

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengendara sepeda motor setiap tahunnya mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa masyarakat kota besar khususnya Jakarta lebih memilih menggunakan kendaraan sepeda motor dibandingkan dengan mobil. Ini dibuktikan di jalan raya mobil seolah-olah dikepung oleh banyaknya sepeda motor yang ada disekelilingnya. Mobil hanya bisa bergerak secara leluasa jika ada ruang kosong yang "diberikan" oleh pengendara motor (Rifqy, 2009).

Ada beberapa faktor yang menyebabkan jumlah motor lebih banyak daripada mobil. Pertama, harganya yang lebih murah daripada mobil, utamanya sepeda motor bebek. Kedua, meningkatnya frekuensi produksi sepeda motor oleh para vendor untuk diperjualbelikan. Jika saat ini ada model baru dari vendor tersebut, maka beberapa minggu atau beberapa bulan berikutnya dapat dipastikan ada model baru lagi. Biasanya para vendor menawarkan perubahan-perubahan seperti bahan bakar lebih irit, model lebih dinamis, kapasitas mesin lebih besar, dan klaim perubahan-perubahan lainnya. Ketiga, kebanyakan dari masyarakat kita berekonomi menengah ke bawah (Rifqy, 2009). Dengan demikian sepeda motor bisa dikatakan sebagai alat transportasi yang bisa diandalkan oleh masyarakat banyak. Setiap masyarakat bisa

memiliki sepeda motor tanpa kesulitan lagi, oleh karena itu setiap rumah atau keluarga bisa memiliki sepeda motor lebih dari satu buah motor.

Berdasarkan Data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta, sampai dengan November 2008 jumlah sepeda motor di DKI Jakarta saja tercatat 5.136.619 buah dengan angka penambahan yang mencapai 1.035 unit per hari atau 31.050 buah per bulan. Berdasarkan informasi kalangan pengusaha motor menyatakan bahwa penjualan motor tahun 2009 masih prospektif (Kompas, 11 Maret 2009). Berhubungan dengan meningkatnya angka pemakai sepeda motor tiap bulannya secara otomatis meningkat pula angka kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Pada bulan Oktober 2006 berdasarkan data Polda Metro Jaya dari 4.026 kecelakaan lalu lintas, 81, 6 persen di antaranya dilakukan pengendara motor, lalu pada bulan Maret 2007 angka pelanggaran yang dilakukan pengendara sepeda motor mencapai angka 10.903 pelanggaran saat Polda Metro Jaya menggelar Operasi Simpatik Jaya (Liputan6.com, Jakarta 2007). Artinya banyaknya pengguna sepeda motor juga meningkatkan jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Terlebih lagi kecelakaan yang terjadi sebagian besarnya dilakukan oleh pengendara sepeda motor.

Melihat kondisi kepadatan jalan Jakarta saat ini, data jumlah kendaraan yang dilansir Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Metro Jaya saat ini ada 11.362.396 unit kendaraan. Perinciannya roda dua berjumlah 8.244.346 unit dan roda empat 3.118.050 unit. Jika melihat data yang disebutkan diatas gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo mendeskripsikan pada tahun 2011 tidak kurang dari 12.062.396 kendaraan akan memenuhi jalanan Jakarta. Belum lagi ditambah kendaraan angkutan umum ada

859.692 armada dengan jumlah tersebut dapat dipastikan kemacetan di Jakarta akan semakin parah. Apabila melihat kondisi yang ada yakni timpangnya jumlah kendaraan dengan pertumbuhan ruas jalan di Jakarta yang hanya 7.650 km dan luas jalan 40,1 km atau 0,26 persen dari wilayah DKI, sedangkan pertumbuhan panjang jalan hanya 0,01 % /tahun, maka kepadatan jalan raya tidak sebanding dengan tingginya angka perjalanan yang mencapai 20 juta/harinya (Poskota.com, Jakarta 27 September 2010). Membaca data yang disebutkan diatas akan terjadi penumpukan kendaraan di setiap harinya terlebih lagi disaat hari kerja. Penumpukan tersebut menimbulkan kemacetan yang sudah tidak aneh lagi bagi kota di Jakarta saat ini. Kemacetan tersebut membuat semua orang berebut ingin sampai tempat tujuannya terlebih dahulu, namun kondisi itu sedikit menguntungkan bagi para pengendara sepeda motor dibandingkan pengendara mobil. Segala macam cara dilakukan para pengendara sepeda motor karena ukuran sepeda motor yang lebih kecil dan lebih fleksibel untuk melewati kemacetan yang terjadi.

