

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jumlah penduduk yang kian meningkat mendorong terjadinya kepadatan penduduk di kota. Setiap masyarakat urban memiliki kebutuhan yang semakin kompleks, salah satunya kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi. Transportasi milik pribadi dianggap sebagai suatu hal praktis yang dapat mendukung mobilitas masyarakat urban yang tinggi. Persepsi tersebut akhirnya mendorong laju penambahan kendaraan pribadi yang semakin tinggi namun tidak diiringi dengan pengembangan kapasitas lebar jalan yang memadai. Hal tersebut mendorong terjadinya kemacetan di daerah kota-kota besar, termasuk salah satunya Kota Bandung.

Kota Bandung merupakan Ibu Kota Provinsi Daerah Tingkat 1 Jawa Barat, yang terletak di antara 107° bujur timur dan 6° 55' Lintang Selatan, menjadikan letak Kota Bandung sangat strategis bagi pertemuan jalan barat–timur, utara–selatan. Kota Bandung memiliki iklim yang sejuk dan lembab karena dikelilingi oleh pegunungan dan curah hujan rata–rata 204,11 mm dengan jumlah hujan rata–rata 18 hari per bulan (Krimayanti et al., 2019). Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), pada tahun 2018 Kota Bandung memiliki luas wilayah 16,7 km² dengan jumlah penduduk 2.503.708 orang dengan pertumbuhan rata-rata 0,47% dan tingkat kepadatan penduduk yang mencapai 14.932 jiwa/km². BPS juga mencatat bahwasanya dari total 2,50 juta jiwa sebanyak 1,11 juta orang bekerja dan 237,26 ribu orang bersekolah. Berdasarkan jumlah tersebut, sebanyak 53,75% penduduk Kota Bandung memiliki tingkat mobilitas yang tinggi pada hari kerja.

Kota Bandung menjadi salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki daya tarik tersendiri. Berdasarkan hasil penelitian (Hasibuan & Sulaiman, 2019), hampir 50% penduduk dunia akan memadati daerah kota sehingga perkotaan semakin memiliki tantangan yang kompleks untuk memenuhi kebutuhan para penduduknya. Pada setiap tahunnya, penduduk di Kota Bandung kian meningkat, terlihat dari angka kelahiran dan perpindahan penduduk yang memiliki beragam tujuan. Peningkatan arus urbanisasi tersebut berimbas pada munculnya masalah baru di Kota Bandung, seperti sampah, edukasi, transportasi, sosial ekonomi, bencana alam, dan kesehatan.

Kota Bandung memiliki tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi. Data Dinas Perhubungan Perhubungan (DISHUB) pada tahun 2021 menunjukkan bahwa kendaraan pribadi beroda dua di Kota Bandung berjumlah 1.116.779 unit. Berikut data jumlah kendaraan di Kota Bandung pada tahun 2020 (Bandung, 2021):

Tabel 1.1 Potensi Pemakaian Jenis Kendaraan Bermotor di Kota Bandung Tahun 2020

Jenis Kendaraan	Kota Bandung I Pajajaran	Kota Bandung II Kawalayaan	Kota Bandung III Soekarno Hatta	Total Kendaraan Bermotor
Sedan, Jeep, Minibus				
Pribadi	114 461	129 094	115 886	359 441
Dinas	503	3 393	2 517	6 413
Umum	1 078	2 517	1 174	4 769
Bus, Microbus				
Pribadi	757	1 019	384	2 160
Dinas	68	359	21	448
Umum	1 008	1 273	968	3 249
Truck, Pick up				
Pribadi	25 457	19 015	15 933	60 405
Dinas	97	1 386	845	2 328
Umum	2 603	845	1 047	4 495
Alat Berat				

Pribadi	0	3	0	3
Dinas	0	4	0	4
Umum	0	0	0	0
Sepeda Motor, Scooter				
Pribadi	414 343	378 330	324 106	1 116 779
Dinas	672	10 052	576	11 300
Umum	0	1	0	1
Total				
Pribadi	555 018	527 461	456 309	1 538 788
Dinas	1 340	15 194	3 959	20 493
Umum	4 689	4 636	3 189	12 514
Jumlah KBM	561 047	547 291	463 457	1 571 795

(Sumber : Dinas Pendapatan Daerah Provinsi Jawa Barat)

