banyak yang dipengaruhi oleh faktor kematangan emosi remaja itu sendiri. Masih banyak terdapat remaja-remaja yang belum matang secara emosional yang mengakibatkan dirinya berperilaku tidak sesuai dengan usianya dengan suka tidak mentaati peraturan lalu lintas. Hal ini mengakibatkan remaja-remaja ini banyak yang melampiaskan rasa emosionalnya di jalanan dengan berkendara secara ugal-ugalan atau mengikuti balap liar di jalan raya. Lalu banyak juga kasus kecelakaan yang disebabkan pengguna jalannya tidak sabar dalam menghadapi situasi jalanan yang penuh sesak. Kasus semacam inilah yang mengakibatkan angka kecelakaan selalu naik dalam setiap tahunnya dan di dominasi oleh kalangan pelajar dan mahasiswa atau seusia remaja.

Jadi, ketika kematangan emosi seorang remaja sudah dikatakan matang atau sesuai dengan usianya, maka dia akan cenderung berperilaku sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku. Termasuk dalam aturan-aturan disiplin berlalu lintas. Remaja yang sudah matang secara emosi akan berperilaku disiplin dalam berlalu lintas. Namun, jika remaja tersebut belum matang secara emosi, maka dia akan cenderung mudah “meledakkan” emosinya dimanapun dia berada termasuk jika berada di jalanan. Dengan demikian remaja tersebut juga akan kesulitan berperilaku disiplin sesuai

aturan-aturan yang berlaku seperti aturan-aturan atau tata cara disiplin berlalu lintas.

Tasca (2000) menyatakan pengendara yang agresif menunjukkan ketidakmampuan untuk mengelola emosi secara baik, sehingga emosinya mudah meledak pada saat di jalan. Hal yang dihadapi pengendara agresif pada saat di jalan seperti pada saat macet pengendara agresif akan merasa kesal dan akan melampiaskan dengan bentuk mengklakson pengendara di depannya. Perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorfin yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan teman sebaya.

Faktor internal *aggressive driving* yakni cara berfikir dan emosi, hal ini berarti jika tidak mampu menahan emosinya maka individu dikatakan belum matang emosinya, Piaget (dalam Dariyo, 2003), mendefinisikan bahwa kematangan emosi adalah kemampuan seseorang dalam mengontrol dan mengendalikan emosinya secara baik, dalam hal ini orang yang emosinya sudah matang tidak cepat terpengaruh oleh rangsangan atau stimulus baik dari dalam maupun dari luar pribadinya.

Berdasarkan apa yang diungkapkan Piaget tersebut, berarti kematangan emosi adalah kemampuan seseorang untuk mengontrol dan mengendalikan emosinya. Jadi perilaku seseorang yang mampu mengontrol dan mengendalikan emosinya pada saat berkendara merupakan orang yang

tidak agresif dalam berkendara, namun sebaliknya jika seseorang tidak mampu mengontrol dan mengendalikan emosinya maka orang tersebut masuk dalam kategori *aggressive driving*.

*Sjoberg, Moen, & Rundmo (2004)* menjelaskan persepsi risiko adalah penilaian subjektif dari kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya.

Dalam mengambil keputusan untuk melanggar lalu lintas, pengendara dipengaruhi persepsi risikonya apabila menjalankan tindakan tersebut. Umumnya pengendara tidak akan mengambil keputusan untuk melakukan suatu tindakan yang dipersepsi sebagai berisiko tinggi, bahkan sangat tinggi sehingga akan berdampak pada terancamnya keselamatan diri sendiri dan orang lain. Namun tidak jarang pula persepsi mereka salah. Pengendara-pengendara tersebut mempersepsi risiko yang lebih kecil dari pada risiko yang sebenarnya. Akibatnya pengendara mengambil keputusan yang berisiko tinggi sehingga dapat membahayakan keselamatan.

Selain itu remaja yang tergolong remaja akhir berdasarkan perkembangan kognitif menurut Piaget, remaja tergolong dalam kelompok operasional formal, dimana memiliki kemampuan berfikir abstrak dan hipotesis, yaitu mampu memikirkan sesuatu yang akan atau mungkin terjadi (Desmita, 2003: 64). Remaja akhir termasuk ke dalam kelompok tahapan perkembangan operasional formal, dimana pada tahap pemikiran operasional formal awal remaja memiliki kemampuan bernalar dan pada tahap operasional

akhir sudah dapat mengujikan hasil penalarannya terhadap realitas (Santrock, 2003: 134).

