

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu elemen yang sangat penting dalam kehidupan manusia. Transportasi telah menjadi kebutuhan dasar bagi manusia, karena semua aktivitas yang dilakukan tidak lepas dari adanya penggunaan sarana transportasi. Menurut Morlok (1991) transportasi adalah suatu proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu sistem tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu.

Menurut Lembaga Ketahanan Nasional pada tahun 2012 tujuan adanya sistem transportasi yaitu agar terciptanya suatu sistem transportasi atau perhubungan yang menjamin pergerakan manusia atau barang secara lancar, aman, cepat, murah dan nyaman. Perkembangan sistem transportasi di Indonesia sudah mengalami kemajuan yang cukup signifikan dari tahun ke tahun, yaitu adanya transportasi darat, udara, laut dan sungai. Kemajuan ini dapat terlihat dengan hadirnya fasilitas-fasilitas pendukung yang terus disempurnakan, seperti jalan dan jembatan, pelabuhan, bandar udara, terminal, stasiun, rel kereta dan lain sebagainya. Hal ini membuat pertumbuhan perkembangan ekonomi di Indonesia semakin merata dan meningkat (Lemhannas, 2012).

Diantara banyaknya transportasi tersebut di atas, transportasi darat merupakan salah satu alat transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat. Jenis

angkutan darat tersebut diantaranya yaitu meliputi jalan dan angkutan jalan raya, serta angkutan dalam kota (Lemhannas, 2012). Angkutan kota adalah sarana yang paling sering digunakan oleh masyarakat karena aksesnya yang mudah dijangkau. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2013) angkutan kota atau dikenal sebagai mikrolet, merupakan salah satu kendaraan umum yang berguna untuk mengantar penumpang di dalam kota. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002) Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat yang lain, dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur..

Angkutan kota seharusnya bertugas untuk mengantarkan penumpang dari satu daerah ke daerah lain dengan selamat dan nyaman. Tapi kenyataannya banyak terjadi kecelakaan pada angkutan kota yang disebabkan oleh perilaku sopir angkutan kota yang sering ugal-ugalan di jalan raya. Hal ini menimbulkan beberapa permasalahan seperti ketidaknyamanan bagi para penumpang, kerusakan properti, dan juga mengakibatkan penderitaan bagi orang lain (Dongoran, 2015).

Kepala Sub Direktorat Mitra Dikmas Lantas Mabes Polri, AKBP Djuwito Purnomo (dalam Anwar, 2014) mengatakan, bahwa Indonesia menempati peringkat ke 5 di dunia sebagai negara dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi setidaknya setiap jam terdapat 12 kasus kecelakaan lalu lintas yang merenggut tiga korban jiwa dan setiap harinya terdapat 69 orang meninggal dunia. Menurut Sulaksono (2005) setidaknya ada tiga hal yang menjadi penyebab kecelakaan lalu-lintas, yaitu faktor *human error* atau kesalahan dari pengemudi (57%), faktor kendaraan yang tidak layak pakai (30%), dan faktor lingkungan, berupa jalan yang

rusak, seperti jalan yang bergelombang, berlubang, tikungan-tikungan tajam, dan sebagainya (13%).

Sumatera barat sendiri mencatat 1321 kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2014 yang mengakibatkan 282 diantaranya tewas dan 665 luka berat (Mardinal, 2014). Salah satu kota yang ada di Sumatera Barat yang memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi yaitu kota Padang. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) (2015) di kota Padang pada tahun 2010 ada sebanyak 488 kasus kecelakaan dan meningkat pada tahun 2011 yaitu 551 kasus kecelakaan, kemudian menurun pada tahun 2012 yaitu 444 kasus kecelakaan, serta pada tahun 2013 dan pada tahun 2014 terdapat 453 kasus kecelakaan.

Data yang peneliti peroleh dari Polisi Resor (Polres) kota Padang (2014) Unit Kecelakaan Lalu-Lintas (Laka-Lantas) pada tahun 2013-2014 ditemukan bahwa terdapat 91 kasus kecelakaan yang melibatkan angkutan kota di kota Padang. Penyebab dari kecelakaan tersebut rata-rata adalah tidak tertib terhadap rambu lalu lintas (43%), melewati batas kecepatan (32%), lengah (19%), lelah (16%), dan mengantuk saat berkendara (10%). Jumlah kasus yang ditemukan pada tahun 2014 sampai dengan Maret 2015 yaitu 391 kasus pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan umum di antaranya yaitu tiga kasus pelanggaran yang dilakukan oleh bus kota dan 388 pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan kota.

