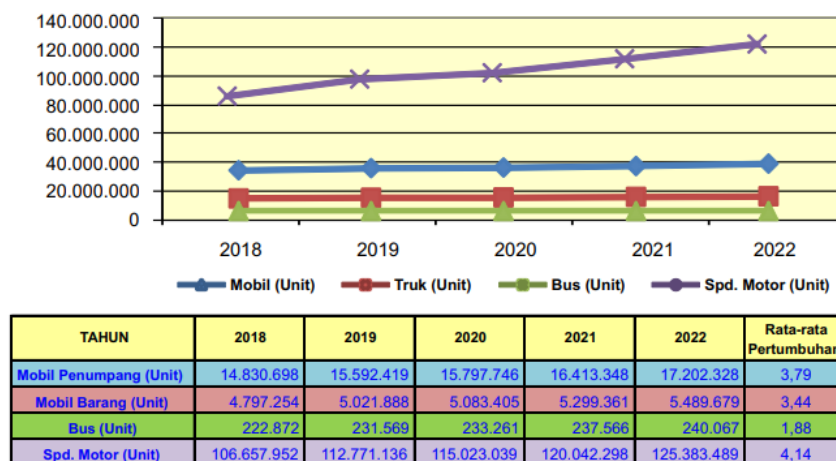


BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan salah satu dari beberapa negara yang penduduknya memiliki sepeda motor terbanyak, dan menempati di posisi ketiga sebagai negara kepemilikan sepeda motor terbanyak di dunia. Data tersebut disampaikan oleh direktur jendral perhubungan darat kemenhub (Kemenhub, 2023). Sepeda motor merupakan angkutan umum nomor empat paling banyak di Indonesia, terlihat dari tahun 2018 jumlah sepeda motor di Indonesia sebesar 106.657.952 unit dan melonjak sebanyak 4,14% pada tahun 2022 dengan jumlah sepeda motor sebanyak 125.383.489 (Kemenhub, 2023).



Gambar 1.1. Jumlah kendaraan di Indonesia

Sumber : Korlantas Polri, 2022

Menurut data dari BPS (2023) jumlah kendaraan umum di Kota Jambi sebesar 556.859 kendaraan. Pada tahun 2021 mengalami kenaikan drastis hingga menyentuh angka 655.057 kendaraan, kenaikan pesat terjadi pada tahun 2022, yang mana menjadi rekor tertinggi karena mengalami lonjakan yang sangat pesat hingga menyentuh diangka 901.118 unit kendaraan, sehingga menyebabkan sebagian besar

pengemudi dijalanan kota Jambi adalah pengendara motor, baik itu orang dewasa, remaja, dan tidak terkecuali mahasiswa.

Data dari Satlantas Jambi menunjukkan bahwa terjadi peningkatan jumlah kecelakaan selama 3 tahun terakhir. Berdasarkan data yang penulis dapatkan dari staf Satlantas Kota Jambi pada tahun 2020 telah terjadi 327 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia berjumlah 49 orang, dengan total kerugian materil diperkirakan sekitar Rp. 399.500.000 (Tiga ratus sembilan puluh sembilan juta lima ratus ribu Rupiah). Kemudian pada tahun 2021 telah terjadi 364 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sejumlah 44 orang, dengan total kerugian materil diperkirakan berjumlah Rp.373.950.000 (Tiga ratus tujuh puluh tiga juta sembilan ratus lima puluh ribu Rupiah). dan pada tahun 2022 telah terjadi peningkatan kasus yang cukup tinggi yaitu terdapat 506 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sejumlah 51 orang, serta total kerugian materil diperkirakan berjumlah Rp.648.450.000 (Enam ratus empat puluh delapan juta empat ratus lima puluh ribu Rupiah).

