

BAB I

PENGANTAR

A. Latar Belakang Masalah

Di Indonesia jumlah kendaraan bermotor meningkat setiap tahun. Penambahan jumlah tersebut di tahun 2012 mencapai 10.432.259 unit (www.bps.go.id, 2012). Berdasarkan data Polri menyebutkan bahwa pada tahun 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.441 orang. Menurut Badan Intelijen Negara (2013) sebagian kasus kecelakaan terjadi pada masyarakat dengan tingkat ekonomi menengah ke bawah sebagai pengguna sepeda motor dan transportasi umum (www.in.go.id, 2013). Sedangkan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas menurut kajian Balitbang Kementerian PU, sebanyak 67% karena *human error* (kesalahan manusia), kondisi jalan dan lingkungan sebesar 33% dan sisanya kendaraan bermotor yang tidak layak jalan (www.beritasatu.com, 2013).

Kesalahan manusia seperti yang telah diungkapkan oleh Balitbang Kementrian PU menjadi penyebab utama dalam kecelakaan, dan hal ini menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pada kendaraan umum yang telah banyak masuk di media massa, yaitu Bus SK yang telah berganti nama menjadi SR dan SS. SK merupakan bus dengan trayek Surabaya-Yogyakarta, Surabaya-Wonogiri dan Surabaya-Semarang. Menurut data yang dihimpun oleh Tempo, selama tahun 2009, Bus SK terlibat dalam 31 kali kecelakaan. Tahun 2010 jumlah kecelakaan naik menjadi 35

kali. Sedangkan selama tahun 2011 jumlah kecelakaan cenderung berkurang yakni 13 kecelakaan (www.tempo.com, 2012).

Mengemudi agresif (*aggressive driving*) merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan yang masuk ke dalam kategori kesalahan manusia. Seperti pada kasus kecelakaan yang melibatkan Bus SK dengan motor Yamaha, pada hari Senin, 2 Januari 2012. Hasil dari olah tempat kejadian perkara dapat disimpulkan bahwa kecelakaan merupakan kelalaian pengemudi. Bus SK dalam kecepatan tinggi, dan masuk ke jalur berlawanan (www.tribunnews.com, 2012). Kasus kecelakaan lain yang menunjukkan adanya mengemudi agresif (*aggressive driving*) adalah pada hari Kamis, 26 Desember 2013. Dalam kasus tersebut dijelaskan bahwa bus SK berusaha mendahului kendaraan lain di depannya, dengan belok ke kanan dan menyeberangi marka jalan (www.sindonews.com, 2013).

Pada tahun 2012, pernah dilakukan razia kecepatan menyusul banyaknya kecelakaan yang melibatkan bus. Razia dilakukan di jalan raya provinsi yakni Jalan Raya Ngawi-Magetan tepatnya di Desa Klitik, Kecamatan Geneng, Ngawi. Razia tersebut dilakukan di jalan raya milik provinsi yang merupakan lurus jalan lokasi terjadinya kecelakaan Bus Mi menabrak pohon, dan Bus SK yang terjungkal ke sungai. Dari 14 bus yang terjaring, delapan bus di antaranya adalah Bus SK dan sisanya ada yang bus kecil. Dilihat dari berita kecelakaan yang melibatkan Bus Mi dan Bus SK, dua kejadian tersebut disebabkan oleh kendaraan yang melaju di atas kecepatan yang telah ditentukan, yaitu menurut pasal 287 UU Lalu Lintas Nomor 22

tahun 2009 tentang batas maksimum kecepatan di jalan raya provinsi adalah 80 kilometer/jam (www.antarajatim.com, 2012).

Menurut peneliti yang telah beberapa kali melakukan perjalanan antar kota menggunakan bus yang dikenal banyak orang dengan ugal-ugalannya, yaitu Bus Mi dan Bus SK (yang sekarang telah berganti nama menjadi SS dan SR atau sering disebut “X” group), kedua armada tersebut memang sering melakukan mengemudi agresif (*aggressive driving*). Akan tetapi yang lebih banyak melakukan mengemudi agresif (*aggressive driving*) adalah Bus SS dan SR. Peneliti juga melihat di berbagai media massa, bus SR dan SS lebih banyak mengalami kecelakaan yang dikarenakan mengemudi agresif (*aggressive driving*) dibandingkan Bus Mi.