Menurut pengamat sosial Rifqy (2009) ada ciri-ciri dari pengendara motor yang bertingkah laku negatif. Pertama, tidak mau mengalah yaitu pengendara sepeda motor maunya menang sendiri seolah jalan raya tersebut adalah miliknya. Pengendara tidak mau menepi sekalipun sudah diberi peringatan. Kedua tidak sabar, yaitu pengendara sepeda motor selalu berada didepan jika saat lampu merah menyala dan tertutupnya palang pintu kereta api. Para pengendara sepeda motor lebih sayang waktunya terbangun daripada keselamatannya sendiri. Ketiga mudah emosi, yaitu pengendara selalu saling menyalahkan antara satu sama lainnya dan sama-sama

mengklaim bahwa itu bukan salahnya. Tidak jarang juga terjadi perkelahian yang tidak perlu di jalan raya.

Menurut pengendara mobil ketika diminta pendapatnya tentang pengendara motor, mereka rata-rata menjawab dengan penilaian yang bersifat negatif bahwa pengendara motor itu dikatakan tidak berbudaya, tidak memiliki aturan, tidak memiliki perasaan, ingin menang sendiri, dan seterusnya. Bagi pengendara mobil, mayoritas pengendara motor itu minta "di pahami" oleh pengendara mobil. Bahkan yang sebelumnya berkarakter lembut, namun begitu menjadi pengendara motor aktif karakternya menjadi lebih agresif, galak, bahkan cepat marah, meskipun tidak berlaku bagi semua kasus. Artinya kondisi jalan raya dapat mempengaruhi kondisi psikologis para pengendara, pengendara motor itu menginginkan agar lebih didahulukan daripada mobil. Perasaan merasa benar pengendara motor itu selalu ada, khususnya ketika berhadapan dengan mobil. Rata-rata, dalam alam pikiran pengendara motor itu menganggap pengendara mobil itu lebih kaya, enak di dalam ada AC dan sebagainya, sehingga mereka harus mengalah dengan motor (Arie Erlangga, 2008).

Dengan kata lain perilaku yang ditampilkan oleh pengendara sepeda motor tersebut merupakan bentuk dari perilaku agresif dan di dalam kehidupan sehari-hari istilah agresif sudah sering digunakan oleh masyarakat pada umumnya. Di dalam istilah yang digunakan tersebut kebanyakan di dalamnya mengandung kerugian bagi orang lain dan juga dirinya sendiri. Pengendara sepeda motor cenderung akan melakukan tindakan untuk melukai baik fisik (memukul dan menendang) maupun psikis (berkata kasar, seperti mencaci maki dan membentak) kepada pengendara lain

yang berada pada situasi jalanan ketika terdapat tingkah laku yang tidak sesuai dengan yang diharapkan, seperti tiba-tiba menyalip tanpa adanya tanda-tanda.

Mahasiswa Esa Unggul juga merupakan pengendara sepeda motor yang segala aktivitasnya menggunakan sepeda motor karena menurut mereka sepeda motor itu kendaraan yang irit dan *simple*. Jika dalam keadaan macet sepeda motor tetap bisa bergerak lain halnya dengan mobil, oleh karena itu mereka sangat mengandalkan sepeda motor agar tidak terlambat sampai ke kampusnya. Namun mahasiswa tidak ada bedanya dengan masyarakat lain pada umumnya yang menggunakan sepeda motor. Mahasiswa juga bisa terlibat dalam perkelahian dengan pengendara lain apabila ia mendapatkan perilaku yang tidak menyenangkan dari pengendara lainnya. Terkait dengan perilaku agresif yang disebutkan diatas peneliti melakukan wawancara dengan beberapa rekan mahasiswa Universitas Esa Unggul mengenai perilaku agresif pengendara sepeda motor, seperti:

