

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mengalami peningkatan setiap tahun. Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia seiring dengan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat. Peningkatan jumlah kendaraan jenis sepeda motor memiliki angka paling tinggi di antara jenis kendaraan bermotor lainnya (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2013).

Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri mencatat jumlah kecelakaan lalu lintas hingga Oktober 2019 mencapai 111.365 kasus. Dimana setiap jamnya hampir terjadi 3 kasus kecelakaan lalulintas di indonesia. Berdasarkan jumlah kejadian tersebut, korban yang meninggal dunia mencapai 24.365 jiwa, korban luka berat 111.365 jiwa, dan 126.808 jiwa mengalami luka ringan. Besaran angka kecelakaan lalu lintas ini bisa dikurangi dengan upaya perbaikan diri sendiri dan sadar akan tanggung jawab ketika mengemudi. Karena penyebab utama kecelakaan yaitu ketidak disiplin diri.

Bintarto Agung, Presiden Direktur Indonesia Defensive Driving Consulting (IDDC), mengatakan bahwa berkendara aman dan nyaman tak hanya didukung kondisi mobil yang prima. Tapi juga harus dilengkapi dengan mental positif saat berkendara. Sebagai pengendara yang baik, ada empat pilar keselamatan yang harus diperhatikan. Yang mencakup *alertness*, *awareness*, *attitude*, dan *anticipation*. Seorang pengemudi harus memiliki kewaspadaan (*alertness*) dan kesigapan saat

berkendara. Kondisi lingkungan dan medan jalan yang berbeda, butuh pelakuan yang berbeda pula. Sopir dituntut waspada dalam segala kondisi jalan. Selain itu pengemudi juga harus dalam kondisi sadar (awareness), yang meliputi kesehatan mental dan fisik. Istirahat yang cukup ditambah keterampilan berkendara yang baik jadi kunci aman di jalan. Bekal berikutnya yang masih diabaikan adalah sikap (attitude) selama berkendara. Di samping tidak melanggar aturan lalu lintas, kita dituntut punya manajemen waktu yang baik, juga sadar bahwa jalan merupakan fasilitas umum yang dipakai pengguna lainnya. Terakhir, pengemudi harus memiliki antisipasi saat berkendara. Caranya dengan menjaga jarak aman, tidak kebut-kebutan, dan mengecek kondisi mobil saat berhenti atau istirahat.

Ada tiga bentuk perilaku berkendara agresif menurut James dan Nahl (2000), yaitu impatience and inattention (tidak sabar dan tidak perhatian) contohnya seperti melanggar lampu merah dan melanggar batas kecepatan. Selanjutnya adalah power struggle (saling berebut), contohnya yaitu memotong jalur dengan sengaja dan mengancam atau menghina dengan kata-kata, isyarat, juga mengklason terus-menerus. Terakhir, recklessness and road rage (ceroboh dan marah-marah), seperti berkendara sambil mabuk dan berkendara dengan kecepatan sangat tinggi.

Berdasarkan tiga bentuk perilaku agresif yang telah dijelaskan sebelumnya, perilaku tersebut menurut James dan Nahl (2000) disebabkan oleh 15 faktor, yaitu immobility, restriction, regulation, lack of personal control, being put in danger, territoriality, diversity,

multi-tasking, denial, negativity, self-serving bias, venting, unpredictability, isolation, dan emotional challenges.

1.2 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah identifikasi faktor- faktor penyebab pengendara mengemudi kendaraan dengan agresif. Serta membuat permodelan dari faktor- faktor penyebab pengendara mengemudi kendaraan dengan agresif menggunakan *Structural Equation Modelling (SEM)*.

Manfaat dari hasil penelitian ini adalah sebagai pedoman bagi pemerintah untuk menetapkan kebijakan terhadap perilaku pengendara.

1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini terdapat batasan masalah sebagai berikut:

1. Pengujian ini dilakukan dengan memberikan kuisioner secara online kepada pengemudi kendaraan.
2. Target yang akan dicapai dari survey menggunakan kuisioner berupa alasan pengendara mengemudi dengan agresif.