

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan kota atau yang disingkat angkot merupakan kebutuhan pokok dan sangat penting keberadaannya bagi masyarakat di kota. Hampir setiap hari masyarakat beraktivitas menggunakan jasa angkot tersebut. Angkot adalah transportasi umum yang mempunyai rute atau trayek yang sudah ditentukan. Angkot juga dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dimana saja. Tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat pemberhentian di setiap lokasi (<https://id.wikipedia.org/wiki/angkutan-kota>).

Jika dibandingkan dengan angkutan umum lainnya angkot memiliki banyak kelebihan, misalnya saja, praktis, biaya perjalanan yang relatif lebih murah, dan unit tersedia banyak. Angkot dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat, mulai dari dengan kasta tertinggi hingga terendah, mulai dari siswa, mahasiswa, ibu-ibu, dan bahkan pegawai negeri. Selain itu, angkot dapat melayani masyarakat yang sering kali disibukkan oleh berbagai macam kegiatan hingga ke berbagai kota (Priyatna, 2012)

Akan tetapi tidak semua penyedia angkot sadar bahwa mereka harus memperhatikan kondisi atau kelayakan kendaraan, kebutuhan, dan memenuhi tuntutan penumpang. Angkutan umum dikatakan memiliki kinerja yang baik apabila angkutan tersebut dapat memberikan pelayanan yang mampu memenuhi tuntutan penumpang sebagai sarana transportasi. Banyak penyedia atau bahkan

sopir angkot yang menyimpang dengan cara membiarkan dan tidak memperdulikan kondisi kendaraan untuk melayani masyarakat. Akibatnya hal itu menjadi kekurangan terutama bagi angkot, dikutip dari POSKOTANEWS ketidaklayakan beroperasi, kaca belakang pecah, bodi penyok, dan ban nyaris gundul dapat membahayakan penumpang dan juga awak angkot. (Poskotanews.com/2014/02/03/tak-laik-jalan-angkot-dikandangkan/)

Hal itu menjadi masalah tersendiri di trayek Pamekasan-Kamal. Selain karena jaraknya yang cukup jauh yakni antara 90-100 km, banyaknya pesaing, serta banyaknya pengguna angkot yang beralih menjadi pengguna motor akan cenderung membuat sopir angkot lebih berperilaku agresif di jalan. Perilaku agresif pada sopir angkot ditunjukkan dengan mengemudi dengan ugal-ugalan, kecepatan tinggi, tidak mengutamakan keselamatan, tidak mematuhi aturan lalu lintas yang ditandai dengan perilaku mereka yang memberhentikan penumpang di pinggir jalan yang dipasang tanda dilarang berhenti, memarkir angkot mereka di pinggir jalan yang dipasang tanda dilarang parkir, menerobos lampu merah, tidak mau berjalan sedangkan lampu lalu lintas sudah berwarna hijau, mengemudi dengan kecepatan tinggi, memberhentikan angkot secara mendadak, mengemudi dengan tidak sabar, tidak menyalakan lampu tanda ketika hendak berbelok sehingga hal ini berisiko tabrakan (Tasca, 2008).

Dikutip dari laman Brilio.net, kebiasaan angkot pada umumnya adalah menunggu penumpang (*ngetem*) asal-asalan di pinggir jalan, BBM turun tapi tarif tetap, menurunkan dengan terburu – buru, mengemudi secara ugal – ugalan tidak kenal aturan, tidak bisa mengendalikan emosi dan menyebabkan masalah,

melanggar hukum lalu lintas, suka menipu calon penumpang, menetapkan tarif sesuka mereka, suka menyalip dan mengerem secara mendadak, dan sebagainya (<https://brilio.net/news/realita-dibalik-kehidupan-angkutan-kota-150915.html>).

Perilaku berlalu lintas seperti itu tidak hanya diindikasikan sebagai penyebab risiko tabrakan akan tetapi dianggap sebagai penyebab utama kemacetan dan kepadatan lalu lintas. Laing (2010) berpendapat bahwa kepadatan dan kemacetan yang sering ditemui di kota sering memicu sopir bertingkah laku secara agresif, karena padatnya serta banyaknya angkot lain bahkan kendaraan lain. Kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya timbulnya perilaku agresif (Sarwono, 1995).

