

## Studi Deskriptif Mengenai Perilaku Mengemudi Agresif pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung

### Aggressive Driving in Student Motorcyclist Riders at Bandung

<sup>1</sup>Tiara Sofyanida, <sup>2</sup>Milda Yanuvianti

<sup>1,2</sup>Fakultas Psikologi, Universitas Islam Bandung, Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116

email: <sup>1</sup>tiaraniida@yahoo.com, <sup>2</sup>yanuvianti@gmail.com

**Abstract.** Accidents and traffic violations in the city is increasing every year. Students motorcycle riders is the dominant one in the violation, such as running red lights, ignoring road markings, driving at high speed, against the flow path, and not wearing a helmet. 43 people have been interviewed, stated that they did not obey the traffic rules because it would impede on the road. They tend to think of how quickly arrived at the destination although it should be scolding or honk repeatedly at other drivers on the road situation is solid, especially when they are tired, so feel stress while on the road. It is aggressive driving. According to James & Nahl (2000), aggressive driving is driving under the influence of emotional distress, resulting in behavior that imposes a degree of risk to other drivers. There are three categories in aggressive driving, which is impatience and inattentiveness, power struggle, and the recklessness and road rage. The purpose of this study was to obtain an overview of aggressive driving on the student motorcyclists in the city of Bandung. The method used was a descriptive study about the picture aggressive driving on the student motorcyclists. Samples were taken from several universities in Bandung by accidental sampling through questionnaires online and collected 184 subjects. The results showed that 50.5% were in the category of impatience and inattentiveness; 32.1% were in the category of power struggle, and 17.4% were in the category of recklessness and road rage. In other words, students who have a high percentage of aggressive driving in the category impatience and inattentiveness.

**Keywords:** Aggressive Driving, College Students, Motorcycle Rider, Bandung City.

**Abstrak.** Tingkat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di kota Bandung meningkat setiap tahunnya. Mahasiswa pengendara kendaraan sepeda motor adalah salah satu yang dominan dalam melakukan pelanggaran, seperti menerobos lampu merah, tidak menghiraukan marka jalan, mengemudi dengan kecepatan tinggi, melawan arus jalan, dan tidak memakai helm. Dari 43 orang yang diwawancarai, mereka menyatakan bahwa mereka tidak mematuhi tata tertib lalu lintas dikarenakan hal itu menghambat di jalan. Mereka cenderung memikirkan bagaimana cepat sampai ditujuan meskipun harus memarahi atau mengklakson secara berulang pada pengemudi lain di situasi jalan yang padat, terutama ketika mereka sedang letih, sehingga merasa stress saat di jalan. Hal ini merupakan bentuk agresifitas dalam mengemudi. Menurut **James&Nahl (2000)**, mengemudi agresif adalah mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada pengemudi lain. Terdapat tiga kategori dalam mengemudi agresif, yaitu *impatience and inattentiveness*, *power struggle*, dan *recklessness and road rage*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran mengenai agresif dalam mengemudi pada mahasiswa pengendara sepeda motor di kota Bandung. Metode penelitian yang digunakan adalah studi deskriptif mengenai gambaran mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor. Sampel diambil dari beberapa universitas yang ada di kota Bandung secara *accidental sampling* melalui penyebaran kuisisioner online menggunakan perangkat Google Form dan terkumpul 184 subyek. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 50,5% berada di kategori *impatience and inattentiveness* ; 32,1% berada di kategori *power struggle* dan 17,4% berada di kategori *recklessness and road rage*. Dengan kata lain, mahasiswa yang mengemudi agresif memiliki persentase tinggi di kategori *impatience and inattentiveness*.