Tabel 1.1. Data Kecelakaan di Kota Jambi Tahun 2020 - 2022

No	Jenis	2020	2021	2022
1	Kecelakaan	327	364	506
2	Luka Berat	0	1	2
3	Luka ringan	472	502	666
4	Meninggal Dunia	49	44	51
5	Kerugian Materil	Rp. 399.500.000	Rp. 373.950.000	Rp. 648.450.000

* Sumber : Satlantas Jambi

Fenomena kecelakaan lalu lintas ini juga sering terjadi dikalangan mahasiswa tidak terkecuali pada mahasiswa universitas jambi. Universitas Jambi adalah perguruan tinggi negeri yang berada di provinsi Jambi, Indonesia. Pada tahun 2023 Universitas Jambi memiliki Sebanyak 34.249 Mahasiswa aktif, Sebagian besar populasi mahasiswa menggunakan kendaraan sepeda motor sebagai sarana utama transportasi mereka menuju kampus, terlihat dari hasil survey yang telah diberikan kepada sebagian mahasiswa aktif yang kuliah di Universitas jambi.



Gambar 1.2. Survey *Aggressive Driving*

* Sumber : Survey gform 78 responden mahasiswa universitas jambi

Berdasarkan hasil survey yang dibagikan 11 September 2023 yang diisi oleh 78 responden mahasiswa Universitas Jambi, terdapat beberapa indikator yang menunjukkan adanya sikap mengemudi agresif. Diantaranya sebanyak 63% responden menjawab berkendara diatas kecepatan 40km/j, kemudian 58% responden menjawab mempercepat kendaraan mereka ketika lampu lalu lintas berubah dari kuning ke merah, dan sebanyak 73% responden menjawab memilih melewati trotoar untuk menghindari kemacetan.

Menurut Massara dan Wicaksono (2018) sebagian mahasiswa akan memilih menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan utama menuju kampus, karena dengan mobilitas yang fleksibel, mudah untuk digunakan, dan memiliki harga jual lebih murah dibandingkan dengan kendaraan lainnya. Sepeda motor merupakan jawaban masyarakat terutama mahasiswa untuk menopang mobilitas sehari-hari dengan praktis dan cepat, selain itu bisa didapatkan dengan harga yang terjangkau (Wijayanti, 2017).

Sekitar 85 persen kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pengemudi. Pengemudi adalah faktor terbesar atau faktor utama yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Faktor lain yang menyebabkan kecelakaan adalah kendaraan, jalan dan prasarana, 3 persen, pemakai jalan lainnya, 3 persen dan faktor lingkungan dan lainnya 5 persen. 4 persen faktor kendaraan. Dari 85 persen kecelakaan tersebut, kesalahan pengemudi yang paling umum adalah tidak sabar dan ketidakmampuan

pengemudi untuk mempertahankan kecepatan (Muhaz, 2013).

Hidayah (2017) menyatakan bahwa remaja cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi, tidak memperhatikan etika saat berkendara, dan tidak berhati-hati. Menurut Constantinou dkk (2011) beberapa faktor yang menyebabkan remaja terlibat dalam kecelakaan adalah kelelahan, tidak mematuhi peraturan, tidak memperhatikan keselamatan saat berkendara, dan agresif saat berkendara.

Pengemudi agresif mencakup tindakan pengemudi yang tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, dan melanggar rambu lalu lintas. Menurut James dan Nahl (2000) kecepatan berkendara agresif didefinisikan sebagai perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain. Mereka juga menjelaskan bahwa ada tiga faktor yang mempengaruhi kecepatan berkendara agresif: apatis dan *inattentiveness*, perkelahian kekuatan, kecerobohan, dan amarah jalan raya.