Berdasarkan data dari Laka Lintas (kecelakaan lalu lintas) Kantor Polisi Resort Pamekasan (Kapolres Pamekasan) pada tahun 2015, terdapat kecelakaan yang melibatkan mobil angkutan umum sebanyak dua ratus sebelas (211) kejadian yang mengakibatkan 102 orang meninggal dunia, 36 orang mengalami luka berat, dan 242 orang mengalami luka ringan. Mengalami peningkatan kecelakaan pada tahun 2016, yaitu sebanyak dua ratus tiga puluh (230) kejadian yang mengakibatkan 88 orang meninggal dunia, 17 orang mengalami luka berat, serta 289 orang mengalami luka ringan.

Laka Lintas (kecelakaan lalu lintas) Kantor Polisi Resort Pamekasan (Kapolres Pamekasan) Pamekasan juga menyebutkan bahwa pelanggaran yang terjadi juga disebabkan oleh angkutan umum, dalam hal ini pelanggaran yang terjadi mengalami peningkatan dari tahun 2015 hingga tahun 2016. Pelanggaran yang terjadi di tahun 2015 yaitu sebanyak 14.513 penindakan tilang dan 921

tegoran, dan mengalami peningkatan di tahun 2016 yaitu sebanyak 16.359 penindakan tilang dan 1.968 teguran. Adapun pelanggaran yang disebabkan oleh angkutan kota yaitu pelanggaran lalu lintas, tidak membawa SIM dan STNK, serta kecelakaan lalu lintas.

Sikap dan perilaku sopir angkot yang buruk justru akan merugikan mereka sendiri dan penumpang tersebut. Akhirnya akan menyebabkan sopir angkot mendapatkan tekanan, hingga akhirnya mengemudi asal-asalan dan cenderung agresif. Berperilaku secara agresif akan meningkatkan risiko yang lebih tinggi pada orang lain (James dan Nahl, 2000).

Perilaku seperti itu dituding sering menyebabkan kecelakaan, dan risiko tabrakan pun meningkat. Mizell (1996) mengatakan bahwa dampak kecelakaan yaitu menderita lumpuh, kerusakan otak, amputasi, serta mengalami kelumpuhan yang serius (Mizell, 1996). Kemudian pendapat Mizell diperkuat oleh pendapat Tasca (2008) yang mengemukakan bahwa dampak dari kecelakaan dan tabrakan mempunyai berbagai macam bentuk, seperti luka ringan pada penumpang, trauma, luka berat, cacat fisik, meninggal dunia dan merusak properti dan harta-benda (Tasca, 2008).

Pengemudi yang agresif adalah salah satu faktor yang dapat mengurangi faktor keselamatan (James dan Nahl, 2000). Perilaku agresif bila dikaitkan dengan perilaku mengemudi akan disebut dengan *aggressive driving*. *Aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Upaya tersebut melibatkan berbagai perilaku, yaitu mengikuti,

melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, disuasana lalu lintas tenang sehingga dapat membahayakan orang lain dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko tabrakan (Tasca, 2000).

Menurut *U.S National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) dalam James dan Nahl (2000) mendefinisikan perilaku berkendara agresif sebagai perilaku berkendara yang membahayakan atau mungkin membahayakan orang-orang dan properti. Bagi NHTSA perilaku berkendara agresif antara lain yaitu, perilaku ngebut, tidak menjaga jarak dengan kendaraan lain, tidak mau mengalah, mengemudi secara zig-zag, mengubah jalur kendaraan secara tidak aman, melanggar rambu lalu lintas, membuat gerakan wajah atau tangan yang menandakan rasa tidak suka terhadap pengguna jalan lain, *U.S National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA).

Aggressive driving merupakan perilaku yang sering kita jumpai di jalanan yang tidak selamanya berujung selamat. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung berisiko tabrakan. Selain itu, berdasarkan pernyataan Tasca (2000) maka dapat pula dikatakan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku yang berisiko.