1. A, seorang mahasiswa Esa Unggul yang menyatakan perilaku agresinya dalam berkendara mengatakan hal-hal sebagai berikut:

“waktu itu *gue* pernah nendang angkot, angkot itu malah berhenti didepan *gue* dan itu angkot nunggu penumpang. Gara-gara itu angkot jalanan jadi macet. Saking keselnya *gue* sama itu angkot ya *gue* tendang aja angkotnya dan *gue* kabur deh. hahahaha” (A, 2011).

2. B, seorang mahasiswa Esa Unggul yang menyatakan perilaku agresifnya dalam berkendara mengatakan:

“waktu itu motor *gue* pernah ditabrak dari belakang sewaktu macet parah di tol kebun jeruk. Motor *gue* ditabrak sama motor juga. Saat itu

dia sebenarnya sudah meminta maaf karena tidak sengaja menabrak motor *gue*. *Gue* ya kagak terima motor *gue* ditabrak gitu aja dan sampe rusak. Akhirnya *gue* samperin itu motor lalu *gue* pukul aja orangnya. Berantem deh *gue* akhirnya” (B, 2011).

Tanggapan yang diberikan oleh subjek A dan B pada wawancara yang peneliti lakukan merupakan sebuah pernyataan yang sikap agresifnya mereka dalam mengendarai sepeda motor. Perilaku agresifnya muncul karena kemacetan yang mereka alami sewaktu di jalan raya. Adapun yang menimbulkan perilaku agresifnya karena kepadatan jalan raya yang disebabkan oleh adanya angkutan umum yang menunggu penumpang dan ia merasa kesal terhadap perbuatan angkutan umum tersebut.

Berbeda halnya dengan subjek A dan B. subjek dibawah ini tidak memunculkan perilaku agresifnya di jalan raya. Ia hanya memikirkan keselamatannya sewaktu ia mengendarai sepeda motor.

3. C, seorang mahasiswa Esa Unggul semester 7 mengatakan:

“ketika *gue* naik sepeda motor sih *gue* biasa-biasa aja lah. Karena buat apa sih ngebut-gebut dijalan, gimana kalau misalnya kecelakaan toh juga gak nyampe tempat tujuan kan. Jadi *safety riding* a penting selamat, biarpun telat juga gak apa-apa.” (A, 2011)

Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa ada mahasiswa yang mampu mengendalikan perilakunya meskipun berada di jalan raya yang macet, panas, dan sangat padat sekali. Namun ada juga yang tidak mampu mengendalikan perilakunya dalam mengendarai sepeda motor. Subjek A dan B mungkin hanya sebagian kecil dari mahasiswa/I Universitas Esa Unggul yang memiliki perilaku agresif yang tinggi

dalam mengendara sepeda motornya di jalan raya. Sesungguhnya mereka diharapkan mampu mengendalikan perilaku agresifnya, karena hal itu dapat mempengaruhi pandangan masyarakat dimana mahasiswa merupakan bagian masyarakat yang memiliki tanggung jawab sosial yang khas yang kemungkinan besar cara pandangnya merupakan tolak ukur bagi masyarakat.

Masyarakat akan menganggap bahwa mahasiswa sebagai golongan masyarakat yang memiliki keahlian khusus dalam mengendalikan perilakunya dan mampu berfikir secara rasional sehingga memberikan perlakuan atau penilaian yang lebih positif lagi dibandingkan masyarakat awam lainnya. Sehingga tidak menimbulkan pernyataan yang tidak menyenangkan dari masyarakat yang menuntut mahasiswa menjadi golongan yang mampu memandang manusia itu dari segi positifnya.

