

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Kemacetan**

##### 2.1.1. Pengertian Kemacetan

Kemacetan merupakan situasi kelancaran arus lalu lintas yang menurun sehingga memengaruhi perilaku para pengguna jalan dan menambah waktu tempuh perjalanan (Margareth, Melisa. Papia J.C. Franklin. Warouw, 2018). Menurut sumber Laporan Lalu Lintas tahun 2004, kemacetan merupakan situasi lalu lintas yang mengakumulasikan para pengendara pada waktu dan rute yang sama secara tidak efisien (Aris, 2012). Kemacetan dapat memengaruhi citra seseorang terhadap lingkungan. Citra terbentuk berdasarkan pengetahuan dan informasi yang diterima seseorang dan cenderung memengaruhi cara berperilaku dalam suatu lingkungan (Dr. Ilham Prigunanto, 2019). Proses ini memberikan stimulus yang berasal dari luar dan memengaruhi respons seseorang untuk berperilaku terhadap sebuah situasi. Saat terjadi kemacetan, pola perilaku para pengguna jalan dapat terpengaruh oleh tekanan yang ada pada saat itu.

Kemacetan dapat memengaruhi aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan (Akhmad Hermawan & Haryatiningsih, 2022b). Pada aspek sosial, para pengguna jalan mengalami kelelahan secara fisik maupun mental akibat arus lalu lintas yang tidak kondusif. Pada aspek ekonomi, para pengguna jalan mengalami peningkatan dalam pengeluaran biaya bahan bakar maupun *service* kendaraan. Sedangkan pada aspek lingkungan, kemacetan dapat meningkatkan polusi udara akibat asap kendaraan.

### 2.1.2. Faktor-faktor yang Memengaruhi Kemacetan

Menurut penelitian yang dilakukan oleh (Cambridge Systematic, Texas Transporatation Institute, 2006), beberapa hal yang menyebabkan kemacetan, di antaranya:

#### 1. Kapasitas Jalan (*Physical Bottlenecks*).

Kemacetan terjadi karena jumlah kendaraan yang melaju melebihi kapasitas jalan. Kapasitas tersebut ditentukan oleh faktor jalan, persimpangan jalan, dan tata letak jalan.

#### 2. Kecelakaan Lalu Lintas (*Traffic Incidents*).

Kemacetan yang disebabkan oleh terjadinya kecelakaan pada suatu ruas jalan. Kecelakaan memakan suatu area karena terdapat kendaraan yang terlibat sehingga kepadatan terjadi pada ruas jalan tertentu.

#### 3. Area Pekerjaan (*Work Zones*).

Kemacetan disebabkan oleh adanya aktivitas konstruksi sehingga lebar jalan menurun, adanya pengalihan jalur, dan penutupan jalan.

#### 4. Cuaca (*Bad Weather*)

Kondisi cuaca dapat memengaruhi perilaku pengendara seperti saat terjadi hujan deras banyak pengendara yang mengurangi laju kendaraan agar terhindar dari risiko kecelakaan. Hal tersebut menyebabkan arus lalu lintas yang tersendat.

#### 5. Alat Pengukur Lalu Lintas (*Traffic Control Devices*).

Pengaturan lalu lintas yang bersifat kaku dapat menyebabkan kemacetan karena tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas.

#### 6. Acara Khusus (*Special Events*).

Acara khusus yang diselenggarakan pada suatu tempat akan meningkatkan arus lalu lintas dengan banyaknya jumlah pengunjung. Arus lalu lintas menjadi terhambat sehingga terjadi kemacetan.

#### 7. Fluktuasi Arus Normal (*Fluctuations in Normal Traffic*).

Kemacetan terjadi karena arus kendaraan yang meningkat pada jalan dan waktu tertentu.

## 2.2 Perilaku Anomi

### 2.2.1. Pengertian Perilaku Anomi

Anomi termasuk ke dalam salah satu perilaku menyimpang akibat terjadinya ketegangan dalam sebuah struktur sosial. Seseorang yang mengalami tekanan akan terdorong untuk melakukan suatu penyimpangan. Dalam buku *The Division of Labor in Society* (Durkheim, 2018), Emile Durkheim menjelaskan bahwa keadaan deregulasi diartikan sebagai peraturan yang berada di tengah masyarakat namun tidak ditaati. Keadaan deregulasi akan menimbulkan hubungan relasi individu dengan masyarakat menjadi bentuk krisis moralitas (George Ritzer, 1988). Kata "anomi" berasal dari bahasa Yunani yaitu *anomia*, yang berarti pelanggaran hukum atau "tanpa hukum" yang mengacu pada ketidakstabilan sosial sebagai akibat dari gangguan nilai, norma, serta perasaan dari ketidakpastian dan keterasingan (Garfield, 1987). Jika dikaitkan dengan fenomena pelanggaran lalu lintas, persoalan moral dapat diatasi oleh organisasi hukum yang tegas dalam memberikan sanksi kepada para pengendara yang melanggar peraturan lalu lintas.