Sopir bus atau setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor di jalan, menurut UU RI nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi (www.bumn.go.id, 2009). Untuk bus SK yang telah banyak mengalami kecelakaan, seperti pengalaman yang diperoleh oleh peneliti pada saat melakukan perjalanan dari Solo-Yogyakarta dengan naik Bus SS (SK), menemukan sopir bus yang berkendara *ugal-ugalan*. Misalnya, berkendara dengan kecepatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan (batas maksimum kecepatan di jalan raya provinsi adalah 80 kilometer/jam), mendahului kendaraan yang lain dengan cara meliuk-liuk ke kanan dan ke kiri, mengambil jarak terlalu dekat dengan pengendara lain, dan terlihat beberapa kali menerobos lampu merah. Untuk waktu penarikan trayek yang diberikan oleh perusahaan yang hanya 8 jam sekali jalan dan waktu istirahat yang singkat,

membuat sopir merasa tertekan yang mengharuskan bergerak cepat pada saat mengemudi agar jam yang telah ditentukan dapat terpenuhi. Berkendara dengan kecepatan yang di atas rata-rata untuk sebuah transportasi umum, bahkan melanggar rambu-rambu lalu lintas. Selain karena jam trayek yang mepet, melakukan perjalanan yang jauh dengan jarak Surabaya-Yogyakarta, Surabaya-Wonogiri atau Surabaya-Semarang membuat sopir merasa lelah dan pada akhirnya memunculkan emosi negatif yang menjadi penyebab terjadinya mengemudi agresif (*aggressive driving*) (Observasi, 25 Februari 2014).

Menurut MK (wawancara, 6 Maret 2014, sopir bus), menuturkan bahwa sopir Bus SK melakukan kebut-kebutan pada saat berkendara dikarenakan waktu penarikan trayek yang diberikan dari perusahaan mepet. Dengan kata lain, bus dengan jalur Surabaya-Yogyakarta, Surabaya-Wonogiri dan Surabaya-Semarang tersebut harus menempuh waktu 8 jam untuk sekali jalan, dan harus sampai pada tempat tujuan dengan waktu yang telah ditentukan. Selain itu MK mengungkapkan, menurut pengalamannya sebagai sopir bus, apabila pada saat berkendara dalam keadaan lelah dan mengantuk, maka dia akan mencari lawan untuk sambil kebut-kebutan agar dirinya tidak mengantuk lagi karena tertantang untuk terus berada di depan lawan.

Apa yang dilakukan oleh sopir merupakan bentuk dari cara mengemudi agresif (*aggressive driving*). Mengemudi agresif (*aggressive driving*) merupakan pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang egois, ambisius, atau tidak sabar, sering tidak aman, yang secara langsung dapat mempengaruhi pengemudi lainnya (*National Cooperation Highway Research Program, 2003*). Menurut *American*

Automobile Association (Dukes, et al, 2001) pengemudi seharusnya berkendara dengan baik dan sopan, sehingga mereka tidak akan mengganggu pengguna jalan lain. Namun pada kenyataannya pengemudi banyak yang berkendara dengan tidak baik dan mengganggu pengguna jalan lain.

Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap mengemudi agresif (*aggressive driving*) yaitu: faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorphin* yang memberikan rasa nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, dan lingkungan teman sebaya (Tasca, 2000). Kecerdasan emosi merupakan kemampuan memantau dan mengendalikan perasaan sendiri dan orang lain, serta menggunakan perasaan-persaan itu untuk memandu pikiran dan tindakan (Salovey dan Mayer (Goleman, 1999)). Mengendalikan perasaan sendiri merupakan salah satu definisi dari kecerdasan emosi seperti yang dikemukakan oleh Salovey dan Mayer (Goleman, 1999) yang harus dimiliki oleh pengendara agar dapat berkendara dengan wajar dan penuh konsentrasi, dan mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda atau pengguna jalan lain sesuai dengan UU RI nomor 22 tahun 2009 (www.bumn.go.id, 2009). Kecerdasan emosi merupakan kemampuan emosi yang meliputi kesadaran diri untuk mengenali perasaan, mengelola emosi dengan menangani perasaan agar perasaan dapat terungkap dengan pas, memotivasi diri sendiri dengan menata emosi sebagai alat untuk mencapai tujuan, mengenali emosi orang lain dan membina hubungan dengan orang lain (Salovey dalam Goleman, 2001).

