

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Alat transportasi menjadi instrumen penting dalam kehidupan manusia. Manusia menggunakan alat transportasi untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain yang menjadi tujuannya. Selain dapat mengangkut manusia, alat transportasi dapat juga dimanfaatkan untuk mengangkut barang terlebi barang yang memiliki bobot berat sehingga lebih mudah dipindahkan. Kelebihan lainnya, yaitu dapat menghemat tenaga karena dioperasikan dengan menggunakan teknologi mesin dan memiliki efisiensi waktu karena dapat lebih cepat sampai ke tujuan. Selain kendaraan umum, mobil maupun motor menjadi alternatif pilihan sebagai alat transportasi bagi masyarakat di zaman modern yang memudahkan mobilitas mereka.

Kendaraan tersebut tak hanya digunakan oleh individu yang bekerja, tetapi mahasiswa/i dan siswa/i sekolah pun turut menggunakannya. Pada awalnya kebanyakan dari mereka masih menggunakan jasa kendaraan umum, akibat beberapa alasan seperti terus melonjaknya harga bahan bakar bensin yang berdampak pada semakin mahalnya tarif kendaraan umum, ditambah dengan banyaknya tindak kriminal yang terjadi di dalam kendaraan umum membuat masyarakat semakin enggan menggunakan kendaraan umum dan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Hal tersebut didukung dengan maraknya kredit murah yang ditawarkan oleh produsen-produsen kendaraan sehingga menarik

minat masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi, khususnya motor. Motor mempunyai harga jual yang relatif lebih murah daripada mobil, ditambah dengan penggunaan bahan bakar yang lebih irit serta perawatan yang relatif lebih mudah semakin memantapkan masyarakat untuk memilih berkendara dengan menggunakan motor. Dengan menggunakan motor, waktu yang digunakan untuk mencapai tempat tujuan pun lebih singkat.

Seiring dengan maraknya penggunaan kendaraan pribadi, kemacetan di kota-kota besar seperti halnya di kota Bandung tidak dapat dihindari. Bandung sendiri kini masuk dalam daftar enam kota besar di Indonesia yang kemacetannya sangat parah dan berada pada posisi kedua setelah DKI Jakarta. Menurut sumber terbaru dari Yudhiana (2014) selaku kepala seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dishub Kota Bandung menyatakan terdapat sekitar 895 ribuan unit sepeda motor atau sekitar 72% dan 282 ribuan unit mobil pribadi atau sekitar 23% dari total komposisi kendaraan bermotor yang ada di Kota Bandung.

Dari jumlah yang disebutkan di atas, tidak mengherankan jika kita menjumpai pada setiap hari di jam-jam sibuk seperti pagi hari, pemandangan jalan raya dipadati oleh orang yang berbondong-bondong menggunakan kendaraannya untuk berangkat kerja atau mengantar anaknya ke sekolah. Tak jarang hal tersebut menimbulkan kemacetan, sehingga pengendara jadi terhambat perjalanannya dan tidak dapat sampai ke tempat yang dituju dengan tepat waktu. Pada situasi macet, pengendara motor harus ekstra berhati-hati dan meningkatkan konsentrasinya demi menjaga kendaraannya agar tetap seimbang. Namun, di lapangan masih terlihat beberapa pengendara yang enggan bersabar dan memaksakan motornya

agar tetap melaju. Tak jarang pula, beberapa pengendara melanggar ketentuan cara berkendara yang aman yang telah diatur oleh undang-undang seperti tidak mengindahkan rambu-rambu lalu lintas, menjalankan kendaraannya di atas trotoar, atau bahkan menyalip kendaraan lain secara sembrono yang sudah tentu dapat mengakibatkan kecelakaan dan mengancam keselamatan diri dan orang lain.