Menurut padangan Robert K. Merton, pada tahun 1930-an, keadaan anomie diilustrasikan seperti masyarakat Amerika Serikat dengan sistem industri modern yang lebih mementingkan pencapaian kekayaan dan pendidikan tinggi dan hanya dapat diakses oleh masyarakat pada lapisan sosial atas (Elly Malihah Setiadi, 2020). Jika dikaitkan dengan perilaku para pengendara motor yang mengalami kemacetan, perilaku anomie dapat didefinisikan sebagai perilaku masyarakat yang lebih menekankan kepentingan untuk mencapai tujuan. Dalam hal ini, para pengendara yang mengalami kemacetan memiliki keterbatasan kemampuan untuk sampai ke tempat tujuan secara cepat, sehingga menimbulkan perilaku menyimpang *aggressive driving*.

Perilaku anomie menurut (Robert K. Merton, 1981) berfokus pada keadaan di mana tujuan bersama diterima oleh seluruh bagian dari suatu populasi dan diinternalisasikan menjadi sebuah kebutuhan psikologis, serta keadaan di mana sarana prasarana yang disediakan oleh pemerintah tidak tersedia bagi anggota dari suatu sistem sosial. Adapun sarana prasarana yang disediakan oleh lembaga atau pemerintah masih diperuntukkan bagi masyarakat dari kalangan sosial ekonomi menengah ke atas, seperti pembangunan jalan tol untuk meminimalisir kemacetan bagi pengemudi mobil (Firdaus, 2018). Keadaan tersebut mendorong sebagian dari populasi pengendara motor untuk berperilaku menyimpang (anomie).

Perilaku anomie muncul karena rusaknya sistem budaya yang tidak lagi didukung oleh struktur sosial yang berlaku. Seseorang secara tiba-tiba kehilangan kemampuan untuk menyelaraskan tindakan dengan norma dan tujuan budaya. Anomie sosial muncul ketika kebijakan pemerintah (*institutional means*) memiliki ketimpangan dengan tujuan bersama (*cultural goals*) (Robert K. Merton, 1981). Kesempatan dan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah dalam memenuhi kebutuhan sarana transportasi tidak tersedia secara efektif dan efisien, dibuktikan dengan terjadinya kemacetan. Kemacetan lalu lintas akan mendorong terjadinya perilaku anomie seperti pengendara yang memberontak (*rebellion*) dengan cara di luar norma sosial yang berlaku seperti *aggressive driving* antar pengendara.

### 2.2.2. Faktor-faktor yang memengaruhi Perilaku Anomie

Teori anomie dapat menjadi alat analisis perubahan sosial dalam kebijakan pembangunan. Dalam *Swiss Institute of Development (SID)*, Robert K. Merton dan Johan Galtung bersama para peneliti lainnya menelusuri perilaku anomie di berbagai negara seperti Amerika Latin,

Afrika, Australia, dan Asia dalam rentang tahun 1996-1997 (Syahra, 2000). Kemudian, sidang SID diadakan di Johor Baru tepatnya pada bulan Februari 1998 memiliki beberapa temuan terkait faktor yang memengaruhi perilaku anomi dalam pembangunan, di antaranya:

a. Pola hubungan sosial yang terganggu.

Perilaku anomi muncul dengan didasarkan pada terganggunya pola hubungan sosial karena pengaruh proses perubahan dari masyarakat maupun penentu kebijakan dalam hal ini pemerintah.

b. Penerimaan masyarakat terhadap kebijakan pembangunan.

Pembangunan yang direncanakan oleh pemerintah dalam bentuk proyek perbaikan infrastruktur perlu disertai dengan penerimaan masyarakat yang akan terdampak secara langsung dalam keberlangsungan kebijakan tersebut.

c. Pelaksanaan pembangunan harus sejalan dengan kesejahteraan masyarakat.

Dalam setiap perencanaan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan perlu disertakan para ahli yang dapat mengelola perubahan sosial agar sesuai dengan tujuan pembangunan.

