

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keberhasilan pembangunan yang dilakukan pemerintah memberikan dampak luas terhadap berbagai segi kehidupan khususnya bagi lalu lintas dan angkutan jalan. Seiring dengan itu, sarana kecepatan dan keamanan sangat diperlukan guna mendukung tingginya mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, pengaturan dari pemerintah dalam lalu lintas dan angkutan jalan menjadi hal yang mutlak karena menyangkut keselamatan masyarakat luas.

Faktor penting yang dibutuhkan dalam upaya kelancaran dan keselamatan berlalu lintas adalah pengguna jalan khususnya angkutan terlembah yang untuk angkutan barang, sopir sebagai pengemudi sangat menentukan laju kendaraan dan perilaku dalam berlalu lintas. Dalam hal ini ditangan seorang sopir terletak harapan mengenai keamanan, dan keselamatan untuk komoditi yang diangkutnya sampai ke tempat tujuan yaitu customer, sehingga kedudukan dan peran sopir dipandang sangat besar pengaruhnya terhadap kelancaran proses kirim barang sampai ke tujuan yang akan dipertanggung jawabkan kepada penerima barang.

Sopir secara langsung menjadi potret lalu lintas yang paling jelas pada suatu bangsa, didukung dengan pengertian sopir yaitu secara teknis sopir adalah orang-orang yang terlibat langsung dalam arus berlalu lintas (Marwati, 2008). Keadaan yang demikian ini yang pada akhirnya akan menuntut sopir sebagai aktor penting dalam mengemudi untuk dapat memahami peraturan yang ada didalam berlalu lintas dan bertanggung jawab atas keselamatan penumpangnya. Sopir tidak hanya mengemudikan kendaraan tetapi juga menentukan apakah kendaraan yang

dikemudikan dapat mengantarkan komoditi atau penumpang sampai pada tujuannya dengan nyaman dan selamat.

Uraian di atas menunjukkan bahwa seorang sopir harus mempunyai suatu tanggung jawab. Bukan hanya sekedar kemampuan mengemudi saja tetapi lebih dari itu tugas dan tanggungjawab besar terhadap penumpang serta kemampuan dalam berlalu lintas. Tugas berat ini tentunya sudah disadari oleh para calon sopir ketika mereka memutuskan untuk memilih profesi sebagai sopir. Selain daripada itu, adanya aturan dalam berlalu lintas membuat para sopir mau tidak mau patuh dan taat terhadap aturan yang berlaku. Adapun aturan di saat mengemudi selain membawa kelengkapan surat-surat dan kendaraan, serta mengemudi dengan mengenakan sabuk pengaman, sopir hendaknya mengendarai dengan kecepatan yang telah ditentukan pada setiap wilayah, mendahului kendaraan lain dari arah kanan, mengemudi di jalurnya, tidak menginjak rem dengan mendadak, menurunkan penumpang ditempat yang telah disediakan, serta berhenti dengan memperhatikan arus lalu lintas di sekeliling. Ini merupakan sebagian contoh kecil dari banyaknya aturan yang harus selalu dijadikan perhatian bagi sopir didalam berkendara. Karakteristik perilaku tersebut hendaknya nampak didalam disiplin berlalu lintas pada sopir.

National Highway Traffic Safety Administration melaporkan bahwa kontrol diri merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan cedera. Pada tahun 2000, mengemudi agresif dalam bentuk mengebut (*speeding*) sendiri sebanyak 703.000 orang cedera menimbulkan kerusakan di jalan raya dan sebanyak 12.350 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas (<https://www.nhtsa.gov/>).

Mengemudi agresif adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman yang bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi, karena banyak penyebab lainnya antara lain stres, pola berfikir pengemudi dan coping terhadap kondisilingkungan (Harris & Houston, 2008).

Tasca (2000) menyatakan bahwa mengemudi agresif dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorphen yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan teman sebaya.

Salah satu faktor yang menyebabkan pengemudi kendaraan berperilaku mengemudi agresif adalah kontrol diri. Menurut Hurlock (2000) kontrol diri bisa muncul karena adanya perbedaan dalam pengelolaan emosi, cara mengatasi masalah, tinggi rendahnya motivasi dan kemampuan mengolah segala potensi dan pengembangan kompetensinya. Kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mampu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya.