B. Identifikasi Masalah

Meningkatnya angka jumlah kemacetan dan kecelakaan yang terjadi di jalan raya merupakan salah satu dampak dari banyaknya pengguna jalan raya khususnya sepeda motor. Setiap tahunnya sepeda motor mengalami peningkatan produksi yang signifikan. Peningkatan jumlah pengendara itu yang membuat padatnya jalan raya setiap harinya.

Kemacetan bukan hal yang aneh buat pengendara setiap harinya, bahkan untuk memprediksikannya sudah tidak bisa. Kemacetan yang terjadi dapat menimbulkan perilaku agresif dalam berkendara. Perilaku agresif yang muncul dalam

berkendara berupa agresif dalam bentuk fisik, verbal, kemarahan, dan kebencian. Faktor suhu udara juga mempengaruhi munculnya perilaku agresif, seperti keadaan udara yang panas lebih memicu munculnya perilaku agresif dibandingkan suhu udara yang dingin.

Salah satu bentuk perilaku agresif pengendara sepeda motor adalah perkelahian dengan pengendara yang lain atau pengguna jalan lainnya yang diungkapkan melalui tindakan yang dimaksudkan untuk melukai, maupun membahayakan individu lain yang diekspresikan dalam bentuk agresi fisik, agresi verbal, kebencian dan kemarahan. Namun dari itu semua terdapat pengendara sepeda motor yang selalu sabar dalam mengendarai sepeda motornya dan dapat mengendalikan timbulnya perilaku agresif pada dirinya sehingga tetap merasa nyaman berada dalam situasi jalanan yang padat merayap.

Mahasiswa yang merupakan bagian dari masyarakat, yang cenderung bersikap dan berperilaku berdasarkan logika serta pengetahuan yang dimiliki. diharapkan dapat menahan perilaku agresifnya dalam mengendarai sepeda motor, sehingga diharapkan dapat menunjukkan perilaku agresif yang rendah dalam mengendarai sepeda motor. Pada kenyataannya ada mahasiswa yang dapat mengendalikan perilaku agresifnya dalam mengendarai sepeda motor dan ada juga yang tidak dapat mengendalikannya. Hal itu didukung oleh fenomena-fenomena yang peneliti temukan dan telah dicantumkan sebelumnya.

Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti tertarik untuk meneliti Perilaku Agresif Mahasiswa/i Pengendara Sepeda Motor Universitas Esa Unggul.

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui:

1. Gambaran perilaku agresif pengendara sepeda motor pada mahasiswa/i Esa Unggul.
2. Perilaku agresif pengendara sepeda motor berdasarkan data penunjang.
3. Dimensi dominan perilaku agresif mahasiswa/i universitas Esa Unggul.

D. Kegunaan Penelitian

1. Manfaat Teoritis :
 - a. Diharapkan dapat memberi sumber informasi mengenai perilaku agresif pengendara sepeda motor.
 - b. Diharapkan dapat membuka jalan bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang berhubungan dengan perilaku agresif pengendara sepeda motor.

2. Manfaat Praktis :

- a. Diharapkan dapat berguna sebagai bahan kajian bagi banyak pihak seperti pemerintah, aparat keamanan, pengendara sepeda motor, pengendara mobil, serta masyarakat luas yang mempunyai kepedulian terhadap masalah sosial sehingga menemukan solusi atau jalan keluar yang lebih efektif dalam mengatasi tingkah laku para pengendara sepeda motor yang sering tidak memperdulikan keadaan di jalan raya.

E. Kerangka Berpikir

Mahasiswa merupakan bagian dari masyarakat, dimana mahasiswa adalah kaum terpelajar yang memiliki wawasan yang lebih luas serta kreativitas yang tinggi, termasuk kreativitas dalam berpikir. Tanggung jawab menyangkut status mahasiswa lebih berat dibandingkan hanya sebagai masyarakat biasa, karena seorang mahasiswa merupakan kaum akademisi yang diharapkan dapat berfikir cenderung lebih luas, kreatif dan berdasarkan logika serta informasi akurat yang diterima. Berdasarkan dengan latar belakang pendidikan serta wawasan yang lebih luas diharapkan mahasiswa dapat menyatakan sikap mereka terhadap suatu objek berdasarkan dengan hasil pemikiran mereka yang berdasarkan atas sesuatu hal yang ilmiah.