Menurut Houston dkk (2003) pengemudi agresif adalah jenis perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. Perilaku agresif saat mengemudi di lingkungan lalu lintas yang tenang dapat mencakup perilaku seperti membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, dan mengedipkan lampu jauh. Selain itu, ia membagi pelanggaran berkendara menjadi dua komponen: pelanggaran perilaku dan kecepatan. Ia juga menyatakan bahwa pelanggaran berkendara dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal termasuk kepribadian individu yang memengaruhi pemikiran, emosi, dan sifat fisiologis, seperti ketika otak individu tidak dapat memproduksi cukup endorfin untuk memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal termasuk keluarga dan lingkungan teman sebaya.

Melakukan tindakan seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, melakukan zigzag, atau menyalip secara tidak aman cenderung membahayakan pengguna jalan dan dapat mengakibatkan pelanggaran hukum serta perilaku berkendara agresif yang tidak dapat diterima menurut undang-undang (Alonso dkk, 2019)

Berdasarkan wawancara yang telah dilaksanakan bersama salah satu satuan pengaman yang bertugas di gerbang Universitas Jambi, peneliti menemukan indikator fenomena *aggressive driving* pada mahasiswa Universitas Jambi, diantaranya ngebut-ngebutan, melawan arah dan berboncengan lebih dari satu yang dijelaskan dalam kutipan sebagai berikut.

“contoh berkendara agresif yang sering terjadi yo kek sering nerobos, ngebut-ngebutan, melawan arah. Jugo kalo yang ngebut ngebutan tu di dalam hampir nyenggol, apolagi kalo kito ngejer lampu kuning kito harus buru-buru, terkadang kito jugo kalo ketemu ado orang yang kekgtu kan pasti marah, kadang ngomong kata-kata kasar, jadi hal yang kayak gini yang kadang bikin kito kesal” (R.S 25 Oktober 2023)

Berdasarkan kutipan wawancara yang telah dilakukan peneliti terhadap salah satu satuan pengaman Universitas Jambi, terdapat indikator fenomena *aggressive driving* pada mahasiswa Universitas Jambi, diantaranya ngebut-ngebutan, melawan arah dan berboncengan lebih dari satu. Kemudian ada banyak faktor yang dapat menyebabkan terjadinya perilaku *aggressive driving* baik faktor internal maupun eksternal. Contoh faktor eksternal adalah jarak tempat tinggal mahasiswa dengan kampus, kurangnya kemampuan manajemen waktu sehingga ketika berangkat selalu terburu-buru dikarenakan sudah terlambat daripada jadwal yang semestinya dan kepadatan lalu lintas yang tidak bisa ditebak.

Aggressive driving terjadi kepada laki-laki maupun perempuan. Menurut Hennessy dan Wiesenthal (2001) perempuan bisa melakukan *aggressive driving* seperti halnya laki-laki. Penelitian diperkuat oleh Wickens dkk (2012) yaitu gender tidak menentukan untuk terjadinya *aggressive driving* melainkan semua jenis kelamin. Ketika seseorang kehilangan kendali dalam mengemudi dan tidak bisa menahan emosi, secara tidak langsung mereka akan melakukan *aggressive driving* seperti penelitian White dan Bursik (2014), ia mengatakan bahwa jika *moral disengagement* tinggi maka *aggressive driving* seseorang akan tinggi juga. Swann dkk (2017) juga mengemukakan *moral disengagement* akan mempengaruhi *aggressive driving* seseorang.

Sebagian pengendara dengan *moral disengagement* yang tinggi akan mempunyai *aggressive driving* pula. Seperti yang dikatakan Bandura dkk (1996) beliau mengembangkan teori tersebut, yang merincikan bagaimana seseorang dengan *moral disengagement* berperilaku. Maka dari itu seseorang dengan *moral disengagement* akan membenarkan diri mereka dan berpikir bahwa *aggressive driving* yang mereka lakukan adalah hal yang lumrah, tanpa disadari mereka sudah melakukan *moral disengagement* (Sofyanida & Yanuvianti, 2016). Terdapat 4 aspek *moral disengagement* yang dikembangkan oleh Hymel (2005) yaitu restrukturisasi kognitif, meminimalkan agensi, mendistorsi konsekuensi negatif dan menyalahkan/tidak manusiawi.