Menurut Gottfredson dan Hirschi. dua studi terpisah menampilkan sampel independen dengan ukuran yang berbeda, tetapi terkait yang digunakan untuk menjelaskan mengenai empat ciri-ciri kontrol diri (*sensation seeking, impulsivity, consideration of future consequence, dan anger atau temper arousal*) berhubungan dengan mengemudi beresiko dan *aggressive driving*.

Berdasarkan statistik Korlantas Polri, jumlah korban kecelakaan mencapai 28.238 orang pada periode 31 Desember 2018 sampai 31 Maret 2019. Di antara kendaraan besar, dibandingkan bus, rupanya truk yang paling banyak menyebabkan kecelakaan di jalan. Tahun 2018, terjadi 3.733 kecelakaan yang melibatkan truk. Sedangkan pada periode yang berjalan sampai saat ini, sudah mencatat 555 kejadian (<http://korlantas.polri.go.id/>).

Pada lingkungan kerja untuk pekerjaan sebagai sopir truk, sering terjadi dimana seorang sopir trukmendapat jam kerja yang dirasa kurang wajar dan dapat mengakibatkan ketidakstabilan mengemudi. Hal ini bisa disebabkan karena

tidak dapat mengendalikan kontrol diri (Gottfredson dan Hirschi ,1990), dan seperti yang dikemukakan Tasca (2000) faktor eksternal juga dapat mempengaruhi dalam mengemudi yaitu lingkungan. Kondisi ini dapat berdampak menimbulkan perilaku mengemudi agresif di jalanan yang berakibat fatal yaitu kecelakaan. Oleh karena itu penulis mengambil teori kontrol diri oleh Gottfredson dan Hirschi (1990) sebagai faktor internal dan mengambil teori dari Tasca (2000) sebagai faktor eksternal untuk menjelaskan pengaruh kontrol diri dan lingkungan terhadap perilaku mengemudi agresif berdasarkan pemaparan fenomena diatas dan penulis tertarik mengambil tema skripsi yang berjudul “ **Pengaruh Kontrol diri dan Lingkungan Terhadap Mengemudi Agresif dengan Ketidaksabaran sebagai mediasi Pada Sopir Truk Pengangkut Sawit di Kisaran- Sumatera Utara**“

1.2 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan penjabaran dari latar belakang diatas, maka dapat diketahui rumusan masalah penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana kontrol diri mempengaruhi mengemudi agresif ?
2. Bagaimana lingkungan mempengaruhi mengemudi agresif?
3. Bagaimana ketidaksabaran mempengaruhi mengemudi agresif ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian , tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui pengaruh kontrol diri dengan ketidaksabaran
2. Mengetahui pengaruh lingkungan dengan ketidaksabaran
3. Mengetahui pengaruh kontrol diri dengan mengemudi agresif
4. Mengetahui pengaruh lingkungan dengan mengemudi agresif
5. Mengetahui pengaruh ketidaksabaran dengan mengemudi agresif

1.4 Manfaat Penelitian

Pada penelitian ini, manfaat yang dapat diambil adalah :

1. Manfaat teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk pengembangan dalam ilmu *transportation behavior* yang dalam teori nya diambil pada teori ahli psikologi terutama untuk perilaku berkendara yang nantinya dapat berguna untuk meminimalkan dan pencegahan mengemudi agresif saat berkendara.
- b. Penelitian sebagai referensi penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan *transportation behavior* terhadap perilaku pengguna jalan dan menjadi kajian lebih lanjut.

2. Manfaat praktis

a. Bagi penulis

Dapat menambah wawasan dan pengalaman langsung bagaimana kondisi kontrol dirisebenarnya pengemudi sopir saat mengendarai truk baik dari wawancara langsung maupun hasil kuesioner.

b. Bagi Sopir

Sopir sebagai subjek penelitian , yang diharapkan dapat memperoleh penjelasan langsung mengenai perilaku mengendarai yang tidak disadari yaitu mengenai kontrol dirisaat berkendara yang dapat mengantisipasi terjadinya mengemudi agresif.

c. Bagi Masyarakat

Dapat menambah pengetahuan dan sumbangan pikiran tentang kontrol diridan lingkungan yang dapat berpengaruh kepada mengemudi agresif tidak hanya untuk sopir truk, namun juga untuk pengguna jalan saat mengemudi kendaraan bermotor dan tidak bermotor.