

BAB I

PENGANTAR

A. Latar Belakang Masalah

Jumlah kendaraan di Indonesia semakin mengalami peningkatan setiap tahunnya. Diketahui jumlah kendaraan pada tahun 2016 berjumlah 129.281.079 buah terdiri dari 105.15.082 sepeda motor dan selebihnya adalah mobil pribadi, mobil angkutan penumpang dan angkutan barang. Kendaraan bermotor pada tahun 2014 berjumlah 114.209.260 buah. Artinya selama dua tahun mengalami peningkatan sebanyak 15.071.819 (www.bps.go.id). Peningkatan jumlah kendaraan pun turut meningkatkan angka kecelakaan. Pada tahun 2014, jumlah kecelakaan mencapai angka 95.906 kasus. Jumlah kecelakaan pada awal tahun 2016 di beberapa daerah di Indonesia menunjukkan angka yang sangat memprihatinkan yaitu sebanyak 106.129 kasus dengan korban meninggal mencapai 26.185 jiwa (www.bps.go.id).

Kapolda Jawa Barat Irjen Pol Moechgiyanto mengemukakan bahwa angka kecelakaan di Indonesia pada dasarnya fluktuatif. Di Jawa Barat, tahun 2014 ada 8.150 kasus kecelakaan lalu lintas turun menjadi 6.970 kasus pada tahun 2015 (<http://perwakilan.jabarprov.go.id>). Kasus kecelakaan turun menjadi 6.861 kasus pada tahun 2016 (jabar.bps.go.id). Penurunan juga terjadi di kabupaten Sukabumi. Kapolres Sukabumi mengungkapkan penurunan angka kecelakaan lalu lintas tahun 2015 mencapai 20% lebih rendah dibandingkan tahun 2014. Namun demikian, kasus kecelakaan masih banyak. Sepanjang 2016, Kepala Unit (Kanit) Laka Lantas Polres

Sukabumi Kota, Ipda Agus Suherman mencatat ada 22 kasus kecelakaan yang terjadi di wilayah hukum Polres Sukabumi. Dari 22 kasus, 11 orang dinyatakan meninggal dunia, tiga orang mengalami luka berat dan 20 orang mengalami luka ringan (<http://www.wartapriangan.com>). Data statistik BPS Jawa Barat (2017) menyebutkan angka kecelakaan mencapai 138 kasus.

Kecelakaan pada umumnya disebabkan oleh faktor pengemudi terutama pengendara sepeda motor karena jumlah pengendara sepeda motor memang dominan yaitu mencapai 81% (BPS, 2017). Faktor pengemudi di antaranya yaitu kelalaian pengendara seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, menyalip pengendara lain dan melebihi batas kecepatan. Rata-rata kecelakaan diakibatkan oleh kelalaian pengemudi. Salah satunya mengendarai dengan kecepatan tinggi. Serta menyalip kendaraan tanpa memperhitungkan kecepatan serta kendaraan yang ada di depannya (www.wartapriangan.com). Bahkan dalam bulan April – Mei 2015, pelanggaran berlalu lintas di Sukabumi melonjak tajam secara signifikan. Hampir setiap bulan kasus pelanggaran berlalu lintas diperkirakan mencapai 500 kasus (www.pikiranrakyat.com). Bahkan pada periode 2016 terjadi 13.162 pelanggaran lalu lintas.

Perilaku pengendara sangat menentukan dalam upaya menekan angka kecelakaan karena terjadinya kecelakaan paling sering disebabkan oleh faktor kelalaian pengendara. Peneliti tertarik untuk meneliti perilaku pengendara di jalan raya di wilayah kerja Polres kota Sukabumi.

Lebih spesifik lagi, peneliti mengobservasi aktivitas mengemudi yang berpotensi menyebabkan kecelakaan di Sukabumi. Perilaku mengemudi yang cenderung menunjukkan tindakan membahayakan diri sendiri dan pengendara lain dapat dikategorikan sebagai perilaku agresivitas pengendara. Agresivitas pengendara merupakan perilaku yang membahayakan pengemudi dan orang-orang di sekitarnya. Pengemudi bersikap tidak sabaran dan kurang peduli sehingga memancing emosi pengguna jalan di sekitarnya. Karakter agresif dapat dideteksi dari gaya mengemudi dan gerakan laju kendaraan bermotor atau mobil yang dikendarainya. Seperti jalannya kendaraan motor yang tidak stabil, sering gas dan rem dengan cepat, frekuensi menyalanya lampu rem pada orang agresif biasanya cukup tinggi dan rapat, senang berpindah-pindah jalur, menyalakan lampu jauh atau klakson berulang-ulang, memotong jalur secara mendadak sampai menampakkan bahasa tubuh atau ekspresi marah (Lonerio, 2007).