**Kata Kunci :** Mengemudi Agresif, Mahasiswa, Pengendara Sepeda Motor, Kota Bandung.

## A. Pendahuluan

Jumlah kendaraan bermotor di Jawa Barat, khususnya Bandung, mengalami peningkatan yang cukup drastis dan menjadikan kota Jawa Barat masuk dalam 5 besar pengguna kendaraan bermotor terbanyak di Indonesia. Untuk Bandung sendiri saat ini, setidaknya ada 1,25 juta kendaraan bermotor dari total jumlah penduduk 2.470.802.00 di Kota Bandung. Dari jumlah tersebut, sekitar 94% adalah kendaraan pribadi (berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Bandung, 2014).

Berdasarkan data dari Unit Laka Polrestabes Kota Bandung, selama tahun 2014 terdapat 1.057 kecelakaan di Kota Bandung. Kecelakaan tersebut, merenggut 145 korban tewas, 17 orang mengalami luka berat, dan 795 orang menderita luka ringan. Menurut Kapolrestabes Bandung, Kombes Pol Angesta Romano Yoyol, selama tahun 2014, kecelakaan terbanyak disebabkan oleh kesalahan pengendara saat mengemudikan kendaraannya.

Selain data kecelakaan lalu lintas, pelanggaran tata tertib lalu lintas pun semakin marak. Sebanyak 130 Surat Izin Mengemudi (SIM) dan 528 surat tanda nomor kendaraan (STNK) disita Sat Lantas Polrestabes Bandung pada hari pertama pelaksanaan Operasi Patuh Lodaya 2015. Dari total 658 pelanggaran tersebut, pengguna sepeda motor paling banyak ditindak akibat melakukan pelanggaran. Para pengendara kendaraan bermotor banyak yang tidak mematuhi marka berhenti dan parkir di sembarang tempat. Selain itu, masih banyak pengendara yang tidak menghiraukan tanda lampu merah. Pelaku pelanggaran lalu lintas didominasi karyawan swasta yang berjumlah 298 orang. Mahasiswa juga cukup banyak dengan total 240 orang, sedangkan pegawai negeri sipil sebanyak 11 orang, sopir sebanyak 67 orang, serta lain-lain 42 orang. Jadi, dapat disimpulkan pelanggar tertib lalu lintas di kota Bandung tahun 2015 didominasi oleh karyawan swasta dan mahasiswa (Unit Pelanggaran Lalu Lintas, Polrestabes Kota Bandung, 2016).

Dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti kepada 43 orang mahasiswa, mengakui bahwa mereka pernah melakukan pelanggaran lalu lintas, seperti menerobos lampu merah, berhenti di pinggir jalan yang merupakan wilayah marka jalan dilarang berhenti, mendahului kendaraan lain dari jarak dekat, tidak memberikan jalan ketika ada kendaraan lain yang akan mendahului, berkendara melawan arus kendaraan lain, mengklakson berulang kali ketika situasi jalan padat, berkendara diatas 80 km/jam di jalan raya, serta membiarkan teman yang dibonceng tidak menggunakan helm. Pelanggaran-pelanggaran tersebut mereka lakukan karena mereka tidak sabar dan emosi terhadap pengendara kendaraan lain yang menurut mereka bergerak lambat serta menghambat selama di jalan.

Para responden mengakui bahwa mereka menyadari apa yang mereka lakukan adalah pelanggaran tata tertib lalu lintas, yang dapat membahayakan pengendara lain dan diri mereka sendiri. Akan tetapi, ketika berada di situasi padat jalan raya, belum lagi ketika mereka sedang letih, membuat sebagian besar dari mereka merasa stress sehingga lebih memilih untuk memenuhi kebutuhan mereka saat itu, yaitu seperti ketika kendaraan yang berada di depan mereka berjalan lebih lambat sedangkan mereka ingin melaju lebih kencang, mereka akan mencari jalan untuk dapat menyalip atau meluapkan kekesalan dengan mengklakson berulang-ulang. Selain itu, mereka mengabaikan peraturan dengan tetap melaju saat lampu merah yang seharusnya berhenti dengan alasan agar waktu tempuh lebih cepat, karena lampu merah di Bandung dirasa sangat lama. Belum lagi laju kendaraan lain yang lambat membuat mereka “terjebak” lagi di lampu merah. Pelanggaran-pelanggaran tersebut mereka lakukan dengan sengaja tanpa memikirkan dampak negatif dari apa yang mereka

lakukan.