## 2.3 *Aggressive Driving*

### 2.3.1. *Pengertian Aggressive Driving*

Agresivitas merupakan sebuah dorongan untuk menyerang atau menyakiti secara fisik maupun psikologis orang lain. Menurut (Tasca, 1996), seorang pengemudi dikatakan memiliki perilaku agresif jika meningkatkan risiko tabrakan secara sengaja yang dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, atau upaya lainnya dalam rangka menghemat waktu berkendara. Sedangkan menurut (James, 2000), *aggressive driving* terjadi di bawah pengaruh gangguan emosi yang menghasilkan

tingkah laku dengan tingkat risiko tinggi pada pengemudi lain. Seorang *aggressive driving* mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama dan seseorang berhak meningkatkan risiko orang lain untuk terkena bahaya.

Menurut (Houston, 2003), *aggressive driving* merupakan suatu pola disfungsi sosial yang mengganggu keamanan publik. Perilaku tersebut dapat melibatkan perilaku lainnya seperti membuntuti (*tail gaiting*), mengklakson (*honking*), melakukan gerakan kasar (*rude gesturing*), dan mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas yang tenang (*flashing light*).

### 2.3.2. Dimensi *Aggressive Driving*

Jenis-jenis *Aggressive Driving* Menurut (James, 2000):

- a. *Impatience* (ketidaksabaran) dan *Inattentiveness* (ketidakperhatian).
  1. Menerobos lampu merah.
  2. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning.
  3. Berpindah-pindah jalur.
  4. Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam di atas batas kecepatan aman maksimum.
  5. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya.
  6. Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan seperti berbelok atau berhenti.
  7. Menambah atau mengurangi kecepatan secara mendadak.

- b. *Power Struggle* (adu kekuatan).
1. Menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan atau pindah.
  2. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri.
  3. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali.
  4. Membuntuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut.
  5. Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.
  6. Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.
- c. *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (kemarahan di jalan).
1. Mengejar pengemudi lain untuk berduel.
  2. Mengemudi dalam kondisi mabuk.
  3. Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain.
  4. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya sendiri atau memukul suatu objek.
  5. Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi.

Selain itu, Houston, Harris, dan Norman (Houston, 2003) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi dua dimensi, di antaranya:

a. Perilaku Konflik (*Conflict Behavior*)

Perilaku konflik merupakan perilaku yang melibatkan interaksi sosial secara langsung dengan pengendara lain yang ditandai dengan

aksi dan reaksi konflik. Perilaku tersebut disebut konflik jika memenuhi indikator seperti:

1. Mengerem secara sengaja (*intentionally tap my brakes*).
  2. Memberikan isyarat kasar (*rude gesture*).
  3. Membunyikan klakson (*honking*).
  4. Menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*).
  5. Menyialip dengan seenaknya (*merge into traffic*).
- b. Mengebut (*Speeding*)
- Perilaku mengebut memiliki risiko kecelakaan yang tinggi karena tidak memperhitungkan risiko, pembuatan keputusan secara impulsif, dan kecerobohan dari pengendara. Perilaku tersebut memiliki indikator seperti:
1. Membuntuti kendaraan lain dengan jarak dekat (*follow a car at less*).
  2. Mengebut melewati batas aman kecepatan berkendara (*drive faster than speed limit*).
  3. Mempercepat kendaraan saat lampu lalu lintas berubah warna dari kuning menjadi merah. (*Accelerate into an intersection when the traffic light is changing from yellow to red*).

### 2.3.3. Faktor-faktor yang Memengaruhi *Aggressive Driving*

Faktor Pengaruh *Aggressive Driving* Menurut (Tasca, 1996):

1. Usia dan umur pengemudi. *Aggressive driving* yang tinggi sebagian besar melibatkan pengemudi laki-laki dengan usia 17-35 tahun, sedangkan perempuan cenderung menunjukkan tingkat *aggressive driving* yang rendah.
2. Faktor sosial. Seseorang yang melakukan *aggressive driving* mempelajari perilaku tersebut dari orang tua, teman sebaya, media, dan pengalaman selama mengemudi di jalan.



3. Kepribadian dengan *sensation seeking* atau kebutuhan untuk menambah pengalaman yang lebih bervariasi dan mengambil risiko yang lebih tinggi.
4. Sikap pengemudi yang menilai dirinya memiliki kemampuan yang tinggi dalam mengendalikan kendaraan akan mudah terpancing emosi untuk marah ketika merasa terganggu oleh pengemudi lain.
5. Faktor lingkungan seperti durasi yang lama pada lampu merah atau kemacetan.