Beberapa penelitian mencoba menjelaskan bagaimana tipe mengemudi yang digolongkan sebagai agresivitas berkendara. Secara spesifik, Sarkar, dkk (1999) menjelaskan beberapa bentuk dari agresivitas berkendara, diantaranya adalah *speeding* (kebut-kebutan), *tailgating* (mengemudi terlalu dekat dengan kendaraan lain atau tidak menjaga jarak dengan kendaraan yang ada didepannya), *running vehicles off the road* (mengemudi di jalur yang salah), *weaving* (mengelip keluar-masuk), *cutting vehicles off* (memotong jalur orang lain), dan perilaku lain yang dimodifikasi.

Menurut Tascha (2002) faktor-faktor yang menyebabkan agresivitas pengendara adalah usia dan jenis kelamin, sosial ekonomi, kepribadian, gaya hidup, perilaku mengemudi dan lingkungan. Altman & Rogoff (1987) dan Werner, Brown, & Altman (2002) kemudian menambahkan ada empat faktor yang dinilai mendukung agresivitas berkendara, yaitu faktor sosial, faktor lingkungan, faktor temporal (waktu), dan faktor psikologis. Dari kedua pernyataan penelitian tersebut, peneliti mengasumsikan bahwa agresivitas pengendara dipengaruhi oleh faktor sosial, lingkungan (teritorial), waktu dan psikologis. Kaitan dengan faktor teritorial sangat menarik untuk diteliti karena tingginya peningkatan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun tidak diimbangi dengan peningkatan panjang jalan. BPS (2014) mencatat panjang jalan aspal tahun 2014 sepanjang 211.444 km hanya meningkat menjadi 238.255 km di tahun 2016 (BPS, 2016) atau meningkat hanya 27.811 km, sedangkan pertambahan jumlah kendaraan meningkat pesat yaitu 15.071.819 buah pada tahun 2016 (www.bps.go.id). Dengan demikian, jalanan semakin padat dan teritorial pengendara semakin sempit sehingga muncul agresivitas pengendara.

Novaco (1991) secara spesifik mendefinisikan istilah lingkungan dengan istilah teritorial. Di dalam penelitiannya, Novaco (1991) menyebutkan bahwa teritorialitas, frustrasi, dan kondisi lingkungan untuk agresi merupakan faktor yang meningkatkan kemungkinan perilaku agresif sebagaimana yang telah ditunjukkan oleh penelitian yang lebih luas dan hal tersebut merupakan bagian besar dari mengemudi. Teritorial yang dapat menimbulkan agresi dapat dijelaskan dengan

konsep teori *ownership*. Dalam penelitian psikologi, konsep *ownership* menggambarkan hubungan antara individu dan sebuah objek (materil atau non-materi di alam) di mana objek tersebut diamati memiliki keketerkaitan yang erat dengan dirinya (Furby & Litwinski dalam Wilpert, 1991). Adanya dugaan bahwa masyarakat sekarang ini memiliki kelekatan terhadap wilayahnya dijelaskan dalam teori psikologi *ownership* yang oleh Pierce, Kostova dan Dirks (2002), secara konseptual selalu dinyatakan dengan kalimat, “kepunyaanku, milikku”. Keith, John, dkk (2008) menjelaskan ketika seseorang berkendara di jalan umum berupaya untuk memperoleh ruang yang cukup untuk berkendara sehingga berebut dengan pengendara lain. Hal ini menandai keterlibatan pengendara dalam konflik teritorial yang terkadang dimulai dengan rasa memiliki terhadap suatu tempat, dan keinginan untuk melindungi area itu sendiri dan keamanan pribadi. Rumusan masalah yang kemudian diajukan oleh peneliti adalah: “Apakah ada hubungan antara teritori pengendara dengan agresivitas pengendara bermotor di Kabupaten Sukabumi?”

