

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sepeda motor menjadi penyumbang jenis kendaraan bermotor yang terus mengalami kenaikan pada kasus kecelakaan lalu lintas (diakses melalui goodstats.id 02/09/2023). Berdasarkan data dari Korlantas Polri pada akhir tahun 2023 tercatat kasus kecelakaan naik hingga mencapai 155.000 kasus dari tahun sebelumnya 100.000 kasus, dengan rincian kecelakaan sepeda motor sebanyak 74,35% dari total kecelakaan di Indonesia pada tahun 2023. Artinya di tiap bulan kecelakaan sepeda motor di Indonesia yakni sebesar +/- 5000 kasus (diakses melalui goodstats.id 02/09/2023).

Kementerian Perhubungan memaparkan, faktor terbesar kecelakaan pada sepeda motor adalah karena adanya *human eror* dengan persentase 61% kasus. Cotoh kelalaian pengemudi antara lain mengabaikan jarak aman, mengabaikan peraturan jalur dan batas kecepatan. (diakses melalui dephub.go.id 02/09/2023). Perilaku mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi dan berkendara tanpa memperhatikan keamanan merupakan perilaku *agresive driving* (Houston et al., 2003).

Houston et al., (2003) menjelaskan perilaku mengemudi yang agresif disebut dengan *aggressive driving behavior*. Perilaku mengemudi yang agresif merupakan disfungsi perilaku sosial yang serius, berupa ancaman terhadap keamanan masyarakat. Mengemudi secara agresif dapat disertai dengan berbagai perilaku

seperti mengikuti kendaraan lain, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, nyalakan lampu jauh ketika lalu lintas lambat, dan ngebut.

Iskandar (2017) dalam penelitiannya menyebutkan *agresive driving* sering kali dapat diidentifikasi di jalan raya dengan melibatkan sejumlah kelompok komunitas motor tertentu. Kertajaya (dalam Rafiano, Iqbal, n.d., 2018) menjelaskan komunitas adalah suatu kelompok sosial dalam masyarakat yang terdiri dari sejumlah besar individu yang saling berinteraksi dalam suatu lingkungan tertentu dan seringkali mempunyai kepentingan yang sama. Komunitas motor dapat memberikan dampak positif seperti rasa persaudaraan dan dukungan sosial, negatifnya yaitu perilaku berkendara yang agresif sering muncul pada komunitas-komunitas motor (Rafiano, Iqbal, n.d., 2018).

Peneliti melakukan observasi pada komunitas motor x di jalanan (15/09/2023) pada malam hari, Komunitas motor x melakukan kegiatan berkendara yang mengganggu pengguna jalan lain seperti membunyikan klakson, menggeber knalpot, menguasai jalanan, dan bahkan melebihi batas kecepatan sehingga pengguna jalan lain takut untuk menyalip dan ada warga dipinggir jalan yang seolah-olah tidak terima dengan berteriak mengumpat ke arah para komunitas motor tersebut. Menurut Harris & Norman (2003) kegiatan berkendara yang dilakukan komunitas motor x yang mengganggu pengguna jalan seperti membunyikan klakson, menggeber knalpot, menguasai jalanan, mengumpat dan kebut-kebutan termasuk dalam indikator perilaku *aggressive driving*, yang artinya komunitas motor x melakukan *agresive driving behavior*.

Peneliti melakukan observasi enam kali dan ditemui pada komunitas motor x sering melakukan *agresive driving* dalam agenda-agenda berkendara komunitas. Komunitas motor x memiliki agenda mingguan, yakni malam kopdar (kopi darat) dimana semua anggota berkumpul di suatu tempat. Setelah berkumpul mereka biasanya mengadakan *night ride* yakni mengelilingi jalanan kota Jember bersama-sama, pada saat *night ride* (13/10/2023) peneliti juga ikut serta mengikuti untuk observasi dan ditemukan para anggota itu ketika start dari titik kumpul mereka langsung membentuk semacam gerombolan pengendara dan menguasai satu jalur, menggeber knalpot, membunyikan klakson dan kebut-kebutan. Perilaku berkendara *agresive* dalam komunitas motor x juga dilakukan pada kegiatan lain dalam komunitas yakni pada saat *summori* (28/01/2024) komunitas tersebut membentuk gerombolan, menguasai jalur dan kebut-kebutan sehingga membahayakan pengendara lain.