Apabila ditinjau dari jenis pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan umum tersebut terdapat 193 kali pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu-lintas, 164 kali pelanggaran terhadap ketidaklengkapan surat-surat berkendara seperti SIM dan

STNK serta 34 kali tidak memenuhi syarat layak jalan. Kendaraan umum seperti bus kota dan angkutan kota merupakan sarana transportasi yang paling sering digunakan, jumlahnya pun termasuk yang paling tinggi. Kota Padang sendiri memiliki jumlah angkutan kota yang tergolong banyak, yaitu sebanyak 2.149 unit dari semua jalur trayek angkutan kota Padang tersebut. Dari semua jumlah angkutan kota yang ada di kota Padang, angkutan jurusan Tabing (M. Yamin – Batas Kota) memiliki jumlah yang paling banyak yaitu sebanyak 329 unit (Dinas Perhubungan Kota Padang, 2014).

Selain itu, hal ini juga diperkuat dengan hasil wawancara yang peneliti lakukan kepada salah satu anggota dari Unit Laka-Lantas kota Padang, yaitu Bapak Eka R.P, yang mengatakan bahwa pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh sopir angkutan kota memang banyak terjadi di daerah Tabing. Selain itu, bapak Eka juga mengatakan bahwa sopir angkutan kota yang melakukan pelanggaran atau ugal-ugalan, adalah sopir “tembak” atau sopir tidak resmi. Seperti yang dikatakan Mudzakir (2014) dalam penelitiannya tentang angkutan kota jurusan Tabing dengan judul Hubungan faktor internal dengan perilaku aman berkendara (*safety driving*) pada sopir angkutan kota jurusan Tabing kota Padang. Dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa kasus kecelakaan pada angkutan kota yang tertinggi terjadi pada angkutan kota jurusan Tabing, dengan persentase kejadian pada tahun 2012 yaitu 38,18%, dan terjadi peningkatan pada tahun 2013 menjadi 41,37%. Hal ini memperkuat data bahwa sopir angkutan kota jurusan Tabing memiliki kebiasaan yang buruk dalam berkendara.

Peneliti juga melakukan wawancara kepada lima orang pengguna jasa angkutan kota di kota Padang khususnya daerah Tabing. Mereka menyatakan bahwa mereka merasa kesal dengan perilaku dan sikap sopir angkutan kota. Menurut mereka, sopir angkutan kota tersebut sering tidak mematuhi tata tertib berlalu lintas yang sudah ada, perilaku yang sopir angkutan kota itu lakukan yaitu seperti perilaku yang melanggar rambu lalu lintas, tidak sopan terhadap pelanggan, dan ugal-ugalan di jalan raya, serta berhenti mendadak (Wawancara 13 Maret 2015). Keterangan yang lain juga peneliti dapatkan dari salah satu sopir angkutan kota jurusan Tabing tersebut, mereka mengatakan bahwa jumlah angkutan kota di jurusan Tabing ada begitu banyak, sehingga membuat para sopir angkutan kota tersebut berusaha untuk berebutan penumpang dengan sopir angkutan kota lainnya, selain itu mereka juga harus mengejar setoran ke pemiliknya karena alasan jarak tempuh angkutan kota jurusan Tabing yang cukup jauh, sehingga membuat sopir angkutan kota jurusan Tabing ini melaju dengan kecepatan tinggi (Wawancara, 26 September 2015).

Perilaku yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, serta upaya untuk menghemat waktu didefinisikan oleh Tasca (2000) sebagai perilaku *aggressive driving*. Sedangkan menurut James dan Nahl (2000) perilaku *aggressive driving* adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu sehingga mengakibatkan peningkatan resiko terhadap orang lain. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Muhaz (2013), kebanyakan kecelakaan terjadi karena pengemudi masih belum bisa mengatur emosinya. Pengemudi yang bisa mengatur emosinya akan lebih

fleksibel, tenang, mampu mengontrol diri dan berfikir sesuai situasi sehingga mampu menghindari diri dari perilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Parry (dalam Tasca, 2000) tentang perilaku *aggressive driving* ditemukan bahwa kebanyakan perilaku *aggressive driving* melibatkan pengemudi laki-laki usia muda yaitu dengan rentang usia antara 17-35 tahun. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengenai kecelakaan lalu lintas yang dipengaruhi oleh usia pengemudi menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan terbesar adalah mereka dengan kelompok usia 16-30 tahun (55,99%) dan pada kelompok usia 21-25 tahun adalah yang terbesar. Pada kelompok usia di atas 40 tahun relatif kecil dan memiliki tingkat disiplin yang lebih baik dibandingkan dengan usia remaja (Warpani, 2002).