Berdasarkan pertanyaan penelitian di atas, peneliti tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai **Hubungan antara Teritori dengan Agresivitas Pengendara Bermotor di Kabupaten Sukabumi.**

B. Tujuan Penelitian

Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui hubungan antara teritori pengendara dengan agresivitas pengendara bermotor di kabupaten Sukabumi

C. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini terbagi menjadi dua, yaitu manfaat secara teoritis dan manfaat praktis, yaitu:

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan yang bermanfaat bagi perkembangan ilmu psikologi, khususnya psikologi sosial dan psikologi lingkungan terkait kendaraan sebagai territorial terhadap pengaruh mengemudi agresif.

2. Manfaat praktis

Penelitian ini di harapkan dapat memberikan informasi, di jadikan referensi bagi pengendara dan pihak yang berwajib mengenai resiko dalam berkendara.

D. Keaslian Penelitian

Novia Triany (2008) meneliti tentang agresivitas pengemudi angkutan umum kota Bekasi. Penelitian ini bertujuan untuk meneliti gambaran agresivitas pengemudi angkutan umum yang beroperasi di kawasan padat lalu lintas dan faktor-faktor yang memengaruhi pengemudi berperilaku agresif di jalan raya. Manfaat penelitian ini

adalah memberikan masukan kepada pihak-pihak berkaitan dengan agresivitas pengemudi angkutan umum yang beroperasi di kawasan padat lalu lintas. Penelitian ini adalah penelitian studi kasus dengan subjek tunggal dengan metode wawancara dan observasi. Alat bantu pengumpul data berupa pedoman wawancara, pedoman observasi, penggunaan peta, tes grafis dan kamera. Subjek penelitiannya adalah pengemudi angkutan umum kota Bekasi (KOASI). Hasil penelitian ini secara umum memperlihatkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi perilaku agresif subjek adalah faktor eksternal dan internal. Sementara gambaran perilaku agresif subjek antara lain adalah agresi teritori, agresi dominan, dan agresi akibat ketakutan.

Sulis Winurini (2012) meneliti tentang agresivitas pengguna sepeda motor di Jakarta. Sempitnya ruang gerak, tingginya mobilitas penduduk, dan rasio kendaraan yang tidak sebanding dengan jumlah jalan yang disediakan mengakibatkan kemacetan lalu lintas di Jakarta. Kondisi ini memberi tekanan tersendiri bagi para pengemudi hingga memicu mereka untuk menampilkan perilaku agresi pada saat berkendara. Perilaku tersebut memperbesar peluang kecelakaan lalu lintas karena berisiko mengancam keselamatan pengguna jalan lainnya. Penelitian ini menyimpulkan bahwa agresivitas pengendara lebih disebabkan oleh faktor eksternal.

Szlemko *et al* (2008) meneliti agresivitas pengemudi dilihat dari tanda teritorial. Agresivitas pengemudi dapat terjadi ketika norma-norma sosial untuk membela teritorial primer (yaitu, mobil seseorang) berbenturan dengan dengan norma-norma yang kurang agresif untuk mempertahankan teritorial umum (yaitu, jalan). Kedua jumlah penanda teritorial (misalnya, stiker) dan kelekatan pada

kendaraan adalah prediktor signifikan terjadinya agresivitas mengemudi. Kehadiran penanda teritorial memprediksi peningkatan penggunaan kendaraan untuk mengekspresikan kemarahan.

Topik yang diteliti Sulis Winurini (2012) hanya mendeskripsikan adanya agresivitas pengguna sepeda motor, tanpa menguji faktor-faktor apa yang mempengaruhi agresivitas. Demikian juga topik yang diteliti Novia Triani (2008) hanya menggambarkan agresivitas pengemudi angkutan umum tanpa menguji adanya keterkaitan agresivitas tersebut dengan faktor lain. Teori yang digunakan kedua peneliti tersebut juga hanya teori agresivitas. Alat ukur yang digunakan dalam kedua penelitian tersebut hanya menggunakan wawancara dan studi dokumentasi sehingga tidak melalui suatu uji statistik untuk membuktikan suatu hipotesis. Topik yang diteliti Szlemko *et al* (2008) melihat kaitan antara agresivitas dan kemarahan di jalan dengan tanda teritorial. Kaitan ini diuji secara statistik untuk melihat hubungan antar keduanya. Berbeda dengan ketiga penelitian di atas, penelitian ini mengambil topik hubungan teritori pengendara dengan agresivitas pengendara, namun tidak mengukur kemarahan pengendara. Skala teritorial dan skala agresivitas diambil dari 100 responden.