Aggeressif driving diindikasikan dapat berdampak buruk dikarenakan dapat melukai atau membunuh pengendara lain ataupun pengguna jalan lain (Mizell, 1996). Sering terjadi seperti sopir menyalip dengan jarak sangat dekat, maka pengguna jalan yang disalip turut membalas perbuatan tersebut sehingga terjadilah perselisihan di jalan hingga menimbulkan konflik. Seperti yang dikutip dari Liputan6, konflik dapat terjadi karena perilaku sopir yang mengendarai

angkot dengan agresif. Salah satu sopir angkot menusuk ketiga rekannya yang juga merupakan sopir angkutan kota dikarenakan berebut penumpang (News.liputan6.com/amp/read/70238/rebutan-penumpang-tiga-sopir-angkot-kena-tikam). Hal ini diperkuat oleh hasil wawancara yang dilakukan oleh informan sebagai berikut :

“Saya sering kesal mas dengan sopir angkot *****, kalo menyalip itu musti tidak memberikan tanda dan kalau menyalip itu ngebut banget. Saya ya ikut ngebut juga”(wawancara dengan S, 28 th, 3 Oktober 2016).

Sopir termasuk pekerja komersial karena mereka adalah pengendara yang bekerja di bawah tekanan dari pemimpin mereka. Perilaku *aggressive driving* dapat disebabkan oleh tuntutan kerja yang dibebankan kepada para sopir tersebut (Priyatna, 2012).

Tidak sedikit sopir angkot yang masih belum mengetahui tentang aturan – aturan lalu lintas yang berlaku, sehingga terkadang para sopir tersebut mengemudi semaunya mereka dan membuat penumpang dan calon penumpang serta membuat orang sekitar tidak nyaman. Pada fase ini perilaku sopir angkot mendadak menjadi sulit diduga dan seringkali bersikap buruk dan mengabaikan norma, peraturan, dan bahkan lalu lintas yang ada (Lenero, 1996)

Masalah kedisiplinan berlalu lintas yang buruk merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar khususnya di Indonesia sendiri. Awal Januari 2009 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang lebih dikenal sebagai UULAJ diberlakukan (Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan).

Melalui UULAJ diharapkan masyarakat dapat memahami dan melaksanakan UULAJ tersebut, baik sebagai pegangan maupun pedoman dalam berdisiplin lalu lintas, akan tetapi masih banyak ditemui pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh para pengemudi angkot (Priyatna, 2012)

Faktor yang mempengaruhi tindakan agresif sopir angkot di jalan sangat beragam, seperti frustrasi dan kemarahan, demografi, kepribadian atau sikap individu, kondisi lingkungan, faktor situasional, dan faktor budaya. Masing-masing faktor tersebut diindikasikan berkontribusi penyebab mengemudi agresif. Karena dari masing-masing faktor tersebut mempunyai dampak yang kuat untuk membangun perilaku agresif atau mengambil risiko saat mengemudi (Laing, 2010).

Sopir angkot banyak membawa masalah bahkan sebelum beroperasi sehingga menyebabkan sopir tersebut tidak berkonsentrasi selama mengemudi, ada juga sopir yang bermasalah ketika hendak beroperasi, misalnya saja ada angkot lain yang mendahului dan mengambil penumpang terlebih dahulu sehingga menimbulkan rasa frustrasi dan kesal akhirnya mereka menumpahkan kekesalannya dengan berperilaku agresif. Agresi timbul karena adanya frustrasi apabila frustrasi meningkat, maka kecenderungan perilaku agresifpun meningkat Dollard (dalam Sarwono, 2015). Seperti yang diungkapkan oleh subyek :

“Waktu itu saya nyetir dengan kecepatan tinggi dan saya menyelip angkot yang ada di depan saya dan ketika ada penumpang, saya ya langsung mengerem mas. Pas setelah penumpang itu masuk ke angkot saya, saya jalan beberapa meter, angkot yang saya salip tadi berhenti didepan saya. Sopirnya turun dan menyuruh saya turun dengan suara keras dan memukul saya”. (wawancara Y, 30 th, 15 Oktober 2016)

Berdasarkan latar belakang di atas peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif dengan jenis penelitian fenomenologi. Peneliti menggunakan

bentuk penelitian ini untuk mendeskripsikan dan menganalisa fenomena atau peristiwa yang dianggap memiliki masalah, penyimpangan, ataupun kesulitan.

Oleh sebab itu peneliti tertarik mengambil penelitian dengan Judul “*Aggressive driving* Pada Sopir Angkutan Kota Trayek Pamekasan – Kamal” dengan harapan dapat mengetahui gambaran *aggressive driving* sopir angkutan umum kota.