Kecelakaan lalu lintas menempati peringkat kedelapan penyebab kematian di dunia, dan penyebab utama kematian orang muda dengan usia 15 tahun hingga 29 tahun. Setiap populasi 100.000 orang, terdapat 18 orang yang meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Demikian laporan *Global Status Report on Road Safety* yang dilansir Badan Kesehatan Dunia (2013). Survei tersebut menyebutkan, rata-rata 1,24 juta nyawa melayang setiap tahun karena kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Sementara sekitar 20 juta hingga 50 juta orang mengalami cedera akibat tabrakan lalu lintas di jalan. Indonesia menempati urutan kelima dalam peringkat negara dengan korban tewas terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas dan faktor kelalaian manusia menduduki posisi puncak pemicu kecelakaan. Menurut Kepala Korps Lalu Lintas Polri Inspektur Jenderal Pudji Hartanto (2014), telah terjadi 101.037 kecelakaan lalu lintas di tahun 2013. Ini berarti, setiap jam terjadi 12 kasus kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan tersebut menimbulkan 25.157 korban meninggal dunia. Di Indonesia, rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas. Tahun 2013, kecelakaan lalu lintas menyebabkan 29.347 orang menderita luka berat dan 113.131 orang luka ringan. Selain itu, kerugian material yang ditimbulkan kecelakaan lalu lintas pada 2013 mencapai Rp 254,6 miliar.

Mahasiswa/i, khususnya di Universitas “X” Bandung tak luput menjadi bagian dari masyarakat yang menggunakan sepeda motor. Universitas “X” sendiri terdiri dari 9 fakultas berbeda-beda dan pada setiap tahunnya jumlah mahasiswa/i yang terdaftar kian bertambah sehingga dapat dibayangkan pula begitu penuhnya motor yang berjajar di area parkir yang baru dapat menampung kurang lebih 2000 motor. Selain itu, lokasi Universitas “X” Bandung yang berada di tengah kota, dekat dengan pintu tol serta ruas jalan yang cukup sempit dan dipadati kendaraan bermotor setiap harinya memungkinkan mahasiswa/i Universitas “X” Bandung mengalami kemacetan di jalan raya saat menuju ke kampus.

Hakikinya, mahasiswa/i Universitas “X” Bandung yang seharusnya sudah memiliki kematangan baik dari segi fisik, kemampuan berpikir, dan mengolah emosi sehingga mampu mengendalikan situasi dan dirinya ketika berada dalam kondisi macet (Santrock, 2002). Akan tetapi, masih dijumpai mahasiswa/i khususnya yang mengendarai motor kurang mampu menguasai situasi tersebut. Dengan ukuran motor yang lebih kecil dibandingkan mobil, membuat pengendara motor memiliki lebih banyak kesempatan melanggar ketertiban berlalu lintas, seperti menerobos lampu lalu lintas, menyalip mobil atau motor lain tanpa melihat kaca spion, tidak mau mengalah untuk memberikan jalan kepada pengendara lain atau kepada pejalan kaki, menggunakan trotoar sebagai perlintasan serta tidak memperhitungkan kecepatannya dalam mengendarai motor. Hal tersebut tentunya sangat berisiko untuk dilakukan karena dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain.

Tingkah laku individu saat mengendarai kendaraannya dan melaksanakan peraturan lalu-lintas itu ditentukan oleh *locus of control*. *Locus of control* sendiri menggambarkan posisi serta seberapa kuat kendali yang ada pada diri individu, baik yang bersumber dari dalam diri/ internal atau yang berasal dari luar diri/ eksternal (Rotter, 1972). Adapun *locus of control* terbagi menjadi dua berdasarkan *reinforcement*-nya, yaitu *locus of control* internal dan *locus of control* eksternal. Individu yang memiliki *locus of control* internal akan berusaha mengoptimalkan segala kemampuan yang dimiliki, pemahaman, serta pengalamannya yang kemudian diaplikasikan pada saat mengendarai motor di jalan raya supaya tertib, aman, dan sampai ke tujuan tepat waktu. Sedangkan individu yang memiliki *locus of control* eksternal bentuk perilakunya patuh terhadap tata tertib berlalu lintas hanya semata-mata untuk menghindari sanksi dari polisi dan memiliki anggapan bahwa segala sesuatu yang terjadi pada dirinya selama mengendarai motor bukan merupakan tanggung jawab dirinya sepenuhnya melainkan lebih ditentukan oleh nasib dan keberuntungan.