Dalam masalah transportasi, Kota Bandung berada pada urutan ke-14 kota paling macet se-Asia dan pertama se-Indonesia menurut hasil survei yang dilakukan oleh *Asia Development Bank (ADB)* pada bulan Oktober 2019 (Solehun, 2020). Hal tersebut dapat terlihat dari peningkatan jumlah kendaraan pada arus lalu lintas dan kondisi infrastruktur jalan yang kurang memadai. Kota Bandung memiliki titik rawan kemacetan di beberapa titik, di antaranya: Jalan Sukajadi (Amellia et al., 2023); Jalan Tol Pasteur (Akhmad Hermawan & Haryatiningsih, 2022a); Jalan Cihampelas (Fisu et al., 2019); Jalan Jakarta (Erwin Harahapa et al., 2022); Jalan Soekarno Hatta-Ibrahim Adjie (Fotramanag, 2022); Jalan Pahlawan (Bimaputra et al., 2017); Jalan Raya Kopo (Prasetya, 2021), dan titik lainnya.

Kemacetan di Kota Bandung menjadi salah satu fokus pemerintah untuk menanggulangi masalah tersebut. Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung sebagai instansi yang mengurus masalah perhubungan berupaya untuk mengurangi angka kemacetan di Kota Bandung. Berdasarkan penelitian (Rachmadona et al., 2022), kemacetan di Kota Bandung disebabkan oleh lahan parkir yang tidak memadai sehingga

meningkatkan volume kendaraan pada ruas jalan. Selain itu, banyaknya kendaraan umum seperti angkutan kota yang menunggu penumpang di bahu jalan dalam durasi yang cukup lama (*ngetem*). Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Bandung mendata bahwa ruas jalan dari tahun 2015 sampai 2017 tidak mengalami peningkatan sehingga tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang terus meningkat setiap tahunnya.

Adapun kinerja yang diupayakan oleh Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung untuk meminimalisir kemacetan, di antaranya: dengan menyediakan media kritik dan saran maupun keluhan masyarakat; menempatkan para staf sesuai dengan kemampuan dalam mengelola kemacetan; melakukan rekayasa lalu lintas seperti kawasan Sukajadi yang terbukti berhasil menurunkan angka kemacetan; dan publikasi laporan pertanggungjawaban melalui siaran media seperti TVRI. Setiap indikator ketercapaian telah dipenuhi oleh Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung kecuali produktivitas. Hal tersebut dapat dilihat dari 13 titik yang masih rawan akan kemacetan dari 32 titik secara keseluruhan sehingga berdampak pada tingkat kepuasan masyarakat (Dzahabyyah et al., 2021). Berikut merupakan capaian data Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung pada tahun 2018:

Tabel 1.2. Capaian Indikator Kinerja Dinas Perhubungan Kota Bandung Tahun 2018

No	Indikator Kinerja Utama	Satuan	Target	Realisasi	Capaian %
1	Persentase titik kemacetan yang teratasi	%	100	81,25	81,25
2	Persentase angkutan umum yang laik jalan	%	97,5	97,93	100,44
3	Rasio Pengguna kendaraan pribadi dan pengguna angkutan umum	%	74:26	73,86 : 26,14	100,54
4	Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)	Nilai	70	77,76	111,09

(Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2018)

Pada hakikatnya, transportasi disediakan untuk meningkatkan taraf hidup manusia. Namun, terjadinya kemacetan justru menyebabkan kualitas hidup masyarakat menurun (Hendratno Edie Toet, 2009). Kemacetan lalu lintas menyebabkan beberapa kerugian pada aspek ekonomi, lingkungan, dan sosial. Pada aspek ekonomi, para pengendara mengalami peningkatan dalam pengeluaran biaya bahan bakar maupun *service* kendaraan. Pada aspek lingkungan, kendaraan yang terjebak pada situasi kemacetan mengeluarkan lebih banyak polusi udara dan suara yang bising. Pada aspek sosial, para pengendara kehilangan waktu interaksi sosial dengan lingkungannya karena waktu tempuh perjalanan banyak terjadi saat macet sehingga sifat individualisme masyarakat perkotaan semakin meningkat.