1.2 Signifikansi Penelitian

Penelitian terdahulu dilakukan oleh Aryuani Indriastuti, Universitas Indonesia dengan penelitian yang berjudul Perilaku agresif pengemudi kendaraan pribadi (Studi kualitatif pada pengemudi kendaraan pribadi di jalan yang padat dan macet di daerah Kalimalang) yang menggunakan pendekatan kualitatif. Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengkaji proses yang terjadi dalam timbulnya perilaku agresif pada saat mengemudi di jalan yang padat dan macet pada pengemudi kendaraan pribadi di daerah Kalimalang. Pengumpulan data dilaksanakan dengan melakukan wawancara terhadap penduduk yang menggunakan Jalan Raya Kalimalang antara Perempatan Agung Shop hingga Pasar Sumber Arta. Hasil penelitian ini ditemukan adanya dua proses terjadinya perilaku *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan pribadi di daerah kalimalang. Proses yang pertama yaitu proses awal subjek mengalami kemacetan dimana keadaan padat dan macet di jalan raya menimbulkan perasaan sesak yang menekan. Akibat dari situasi tersebut akan memunculkan frustrasi Karena ada tujuan yang terhalang dan mendorong terjadinya perilaku agresif dalam

mengemudi. Proses kedua yaitu proses dimana subjek melakukan adaptasi, yaitu pengemudi melakukan perilaku coping sehingga tidak memunculkan perilaku agresif dalam mengemudi. Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Gemilang Samsul Arifin, dkk (2016) mengenai perilaku *aggressive driving* pengemudi angkutan umum kota Tegal. Hasil dari penelitian ini yaitu tingkat perilaku *aggressive driving* pada pengemudi angkutan umum di kota Tegal mencapai angka 82,5% dalam kategori tinggi dan dalam kategori sedang yaitu 17,5%. Dengan sample responden sebanyak 40 orang dengan menggunakan kusioner.

Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang pertama adalah sama-sama menjelaskan tentang *aggressive driving*. Letak perbedaannya yaitu penelitian ini berfokus pada angkutan kota sedangkan penelitian terdahulu berfokus pada mobil pribadi. Dengan melakukan wawancara terhadap sopir angkot sedangkan penelitian pertama dengan pejalan kaki.

Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang pertama adalah sama-sama menjelaskan tentang *aggressive driving*. Peredaan dengan penelitian kedua yaitu dari variabel yang digunakan, serta metode penelitian. Penelitian ini menggunakan variabel sopir angkot dan menggunakan metode kualitatif fenomenologi dan menggunakan observasi serta wawancara, sedangkan variabel penelitian kedua yaitu pengemudi angkutan umum dengan menggunakan kusioner.

1.3 Fokus Penelitian

Sesuai permasalahan yang telah dirumuskan di atas, maka fokus penelitian yang hendak dicapai dalam penelitian ini yaitu bagaimana gambaran *aggressive driving* sopir angkutan kota dengan trayek Pamekasan – Kamal?

1.4 Tujuan Penelitian

Sesuai permasalahan yang telah dirumuskan di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini yaitu mendapatkan gambaran *aggressive driving* sopir angkutan kota dengan trayek Pamekasan – Kamal.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat Memberikan wawasan untuk menjadi bahan kajian psikologi, khususnya psikologi sosial dalam memahami *aggressive driving* yang ditampilkan oleh sopir angkot di trayek Pamekasan-Kamal.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi subjek

Secara praktis diharapkan dapat membuka pikiran dan kesadaran sopir angkot tersebut agar lebih mengutamakan keselamatan.

b. Bagi pemilik angkot

Secara praktis diharapkan agar memperhatikan selalu kondisi kendaraan dan tuntutan penumpang.

- c. Bagi Dinas Perhubungan (DISHUB) dan Satuan Polisi Lalu Lintas (SATLANTAS)

Berguna bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Pamekasan, Sampang, dan Bangkalan dan Satuan polisi lalu lintas (Satlantas) untuk menyusun kebijakan ataupun strategi untuk menanggulangi perilaku *aggressive driving* pada sopir angkot di trayek Pamekasan-Kamal.

- d. Bagi peneliti

Berguna bagi peneliti agar menambah pengetahuan dan pengalaman peneliti mengenai permasalahan yang diteliti

- e. Bagi peneliti selanjutnya

Berguna bagi peneliti selanjutnya agar dapat digunakan untuk mengembangkan penelitian-penelitian selanjutnya agar lebih mendalam.