Dari survei awal yang peneliti lakukan terhadap 25 mahasiswa/i Universitas "X" Bandung yang mengendarai motor, diketahui bahwa semua sampel memiliki alasan mengendarai motor yang sama yaitu jarak tempuh dan efisiensi waktu. Semua sampel memberikan penilaian yang sama terhadap kondisi jalan dan pengendaranya saat ini yang dinilai kurang disiplin sehingga membuat kondisi jalan semrawut. Semua sampel mengakui bahwa mereka mengetahui rambu-rambu yang dianggap umum dan penting yang biasa ditemukan di jalan raya. Sebanyak 60% sampel menyatakan sering melanggar peraturan lalu lintas,

terutama terjadi saat situasi jalan sedang sepi atau ketika situasi mendesak seperti menghindari hujan dan terlambat sampai ke tujuan. Sebesar 40% sampel menyatakan tidak pernah melanggar peraturan lalu lintas, karena dinilai dapat membahayakan diri sendiri dan juga orang lain.

Dari survei awal di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan kecenderungan *locus of control* pada mahasiswa/i Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas. Atas dasar itu, peneliti tergugah untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai *locus of control* pada mahasiswa/i Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dari penelitian ini ingin diketahui seperti apakah kecenderungan tipe *locus of control* pada mahasiswa/i Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud diadakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran tipe *locus of control* pada mahasiswa/i Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan diadakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui kecenderungan tipe *locus of control* dan faktor-faktor yang memengaruhinya pada mahasiswa/i Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

- 1) Memberikan sumbangan informasi bagi ilmu psikologi, khususnya psikologi perkembangan dan psikologi sosial yang berkenaan dengan *locus of control*.
- 2) Menjadi referensi dan memberikan masukan bagi peneliti lain yang berminat melakukan penelitian lanjutan mengenai *locus of control*.

1.4.2 Kegunaan Praktis

- 1) Memberikan informasi kepada mahasiswa/i tentang peranan *locus of control* khususnya pada saat sedang mengendarai kendaraan, agar mahasiswa/i lebih mengenali pengendalian dirinya.
- 2) Memberikan sumbangan bagi polisi agar dapat menciptakan sebuah aturan yang tegas dan memberikan efek jera sehingga dapat meningkatkan ketertiban berlalu lintas.

1.5 Kerangka Pemikiran

Mahasiswa/i berada pada tahap perkembangan dewasa awal. Pada tahapan ini mahasiswa/i mengalami puncak kematangan baik dari segi fisik, kognitif, maupun sosioemosional. Kondisi fisik yang baik sangat memungkinkan mahasiswa/i untuk mengendarai kendaraannya sendiri secara baik. Dari segi kognitif, kemampuan mahasiswa/i jauh lebih kompleks dan terlatih untuk menyelesaikan persoalan-persoalan sulit sehingga diharapkan mahasiswa/i mampu memecahkan setiap permasalahan yang dihadapi ketika sedang menjalankan kendaraannya di jalan raya, misalnya menemukan jalan alternatif untuk menghindari kemacetan atau memperbaiki kendaraan yang rusak. Dari segi sosioemosional, mahasiswa/i diharapkan mampu mengolah emosinya dan mampu mengkomunikasikannya secara baik kepada orang lain. Hal tersebut dapat diterapkan oleh mahasiswa/i ketika mengendarai kendaraannya supaya aman dan tertib, misalnya tidak cepat marah ketika bersinggungan dengan pengendara lain.