## 2.4 Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

### 2.4.1. Pengertian Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Persepsi merupakan proses seseorang dalam memahami lingkungannya dengan melibatkan penafsiran pribadi sebagai suatu rangsangan dalam suatu pengalaman psikologis. Persepsi berperan dalam penerimaan rangsangan, mengatur, hingga menginterpretasikannya untuk memengaruhi perilaku dan membentuk sikap (James L. Gibson, 1996).

Persepsi risiko merupakan penilaian subjektif tentang seberapa besar perhatian seseorang terhadap suatu kecelakaan. Selain itu, persepsi risiko juga merupakan kemampuan untuk mengidentifikasi faktor risiko yang relevan dan mengatasi risiko tersebut (Brousand, 2002). Maka, persepsi risiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga kemampuan pengendara untuk mencegah potensi bahaya dari kecelakaan yang sesungguhnya.

Berdasarkan PP No.43 tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan, kecelakaan lalu lintas diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dan mengakibatkan korban manusia atau kerugian lainnya. Kecelakaan lalu lintas merupakan serangkaian kejadian yang didahului oleh kegagalan pengguna jalan dalam mengatasi adanya kecelakaan di sekelilingnya

termasuk dirinya sendiri hingga menimbulkan korban (*PM RI No 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, 1993).

Persepsi risiko kecelakaan lalu lintas menurut (Ropeik, David, 2003) adalah serangkaian kejadian yang didahului oleh kegagalan pengendara dalam mengatasi kondisi berkendara sehingga menimbulkan korban kecelakaan. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa persepsi risiko kecelakaan lalu lintas merupakan kemampuan seorang pengendara dalam memahami lingkungan berkendara sehingga dapat mencegah terjadinya potensi kecelakaan lalu lintas. Semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan lalu lintas seseorang, maka akan semakin rendah peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas.

#### 2.4.2. Dimensi Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dapat diukur melalui tiga aspek, yaitu: kognitif, afektif, dan konatif (Reniers et al., 2016).

##### a. Aspek Kognitif

Aspek kognitif mencakup kemungkinan terjadinya risiko kecelakaan pada dirinya maupun orang lain. Aspek tersebut diukur dari:

1. Kecenderungan berakibat kecelakaan (*likelihood of accident*) yang meliputi kemungkinan terjadinya kecelakaan.
2. Keyakinan terhadap kemampuan berkendara (*driving efficacy*) yang meliputi kepercayaan untuk berkendara dalam situasi berisiko.
3. Kecenderungan untuk mengambil risiko (*aversion to risk taking*) yang meliputi persepsi atas tindakan tertentu yang berbahaya saat berkendara.

##### b. Aspek Afektif

Aspek afektif merupakan reaksi emosional pengendara saat berpikir mengenai situasi berisiko. Aspek tersebut diukur dari:

1. Khawatir (*worry*) terhadap risiko dan cedera saat berkendara.
2. Kepedulian (*concern*) terhadap risiko dan cedera saat berkendara.

c. Aspek Konatif

Aspek konatif mencakup perilaku pengendara sesuai dengan persepsi dirinya terhadap suatu keadaan tertentu. Aspek tersebut diukur dari:

1. Sering berpindah lajur untuk menguasai lalu lintas.
2. Mengebut dengan kecepatan di atas batas aman.
3. Melaju di tikungan dengan kecepatan di atas batas aman.
4. Berkendara saat lelah atau mengantuk.
5. Berkendara di bawah pengaruh obat atau minuman keras.
6. Melakukan hal distraksi di luar aktivitas berkendara.
7. Terdistraksi oleh penumpang saat berkendara.
8. Menerobos lampu lalu lintas saat sedang berwarna merah.
9. Berhenti secara mendadak.
10. Beradu kecepatan berkendara.
11. Melawan arah lalu lintas.
12. Berbelok tanpa isyarat (lampu sein).
13. Tidak menggunakan peralatan berkendara yang aman.