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang didasari oleh emosi karena padatnya jalan raya, terutama ketika sedang letih, sehingga membuat mereka stress ketika mengemudi yang dirasakan mahasiswa pengendara sepeda motor tersebut termasuk ke dalam mengemudi agresif. James dan Nahl (2000) mengemukakan bahwa mengemudi agresif adalah mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada pengemudi lain. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama. Gangguan emosi yang dialami oleh mahasiswa tersebut berdasarkan James&Nahl adalah stress, ingin dipenuhi kebutuhan segera (impulsif), dan mengabaikan peraturan.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran dan faktor-faktor penyebab perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor di kota Bandung.

## **B. Landasan Teori**

Mengemudi agresif menurut James & Nahl (2000) adalah perilaku berkendara agresif adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain.” Dikatakan agresif karena pengendara tersebut berasumsi bahwa orang lain dapat mengatasi tingkat risiko yang sama, dan pengendara yang seperti ini menyebabkan bahaya yang besar bagi orang lain. Gangguan yang berhubungan dengan mengemudi agresif menurut James & Nahl diantaranya : 1) dibawah pengaruh alkohol, penggunaan obat terlarang, pengobatan, mengantuk, depresi, atau sakit parah; 2) dibawah pengaruh marah atau kekerasan; 3) dibawah pengaruh rasa takut atau panik; 4) dibawah pengaruh stres; 5) pengaruh perilaku berkendara yang terganggu; 6) dibawah pengaruh kecepatan dan kecanduan risiko; 7) pengaruh main hakim sendiri; 8) dibawah pengaruh kebiasaan suka bergegas, termasuk bereaksi impulsif atau tak terduga di bawah tekanan waktu; 9) kebiasaan yang tidak menghormati hukum, mengabaikan peraturan, dan menyembunyikan permusuhan terhadap petugas; 10) kebiasaan tidak hormat pada orang lain, memegang asumsi dan membuat kesimpulan yang salah; dan 11) kurangnya kesadaran dan kebiasaan penyangkalan kesalahan sendiri dalam perilaku berkendara.

Berikut merupakan kategori mengemudi agresif dari James & Nahl (2000), yaitu : 1) *Impatience and inattentiveness*, diantaranya melaju saat lampu merah, mempercepat laju ketika lampu kuning, memotong di tikungan atau melewati garis ganda, menghalangi persimpangan, tidak mau mengalah, berpindah-pindah jalur, mengemudi 5 hingga 15 km/jam di atas batas kecepatan normal yaitu 80 km/jam (AAA *Foundation for Traffic Safety*, 2009), mengikuti terlalu rapat dengan kendaraan lain, tidak memberikan tanda ketika diperlukan, melambat dan memacu gas secara tidak teratur, dan menyalip terlalu lama. 2) *Power struggle*, diantaranya menghalangi lajur mendahului dan menolak untuk pindah lajur, menutup celah untuk lewat/masuk, mengancam atau menghina dengan berteriak, menunjuk, serta membunyikan klakson berulang kali, mengikuti mobil lain terlalu rapat untuk menghukum, atau memaksa, memotong lajur untuk membalas, dan rem mendadak untuk membalas. 3) *Recklessness and road rage*, diantaranya kejar-kejaran karena menantang untuk duel, mengemudi sambil mabuk, menodongkan senjata atau menembak, menyerang atau menggempur objek lain dengan mobil, dan mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi.