Semakin banyaknya pengguna sepeda motor di jalan raya semakin menambah kemacetan setiap harinya. Kemacetan yang terjadi membuat semua orang berlomba untuk sampai pada tempat tujuannya masing-masing dengan tepat pada waktunya

termasuk mahasiswa. Mahasiswa termasuk masyarakat yang mempunyai banyak aktifitas dan tuntutan dalam perkuliahannya. Mereka harus datang tepat waktu untuk tidak terlambat dalam masuk perkuliahannya. Oleh karena itu banyak mahasiswa yang memakai sepeda motor sebagai alternatif kendaraan mereka menuju kampusnya agar tepat waktu. Terlebih lagi sepeda motor itu merupakan kendaraan yang irit bahan bakar.

Menghadapi kepadatan di jalan raya itu sendiri sudah menjadi hal yang biasa bagi semua masyarakat termasuk mahasiswa itu sendiri. Kepadatan jalan raya pada jam-jam sibuk seperti pagi hari yaitu pada saat orang berpergian ke kantor, kampus, sekolah dan lain-lain, pada sore hari juga sudah menjadi jam yang biasa untuk melihat padatnya jalan raya karena pada jam itu orang sudah mengakhiri segala aktifitasnya untuk menuju rumah masing-masing. Akan tetapi sekarang pada siang hari kepadatan lalu lintas sering kita jumpai. Kepadatan pada jam-jam tersebut menimbulkan kemacetan yang tidak dapat dihindarkan lagi. Dalam kemacetan tersebut semua pengendara berlomba untuk sampai tempat tujuannya tepat waktu. Oleh karena itu dalam kondisi yang seperti itu perilaku agresif dapat muncul. Suhu udara yang panas juga sangat mempengaruhi munculnya perilaku agresif, namun berbeda jika suhu udara dingin. Begitu juga dengan aksi-aksi demonstrasi yang berujung pada bentrokan dengan petugas keamanan yang biasa terjadi pada cuaca yang terik dan panas tapi bila hari diguyur hujan aksi tersebut juga menjadi sepi.

