

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kehidupan di kota metropolitan seperti Jakarta selain menawarkan berbagai fasilitas dan kemudahan juga memiliki pengaruh negatif yaitu kepadatan lalu lintas. Tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi menyebabkan munculnya perilaku negatif yang dilakukan para pengendara sepeda motor seperti melawan arus dan melanggar rambu-rambu lalu lintas (Amelia, 2011). Perilaku – perilaku tersebut tidak hanya mengancam keselamatan pengendara motor yang bersangkutan namun juga mengancam pengguna jalan lainnya. Perilaku tersebut bisa menyebabkan kecelakaan lalu lintas di Jakarta meningkat karena kendaraan bermotor yang paling rentan berada pada resiko yang lebih besar terlibat dalam kecelakaan.

Permasalahan semakin diperparah dengan mental dan moral masyarakat yang buruk, akhirnya banyak terjadi kezhaliman. Di antara kezhaliman tersebut, sering kita temui pengendara sepeda motor yang menaiki trotoar sebagai jalur alternatif agar terbebas dari kemacetan. Mereka tidak peduli kalau hal tersebut menyulitkan, mengancam, dan membuat pejalan kaki merasa tidak nyaman.

Islam merupakan agama yang adil dan mencela perbuatan larangan berbuat zhalim. Dalam sebuah Quran hadis qudsi Allah SWT berfirman,

يَا عِبَادِي إِنِّي حَرَّمْتُ الظُّلْمَ عَلَى نَفْسِي وَجَعَلْتُهُ بَيْنَكُمْ مُحَرَّمًا فَلَا تَظَالَمُوا

“Wahai hamba-Ku, sesungguhnya Aku mengharamkan kezhaliman atas diri-Ku dan Aku menjadikan kezhaliman itu haram di antara kalian, maka janganlah kalian saling menzhalimi” (HR. Muslim).

Berdasarkan data kepolisian Lalu Lintas Polri, kendaraan yang melintas di Jakarta setiap harinya di dominasi oleh sepeda motor sebanyak 73,05% dan mobil 26,95% (Kurrniawan, 2011). Berdasarkan dari data Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2010. Populasi sepeda motor mencapai 9 juta unit per tahun pada Desember 2010. Perbandingan antara kendaraan pribadi roda empat dan sepeda motor, sekitar 3,5 juta unit dibanding 9 juta unit. Tidak hanya terbanyak dari sisi jumlah kendaraan yang melintas setiap harinya, sepeda motor juga merupakan kendaraan yang paling banyak terlibat pelanggaran dan kecelakaan (“Kendalikan sepeda motor”, 2011). Resiko kematian pengendara sepeda motor 20 kali dari pengendara mobil (Houston, 2011).

Menurut Wakil Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya, pelanggaran pada tahun 2010 mencapai 28.011 kasus. Pada tahun 2011 mencapai 40.183 kasus, meningkat sekitar 50 persen lebih (Amelia, 2011). Kecelakaan yang melibatkan sepeda motor meningkat tiap tahun yaitu mencapai 4933 kasus pada tahun 2007. Tahun 2008 meningkat menjadi 5898 kasus dan tahun 2009 mencapai 6608 kasus. Pada periode Januari - Oktober 2011 sebanyak 62 % kecelakaan di dominasi oleh pengendara motor dan sedikitnya 22 kasus kecelakaan terjadi setiap harinya. Hal

ini diikuti oleh jatuhnya korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas yaitu tiga orang per hari (Rusyanto, 2011). Terdiri dari usia produktif (hampir 66,7%) yakni 20-39 tahun. Posisi kedua usia 10-19 tahun (20,37%) sedangkan posisi ketiga usia 40-69 tahun (12,69%) (Rusyanto, 2011).

Berdasarkan penyebab tingginya kasus kecelakaan motor di Indonesia yaitu karena faktor lingkungan (seperti cuaca, kondisi jalan, lalu lintas), faktor kendaraan (seperti tipe, kondisi) dan pengemudi (seperti kelelahan, sikap dan penggunaan alkohol). Dari faktor-faktor tersebut, perilaku pengemudi (*driver behavior*) diyakini menjadi sangat menonjol dan menyebabkan 80-90% dari seluruh tabrakan (Treat dkk., 1979 dalam Luli & Hatmoko, 2005). Bagaimana seseorang akan mengemudi dan bagaimana mereka memilih untuk mengendara, mempunyai dampak yang signifikan mengalami resiko kecelakaan (Luli & Hatmoko, 2005). Mengemudi dalam kondisi tidak aman, liar dan tindakan mengundang resiko merupakan contoh dari perilaku yang dapat memicu terjadinya kecelakaan (Luli & Hatmoko, 2005). Perilaku tersebut disebut dengan perilaku mengemudi agresif.