Selain itu terdapat 15 faktor penyebab dari mengemudi agresif menurut James dan Nahl (2000) antara lain: 1) *Immobility*, tensi akan terbangun ketika secara fisik

terhimpit. 2) *Restriction*, terhalangi ketika ingin bergerak ke depan yang dapat menimbulkan frustrasi dan diikuti kecemasan dan intensi untuk keluar dari himpitan. 3) *Regulation*, peraturan walaupun sah menurut hukum dan jelas, terasa seperti membebani dan menimbulkan sebuah rentetan pelanggaran yang akan mendorong mereka untuk mengabaikan peraturan apapun. 4) *Lack of personal control*, kurangnya kontrol personal selama di jalan mengecewakan dan sering mudah untuk melepaskan kemarahan pada siapapun di sekelilingnya. 5) *Being put in danger*, lalu lintas padat biasanya menimbulkan ketidaksabaran dan pengemudi agresif dapat menimbulkan ketidakhormatan dan insiden permusuhan. 6) *Territorially*, area berkendara kita adalah “istana” dan di sekitar kendaraan adalah area pertahanan. 7) *Diversity*, perbedaan sosial menurunkan kemungkinan peramalan karena para pengemudi dengan kemampuan dan tujuan yang berbeda tidak berperilaku berdasarkan norma atau aturan yang diharapkan. 8) *Multi-tasking*, kita menjadi kesal pada orang lain dan mereka pada kita ketika atensi kita sebagai pengemudi dipersepsikan kurang baik dalam “banyaknya tugas” (pengoperasian) di belakang kemudi. 9) *Denial*, pengemudi sering menolak ketika dikatakan melakukan kesalahan ketika berkendara. 10) *Negativity*, budaya saling bermusuhan di antara pengemudi atau dengan jenis kendaraan lain memicu timbulnya sikap negatif ketika berkendara. 11) *Self-serving bias*, kecenderungan untuk memberikan atribut salah pada orang lain adalah alami, namun hal itu dipengaruhi oleh ingatan mengenai apa yang terjadi dan sering kehilangan objektivitas dan pertimbangan dalam perselisihan. 12) *Venting*, merupakan perasaan dorongan yang berenergi. Perasaan yang menggairahkan ini berlangsung singkat dan disertai oleh marah. 13) *Unpredictability*, lingkungan lalu lintas dengan kepadatan dan kemacetan yang terjadi setiap hari mengharuskan pengemudi untuk menyesuaikan emosi secara terus-menerus pada hal-hal yang tidak dapat diprediksi, membosankan, dan kejadian-kejadian yang berbahaya. 14) *Isolation*, para pengemudi diwajibkan menggunakan peralatan keamanan yang menyebabkan pengemudi satu dengan pengemudi lainnya tidak dapat saling berkomunikasi. 15) *Emotional challenges*, kecakapan emosi merupakan kebiasaan baik dalam bersikap dan motivasi dalam situasi yang menantang.

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sebanyak 184 mahasiswa menjadi sampel dalam penelitian ini. Berikut data dari mengemudi agresif berdasarkan jenis kelamin. Sebanyak 116 orang atau 63% subyek berjenis kelamin laki-laki dan 68 orang atau 37% subyek berjenis kelamin perempuan. Artinya, laki-laki mendominasi dalam mengemudi agresif di kota Bandung.

Tabel 1

Kategori	Jumlah Subyek	%
<i>Impatience and inattentiveness</i>	93	50,5
<i>Power struggle</i>	59	32,1
<i>Recklessness and road rage</i>	32	17,4
<b>Jumlah</b>	<b>184</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel 1, subyek yang berada di kategori *impatience and inattentiveness* sebanyak 93 orang atau 50,5% ; *power struggle* sebanyak 59 orang