#### 2.4.3. Faktor-faktor yang memengaruhi Persepsi Risiko Kecelakaan Lalu Lintas

Menurut Ropeik dan Slovic (2003), faktor pengaruh persepsi risiko kecelakaan lalu lintas, di antaranya:

a. Ketakutan

Kematian memiliki perhatian yang tinggi pada seseorang, sehingga apabila seseorang mempersepsikan kematian yang menakutkan sebagai akibat dari kecelakaan, maka dia akan menganggap

persepsi risiko kecelakaan adalah tinggi. Menurut Ropeik dan Slovic (2003), pengendara dengan bias kecelakaan yang akan terjadi pada diri sendiri maupun orang lain memiliki persepsi risiko kecelakaan lebih tinggi karena siapa pun dapat menjadi korban kecelakaan. Selain itu, semakin besar rasa kepercayaan diri terhadap faktor-faktor yang dapat melindungi diri, semakin kecil rasa khawatir yang dirasakan. Jika seorang pengendara percaya bahwa kendaraan yang akan digunakannya aman dan layak dikendarai, maka risiko kecelakaannya akan kecil, begitu pun sebaliknya.

b. Kontrol

Persepsi risiko antara pengendara dan penumpang memiliki tingkatan yang berbeda atas kontrol yang dimiliki. Seorang pengendara mempersepsikan risiko kecelakaan rendah karena merasa memiliki kontrol atas kendaraan yang dikemudikan. Sementara penumpang memiliki persepsi risiko kecelakaan tinggi karena tidak dapat mengontrol kendaraan yang sedang dinaikinya. Selain itu, ketika seorang pengendara melewati suatu persimpangan yang belum pernah dilewati, maka dia akan lebih berhati-hati karena mempersepsikan risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan melewati jalan yang sudah pernah dilewati.

c. Asal risiko (lingkungan atau manusia)

Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor alam dipersepsikan memiliki risiko yang lebih rendah dibandingkan karena perbuatan manusia. Kecelakaan yang diakibatkan oleh pohon tumbang karena hujan lebat dipersepsikan memiliki risiko yang lebih rendah untuk terjadinya kecelakaan dibandingkan kecerobohan pengendara lain yang berkendara secara ugal-ugalan (Budiastomo, 2007).

d. Pilihan

Tingkat risiko terhadap pilihan diri sendiri dan orang lain memiliki persepsi yang berbeda. Jika diri sendiri berkendara dengan

menggunakan telepon seluler akan dipersepsikan minim risiko kecelakaan karena merasa dapat mengontrol situasi yang akan terjadi. Sementara jika melihat pengendara lain yang menggunakan telepon seluler saat berkendara akan dipersepsikan memiliki risiko kecelakaan yang tinggi. Selain itu, seorang pengendara yang sedang terburu-buru memiliki pilihan dengan beranggapan bahwa melawan arah lalu lintas akan mendapatkan keuntungan untuk mengefisiensikan waktu. Persepsi dirinya mengenai kecelakaan dinilai rendah karena dia merasa ada keuntungan yang didapat dari *aggressive driving*.

e. Kewaspadaan

Seorang pengendara akan lebih berhati-hati ketika melewati jalan yang dipersepsikan rawan akan kecelakaan. Selain itu, seseorang akan lebih berhati-hati dan mengurungkan niatnya untuk melakukan hal-hal yang berbahaya ketika berkendara ketika membawa penumpang anak-anak karna menganggap jika hal tersebut dilakukan akan memiliki risiko lebih tinggi, begitu pun sebaliknya.

## 2.5 Penelitian Terdahulu

Saat memulai sebuah penelitian, peneliti perlu memiliki dasar pemikiran yang cukup sebagai langkah awal penelitian. Penelitian pada skripsi ini berjudul "Pengaruh Kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap *Aggressive Driving* Pengendara Motor dengan Persepsi Risiko Kecelakaan sebagai Variabel Moderator" sehingga peneliti dapat mempelajari berbagai penelitian terdahulu yang berfokus pada kemacetan, perilaku *aggressive driving*, dan persepsi risiko kecelakaan. Selain itu, penelitian terdahulu dapat dijadikan sarana perbandingan yang jelas dan terukur serta menghindari kesamaan antara penelitian yang hendak dilakukan dengan yang telah ada sebelumnya. Peneliti telah merangkum beberapa penelitian terdahulu yang memiliki topik penelitian sejenis, di antaranya :

### 2. 5.1 Stres Berkendara Akibat Kemacetan Lalu Lintas dan Perilaku Agresif Berkendara (Nufitriany Fakhri, Muhammad Iqramullah, 2022)

Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan positif yang signifikan antara stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas terhadap agresif berkendara. Semakin tinggi stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas maka semakin tinggi agresif berkendara. Individu yang mengalami stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas merasa tidak sabar, jengkel, berkendara dengan kecepatan tinggi saat macet, membunyikan klakson, dan menerobos persimpangan saat lampu lintas berubah dari kuning menuju merah.