Hasil dari wawancara yang telah dilaksanakan bersama dua orang mahasiswa aktif di Universitas Jambi, peneliti menemukan fenomena yang berkaitan dengan *moral disengagement*, diantaranya adalah lawan arah ketika jalan kosong, dan tidak menggunakan helm dikarenakan jaraknya dekat, yang dijelaskan dalam kutipan sebagai berikut.

“ya mau nggak mau kalau jalan lawan arah kosong manfaatin jalan lawan arah kosong tapi nggak terlalu sampai ke kanan atau terlalu sampai itu, palingan setidaknya masih batas batas wajar yang ngambil jalan kekanan lawan arah itu sedikit gitu” (F.H 20 September 2023).

“saya biasanya selalu memakai helm ketika berkendara, tapi ee jika jaraknya dekat atau disekitar sini sini saja biasanya saya tidak menggunakan helm, karna ya kurang nyaman aja, tidak dapat angin segar gitu” (D.S 22 Oktober 2023)

Kutipan wawancara diatas menunjukkan bahwa mahasiswa Universitas Jambi yang telah diwawancarai penulis terdapat fenomena yang berkaitan dengan *moral disengagement*, diantaranya adalah lawan arah ketika jalan kosong, dan tidak menggunakan helm dikarenakan jaraknya dekat. hasil wawancara tersebut menyatakan bahwa *moral disengagement* berpengaruh positif *aggressive driving* mahasiswa. Hasil yang sama juga dinyatakan oleh Luthfie (2014) terdapat adanya pengaruh dari *moral disengagement* terhadap *aggressive driving*, Detert dkk (2008) menjelaskan dimana seorang *moral disengagement* adalah disaat seseorang mengambil dan merencanakan keputusan yang tidak sesuai dengan moral dan etika, dan mereka tidak menggunakan pikiran mereka dengan jernih.

Dalam penelitiannya White dkk (2014) adanya hubungan antara *moral disengagement* terhadap perilaku agresi, hanya saja hal tersebut dalam kepentingan ingin membalas, dan perilaku agresi ini dipicu dari situasi tertentu, kesimpulan nya moral disengagement akan distimulus oleh faktor faktor luar dan akan menimbulkan perilaku agresi interpersonal, hanya saja perlu stimulus untuk memunculkan perilaku *aggressive* tersebut.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada salah satu satuan pengaman Universitas Jambi, dijelaskan sebagai berikut:

“Kebanyakan mahasiswa ni 70% lah yang tidak menaati aturan, misal kek berboncengan lebih dari dua, tidak pake helm, kebut kebutan. karena kan kito tau anak mudo pengen nyo terlihat keren di mato otang, jadi hal yang kayak gini bahkan udah kito anggap biaso, yang padahal ini bisa menyebabkan banyak musibah bagi orang sekitar, tetapi malah kito biasakan hal yang gini, jadi masyarakat dak yang terlalu begitu peduli” (R.S 25 Oktober 2023)

Dari hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti dapat ditemukan bahwa terdapat indikator *moral disengagement* yang berkaitan dengan fenomena *aggressive driving* pada mahasiswa Universitas Jambi. Hasil yang sama juga dinyatakan oleh Nurafifah (2022) bahwa terdapat hubungan yang signifikan *moral disengagement* dengan *aggressive driving* pada mahasiswa.

Berdasarkan pemaparan diatas, peneliti merasa ada hubungan korelasional antara *Moral Disengagement* terhadap *Aggressive Driving*. peneliti tertarik untuk mengetahui pengaruh *Moral Disengagement* terhadap *Aggressive Driving* Mahasiswa Universitas Jambi, sehingga Judul penelitian ini ialah. Hubungan *Moral Disengagement* dengan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Mahasiswa Universitas Jambi.