Peneliti mengambil tema mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada sopir bus dikarenakan sopir bus merupakan penentu dalam perjalanan yang dimana kendaraan tersebut terdapat banyak penumpang yang harus dijamin sampai pada tempat tujuan dalam keadaan selamat. Peneliti mengamati pada saat melakukan perjalanan menggunakan bus “X” group, sopir bus berusia berkisar 30 tahun keatas, menurut Valliant (Papalia, Old, Feldman, 1998) pada masa dewasa muda merupakan usia produktif dan matang bagi seorang individu, baik dari segi fisik, psikis maupun moralnya, namun pada realitanya para sopir bus sering ugal-ugalan dalam berkendara yang dapat membahayakan banyak penumpang, dan dapat dikatakan saat berkendara ugal-ugalan, sopir bus kurang matang dalam segi psikis maupun moralnya yang seharusnya dapat berkendara dengan wajar dan penuh konsentrasi sesuai dengan UU 22 tahun 2009 (www.bumn.go.id, 2009).

Peneliti tertarik meneliti tentang mengemudi agresif (*aggressive driving*) karena peneliti banyak menemui kasus mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada saat berkendara dengan kendaraan pribadi maupun saat naik kendaraan umum. Dan peneliti tertarik dengan subjek kendaraan umum karena kasus kecelakaan yang banyak terdengar yang cenderung disebabkan oleh mengemudi agresif (*aggressive driving*) adalah bus SK. Pada penelitian ini peneliti tertarik untuk meneliti karena mengemudi agresif (*aggressive driving*) sering atau biasa dilakukan pada kalangan sopir bus “X” Group. Peneliti tertarik untuk melihat hubungan kecerdasan emosi dan mengemudi agresif (*aggressive driving*) karena kecerdasan emosi seorang sopir harus baik agar tidak melakukan mengemudi agresif (*aggressive driving*) saat berkendara.

Untuk itu peneliti akan mencoba melakukan penelitian dengan judul “Hubungan antara Kecerdasan Emosi dengan Mengemudi Agresif (*Aggressive driving*) pada Sopir Bus “X” Group”. Menurut peneliti hal ini menjadi sangat penting untuk diteliti dikarenakan banyaknya kasus kecelakaan bus dikarenakan sopir sering melakukan mengemudi agresif (*aggressive driving*) saat berkendara yang dapat membahayakan diri sendiri, penumpang dan pengendara lain.

B. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kecerdasan emosi dengan perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada sopir bus “X” Group.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan akan mampu menghasilkan pemahaman yang ilmiah dan berbasis data terkait hubungan antara kecerdasan emosi dan mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada sopir bus “X” Group.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan yang baik bagi manajemen bus “X” group agar dalam menyeleksi sopir dipilih dengan baik, sehingga nantinya tidak ada sopir yang mengemudi agresif (*aggressive driving*) yang dapat membahayakan banyak penumpang dan merugikan perusahaan.

D. Keaslian Penelitian

Untuk membuktikan keaslian penelitian yang diteliti, maka penulis membandingkan beberapa sumber yang menggunakan variabel sama. Sumber-sumber tersebut antara lain, penelitian yang dilakukan oleh Wicaksono (2012) dengan judul Hubungan antara Kecerdasan Emosi dengan Komitmen Pekerja. Hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Wicaksono (2012) menunjukkan bahwa arah hubungan antara variabel kecerdasan emosi dengan komitmen karyawan adalah positif. Hal ini berarti semakin tinggi kecerdasan emosi yang dimiliki seseorang, maka semakin tinggi tingkat komitmennya. Sebaliknya, semakin rendah kecerdasan emosi seseorang, maka semakin rendah pula skor komitmen individu tersebut.

Penelitian lain dengan judul Hubungan antara Kecerdasan Emosi dengan *Problem Focused Coping* pada Kehamilan Pertama oleh Wardhani (2012). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Wardhani (2012) adalah adanya hubungan positif yang signifikan antara kecerdasan emosi dengan *problem focused coping*, yang berarti semakin tinggi tingkat *problem focused coping* yang dimiliki ibu hamil maka semakin tinggi pula kecerdasan emosi yang dimiliki ibu hamil tersebut. Begitupun sebaliknya, semakin rendah tingkat *problem focused coping* maka semakin rendah pula tingkat kecerdasan emosi pada ibu hamil tersebut.