Beberapa hal yang termasuk ke dalam perilaku *aggressive driving* menurut James dan Nahl (2000) yaitu *impatience and inattention* (tidak sabar dan tidak atensi), *power struggle* (saling berebut) dan *recklessness and road rage* (ceroboh dan marah-marah). Menurut Dukes, dkk. (dalam Muhaz, 2013) perilaku *aggressive driving* seperti pengendara yang menyalip secara tiba-tiba dapat menimbulkan dampak negatif terhadap pengendara lain, bisa saja memicu munculnya kemarahan saat berkendara. Hal tersebut dirasa lebih berbahaya dari pada keadaan lalu lintas yang menghambat seperti kemacetan dan lampu merah. Kecerobohan pengendara lain direpresentasikan sebagai ancaman yang berbahaya di jalanan, sehingga hal ini

membuat pengendara lain yang merasa berbahaya menjadi marah kemudian juga melakukan *aggressive driving*.

Ada beberapa macam gangguan yang berhubungan dengan perilaku *aggressive driving*, yaitu dapat berhubungan dengan gangguan yang terjadi dalam diri, seperti di bawah pengaruh alkohol, penggunaan obat terlarang, pengobatan, mengantuk, depresi, di bawah pengaruh marah atau kekerasan, di bawah pengaruh rasa takut atau panik, di bawah pengaruh stress, pengaruh main hakim sendiri, di bawah pengaruh kebiasaan suka bergegas, kebiasaan tidak menghormati hukum, mengabaikan peraturan dan menyembunyikan permusuhan terhadap petugas, kebiasaan tidak hormat pada orang lain, memegang asumsi bias dan membuat kesimpulan yang salah, serta kurangnya kesadaran dan kebiasaan penyangkalan kesalahan sendiri pada perilaku berkendara (James & Nahl, 2000).

Berdasarkan data-data dan fenomena-fenomena yang peneliti uraikan di atas menunjukkan bahwa mayoritas faktor perilaku manusia atau pengendara menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu, peneliti menganggap penting untuk dilakukan penelitian tentang “Gambaran Perilaku *Aggressive Driving* pada Sopir Angkutan Kota jurusan Tabing (M.Yamin – Batas Kota) di Kota Padang.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah seperti apa gambaran perilaku *aggressive driving* pada sopir angkutan kota jurusan Tabing (M.Yamin-Batas Kota) di kota Padang?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat gambaran perilaku *aggressive driving* pada sopir angkutan kota jurusan Tabing (M.Yamin-Batas Kota) di kota Padang.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan untuk perkembangan psikologi di Indonesia serta mengembangkan keilmuan khususnya psikologi perkembangan, psikologi sosial, serta psikologi berkaitan dengan perilaku berlalu lintas.

1.4.2 Manfaat praktis

- a. Untuk para sopir angkutan kota agar berkendara dengan lebih baik lagi dan mengetahui dampak dari perilaku *aggressive driving*. serta tidak melakukan perilaku *aggressive driving* tersebut.
- b. Hasil penelitian ini dapat menjadi acuan, referensi, dan masukan bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang ingin meneliti mengenai perilaku *aggressive driving*.

1.5 Sistematika Penulisan

Bab I : Pendahuluan

Berisikan uraian singkat mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian.

Bab II : Landasan teori

Memuat teoritis yang menjadi acuan dalam pembahasan permasalahan. Teori yang terdapat dalam bab ini adalah teori-teori yang berkaitan dengan variable yang diteliti, hubungan antar variable serta kerangka pemikiran.

Bab III: Metode penelitian

Berisikan identifikasi variable penelitian, definisi konseptual, definisi operasional, populasi, sampel, teknik pengambilan sampel, metode pengumpulan data, instrument penelitian, uji coba alat ukur, prosedur pelaksanaan penelitian, metode analisis data, dan jadwal penelitian.

Bab IV : Analisa dan Pembahasan

Berisikan penjabaran dari hasil analisis data penelitian kedalam bentuk penjelasan yang lebih terperinci dan runtut disertai dengan data pendukungnya.

Bab V : Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan berisi jawaban dari pertanyaan penelitian sebagaimana yang dituangkan dalam rumusan masalah penelitian. Saran berupa saran praktis dan saran untuk penelitian selanjutnya.