1.2 Rumusan Masalah

Setelah menjabarkan beberapa penjelasan dan uraian beberapa penelitian dan fenomena maka rumusan masalah untuk penelitian ini adalah apakah terdapat hubungan antara *moral disengagement* terhadap *aggressive driving* mahasiswa Universitas Jambi.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian akan dijabarkan menjadi dua tujuan penelitian yaitu tujuan umum dan tujuan khusus.

1.3.1 Tujuan Umum

Peneliti telah menetapkan tujuan umum penelitian ini, yaitu untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara *moral disengagement* dengan *aggressive driving* pada mahasiswa Universitas Jambi.

1.3.2 Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui seberapa besar hubungan antara *Moral Disengagement* dengan *Aggressive Driving* pada Mahasiswa Universitas Jambi?
2. Untuk melihat presentase hubungan *Moral Disengagement* terhadap *Aggressive Driving* pada Mahasiswa Universitas Jambi
3. Untuk dijadikan sumber informasi atau landasan terkait *Moral Disengagement* dan *Aggressive Driving*
4. Untuk melihat tingkat *aggressive driving* pada mahasiswa Universitas Jambi berdasarkan jenis kelamin, jarak ke kampus dan jenis kendaraan yang digunakan.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan dan dapat menjadi landasan referensi dalam penelitian lebih lanjut untuk mengatasi serta mengurangi kecenderungan *Aggressive Driving*, dan memberikan wawasan mengenai *Moral Disengagement* bagi Mahasiswa Universitas Jambi yang

menggunakan motor sebagai kendaraan sehari-hari, sehingga dapat berdampak pada peningkatan kesadaran untuk lebih menaati peraturan lalu lintas dan mengurangi ke-agresifan mengemudi.

1.4.2 Manfaat Praktis

Peneliti telah menyusun beberapa manfaat-manfaat yang diharapkan pada penelitian ini, yaitu:

1. Untuk Mahasiswa Universitas Jambi yang mengendarai motor, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran terkait tingkat risiko perilaku agresif dalam berkendara, sehingga mahasiswa universitas jambi yang mengendarai sepeda motor mampu memperbaiki perilaku dalam berkendara agar risiko kecelakaan akibat perilaku agresif dalam berkendara dapat diminimalisir.
2. Untuk Polantas dan Satlantas, hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai landasan untuk menyusun program kerja dengan tujuan untuk meningkatkan kesadaran para pengguna jalan untuk lebih berhati-hati dalam berkendara dan lebih sadar terhadap apa saja dampak yang akan ditimbulkan dari mengemudi agresif.
3. Untuk pihak peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan bisa dimanfaatkan dan dijadikan referensi atau acuan dalam melaksanakan penelitian lebih lanjut yang berkaitan dengan *Moral Disengagement*, *Aggressive Driving*, Kecelakaan lalu lintas ataupun variabel psikologis lainnya memiliki kaitan.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini akan mencari tahu bagaimana hubungan antara *moral disengagement* dengan *aggressive driving*. Dilaksanakan penelitian ini karena pada tahun 2022 di Jambi telah terjadi peningkatan kasus kecelakaan yang cukup tinggi yaitu terdapat 506 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sejumlah 51 orang, serta total kerugian materil diperkirakan berjumlah Rp.648.450.000.

Penelitian ini akan dilangsungkan dari bulan februari hingga agustus 2024. Responden pada penelitian ini yaitu seluruh Mahasiswa Universitas Jambi yang bersedia mengisi survey dan kuesioner. Penelitian ini menggunakan skala *moral*

disengagement dan skala *aggressive driving*, sebagai alat ukur dengan menggunakan skala likert antara 1 terendah sampai dengan 5 tertinggi dan menggunakan *purposive sampling*. Penyebaran kuisioner dan wawancara sebagai metode pengumpulan data pada penelitian ini.