Penelitian selanjutnya dengan judul Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Mahasiswa yang dilakukan oleh Muhaz (2013). Hasil penelitian membuktikan bahwa ada hubungan negatif antara kematangan emosi terhadap

aggressive driving, hal itu berarti semakin tinggi tingkat kematangan emosi seseorang maka akan semakin rendah tingkat *aggressive driving* yang dilakukan, atau semakin rendah tingkat kematangan emosi seseorang maka akan semakin tinggi tingkat *aggressive driving* yang dilakukan.

Penelitian yang lain dengan judul Hubungan antara *Risk Taking Behavior* dengan *Aggressive Driving* oleh Pardiningsih dan Nu'man (2008). Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara *aggressive driving* dengan *risk taking behavior*. Semakin tinggi *risk taking behavior* seseorang maka semakin tinggi pula tingkat *aggressive driving* orang tersebut. Sebaliknya apabila seseorang mempunyai *risk taking behavior* yang rendah maka seseorang tersebut memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah.

Penelitian ini jika dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya memiliki perbedaan dan persamaan dalam beberapa hal, yaitu:

1. Keaslian Topik

Mengenai keaslian topik, dalam kaitannya dengan variabel tergantung berdasarkan pengetahuan penulis sudah ada beberapa penelitian yang membahas langsung tentang mengemudi agresif (*aggressive driving*).

Topik yang digunakan peneliti dalam penelitian ini merupakan topik-topik yang pernah digunakan oleh peneliti lain, sehingga topik yang digunakan peneliti tidak asli dari peneliti. Akan tetapi secara umum, tema penelitian di atas berbeda dengan tema penelitian ini. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui

hubungan antara kecerdasan emosi dan mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada sopir bus “X” Group.

2. Keaslian Teori

Teori yang digunakan untuk menyusun penelitian ini adalah teori yang digunakan dalam peneliti terdahulu, baik teori tentang kecerdasan emosi maupun teori tentang mengemudi agresif (*aggressive driving*). Peneliti menggunakan teori kecerdasan emosi dari Salovey (Goleman, 2001) yang mempunyai persamaan dengan penelitian terdahulu yang juga menggunakan teori kecerdasan emosi dari Salovey (Goleman, 2004). Sedangkan untuk teori mengemudi agresif (*aggressive driving*) peneliti menggunakan teori dari Tasca (2002) yang juga merupakan teori yang digunakan oleh peneliti terdahulu. Penulis menambahkan bahasan teoritis dalam penelitian ini sebagaimana tercantum dalam berbagai jurnal penelitian.

3. Keaslian Alat Ukur

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan skala kecerdasan emosi berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh Salovey (Goleman, 2004) yang mempunyai persamaan dengan peneliti sebelumnya yaitu oleh Wicaksono (2012) yang juga menggunakan skala kecerdasan emosi berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh Salovey (Goleman, 2004).

Skala mengemudi agresif (*aggressive driving*) yang digunakan dalam penelitian ini merupakan skala yang pernah digunakan oleh Pardiningsih (2008), yaitu skala berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh Johnson (2001);

Stradling & Meadows (2001). Peneliti juga menggunakan teori dari Johnson (2001); Stradling & Meadows (2001) untuk melakukan penelitian ini.

4. Keaslian Subjek Penelitian

Penelitian ini menggunakan subjek penelitian yang berbeda sama sekali dengan penelitian-penelitian sebelumnya, baik jenis pekerjaan maupun karakteristik subjek. Subjek penelitian yang digunakan oleh Wicaksono (2012) adalah para pekerja lapangan proyek bangunan yang berusia antara 18-45 tahun. Untuk penelitian yang dilakukan oleh Wardhani (2012), menggunakan subjek penelitian ibu yang hamil anak pertama dengan usia kehamilan trimester akhir, berusia antara 15-35 tahun, berdomisili di Yogyakarta dengan segala jenis pekerjaan dan pendidikan. Penelitian yang dilakukan oleh Muhaz (2013) menggunakan subjek penelitian mahasiswa Universitas Muhammadiyah Malang yang berusia 18-22 tahun. Penelitian yang dilakukan oleh Pardiningsih (2008) menggunakan subjek penelitian orang-orang yang dapat mengendarai kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat dan menggunakan dalam kesehariannya. Sedangkan penelitian ini menggunakan subjek penelitian sopir Bus "X" Group yaitu bus SS dan bus SR. Jadi, subjek penelitian yang digunakan asli dari peneliti sendiri.