Jumlah kendaraan yang semakin padat pada salah satu ruas jalan memaksa setiap pengendara untuk terdiam dalam durasi yang cukup lama. Padahal, setiap pengendara memiliki kepentingannya sendiri di tengah padatnya situasi lalu lintas. Kemacetan secara tidak langsung dapat memengaruhi kondisi fisik dan psikologis pengendara. Tak dapat dipungkiri, kemacetan dapat mendorong adanya perilaku *aggressive driving* demi mencapai tujuan yang diharapkan oleh para pengendara agar kebutuhan akan mobilisasi dari satu tempat ke tempat lainnya dapat tercapai dengan cepat.

Kemacetan dapat memengaruhi terjadinya perilaku *aggressive driving* para pengendara. Perilaku tersebut berkaitan dengan tingkat kematangan emosi seseorang. Pengendara dengan tingkat kematangan emosi yang tinggi mampu berkendara dengan tenang dan berpikir jauh sebelum mengambil tindakan. Sebaliknya, pengendara dengan tingkat kematangan emosi yang rendah akan cenderung melampiaskan emosinya dengan cara *aggressive driving* karena dinilai minim risiko kecelakaan dan mendapatkan keuntungan berupa kecepatan durasi berkendara.

Aggressive driving behavior atau perilaku agresif merupakan tindakan mengemudi yang cenderung meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas secara sengaja. Perilaku tersebut dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti usia pengemudi, keterampilan mengemudi, jenis kelamin, lingkungan, pola hidup, dan kepribadian pengemudi (Tasca, 1996). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Handayani et al., 2017) pada 360 pelajar SMA di Kota Surakarta berusia 14-20 tahun, perilaku agresif ditunjukkan dengan: perilaku menerobos dan tidak memberikan peluang kepada pengemudi lain untuk menyalip yang memiliki persentase 18,08%; berkendara secara kasar di atas batas aman kecepatan dengan persentase 16,93%; tidak menaati rambu lalu lintas dengan persentase 14,09%; berkendara dengan jalur zig-zag dengan persentase 10,97%; dan berbelok tanpa memberi tanda seperti lampu sen dengan persentase 8,57%. Selain itu, berdasarkan penelitian yang dilakukan pada pelajar SMA di Sidoarjo, sebagian besar pengemudi yang berperilaku agresif didominasi oleh pengemudi yang memiliki pengalaman berkendara selama lebih dari 3 tahun. Pelajar SMA di Sidoarjo yang memiliki kebiasaan agresif berkendara tinggi memiliki risiko 5,320 kali lebih tinggi mengalami kecelakaan sepeda motor dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki kebiasaan mengemudi agresif yang rendah (Soffania, 2018a).

Kondisi pelanggaran lalu lintas dalam kemacetan diistilahkan oleh Emile Durkheim sebagai perilaku anomie yaitu timbulnya keadaan yang tidak stabil karena nilai dan norma yang kian memudar. Perilaku tersebut menyimpang apabila setiap anggota masyarakat memiliki kecenderungan untuk lebih mementingkan kepentingan pribadi dibandingkan kaidah yang berlaku dalam suatu masyarakat (Crothers, 2011). Menurut Koentjaraningrat, keadaan tersebut dapat dijumpai pada masyarakat Indonesia yang tinggal di kota-kota besar yang terwujud dalam perilaku dan mentalitas menerabas untuk mencapai tujuan

dengan cara yang secepat-cepatnya tanpa mengikuti kaidah-kaidah yang berlaku (Soerjono Sookanto, 1990).

Pada setiap harinya manusia berhadapan dengan risiko kemungkinan terjadinya kecelakaan. Risiko kecelakaan lalu lintas tidak terlepas dari kehidupan masyarakat urban yang tinggal di kota besar seperti Kota Bandung. Kecelakaan lalu lintas menurut UU No. 22 Tahun 2009 (INDONESIA et al., 2009) merupakan suatu peristiwa yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan atau pengguna jalan lain yang menyebabkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas terbagi menjadi tiga kategori yaitu kecelakaan ringan (mengakibatkan kerusakan kendaraan), kecelakaan sedang (mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan), dan kecelakaan berat (mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat). Pengelompokan kejadian kecelakaan dapat mengidentifikasi daerah-daerah rawan kecelakaan. Daerah rawan kecelakaan tersebut terdiri dari: (1) *Black spot* merupakan spesifikasi lokasi kejadian kecelakaan yang berhubungan langsung dengan geometrik jalan. (2) *Black site* merupakan panjang jalan yang spesifik dan memiliki frekuensi kecelakaan tinggi. (3) *Black area* merupakan pengelompokan daerah yang sering terjadi kecelakaan.