Kegiatan berkendara dari komunitas motor x membentuk gerombolan jalanan, kebut-kebutan yang membahayakan pengendara lain melanggar UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lebih khusus lagi Pasal 105, “Setiap orang yang menggunakan jalan, wajib berperilaku tertib dan (atau), mencegah hal-hal yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan”. Sanksi yang diterima tertuang pada undang-undang tersebut adalah penjara minimal 1 tahun atau denda Rp 3 juta hingga maksimal penjara 12 tahun atau denda Rp 24 Juta (diakses melalui Hukumonline.com, 12/10/2023).

Perilaku *agresive driving* komunitas motor x ditemui juga dilakukan pada saat *night ride* (20/10/2023). Namun, didapati dari observasi oleh peneliti ada anggota yang sebenarnya ketika tidak bersama dengan komunitas motor x dia tidak kebut-kebutan. Pada saat peneliti melakukan wawancara pada anggota komunitas motor x, ditemukan bahwa mereka melakukan aksi menggeber knalpot, ikut dalam gerombolan dan bahkan kebut-kebutan itu dikarenakan aksi tersebut dinilai aktivitas yang wajib mereka ikuti agar terlihat kompak.

Peneliti melakukan konfirmasi kepada ketua komunitas motor x, didapatkan bahwa sebenarnya kebut-kebutan bukanlah aktivitas yang wajib. Ketua menambahkan saat melakukan *night ride* anggota hanya dihimbau untuk membentuk gerombolan saja agar terlihat kompak. Aksi kebut-kebutan dalam aktivitas *night ride* muncul ketika barisan depan itu menambah kecepatannya, dimana ketika barisan depan menambah kecepatannya maka barisan lain mengikutinya.

Penerapan batas maksimal kecepatan kendaraan di kota Jember yang juga diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yakni 50 km/ jam (diakses melalui dephub.go.id, 02/09/2023), namun ketika peneliti ikut dalam *night ride* dan melakukan observasi terlihat kecepatan pada gerombolan komunitas motor tersebut yakni sekitar 50 -100 km/jam. Artinya dalam aktivitas *night ride* mereka akan cenderung konform untuk melakukan *agresive driving* agar mereka diakui sebagai anggota komunitas.

Penyesuaian anggota terhadap sikap dan perilaku yang ada pada kelompok fenomena yang dijelaskan adalah sebagai prediktor peneliti yang dapat mempengaruhi munculnya *agresive driving* atau dalam istilah psikologi disebut

konformitas. Sesuai pada faktor lingkungan yang ada pada *agresive driving behaviour* dimana pada penelitian Rosyidah et al., (2017) menambahkan bahwa faktor lingkungan yang menjadi salah satu pemicu perilaku *agresive driving* adalah peniruan perilaku lingkungan sosial atau konformitas kelompok. Konformitas merupakan perubahan sikap atau perilaku seseorang agar sesuai dengan suatu norma dan harapan-harapan yang dikembangkan oleh suatu kelompok, sehingga menjadi diterima sebagai suatu bentuk interaksi dalam kelompok tersebut, meskipun tanpa adanya permintaan langsung dari kelompok (Baron dan Byrne, 2005).

Santrock (dalam penelitian Oktari 2018) menambahkan bahwa konformitas terjadi ketika individu merasakan tekanan (nyata atau hanya imajinasi) dari orang lain dan menerima sikap dan perilaku orang lain. Oleh karena itu, kepatuhan merupakan upaya terus-menerus individu agar tetap selaras dengan harapan, standar, dalam kelompok. Alasan prinsip konformitas adalah ketika seseorang melakukan suatu latihan yang didalamnya terdapat kecenderungan kuat untuk melakukan hal yang sama seperti orang lain, meskipun sebenarnya aktivitas tersebut menyimpang (Sukmawati dan Achmad, 2011). Secara psikologis, kesetiaan dan ketaatan pada suatu kelompok, perasaan memiliki nasib dan tanggung jawab yang sama disebut konformitas.

Jika pengaruh tersebut ada pada individu dalam kelompok maka tidak menutup kemungkinan norma, harapan, kebiasaan, sikap dan pandangan kelompok akan masuk dan memaksa individu tersebut untuk sama dengan kelompok meskipun sebenarnya bisa jadi tidak ada paksaan dari kelompok untuk mengikutinya. Salah

satu kebiasaan, sikap atau pandangan yang ada dalam komunitas motor biasanya perilaku *agresive driving*.