Adapun perbedaan antara penelitian tersebut dengan yang akan dilakukan oleh peneliti adalah fokus penelitian yang tertuju pada pengaruh kemacetan terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor. Pengaruh diukur menggunakan mediator persepsi risiko kecelakaan lalu lintas bukan tingkat stres pengendara.

### 2. 5.2 Hubungan *Aggressive Driving Behavior* Pengemudi Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Siswa SMA Di Kabupaten Sidoarjo) (Soffania, 2018a)

Kecelakaan lalu lintas paling banyak melibatkan pengemudi sepeda motor berusia 15-19 tahun. Populasi berfokus pada siswa SMA pengemudi sepeda motor berusia lebih dari 17 tahun yang dibagi menjadi 2 kelompok yaitu kelompok kasus (pernah mengalami kecelakaan selama 1 tahun terakhir) dan kontrol (tidak mengalami kecelakaan selama 1 tahun terakhir). Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar siswa SMA di Sidoarjo memiliki *aggressive driving* dengan pengalaman mengemudi lebih dari 3 tahun. Siswa yang memiliki *aggressive driving* tinggi lebih banyak mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan yang rendah. Perilaku ini dapat disebabkan

oleh faktor kemacetan namun paling dominan disebabkan karena kebiasaan pengemudi yang merasa kesal dan sering membunyikan klakson.

Adapun perbedaan antara penelitian tersebut dengan yang akan dilakukan oleh peneliti adalah populasi penelitian akan berfokus pada para pengendara motor di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung pada rentang usia 17-35 tahun. Selain itu, variabel mediator lebih berfokus pada persepsi risiko kecelakaan dibandingkan kecelakaan itu sendiri. Untuk variabel bebas yang memengaruhi berfokus hanya pada kemacetan.

### 2. 5.3 *Aggressive Driving* Pengemudi Angkutan Kota di Jalan Macet (Joys & Darniati, 2016)

Menurut sudut pandang psikologi, faktor penyebab munculnya *aggressive driving* adalah kemacetan, stres, dan frustrasi. Berdasarkan hasil penelitian, para pengemudi angkutan kota akan mengalami 2 proses saat mengalami kemacetan. Pada proses pertama, subjek yang menghadapi kemacetan akan mengalami perasaan frustrasi dengan respon gelisah, kesal, dan marah karena ada hambatan dalam mengejar target. Pada proses kedua, subjek yang terjebak dalam kemacetan yang lama akan mengalami stres dengan reaksi jantung berdebar, pusing, khawatir, dan cemas karena masih berorientasi terhadap tuntutan yang harus dipenuhi sehingga mendorong untuk berkata kasar, mengklakson, mengebut, dan menyalip atau melakukan *aggressive driving*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi angkutan kota yang memiliki *self control* yang baik akan mendorong pribadi yang lebih tenang dan tidak melakukan *aggressive driving*, sedangkan pengemudi dengan *low self control* akan terdorong untuk melakukan *aggressive driving*. Adapun perbedaan antara penelitian tersebut dengan yang akan dilakukan oleh peneliti adalah fokus penelitian yang

tertuju pada perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor yang mengalami kemacetan.

#### 2. 5.4 Hubungan Antara Risk Taking Behavior dengan *Aggressive Driving* pada Pengemudi di Kendaraan Bermotor di Jalan Surapati Kota Bandung Usia Dewasa Awal (Monica Wulandari, 2016)

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi peneliti, pengemudi kendaraan bermotor tidak jarang mengabaikan konsekuensi secara emosional terutama oleh pengemudi berusia dewasa awal. Hal ini dipicu oleh kepentingan pribadi dan kondisi lalu lintas sehingga banyak pengemudi yang terdorong untuk mengambil risiko tindakan agresif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel *risk taking behavior* memiliki hubungan negatif dan tergolong erat dengan variabel *aggressive driving* dengan nilai korelasi 0,746. Semakin rendah *risk taking behavior* maka semakin tinggi *aggressive driving* yang dilakukan pengemudi kendaraan bermotor di Jalan Surapati Kota Bandung. Adapun perbedaan antara penelitian tersebut dengan yang akan dilakukan oleh peneliti adalah lokasi penelitian yang akan ditentukan di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung dengan populasi para pengendara sepeda motor berusia 17-35 tahun.