Penelitian terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh (Mina Yumei Santi, 2014), menunjukkan bahwa karakteristik kecelakaan berdasarkan jenis kelamin laki-laki sebanyak 980 orang (74,64%) dan perempuan sebanyak 333 orang (25,36%) yang berarti pengendara berjenis kelamin laki-laki lebih sering mengalami kecelakaan lalu lintas. Kemudian berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan, pengendara motor dengan presentase 64,19% lebih dominan mengalami kecelakaan dibandingkan kendaraan lainnya yaitu mobil (11,71%), pejalan kaki (6,01%), sepeda (5,41%), truk (5,18%), bus (3,23%), mobil *pick-up* (2,25%). Sementara itu, jika

ditinjau berdasarkan lokasi terjadinya kecelakaan, sebanyak 184 kecelakaan (27,30%) terjadi di ruas jalan perkotaan dan sisanya 490 kecelakaan (72,70%) terjadi di ruas jalan antar kota. Kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia sebesar 71,69% dan faktor jalan sebesar 12,39%. Hal tersebut menunjukkan bahwa *aggressive driving* pengendara motor lebih berisiko mengalami kecelakaan dibandingkan faktor kelayakan jalan.

Berdasarkan data di lapangan pada tahun 2022 sampai dengan 16 Januari 2023 dari Unit Penegak Hukum (Gakkum) Satlantas Polrestabes Kota Bandung, kecelakaan lalu lintas didominasi oleh para pengendara motor yang berjumlah 3.279 orang dari total 4.519 kecelakaan.

Tabel 1.3. Data Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kendaraan (2022-2023)

Berdasarkan Jenis Kendaraan	Satuan	2022	2023 Total	Persen	Keterangan
a. TIDAK BERMOTOR	RAN	54	0	-54 0 %	Sama
b. SEPEDA MOTOR (R2 + R3)	RAN	3293	14	-3279 0 %	Sama
c. MOBIL PENUMPANG	RAN	120	1	-119 0 %	Sama
d. ANGKUTAN ORANG (BUS)	RAN	693	1	-692 0 %	Sama
e. ANGKUTAN BARANG	RAN	343	2	-341 0 %	Sama
f. RANSUS	RAN	0	0	0 0 %	Sama
g. DATA TIDAK DIKETAHUI	RAN	34	0	-34 0 %	Sama
h. KERETA API	RAN	0	0	0 0 %	Sama
JUMLAH	RAN	4537	18	-4519 99.6 %	Turun

(Sumber : Data Gakkum Polrestabes Kota Bandung, 2023)

Adapun korban kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada rentang usia 20-24 tahun yaitu berjumlah 574 orang dan 15-19 tahun berjumlah 491 orang. Hal tersebut beriringan dengan jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas yang didominasi oleh rentang usia 22-29 tahun berjumlah 579 orang dan 17-21 tahun berjumlah 510 orang.

Tabel 1.4. Data Usia Korban Kecelakaan (2022-2023)

Berdasarkan Usia Korban	Satuan	2022	2023 Total	Persen	Keterangan
a. Usia 0 - 4	ORANG	30	0	-30 -100%	Turun
b. Usia 5 - 9	ORANG	31	1	-30 -100%	Turun
c. Usia 10 - 14	ORANG	88	0	-88 -100%	Turun
d. Usia 15 - 19	ORANG	491	0	-491 -100%	Turun
e. Usia 20 - 24	ORANG	570	4	-566 -100%	Turun
f. Usia 25 - 29	ORANG	366	0	-366 -100%	Turun
g. Usia 30 - 34	ORANG	244	1	-243 -100%	Turun
h. Usia 35 - 39	ORANG	203	4	-199 -100%	Turun
i. Usia 40 - 44	ORANG	198	0	-198 -100%	Turun
j. Usia 45 - 49	ORANG	212	1	-211 -100%	Turun
k. Usia 50 - 54	ORANG	229	3	-226 -100%	Turun
l. Usia 55 - 59	ORANG	169	1	-168 -100%	Turun
m. Usia 60 lebih	ORANG	435	2	-433 -100%	Turun
n. Data tidak diketahui	ORANG	118	0	-118 -100%	Turun
JUMLAH	ORANG	3384	17	-3367 -99.5%	Turun