Berdasarkan hasil wawancara peneliti (20/10/2023), anggota menjelaskan bahwa terdapat syarat tidak tertulis yang diterapkan dalam komunitas seperti ketika melakukan *night ride* anggota harus membentuk barisan dan memenuhi badan jalan di jalan raya sehingga mengganggu pengguna jalan lain dan memunculkan respon negatif dari pengendara lain seperti mengumpat dan membunyikan klakson. Anggota yang tidak mengikuti aktivitas tersebut mendapatkan ejekan dari anggota lain dan kehadiran dalam kelompok kurang diperhatikan oleh ketua komunitas. Ketua komunitas memiliki peran penting seperti mengatur jadwal *night ride*, kopi darat, *sunmori* dan berbagai aktivitas lain. Selain itu, ketua komunitas memiliki pengaruh besar pada seluruh anggota komunitas. Kondisi tersebut membuat anggota komunitas berusaha menjadi anggota atau bagian dari komunitas dengan cara mengikuti perilaku atau kebiasaan-kebiasaan dalam komunitas.

Berdasarkan dari data wawancara (17/11/2023) anggota menyebutkan bahwa aktivitas berkendara seperti membentuk gerombolan dan dianggap wajar dan banyak anggota yakin dan percaya kepada ketua bahwa agenda berkendara secara komunitas itu aman dan tidak mungkin ketua membuat anggotanya celaka. Dalam wawancara lain ketua juga menambahkan bahwa terdapat nilai yang tidak tertulis pada komunitas motor x yakni semua anggota diwajibkan mengenal satu sama lain dan semua anggota adalah saudara. Perilaku membenarkan semua tindakan pendapat atau ide kelompok, merupakan indikator perilaku dari sosial informasional yang percaya bahwa informasi kelompok lebih kaya daripada

informasi individu (Baron dan Byrne, 2005). Menurut Baron (2005) terdapat norma deskriptif pada konformitas, norma ini mengacu pada persepsi tentang apa yang biasanya dilakukan orang lain (*what people actually do*). Tidak adanya teguran dari ketua dan anggota lain terhadap perilaku *agresive driving* yang ada dalam aktivitas berkendara komunitas, hal ini menjadikan perilaku tersebut menjadi perilaku yang wajar dilakukan dan menjadi kebiasaan komunitas.

Anggota komunitas memiliki rasa bangga ketika mengikuti seluruh aktivitas yang dilakukan bersama dalam komunitas seperti *night ride*, kopdar dan *sunmori*. Kebanggaan tersebut berasal dari perasaan anggota komunitas yang merasa gagah, dan merasa diperhatikan oleh pengendara lain meskipun perilaku dalam berkendara pada aktivitas tersebut memunculkan perilaku *agresive driving*. Berbagai upaya yang dilakukan oleh anggota untuk menyesuaikan diri dan menjadi bagian dari komunitas menunjukkan komunitas memiliki peran dalam mempengaruhi perilaku anggotanya khususnya di komunitas geng motor.

Penelitian terkait *agresive driving* dan faktor terjadinya sangat penting untuk dilakukan sebagai informasi dan pengetahuan tambahan bagi pengguna jalan dan diharapkan komunitas terkait dapat membahas topik *safety riding* dan mengembangkan nilai-nilai positif dalam kelompok pada saat berkumpul atau dalam diskusi komunitas di agenda rutin kopdar (kopi darat). Penelitian ini juga dapat memberikan gambaran *agresive driving behaviour* pada Komunitas Motor X di Jember Jawa timur mengingat penelitian serupa belum dilakukan di Jember, serta wawasan ini diharapkan dapat terus menekan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

B. Rumusan Masalah

Berdasar latar belakang di atas, peneliti merumuskan permasalahan sebagai berikut “Apakah konformitas kelompok berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara agresif di komunitas sepeda motor “X” ?”.