Berdasarkan survey dilapangan peneliti menemukan beberapa mahasiswa UIN Malang sering melanggar lalu lintas dan mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi di area kampus, bentuk pelanggaran lalu lintas yaitu menerobos rambu- rambu jalan searah yang seharusnya tidak boleh dilewati di tikungan dan pertigaan. Dan berdasarkan informasi dari salah satu mahasiswa UIN Malang bahwa di area kampus sering terjadi kecelakaan akibat kecerobohan yang diawali dengan pelanggaran lalu lintas. Kemudian peneliti melakukan pengamatan di perempatan di dekat fakultas psikologi dan didapatkan data pengamatan selama 20 menit pengendara yang melaju dengan kecepatan tinggi sebanyak 32 pengendara.

Ditambah lagi berdasarkan wawancara dengan salah satu mahasiswa UIN Malang jurusan Matematika menuturkan sebagaimana berikut :

*Saya menerobos rambu-rambu yang seharusnya gak boleh dilewati di pertigaan, biar cepat sampai di area parkir dan biasanya saya jarang menggunakan helm. Soalnya jarak kos ke kampus dekat dan ada rambu-rambu lagian juga gak ada yang marahin. Kan gak terlalu berbahaya kalo melanggar rambu-rambunya gak mungkin kecelakaan (wawancara dengan pengendara motor di uin jurusan biologi pada tanggal 5 maret 2014 pukul 09.15 WIB)*

Berdasarkan penelitian lain yang dilakukan oleh Utami, (2010) di UIN Jakarta hal serupa juga dijumpai dan hasil penelitian tersebut, diperoleh hasil bahwa mayoritas pengendara di UIN Syarif Hidayatullah Jakarta memiliki persepsi risiko kecelakaan yang tinggi. Hal ini disebabkan kemampuan berfikir abstrak remaja dimana mereka sudah mampu memikirkan sesuatu yang

akan mungkin terjadi serta memikirkan akibat jangka panjang dari perilaku mereka.

Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Muhas, (2013) tentang hubungan keatangan emosi dengan *aggressive driving* yang dilakukan pada mahasiswa UMM Malang, memiliki kematangan emosi yang tinggi. Hal ini disebabkan kemampuan mengelola emosi remaja dengan baik.

Berangkat dari fenomena di atas, maka peneliti dapat menyimpulkan pentingnya memiliki kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan bagi Pengendara motor dalam melakukan aktifitas berkendara dalam kehidupan sehari-hari. Dari latar belakang yang telah disebutkan peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang **“HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI, DAN PERSEPSI RISIKO KECELAKAAN DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA MOTOR DI UIN MALANG”**

#### **B. Perbatasan dan Rumusan Masalah**

Adapun perbatasan dalam penelitian ini adalah:

1. Kematangan emosi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kemampuan seseorang dalam mengontrol dan mengendalikan emosinya secara baik dan suatu perasaan yang merangsang perubahan fisiologis dan psikologis merubah suatu keadaan yang menyebabkan timbulnya suatu perilaku berdasarkan pada pertimbangan yang teratur.
2. Persepsi risiko kecelakaan dalam penelitian ini adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu

akan konsekuensinya. Untuk memahami risiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif.

3. *Aggressive driving* dalam penelitian ini adalah perilaku mengemudi yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu.
4. Pengendara motor yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pengendara motor yang berstatus sebagai mahasiswa UIN Malang Malang, yang memiliki motor yang digunakan dalam aktifitas sehari-harinya.

### **C. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana tingkat kematangan emosi pada pengendara motor di UIN Maliki Malang?
2. Bagaimana tingkat persepsi risiko kecelakaan pada pengendara motor di UIN Maliki Malang?
3. Bagaimana tingkat *aggressive driving* pada para pengendara motor di UIN Maliki Malang?
4. Apakah ada hubungan antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang apakah ada hubungan antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang.

#### D. Tujuan penelitian

Dilihat dari pemetaan masalah di atas, penelitian ini ditujukan untuk mengungkap:

1. Untuk mengetahui kematangan emosi pada pengendara motor di UIN Maliki Malang.
2. Untuk mengetahui persepsi risiko kecelakaan pada pengendara motor di UIN Maliki Malang.
3. Untuk mengetahui *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang.
4. Untuk membuktikan apakah ada hubungan antara kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor di UIN Maliki Malang.

#### E. Manfaat Penelitian

##### 1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan memberikan sumbangan yang berarti bagi khasanah perkembangan ilmu psikologi. Khususnya psikologi perkembangan pada dewasa awal dan psikologi mengemudi (*driving psychology*).

##### 2. Manfaat praktis

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada peneliti selanjutnya, yang ingin meneliti tentang *aggressive driving* dan kematangan emosi, risiko kecelakaan pengendara sepeda motor.

karena hal itu penting untuk diteliti mengingat semakin hari semakin bertambah pengendara motor dan risiko kecelakaan yang tinggi.