(Sumber : Data Gakkum Polrestabes Kota Bandung, 2023)

Tabel 1.5. Data Usia Pelaku Kecelakaan (2022-2023)

Berdasarkan Usia Pelaku	Satuan	2022	2023	Total	Persen	Keterangan
a. Usia Kurang dari 14	ORANG	12	0	-12	-100%	Turun
b. Usia 14 - 16	ORANG	93	1	-92	-100%	Turun
c. Usia 17 - 21	ORANG	507	3	-504	-100%	Turun
d. Usia 22 - 29	ORANG	577	2	-575	-100%	Turun
e. Usia 30 - 39	ORANG	424	2	-422	-100%	Turun
f. Usia 40 - 49	ORANG	307	1	-306	-100%	Turun
g. Usia 50 - 59	ORANG	225	1	-224	-100%	Turun
h. Usia 60 lebih	ORANG	118	1	-117	-100%	Turun
i. Data tidak diketahui	ORANG	238	0	-238	-100%	Turun
JUMLAH	ORANG	2501	11	-2490	-99.56%	Turun

(Sumber : Data Gakkum Polrestabes Kota Bandung, 2023)

Perilaku pengendara dapat memengaruhi tingkat risiko kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data penelitian, kecelakaan lebih banyak terjadi dikarenakan perilaku agresif berupa kecerobohan terhadap lalu lintas dari depan dengan jumlah kasus 759 orang.

Tabel 1.6 Data Gakkum Polrestabes Kota Bandung Kecelakaan Berdasarkan Perilaku Mengemudi (2022-2023)

Berdasarkan Perilaku Pengemudi	Satuan	2022	2023	Total	Persen	Keterangan
Berhenti Mendadak	ORANG	3	0	-3	-99.26%	Turun
Ceroboh aturan lajur	ORANG	80	1	-79	-99.26%	Turun
Ceroboh saat belok	ORANG	272	0	-272	-99.26%	Turun
Ceroboh Saat Menyalip	ORANG	309	0	-309	-99.26%	Turun
Ceroboh terhadap lalu lintas dari depan	ORANG	753	6	-747	-99.26%	Turun
Gagal memberi isyarat (lampu sein/rem tidak menyala)	ORANG	5	0	-5	-99.26%	Turun
Gagal menjaga jarak aman	ORANG	119	0	-119	-99.26%	Turun
Lalai saat mundur	ORANG	2	0	-2	-99.26%	Turun
Melakukan aktifitas lain	ORANG	11	0	-11	-99.26%	Turun
Melampaui batas kecepatan	ORANG	210	0	-210	-99.26%	Turun
Melawan Arus Lalu lintas	ORANG	10	0	-10	-99.26%	Turun
Memotong setelah menyalip	ORANG	13	0	-13	-99.26%	Turun
Mendadak Merubah Kecepatan	ORANG	23	0	-23	-99.26%	Turun
Mengabaikan APILL	ORANG	41	0	-41	-99.26%	Turun
Mengabaikan aturan lajur	ORANG	32	0	-32	-99.26%	Turun
Mengabaikan hak jalur pejalan kaki	ORANG	533	2	-531	-99.26%	Turun
Mengabaikan Polisi	ORANG	1	0	-1	-99.26%	Turun
Mengabaikan rambu dan marka	ORANG	16	0	-16	-99.26%	Turun
Menggunakan HP/ Gadget	ORANG	0	0	0	-99.26%	Turun
Menyalip di tikungan	ORANG	0	0	0	-99.26%	Turun
Salah memberi isyarat	ORANG	1	0	-1	-99.26%	Turun
Salah posisi parkir	ORANG	4	0	-4	-99.26%	Turun
Tertidur / kelelahan	ORANG	16	0	-16	-99.26%	Turun
Tidak diketahui	ORANG	1082	8	-1074	-99.26%	Turun
JUMLAH	ORANG	3536	17	-3519	-99.52%	Turun

(Sumber : Data Gakkum Polrestabes Kota Bandung, 2023)

Variabel moderator persepsi risiko kecelakaan dipilih dalam penelitian ini dengan didasari oleh pemikiran awal yaitu dapat memperkuat atau memperlemah pengaruh variabel independen (kemacetan) dan variabel dependen (*aggressive driving*) pengendara motor di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung. Persepsi risiko akan memengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara. Seorang pengendara yang merasa memiliki kemampuan berkendara memiliki persepsi risiko kecelakaan yang rendah, dikarenakan dia merasa

memiliki kontrol atas kendaraannya. Sebaliknya, jika pengemudi memiliki persepsi risiko kecelakaan yang tinggi, dia akan mencegah potensi bahaya kecelakaan dengan cara berkendara sesuai aturan dan tidak agresif.