C. Tujuan Penelitian

Peneliti ingin mengetahui pengaruh konformitas terhadap perilaku *Aggressive driving* pada Komunitas Motor “X” di Jember Jawa Timur.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi wawasan yang berharga bagi perkembangan ilmu psikologi sosial khususnya pada demografi kelompok sosial masyarakat seperti komunitas motor, serta diharapkan memberikan wawasan terkait teoritis *agresive driving* dan dinamika konformitas yang ada pada komunitas motor.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian diharapkan dapat bermanfaat bagi komunitas motor lainnya yang ada di Jember guna dijadikan sebagai gambaran atau rujukan penting untuk memperhatikan nilai-nilai dalam komunitas dengan membahas topik *safety riding* dan mengembangkan nilai-nilai positif dalam kelompok pada saat berkumpul atau dalam diskusi komunitas di agenda rutinan kopdar (kopi darat) sehingga tidak berdampak pada perilaku *aggressive driving* dalam

mengendarai kendaraan di jalan serta dapat meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas.

Tentu penelitian ini juga diharapkan menjadi informasi yang bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait seperti SATLANTAS, DISHUB untuk dijadikan landasan rujukan dan intervensi lanjutan dengan membuat seminar atau pertemuan mingguan untuk membahas terkait *safety riding* dengan komunitas motor di Jember, dan semoga penelitian ini diharapkan memberikan masukan untuk dipertimbangkan dalam penelitian yang akan datang.

E. Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian mencakup hasil penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan pada penelitian yang dilakukan. Berikut penelitian terdahulu yang relevan dengan peneliti :

1. Jurnal penelitian oleh Effendi dan Juniarly (2022) dengan judul “Kaitan Moral Disengagement dan *Aggressive driving Behavior*: Tinjauan pada remaja pengendara sepeda motor”. Metode yang dilakukan menggunakan deskriptif kuantitatif dengan menggunakan skala *aggressive driving* dan skala moral disengagement. Hasilnya menunjukkan bahwa moral disengagement memiliki peran yang signifikan terhadap *aggressive driving behavior*. Dengan demikian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini dapat diterima.
2. Skripsi oleh Yulita (2019) dengan judul “Hubungan Kematangan Emosi dengan perilaku *Aggressive driving* pada remaja SMK Di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru”. Penelitian tersebut menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif

dengan menggunakan skala *aggressive driving* dan skala kematangan emosi. Hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja SMK Kecamatan Tampan kota Pekanbaru yang menjadi subjek dalam penelitian ini.

3. Jurnal penelitian oleh Riyansyah, dkk (2021) dengan judul “Hubungan Konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada Komunitas Motor X Di Banjarmasin” Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan dengan teknik analisis korelasi. Hasil penelitian menunjukkan hubungan antara konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor X di Banjarmasin memiliki korelasi 0,623 dan taraf signifikansi sebesar 0,000. Nilai ini menunjukkan adanya hubungan yang kuat dan positif antara kedua variabel, artinya ketika terjadi peningkatan pada konformitas maka terjadi peningkatan pula pada perilaku berkendara beresiko, juga sebaliknya ketika terjadi penurunan pada konformitas maka terjadi penurunan pula pada perilaku berkendara beresiko.
4. Skripsi oleh M. Taufik Otto Iskandar (2017) dengan judul “Konformitas sebagai mediator hubungan antara Identitas Sosial dengan Perilaku Mengemudi Agresif pada Komunitas Motor di Yogyakarta” Metode yang digunakan kuantitatif korelasional. Hasil dari penelitian ini adalah tidak terdapat hubungan yang positif antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif yang dimediasi oleh konformitas dan konformitas tidak memberikan hubungan yang signifikan sebagai variabel mediator.

Berdasarkan uraian diatas terdapat penelitian yang menjadi acuan peneliti dalam melaksanakan penelitian ini. Penelitian saat ini adalah penelitian pengembangan dari beberapa penelitian sebelumnya, termasuk pengembangan dari faktor-faktor teori yang belum ditemukan pada penelitian sebelumnya. Meskipun terdapat penelitian yang mengangkat terkait konformitas dan *agresive driving behaviour* namun peneliti saat ini lebih berfokus pada teori *agresive driving behaviour* dari Houston, Harris & Norman (2003) dan teori Konformitas dari Baron & Byrne (2005) dimana secara definisi teori dan juga aspek dari tokoh tersebut sesuai dengan fenomena peneliti saat ini yakni keaslian subjek penelitian pada komunitas motor x di Jember Jawa Timur. Meskipun ada penelitian yang serupa namun secara spesifik belum ada yang mengukur pengaruh konformitas terhadap *agresive driving* pada komunitas motor di Jember. Diharapkan penelitian saat ini dapat memperkuat penelitian sebelumnya dengan mempertimbangkan saran-saran dari peneliti sebelumnya.