atau 32,1% ; dan *recklessness and road rage* sebanyak 32 orang atau 17,4 %. Artinya, sebagian besar subyek berada pada kategori *impatience and inattentiveness*.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, terdapat 93 orang atau 50,5% dari subyek masuk kedalam kategori *impatience and inattentiveness*. Beberapa subyek menyatakan bahwa ketika mereka berada di dalam situasi dikejar waktu, lelah setelah aktifitas seharian, serta situasi jalan padat mereka akan menerobos lampu merah jika memungkinkan. Selain itu, mempercepat laju ketika lampu sudah kuning karena para subyek malas untuk menunggu lampu merah selanjutnya yang selalu lama. Akhirnya mereka memilih untuk mempercepat laju kendaraan agar terbebas dari lampu merah. Subyek yang berpindah-pindah jalur tanpa menyalakan lampu sen menyatakan bahwa hal itu dilakukan tergantung dari situasi jalannya. Ketika jalan sedang padat, tentu subyek mencari jalan yang memungkinkan untuk dilewati meskipun harus berpindah-pindah jalur. Melaju diatas batas kecepatan yang ditentukan, yaitu 80 km/jam dilakukan subyek karena ingin cepat sampai tujuan, jalanan sedang kosong, dan juga jika sedang terburu-buru. Ketika subyek membuntuti kendaraan lain dengan jarak yang dekat, dikarenakan saat itu subyek akan menyalip dan jika jaraknya dekat dengan kendaraan di depannya, akan lebih mudah bagi subyek untuk mengecek situasi yang tepat untuk menyalip.

Berdasarkan hasil penelitian, sebanyak 59 orang atau 32,1% subyek berada di kategori *power struggle*. Subyek yang menghalangi lajur mendahului menyatakan bahwa jika ada pengemudi lain yang mendahului itu membuatnya kesal, merasa kalah, lemah, dan tidak mahir ketika berkendara di jalan. Subyek yang menolak untuk pindah lajur namun menghalangi pengemudi di belakangnya sehingga membuat pengemudi di belakangnya harus membuntuti subyek dilakukan subyek agar jalannya tidak diambil pengemudi lain. Sama seperti ketika ada pengemudi lain yang mendahului, subyek merasa lemah di jalan jika harus memberikan jalan kepada pengemudi lain. Selain itu, subyek akan membunyikan klakson secara terus-menerus ketika ada pengemudi lain yang menghalangi jalannya atau ketika menurut subyek, pengemudi di depannya berjalan lambat. Pengemudi-pengemudi tersebut dianggap menghambat jalannya, membuang waktunya di jalan dengan percuma padahal subyek tidak sedang terburu-buru, atau ketika subyek memang sedang kesal sehingga melampiaskannya ketika sedang berkendara atau mengemudi.

Berdasarkan hasil penelitian, 32 orang atau 17,4 % subyek berada dalam kategori *recklessness and road rage*. Subyek dengan sengaja mengabaikan peraturan dan keselamatan pengemudi lain dengan mengemudi dengan kecepatan sangat tinggi (diatas 80 km/jam) ketika situasi jalan memungkinkan. Mereka menyukai melaju dengan kencang sehingga terkesan mahir dan tidak dapat disaingi di jalan raya. Mereka juga cenderung tidak memikirkan risikonya terlebih dahulu, tidak hanya untuk diri sendiri tapi juga risiko buruk yang akan didapat oleh pengemudi lain. Jika dilihat dari pernyataan subyek penelitian, faktor *immobility* termasuk yang menjadi salah satu faktor penyebab subyek agresif ketika mengemudi. Subyek berada di situasi terjebak karena sedang macet, padat, ataupun hujan juga saat cuaca sangat panas. Faktor *restriction*, subyek merasa kendaraan di depannya menghalangi dan tidak memberikan jalan, terutama ketika sedang terburu-buru maka hal tersebut membuat subyek kesal bahkan stress sehingga subyek menjadi agresif. Subyek menjadi stress karena apa yang diharapkan tidak sesuai dengan kenyataan, harapan subyek adalah tidak ada hambatan apapun ketika di jalan, namun pada kenyataannya masih ada pegemudi-pengemudi yang dianggap subyek menghalangi, menghambat, dan berjalan lambat dan menurut subyek itu akan membuatnya terlambat sampai di tujuan. Faktor *lack of*