Penelitian (Joys & Darniati, 2016) berjudul "*Aggressive Driving* Pengemudi Angkutan Kota di Jalan Macet" memilih para pengemudi angkutan kota sebagai subjek penelitian yang cenderung mengalami stres berkendara dan melakukan *aggressive driving* saat terjadi kemacetan. Adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada subjek penelitian yaitu pengemudi motor. Pengemudi motor dinilai lebih mendominasi arus lalu lintas di Kota Bandung yang pada tahun 2021 mencapai 1.116.779 unit kendaraan pribadi. Selain jumlahnya yang banyak, pengemudi motor dipilih sebagai subjek penelitian karena memiliki *aggressive driving* yang tinggi dan rentan mengalami kecelakaan lalu lintas dengan presentase 64,19% lebih dominan dibandingkan kendaraan lainnya. Pengemudi motor berusia 15-19 tahun yang memiliki *aggressive driving* tinggi akan lebih banyak mengalami kecelakaan lalu lintas berdasarkan hasil penelitian dari (Soffania, 2018b) berjudul "Hubungan *Aggressive Driving Behavior* Pengemudi Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo)".

Pada penelitian ini, subjek penelitian berfokus pada pengemudi sepeda motor berusia 17-35 tahun. Usia tersebut dipilih berdasarkan usia minimal memiliki surat izin mengemudi (SIM) yaitu 17 tahun dan usia maksimal pada dewasa awal yaitu 35 tahun (Sukaesih, 2017). Kemudian, proses penentuan lokasi penelitian dipilih berdasarkan titik rawan kemacetan di Kota Bandung. Penelitian (Monica Wulandari, 2016) berjudul "Hubungan Antara *Risk Taking Behavior* dengan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan Surapati Kota Bandung Usia Dewasa Awal" memiliki lokasi penelitian

di Jalan Surapati. Sementara itu, penelitian ini akan berfokus pada kondisi kemacetan di Jalan Raya Kopo agar memiliki perbedaan lokasi dengan penelitian sebelumnya.

Berdasarkan data yang telah diuraikan di atas, penulis menganggap perlu untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai pengaruh kemacetan terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor. Adapun kebaruan dalam penelitian ini adalah dengan melibatkan variabel moderator berupa persepsi risiko kecelakaan yang dapat mengukur besaran pengaruh kemacetan terhadap perilaku *aggressive driving*. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas wawasan para pembaca, khususnya pengendara motor di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung. Adapun judul penelitian ini yaitu: "Pengaruh Kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap *Aggressive Driving* Pengendara Motor dengan Persepsi Risiko Kecelakaan sebagai Variabel Moderator".

1. 2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, peneliti memiliki rumusan masalah sebagai berikut:

- 1.2.1 Bagaimana pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap *aggressive driving* pengendara motor?
- 1.2.2 Bagaimana besaran pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap *aggressive driving* pengendara motor yang dimoderatori oleh persepsi risiko kecelakaan?
- 1.2.3 Bagaimana jenis variabel moderator pada persepsi risiko kecelakaan?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yang disesuaikan dengan rumusan masalah, di antaranya:

- 1.3.1 Menganalisis pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor.
- 1.3.2 Mengidentifikasi besaran pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor yang dimoderatori oleh persepsi risiko kecelakaan.
- 1.3.3 Mengetahui jenis variabel moderator pada persepsi risiko kecelakaan.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang Sosiologi Pembangunan dengan pembangunan kapasitas jalan (infrastruktur) untuk meminimalisir kemacetan dan pembangunan sumber daya manusia khususnya pengendara sepeda motor yang lebih efektif dalam menghadapi fenomena sosial; Sosiologi Hukum dengan mengkaji realitas penegakkan hukum sosial yang berlaku di jalan raya oleh para pengendara sepeda motor; dan Psikologi Sosial dengan memahami faktor psikologis yang memengaruhi persepsi risiko kecelakaan para pengendara sepeda motor; serta dapat dijadikan referensi bagi penelitian selanjutnya terkait masalah sosial lalu lintas.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Peneliti, dapat memanfaatkan penelitian yang telah dilakukan untuk memperluas wawasan dan mengembangkan penelitian lebih lanjut mengenai fenomena serupa.