1.6 Keaslian Penelitian

Keorisinilan penelitian berarti bahwa tema penelitian yang akan dilaksanakan asli dan berbeda dari penelitian sebelumnya. Beberapa penelitian yang relevan :

Tabel 1.2. Keaslian Penelitian

No	Judul	Nama Peneliti	Tahun	Metode Penelitian / Alat Ukur	Hasil dan Pembahasan
1.	Pengaruh <i>Self-Control</i> dan <i>Moral Disengagement</i> Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Pada Pengendara Sepeda Motor	Adam Luthfie	2014	Menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan teknik skala <i>likert</i> 4 kategori respon	Adanya pengaruh signifikan low self-control dan <i>moral disengagement</i> terhadap <i>aggressive driving</i> 41,2%
2.	Pengaruh regulasi emosi dan moral <i>disengagement</i> terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di kota malang	Luthfi Lesmana Nugraha	2023	Kuantitatif korelasional	Terdapat pengaruh antara regulasi emosi, pelepasan moral dan agresivitas
3.	Kaitan <i>Moral Disengagement</i> dan <i>Aggressive Driving Behavior</i> : Tinjauan Pada Remaja Pengendara Sepeda motor	Efira Aflah Effendi, Amalia Juniarly	2022	Menggunakan kuantitatif, skala <i>likert</i> 11 item	<i>Moral disengagement</i> mempunyai peran signifikan terhadap <i>aggressive driving</i>
4.	Hubungan Antara Persepsi Terhadap Resiko Dengan <i>Aggressive Driving</i> Pada Sopir Bus AKAP	Fathoni Dwi Kurniawan, Joko Kuncoro	2018	Menggunakan metode kuantitatif	Tidak ada hubungan persepsi kepada <i>aggressive driving</i>

5.	Hubungan Tingkat Stres Dengan Perilaku <i>Aggressive Driving</i> Pada Pengemudi Ojek Online Di Kupang	Yulius Rokcyan Sally Samara, Kartini Lidia, I Made Buddy Setiawan	2022	Menggunakan metode analitik observasional dengan jenis korelasional	Pengemudi ojek online memiliki <i>aggressive</i> rendah karena tidak stres
6.	Hubungan Kematangan Emosi Dengan Perilaku <i>Aggressive Driving</i> Pada Remaja SMK DI Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru	Reren Yulita	2018	<i>Probability sampling</i> jenis korelasional, menggunakan skala <i>likert</i>	Adanya hubungan negatif kematangan emosi dengan <i>aggressive driving</i>

Dapat dilihat pada Tabel 1.2, terdapat beberapa variabel yang sama dengan yang digunakan peneliti yaitu variabel *moral disengagement* dan *aggressive driving*. Namun penelitian ini memiliki fokus yang berbeda dari penelitian sebelumnya. Penelitian ini akan berfokus pada *variabel moral disengagement* dan *aggressive driving* saja. Subjek yang diteliti dalam penelitian ini juga berbeda, pada penelitian ini subjek yang diteliti adalah mahasiswa, sedangkan penelitian sebelumnya cenderung lebih berfokus kepada masyarakat umum maupun remaja yang masih bersekolah setingkat smp/sma.

Penelitian yang ingin penulis ajukan subjeknya berfokus pada mahasiswa saja. Mahasiswa adalah seseorang yang sedang beradaptasi ke dewasa awal, semua ditandai dengan semakin besar rasa penasaran dan eksplorasi mahasiswa terhadap bidang yang digeluti nya, tentang apa yang mereka akan ambil dan pilih dikemudian hari (Santrock, 2012).

Peneliti juga telah melakukan studi literatur untuk mengumpulkan data terkait dengan penelitian yang dilakukan. Belum di temukan penelitian yang identik sama, seperti responden penelitian, waktu penelitian, dan tempat penelitian. Oleh karena itu, penelitian ini diyakini memiliki keaslian.