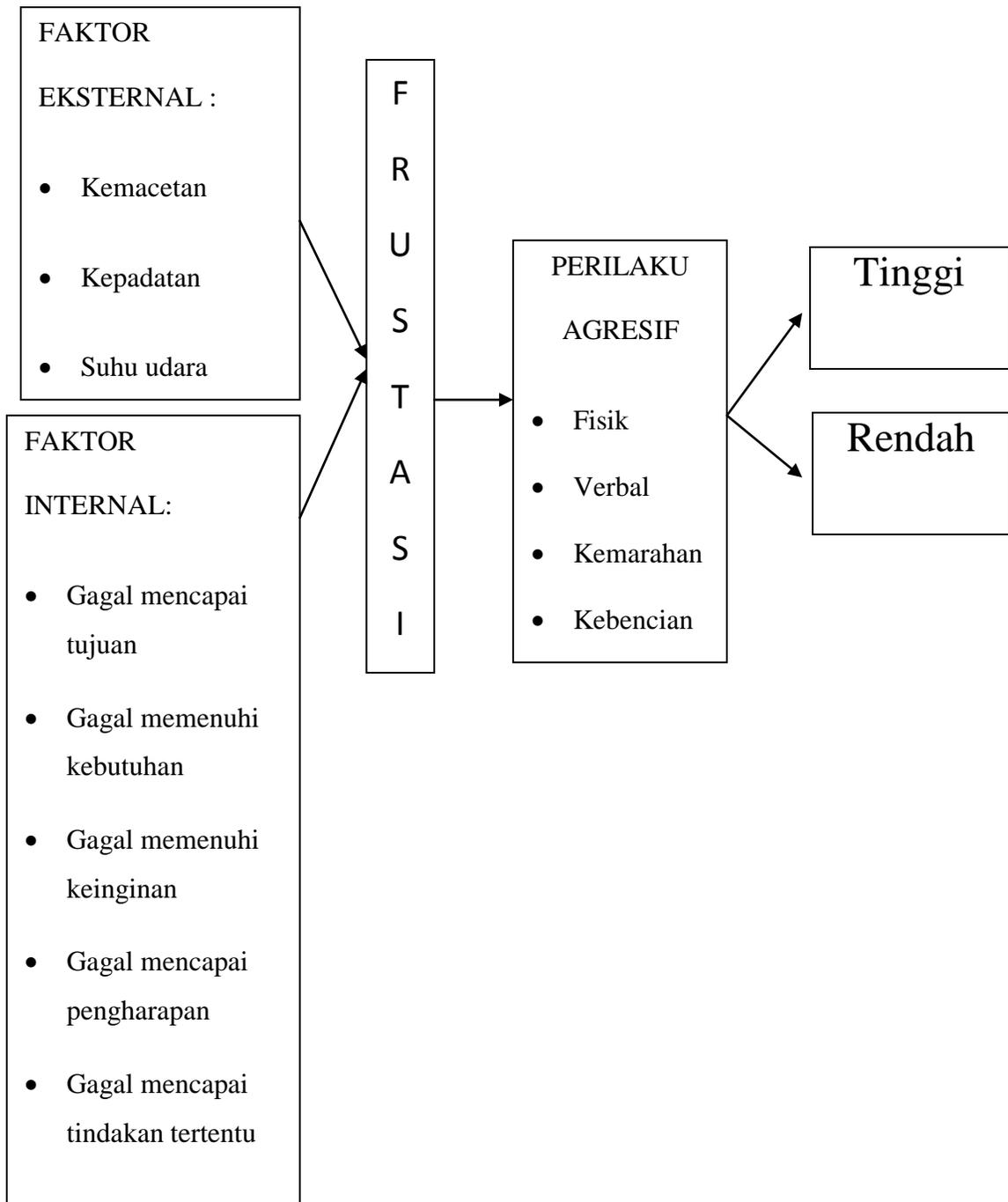
Hal ini sesuai dengan pandangan bahwa suhu suatu lingkungan yang tinggi memiliki dampak terhadap tingkah laku sosial berupa peningkatan agresivitas. Pada

tahun 1968 US Riot Comision pernah melaporkan bahwa dalam musim panas, rangkaian kerusuhan dan agresivitas massa lebih banyak terjadi di Amerika Serikat dibandingkan dengan musim-musim lainnya. Hal yang sudah disebutkan diatas merupakan faktor eksternal munculnya perilaku agresif.

Dijelaskan di sini, perilaku agresif juga muncul karena terhalangnya seseorang dalam mencapai tujuan, kebutuhan, keinginan, pengharapan atau tindakan tertentu. Artinya mahasiswa/I akan merasa bahwa mereka mempunyai sepeda motor juga tidak bisa lepas dalam masalah jalan raya yang tidak bisa diprediksikan tersebut, dalam hal ini akan menimbulkan perasaan frustasi bagi mahasiswa/I yang mengendarai sepeda motor. Frustrasi tersebut akan menimbulkan perilaku agresif dari mahasiswa/I itu sendiri.

Perilaku agresif adalah kecenderungan individu untuk melakukan tindakan yang dimaksudkan melukai, maupun membahayakan individu lain yang diekspresikan dalam bentuk agresif fisik (memukul, menendang, berkelahi), agresif verbal (menghina, berdebat, melukai hati orang lain), kemarahan (tersinggung, kesal, tidak sabaran), dan kebencian (iri hati, curiga, rasa mendendam).

Berdasarkan uraian di atas, Perilaku Agresif Mahasiswa/I Pengendara Sepeda Motor Universitas Esa Unggul digambarkan sebagai berikut:



Bagan 1.1 Kerangka Berpikir