Tingkah laku yang ditampilkan oleh mahasiswa/i pada saat mengendarai kendaraannya di jalan raya itu ditentukan oleh *locus of control*. *Locus of control* menggambarkan posisi serta seberapa kuat kendali mahasiswa/i untuk mematuhi peraturan lalu lintas, baik bersumber dari dalam diri yang disebut *locus of control* internal maupun berasal dari luar diri yang disebut *locus of control* eksternal (Rotter, 1972). Pada saat memunculkan tingkah laku tertentu, biasanya mahasiswa/i mengharapkan adanya penguatan atau *reinforcement* yang mengikuti tingkah laku tersebut dan nantinya akan mengarahkan tingkah laku itu pada saat mengalami situasi yang sama. Misalnya, mahasiswa/i dengan *locus of control*

internal mempunyai harapan bahwa dengan ia mematuhi peraturan lalu lintas, maka ia akan selamat sampai ke tujuan tanpa harus membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Sedangkan mahasiswa/i dengan *locus of control* eksternal bisa saja berharap dengan ia mematuhi peraturan lalu lintas, maka ia tidak akan terkena tilang. Dalam hal ini, sebenarnya keduanya berada pada situasi yang sama yaitu mematuhi peraturan lalu lintas, namun berbeda *reinforcement*-nya. Pada mahasiswa/i dengan *locus of control* internal yang menjadi *reinforcement*-nya adalah keselamatan yang didapatkan apabila mematuhi peraturan lalu lintas, sedangkan pada mahasiswa/i dengan *locus of control* eksternal yang menjadi *reinforcement*-nya adalah menghindari tilang atau hukuman bila tidak mematuhi peraturan lalu lintas.

Adapun faktor-faktor yang memengaruhi *locus of control* yaitu usia, pengalaman dalam lembaga, latihan dan pengalaman, serta keberhasilan mengatasi peristiwa. Usia seseorang dapat menentukan kematangan berpikir termasuk cara dalam pengambilan keputusannya. Semakin usia bertambah, diharapkan semakin internal *locus of control*-nya. Hal itu seharusnya tercermin pada mahasiswa/i yang sudah dianggap dewasa oleh keluarga maupun negara, karena itu juga individu yang telah berusia 17 tahun ke atas diberikan kepercayaan untuk memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Diharapkan setelahnya mahasiswa/i yang sarat akan pengalaman dan telah cukup berinteraksi dengan lingkungan di luar dirinya, mampu meningkatkan *locus of control* internalnya, sehingga perilaku yang ditampilkan saat sedang berkendara merupakan suatu sikap dari keputusan

yang dipilih secara tepat, serta tidak merugikan atau membahayakan diri sendiri maupun orang lain.

Mahasiswa/i yang memiliki pengalaman pernah tinggal dalam suatu lembaga, seperti panti asuhan, penjara, rehabilitasi/pengobatan, asrama, dan lain-lain dipercayai bahwa lembaga-lembaga tersebut telah menerapkan disiplin tinggi terhadap aturan bagi yang menghuninya, sehingga diharapkan mahasiswa/i yang “berangkat” dari lembaga tersebut membawa kedisiplinan itu dan mampu mengaplikasikannya pada kehidupan sehari-hari termasuk mengendarai kendaraannya secara tertib. Hal tersebut menjadikan *locus of control*-nya semakin eksternal.

Latihan dan pengalaman mempengaruhi *locus of control*, misalnya mahasiswa/i yang pernah mengalami tilang menyadari bahwa atas kejadian itu mahasiswa merasa dirugikan. Di antaranya ialah perjalanan mahasiswa menjadi tertunda sehingga tidak dapat sampai ke tempat yang dituju dengan tepat waktu, selain menguras tenaga juga pikiran ketika berhadapan dengan polisi, bahkan beberapa mahasiswa dengan terpaksa mengeluarkan sejumlah uang dengan maksud menempuh “jalan damai” untuk menghindari persidangan. Jadi mahasiswa belajar agar tidak mengalami pengalaman serupa dan enggan menanggung resiko karena banyak yang dikorbankan. Oleh karena itu, *locus of control* internalnya menjadi meningkat.