*personal control*, subyek marah-marrah pada pengemudi lain, biasanya ketika pengemudi lain menghalangi, nyaris menabrak atau menyenggol, mendahului, tidak memberikan lampu sen, serta bergerak lambat ketika lampu sudah mulai hijau. Subyek akan marah-marrah atau mengklakson secara berulang untuk melampiaskan kekesalannya pada pengemudi lain tersebut. Faktor *being put in danger*, subyek akan senang mendahului atau menghalangi jalur kepada pengemudi lain sebagai balas dendam atau tidak mau dianggap kalah ketika dipicu oleh pengemudi lain yang memulai hal tersebut terlebih dahulu. Daripada subyek dianggap lemah, lebih baik subyek membalasnya. Faktor *negativity*, budaya untuk saling menyalip atau kompetisi di jalan raya sudah menjadi kebiasaan. Ada perasaan dari diri subyek untuk tidak ingin didahului dan lebih menyukai mendahului karena hal tersebut membuatnya terlihat lebih mahir ketika berkendara. Faktor *unpredictability*, ketika sedang terburu-buru kemudian situasi di jalan ternyata padat bahkan macet akan membuat subyek menjadi agresif ketika mengemudi karena subyek harus segera sampai di tempat tujuan namun kondisi jalan tidak mendukung padahal subyek sudah memperkirakan bahwa jalan setidaknya hanya padat di titik tertentu tidak sampai macet. Dari ke-15 faktor penyebab mengemudi agresif, faktor-faktor yang menyebabkan subyek berperilaku untuk mengemudi agresif dalam penelitian ini adalah *immobility, restriction, lack of personal control, being put in danger, negativity, dan unpredictability*.

#### D. Simpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dan pembahasan pada penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa :

Berdasarkan jenis kelamin, diperoleh bahwa 116 orang atau 63% subyek berjenis kelamin laki-laki dan 68 orang atau 37% subyek berjenis kelamin perempuan. Itu artinya, sebagian besar subyek yang mengemudi agresif di kota Bandung adalah laki-laki. Berdasarkan kategori diperoleh : a) Sebanyak 93 orang atau 50,5% subyek berada pada kategori *impatience and inattentiveness*. b) Sebanyak 59 orang atau 32,1% subyek berada di kategori *power struggle*. c) Sebanyak 32 orang atau 17,4% subyek berada di kategori *recklessness and road rage*. Itu artinya, sebagian besar subyek berada pada kategori *impatience and inattentiveness*.

Faktor-faktor yang menjadi penyebab mahasiswa mengemudi agresif diantaranya *immobility, restriction, lack of personal control, being put in danger, negativity, dan unpredictability*.

#### Daftar Pustaka

- Ainsworth, M. S., Blehar, M. C., Waters, E., & Wall, S. (1978). *Patterns of attachment: A psychological study of the strange situation*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Benefits of Self-Control.
- Dula, Chris S & Ballard Mary E (2003). *Development and Evaluation of a Measure of Dangerous, Aggressive, Negative Emotional, and Risky Driving*. Journal of Applied Social Psychology
- Grasmick, H.G., Tittle, C.R., Bursik, Jr., R. J., & Arneklev, B.J. (1993). *Testing the core empirical implications of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime*. *Journal of research in crime and delinquency*. Vol. 30.
- James, L. & Nahl, D. (2000a). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. Hawaii. *Journal research*, 3-6.
- \_\_\_\_\_. (2000b). *Road Rage and Aggressive Driving, Steering Clear of Highway*

*Warfare*. Amhest, New York : Prometheus Books.

Priyatna, M.D. (2012). *Studi mengenai perilaku berkendara agresif dan faktor penyebabnya pada sopir angkutan kota (angkot) di kota Bandung melalui pendekatan deskriptif*. Skripsi S-1 Fakultas Psikologi. Bandung: Universitas Islam Bandung.

Tangney, J.P., Wagner, P. E., Marschall, D., & Gramzow, R. (1991). *The Anger Response Inventory (ARI)*. Fairfax, VA: George Mason University.

Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Road User Safety Branch. Canada : Ontario Ministry of Transportation.