Perilaku mengemudi agresif didefinisikan oleh Law (dalam Donald, 2002) adalah mengoperasikan kendaraan bermotor yang tidak aman tanpa memperdulikan keselamatan pengguna jalan lainnya. Dari definisi tersebut ada beberapa pengendara lebih sering berada dalam keadaan ini, yang pada akhirnya mengakibatkan meningkatnya resiko bagi dirinya dan pengendara lainnya. Hasil penelitian Parry (dalam Tasca, 2000) menyatakan bahwa seorang individu umur 17 hingga 35 tahun memiliki kecenderungan lebih besar untuk melakukan

perilaku mengemudi agresif seperti perilaku kasar kepada pengendara lainnya. Penelitian Tasca (2000) menyebutkan bahwa pada pelaku mengemudi agresif pada umumnya berusia muda, berjenis kelamin laki-laki, merasa dirinya tidak dikenali (*anonym*), merasakan emosi marah, merasa memiliki kemampuan mengemudi yang superior dan sedang terjebak dalam kemacetan.

Sebuah studi yang dilakukan oleh Mullin et al, (2000) di selandia baru menemukan pengendara muda yang berusia lebih dari 25 tahun memiliki 2 kali lipat terlibat dalam kecelakaan. Zambon dan hasselberg dalam (Houston, 2011). juga menyimpulkan bahwa mayoritas pengendara yang terlibat dalam kecelakaan adalah laki-laki yang biasanya berperilaku tidak aman ketika mengendarai dan perilaku yang meningkatkan resiko kecelakaan dan cedera. Pengendara muda memiliki peningkatan untuk melanggar hukum seperti mengendarai dengan batas kecepatan. Selain usia yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan, pengalaman berkendara juga ikut mempengaruhi terjadinya kecelakaan, studi ini menyimpulkan bahwa pengalaman berkendara dan usia memiliki pengaruh yang independen terhadap keselamatan pengendara sepeda motor (Houston, 2011).

Penelitian yang dilakukan Lin et al, Rutter & Quine (Houston, 2011) juga menyatakan bahwa pengendara sepeda motor muda dan laki-laki memang memiliki kecenderungan kuat untuk berperilaku beresiko dan perilaku yang berhubungan dengan meningkatnya resiko kecelakaan. Pengendara usia muda dan laki-laki memiliki resiko yang lebih besar pada kecelakaan dan mengidentifikasi pola tertentu dari perilaku pengendara muda seperti

melanggar aturan dalam mengendarai dan memiliki peran yang lebih besar dalam kecelakaan.

Dari hasil wawancara pra penelitian tanggal 6 dan 7 januari 2011 yang dilakukan terhadap 30 pengendara motor di Jakarta yang berusia antara 20 hingga 35 tahun, diperoleh data bahwa perilaku agresif yang dilakukan yaitu mengemudikan sepeda motor melawan arus, mengendarakan sepeda motor melebihi batas kecepatan maksimal, melanggar rambu-rambu lalu lintas. Mereka menyadari bahwa perilaku tersebut memang memiliki resiko tinggi, namun mereka tidak memperdulikannya karena tuntutan keadaan yang mengharuskan mereka cepat sampai tujuan yaitu alasan praktis dimana perilaku dilakukan untuk mencapai tempat tujuan lebih cepat.

Ada faktor yang mempengaruhi niat dalam berperilaku mengemudi agresif. Lajunen dan Parker (dalam Dula (2003) mereka menemukan bahwa ada hubungan antara pengemudi yang agresif dan kemarahan yang didasari oleh variabel situasional seperti intensi untuk berperilaku dan kecerobohan pengemudi lain. Yang dimaksud intensi adalah indikasi mengenai besarnya usaha yang dikeluarkan individu untuk melakukan suatu perilaku. Intensi juga memiliki korelasi yang tinggi dengan perilaku (Ajzen, 2005).

Terdapat penelitian mengenai perilaku beresiko melalui *teori planned behavior* yang dilakukan oleh Rutter dan Quine dengan melakukan survey terhadap 4929 pengendara sepeda motor di Amerika. Kuesioner diberikan kepada responden untuk menanyakan niat mereka untuk terlibat dalam tujuh perilaku berkendara beresiko. Secara umum ditemukan bahwa sikap memiliki pengaruh

yang signifikan terhadap niat untuk berperilaku beresiko. Sedangkan niat untuk melakukan perilaku aman lebih mungkin dipengaruhi oleh kontrol perilaku. Selain itu perilaku berkaitan dengan adanya niat seseorang (Houston, 2011).