#### 2. 5.5 Hubungan Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan Dengan *Aggressive Driving* pada Pengendara Motor di UIN Maliki Malang (Fita Sulistianingsih, 2014)

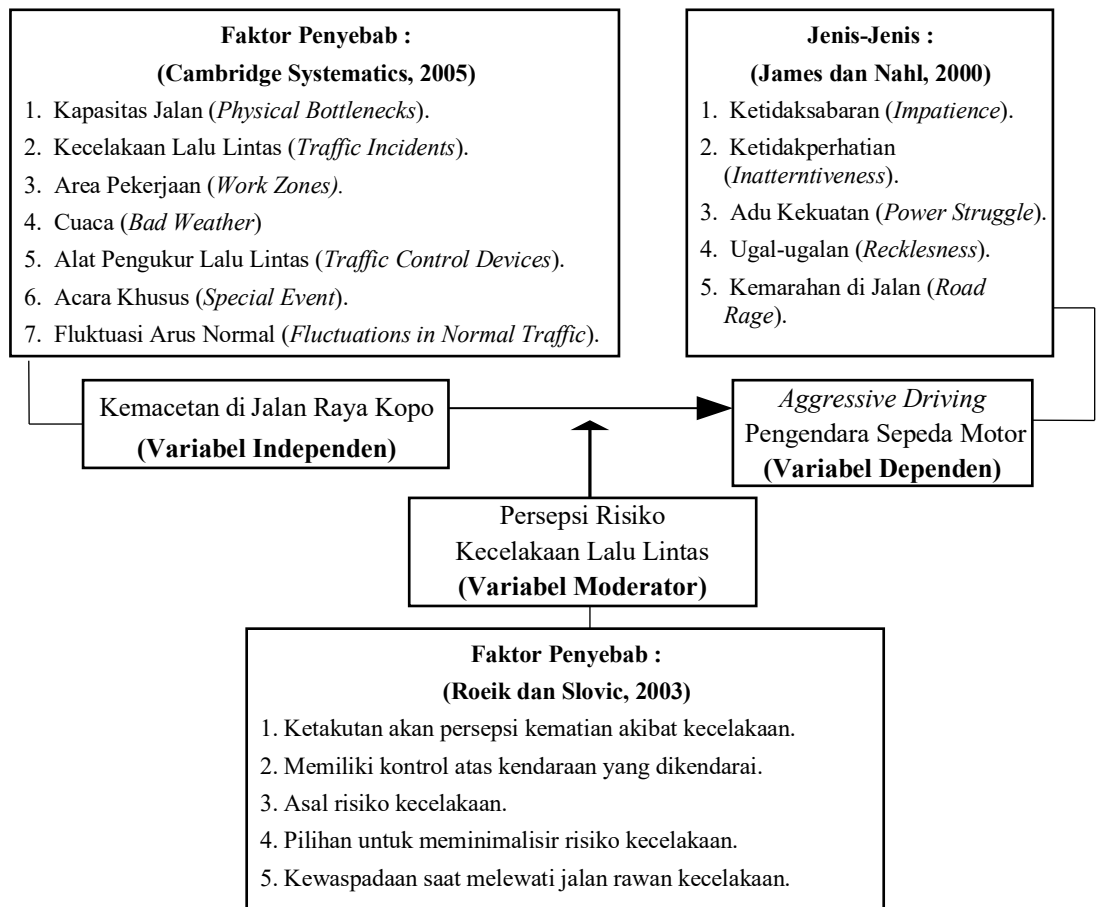
Berdasarkan hasil penelitian, semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah *aggressive driving* dan sebaliknya. Terdapat korelasi negatif yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* sebesar -0,58 dan  $p=0,000$  ( $p<0,05$ ), semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan maka semakin rendah *aggressive driving* dan sebaliknya. Berdasarkan analisis data, terdapat



korelasi positif yang signifikan antara kematangan emosi dengan persepsi risiko kecelakaan sebesar 0,6, semakin tinggi kematangan emosi maka semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan dan sebaliknya. Dari hasil uji analisis regresi berganda didapatkan hasil bahwa sumbangan kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* sebesar 31% sedangkan sisanya yaitu 69% dapat dijelaskan oleh faktor-faktor penyebab yang lainnya.

Adapun perbedaan antara penelitian tersebut dengan yang akan dilakukan oleh peneliti adalah fokus penelitian yang tertuju pada besarnya pengaruh variabel moderator terhadap variabel bebas dan terikat. Seberapa besar persepsi risiko kecelakaan lalu lintas dalam pengaruh kemacetan terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor di Jalan Raya Kopo, Kota Bandung.