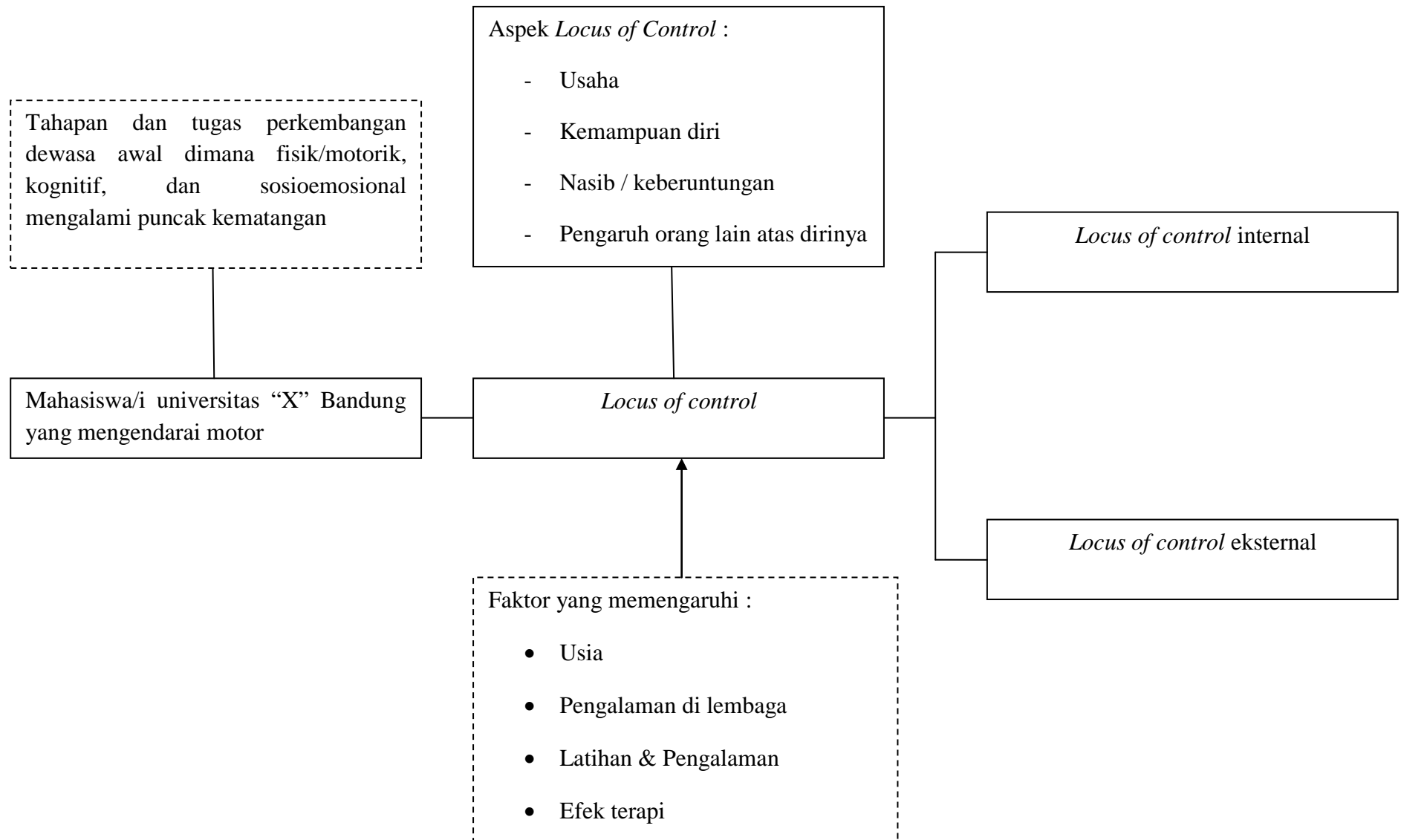
Keselamatan yang didapatkan oleh mahasiswa/i setiap kali mengendarai motor secara tertib dapat dijadikan “efek terapi” sebagai keberhasilan menghadapi peristiwa dan akan terus diulangi oleh mahasiswa/i tersebut karena perilaku itu