Menurut Fishbein dan Ajzen (2005) menyatakan bahwa faktor – faktor yang mempengaruhi intensi terdapat sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan (PBC) *perceived behavioral control*, ketiga faktor ini akan membentuk suatu *belief* dan dalam intensi untuk melakukan suatu perilaku, *belief* berperan sebagai pembentuk sikap, norma subjektif dan *perceived behavioral control*. *Belief* tersebut merujuk kepada informasi yang dimiliki individu yaitu suatu perilaku (Fishbein dan Ajzen, 1975).

Beragam faktor seperti sikap, norma subjektif serta PBC (*perceived behavioral control*) terhadap intensi dan perilaku, serta maraknya terjadinya perilaku agresif yang dilakukan pengendara motor maupun ketidakpatuhan para pengendara motor di jalan raya, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian sejauh mana peranan dari ketiga faktor tersebut terhadap intensi mematuhi tanda-tanda lalu lintas dan perilaku mengemudi agresif dengan judul “penjelasan *theory of planned behavior* terhadap intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas dan perilaku mengemudi agresif pada pengendara motor”.

1.2 Perumusan Masalah

- 1.2.1 Bagaimanakah peranan sikap terhadap intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas pada pengendara motor?

- 1.2.2 Bagaimanakah peranan norma subjektif terhadap intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas pada pengendara motor?
- 1.2.3 Bagaimanakah peranan PBC (*perceived behavioral control*) terhadap intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas pada pengendara motor?
- 1.2.4 Bagaimanakah peranan intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas terhadap perilaku mengemudi agresif pada pengendara motor?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini :

- 1.3.1 Mengetahui sumbangan mana yang paling menentukan dari ketiga faktor determinan (Sikap, Norma Subjektif dan PBC (*perceived behavioral control*) terhadap intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas dan perilaku mengemudi agresif.
- 1.3.2 Mengetahui besarnya sumbangan Sikap, Norma Subjektif dan PBC (*perceived behavioral control*) terhadap intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas dan perilaku mengemudi agresif.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat Khusus :

- 1. Memberikan masukan kepada masyarakat khususnya pengendara motor agar berhati-hati dalam berkendara dan menerapkan *safety riding* untuk keselamatan.

Manfaat Umum :

1. Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi petugas kepolisian tentang hal-hal yang semestinya dilakukan sebagai perangkat negara untuk mengatur ketertiban lalu lintas agar masyarakat Indonesia menjadi sadar akan peraturan yang semestinya dilakukan.
2. Sebagai salah satu sumber referensi bagi kepentingan keilmuan dalam mengatasi masalah yang sama dan hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi untuk penelitian selanjutnya.

1.5 Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah

H1 : Sikap memprediksi intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas.

H2 : Norma subjektif memprediksi intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas.

H3 : (PBC) *Perceived behavioral control* memprediksi intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas.

H4 : Intensi dalam mematuhi tanda-tanda lalu lintas memprediksi perilaku mengemudi agresif.

1.6 Metode Penelitian

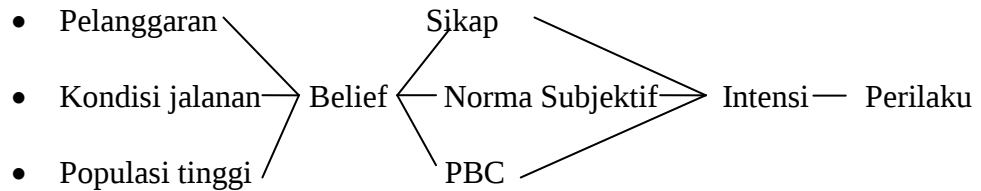
Metode jenis penelitian yang akan dilakukan adalah penelitian kuantitatif dengan menggunakan instrumen berupa kuesioner dan pengukuran dengan skala ordinal.

1.7 Lokasi dan Waktu Penelitian.

Lokasi penelitian : Lingkungan sekitar Depok, Gambir, Grogol, Bekasi.

Waktu penelitian : Juni s/d Juli 2012

1.8 KERANGKA BERPIKIR



Fenomena-fenomena yang terjadi dijalan raya seperti pelanggaran yang dilakukan para pengendara, kondisi jalanan yang buruk, populasi sepeda motor yang semakin tahun terus meningkat timbul suatu keyakinan (*belief*) seseorang, *belief* tersebut berperan sebagai pembentuk sikap, norma subjektif dan PBC (*perceived behavioral control*) dimana 3 komponen tersebut akan membentuk niat (*intensi*) yang akhirnya akan terbentuknya suatu perilaku.

Gambar 1.1 Kerangka Penelitian