## 2.6 Kerangka Berpikir



**Gambar 2. 1. Kerangka Berpikir**  
(Sumber: diolah peneliti, 2023)

Kerangka berpikir tersebut menjelaskan bahwa peneliti memulai penelitiannya dengan menentukan variabel independen (x), dependen (y), dan moderator (z). Menurut (Arikunto, 2010), variabel merupakan suatu objek penelitian yang menjadi fokus perhatian peneliti (Assoc Prof. Dr. Dedi Rianto Rahadi, 2021). Variabel independen diartikan sebagai objek tunggal yang dapat mengubah variabel lain dan variabel dependen merupakan objek yang dapat dipengaruhi oleh variabel lain. Sementara itu, variabel moderator digunakan sebagai penentu kuat atau lemahnya pengaruh variabel independen ke dependen.

Adapun variabel x dalam penelitian ini adalah kemacetan di Jalan Raya Kopu; variabel y adalah *aggressive driving* pengendara sepeda

motor; dan variabel  $z$  adalah persepsi risiko kecelakaan lalu lintas. Kemacetan yang terjadi di Jalan Raya Kopo dapat memengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* pengendara motor. Kemacetan ditandai dengan jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Arus lalu lintas yang semestinya berjalan dengan tertib dan lancar justru menimbulkan perilaku *aggressive driving* dari para pengendara sepeda motor seperti pudarnya norma kesopanan atau saling menghormati antar pengguna jalan serta gejala psikologis lainnya yang timbul atas dasar kepentingan pribadi di tengah situasi kemacetan. Besaran pengaruh kemacetan lalu lintas terhadap perilaku *aggressive driving* akan ditentukan kekuatannya oleh persepsi risiko kecelakaan para pengendara motor sebagai variabel moderator.

## 2.7 Hipotesis Penelitian

Hipotesis dalam penelitian ini menyatakan adanya pengaruh antar variabel dengan pembuktian berbagai teori serta penelitian terdahulu secara empiris. Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

2.7.1. Pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor.

$H_0$  (hipotesis nihil):  $\rho = 0$

Kemacetan di Jalan Raya Kopo **tidak berpengaruh** terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor.

$H_a$  (hipotesis alternatif):  $\rho \neq 0$

Kemacetan di Jalan Raya Kopo **berpengaruh** terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor.

2.7.2. Pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor dimoderatori oleh persepsi risiko kecelakaan lalu lintas.

$H_0$  (hipotesis nihil):  $\rho = 0$

Kemacetan di Jalan Raya Kopo **tidak berpengaruh** terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor dengan peran persepsi kecelakaan lalu lintas yang **memperkuat atau memperlemah** besaran pengaruh.

$H_a$  (hipotesis alternatif):  $\rho \neq 0$

Kemacetan di Jalan Raya Kopo **berpengaruh** terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara sepeda motor dengan peran persepsi kecelakaan lalu lintas yang **memperkuat atau memperlemah** besaran pengaruh.

2.7.3. Penarikan kesimpulan jenis variabel moderator pada persepsi risiko kecelakaan.

**Tabel 2 1. Penarikan Kesimpulan Jenis Moderator**

No.	Hasil Uji <i>MRA</i>	Jenis Moderator
1.	Variabel moderator (Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<b>Quasi Moderator</b> (Moderator Semu) yaitu variabel yang memoderasi hubungan antara variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y) dan sekaligus menjadi variabel independen (X).
	Variabel interaksi (X*Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	
2.	Variabel moderator (Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<b>Pure Moderator</b> (Moderator Murni) yaitu variabel yang memoderasi hubungan antara variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y) tanpa menjadi variabel independen (X).
	Variabel interaksi (X*Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	
3.	Variabel moderator (Z) <b>berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<b>Prediktor Moderator</b> (Moderator Prediktor) yaitu variabel hanya berperan sebagai variabel prediktor (independen (X)) dalam model hubungan yang dibentuk.
	Variabel interaksi (X*Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	
4.	Variabel moderator (Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	<b>Homologizer Moderator</b> (Moderator Potensial) yaitu variabel tersebut potensial menjadi variabel moderator.
	Variabel interaksi (X*Z) <b>tidak berpengaruh</b> terhadap variabel dependen (Y)	

(Sumber: (Assoc Prof. Dr. Dedi Rianto Rahadi, 2021)