memberikan semacam *reward* yang diharapkan seperti tiba ke tempat yang dituju tanpa mendapat masalah. Karenanya meningkatkan *locus of control* internalnya. Faktor-faktor yang memengaruhi *locus of control* tersebut sifatnya subjektif sehingga hasilnya akan berbeda pada setiap individu, tergantung pada penghayatannya masing-masing.

Mahasiswa/i dengan kecenderungan *locus of control* internal lebih didominasi oleh faktor-faktor yang ada di dalam dirinya, usaha yang dikerahkan untuk mematuhi peraturan lalu lintas menjadi lebih besar, mahasiswa/i bersedia mengandalkan kemampuannya untuk mematuhi peraturan lalu lintas, dan memandang peraturan itu sesuai dengan karakteristik dirinya, mahasiswa/i juga mau belajar dari pengalaman ketika melakukan kesalahan/pelanggaran lalu lintas karena pada dasarnya mahasiswa/i ini mempersepsikan aturan itu memiliki tujuan yang baik. Dengan demikian perilaku yang akan dimunculkan oleh mahasiswa/i dengan *locus of control* internal yaitu bertanggung jawab, mampu mengendalikan diri, dan sadar akan konsekuensi atas setiap tingkah lakunya di jalan raya saat sedang mengendarai motor.

Mahasiswa/i dengan *locus of control* eksternal lebih didominasi oleh faktor-faktor yang berasal dari luar dirinya, mahasiswa/i terlalu percaya bahwa kejadian apa saja yang dialaminya saat mengendarai kendaraannya di jalan raya seperti ditilang, kecelakaan, atau sampai ke tujuan tanpa adanya masalah semata-mata merupakan nasib dan keberuntungan/ketidakberuntungan. Selain itu, perilaku patuh dan tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas tergantung pada ada atau tidak adanya pengaruh orang lain atas dirinya, misalnya mahasiswa/i baru

akan mengenakan helm saat diadakannya razia.. Sehingga perilaku yang mungkin muncul pada mahasiswa/i dengan *locus of control* eksternal yaitu perilaku patuh/tidak patuh tergantung pada otoritas seperti polisi, mahasiswa/i kesulitan untuk mengendalikan diri dalam mematuhi peraturan lali lintas karena ketidaksesuaian dengan karakter dirinya, dan mahasiswa/i ini tidak menyadari konsekuensi dari tingkah lakunya sehingga tampak sembrono dalam mengemudikan kendaraannya.



1.6 Asumsi

- Tingkah laku mahasiswa/i pada saat mengendarai motor di jalan raya dipengaruhi *locus of control*.
- Mahasiswa Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas mempunyai 2 tipe *locus of control* yaitu *locus of control* internal dan *locus of control* eksternal.
- Aspek yang membentuk *locus of control* internal mahasiswa Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas adalah usaha dan kemampuan diri.
- Aspek yang membentuk *locus of control* eksternal mahasiswa Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas adalah nasib atau keberuntungan dan pengaruh orang lain atas dirinya.
- Faktor yang memengaruhi *locus of control* mahasiswa Universitas “X” Bandung yang mengendarai motor tentang peraturan lalu lintas adalah usia, pengalaman di lembaga, latihan dan pengalaman, dan efek terapi.