2. Bagi Program Studi Pendidikan Sosiologi, dapat memanfaatkan penelitian yang telah dilakukan untuk dijadikan referensi fenomena masalah sosial lalu lintas yang berkaitan dengan ilmu Sosiologi.
3. Bagi Pemerintah Kota Bandung, dapat memanfaatkan penelitian yang telah dilakukan sebagai masukan untuk mengambil kebijakan yang lebih efektif dan efisien terkait dampak dari kemacetan lalu lintas serta meningkatkan pembangunan sumber daya manusia dengan sosialisasi persepsi risiko kecelakaan.
4. Bagi Polrestaes dan DISHUB Kota Bandung, dapat memanfaatkan penelitian untuk mengatur ketertiban lalu lintas.
5. Bagi Masyarakat, dapat memanfaatkan penelitian yang telah dilakukan untuk meningkatkan persepsi risiko kecelakaan pada situasi kemacetan dan meminimalisir *aggressive driving*.

1.5 Struktur Organisasi Skripsi

Skripsi disusun ke dalam lima BAB dengan sistematika:

- 1.5.1 BAB I: Pendahuluan, yaitu bab yang berisi latar belakang penelitian, rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan struktur organisasi skripsi.
- 1.5.2 BAB II: Tinjauan Pustaka, yaitu bab yang berisi uraian mengenai sumber-sumber pustaka berupa teori yang berkaitan dengan fokus penelitian, penelitian terdahulu, kerangka berpikir, dan hipotesis penelitian.
- 1.5.3 BAB III: Metode Penelitian, pada bab ini peneliti akan memaparkan desain penelitian, populasi dan sampel, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, dan teknik analisis data, dan jadwal penelitian.
- 1.5.4 BAB IV: Temuan dan Pembahasan, pada bab ini berisi pemaparan hasil temuan yang didapatkan oleh peneliti.
- 1.5.5 BAB V: Simpulan, saran dan rekomendasi, yaitu berisi mengenai simpulan, saran dan rekomendasi dari data yang telah didapatkan.

1. 6 Definisi Judul

Peneliti merumuskan judul "Pengaruh Kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap *Aggressive Driving* Pengendara Motor dengan Persepsi Risiko Kecelakaan sebagai Variabel Moderator" berdasarkan tiga variabel, yaitu: "kemacetan" sebagai variabel independen (X), "*aggressive driving*" sebagai variabel dependen (Y), dan "persepsi risiko kecelakaan" sebagai variabel moderator (Z).

Kemacetan merupakan situasi penurunan laju lalu lintas yang mengakumulasi para pengendara pada waktu dan rute yang sama secara tidak efisien. Situasi tersebut dapat memengaruhi kondisi fisik dan psikis pengendara sehingga kemacetan dapat mendorong perilaku *aggressive driving* yang dinilai efisien untuk meminimalisir waktu berkendara dan menghindari situasi kemacetan. *Aggressive driving* merupakan perilaku berkendara yang dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, atau upaya beresiko lainnya secara sengaja dalam rangka menghemat waktu berkendara. Penelitian ini berfokus pada uji analisis hipotesis ada atau tidaknya pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor.

Adapun kebaruan dalam penelitian ini yaitu dengan melibatkan variabel moderator yaitu persepsi risiko kecelakaan lalu lintas yang berfungsi untuk memperkuat atau memperlemah pengaruh kemacetan terhadap *aggressive driving* pengendara motor. Persepsi risiko kecelakaan lalu lintas merupakan kemampuan seorang pengendara dalam memahami lingkungan berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya potensi kecelakaan lalu lintas. Maka dari itu, penelitian ini pun bertujuan untuk mengetahui jenis variabel moderator pada persepsi risiko kecelakaan.