

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Seiring dengan berkembangnya zaman, terjadi perubahan di berbagai aspek kehidupan manusia salah satunya adalah teknologi yang semakin berkembang dengan pesat. Perkembangan teknologi di kehidupan manusia juga berimbas pada perkembangan aspek lain seperti perkembangan pada moda transportasi dalam menunjang kehidupan sehari-hari. Kemajuan pada moda transportasi di masa kini tidak begitu saja terlepas dari adanya problematika dalam masyarakat, yaitu tingginya risiko kecelakaan.

Kecelakaan dapat terjadi pada semua moda transportasi, baik itu angkutan darat, angkutan laut maupun angkutan udara. Hampir setiap hari kecelakaan pada angkutan darat terjadi, terutama kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya dan kecelakaan tersebut sebagian besar terjadi pada kendaraan bermotor. Dilansir dari bantuanhukum.or.id menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa yang tidak disengaja di jalan raya yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain dan mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda (Gurning, 2013).

Dilansir dari Databooks.Katadata.co.id Korps Lalu Lintas Kepolisian RI (Korlantas Polri) mencatat ada sebanyak 83.694 kasus kecelakaan lalu lintas pada periode Januari-Oktober 2021. Kasus kecelakaan tersebut lebih rendah dibandingkan yang telah terjadi pada periode Januari-Oktober 2020 yang tercatat ada 84.923 kasus kecelakaan di dalam negeri. Meski kasus kecelakaan lalu lintas menurun, namun kerugian materiil akibat kecelakaan justru mengalami peningkatan, tercatat oleh Korlantas Polri kerugian yang terjadi akibat kecelakaan lalu lintas pada periode Januari-Oktober 2021 sebanyak Rp.199,01 Miliar. Hal tersebut lebih besar dibanding Januari-Oktober 2020 yang hanya sebesar Rp.163,73 Miliar (Pahlevi, 2021a).

Kemudian berdasarkan data dari Global Status Report on Road Safety 2018 yang diterbitkan oleh World Health Organization setiap tahun tercatat 1,35 juta orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia dan lebih dari separuh korban tewas adalah para pejalan kaki dan pengendara kendaraan roda dua. Di seluruh Dunia pejalan kaki dan pengendara sepeda motor mencakup 26 persen dari seluruh korban tewas. Di kawasan Asia Tenggara jumlahnya mencapai 43 persen dari seluruh korban tewas (WHO, 2018).

Di Indonesia sendiri tercatat sebanyak 74 persen korban tewas akibat kecelakaan berasal dari pengendara sepeda motor baik roda dua maupun roda tiga. Dilansir dari Databooks.Katadata.co.id berdasarkan data PT Jasa Raharja (Persero) korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia paling banyak dari usia produktif (26-55 tahun) setiap tahunnya. Sepanjang Januari-September 2021 sebanyak 5.978 orang yang berusia 0-10 tahun, 26.355 orang yang berusia 11-25 tahun, 31.751 orang yang berusia 26-55 tahun, dan 14.576 orang yang berusia di atas 55 tahun menjadi korban kecelakaan lalu lintas. Jika dilihat berdasarkan jenis kelaminnya 69 persen korban kecelakaan lalu lintas merupakan laki-laki dan 31 persen perempuan (Pahlevi, 2021b).

Kecelakaan tidak terjadi begitu saja tanpa adanya sebab dan faktor-faktor yang melatarbelakanginya, menurut Haddon's Matrix yang dikembangkan oleh William Haddon pada tahun 1970 (Soffania, 2018) ada tiga faktor utama yang menyebabkan kecelakaan yaitu faktor manusia, faktor lingkungan, dan faktor kendaraan. Hal tersebut berkesinambungan dengan hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang menyatakan bahwa penyebab utama kecelakaan lalu lintas berasal dari faktor geometrik jalan dengan persentase 9,09%, faktor kondisi kendaraan dengan persentase 21,21%, dan faktor manusia atau human error yang menjadi faktor dominan penyebab kecelakaan sebesar 69,70% (KNKT, 2016).

Menurut Danang (2010) perilaku dan mental dari pengguna jalan yang di dalamnya termasuk pengendara kendaraan bermotor merupakan faktor yang sangat berpengaruh pada kestabilan lalu lintas. Kematangan emosi, etika, sopan santun, toleransi, dan kepedulian antar pengguna jalan dapat menimbulkan

interaksi yang dapat memengaruhi situasi lalu lintas. Jika pengendara bisa mengendalikan dirinya dan meregulasi emosinya serta tetap disiplin berlalu lintas di tengah padatnya kondisi jalan maka pengendara cenderung berperilaku sesuai dengan norma dan aturan yang berlaku serta tidak melakukan hal-hal yang berkaitan dengan *moral disengagement* yang berakhir membahayakan diri sendiri dan pengendara lain (Utari, 2015).

Dilansir dari kompaspedia.kompas.id Kabupaten dan Kota Bekasi merupakan wilayah yang termasuk ke dalam kota metropolitan yang ada di Indonesia, selain itu terdapat beberapa kawasan industri yang membuat Kabupaten dan Kota Bekasi didatangi pekerja dari berbagai daerah di Indonesia maupun dari negara-negara di luar Indonesia untuk bekerja dan mencari nafkah. Hal ini membuat Kabupaten dan Kota Bekasi mengalami pertumbuhan jumlah penduduk yang signifikan. Meningkatnya jumlah penduduk di Kabupaten dan Kota Bekasi secara signifikan juga meningkatkan jumlah kendaraan yang ada di Kabupaten dan Kota Bekasi. Penduduk pendatang yang mayoritas merupakan pekerja dari luar Kabupaten dan Kota Bekasi sebagian besar membawa kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil (Purwanto, 2021a, 2021b)

Hal tersebut memicu kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi dan membuat banyak titik kemacetan di sepanjang jalan utama perkotaan. Menurut Herani & Jauhari (2017) terdapat perilaku pengendara yang ditunjukkan saat kondisi jalan sesak dan padat, yaitu mengemudi dengan jarak yang terlalu dekat dengan kendaraan lain, menyalip, dan menyerobot kendaraan lain yang ada di depannya, mengklakson dengan intensitas cepat, mengumpat, berteriak, dan terkadang berselisih dengan pengemudi lain. Perilaku tersebut merupakan uraian-uraian dari perilaku yang seringkali disebut sebagai perilaku berkendara agresif.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan berupa observasi yang dilakukan peneliti pada tanggal 28 Oktober-14 Desember 2021 terhadap pengendara sepeda motor di jalan raya wilayah Kabupaten dan Kota Bekasi, peneliti menemukan fenomena bahwa pengendara sepeda motor melakukan uraian perilaku yang termasuk ke dalam variabel perilaku berkendara agresif seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dengan sengaja, berkendara di atas trotoar pejalan

kaki, berkendara dengan melawan arah, putar balik di tempat yang terdapat rambu dilarang putar balik, mempercepat laju kendaraan ketika ada orang atau kendaraan lain yang ingin menyeberang, membunyikan klakson terlalu sering tanpa sebab, berteriak kepada pengendara lain, berpindah jalur tanpa memerhatikan keadaan sekitar, mendahului kendaraan lain dengan cara meliuk-liuk, dan lain sebagainya.

Hal tersebut diperkuat oleh hasil studi pendahuluan berupa wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada tanggal 13 Desember 2021 terhadap lima orang pengendara motor yang berdomisili di Kabupaten dan Kota Bekasi, peneliti menemukan fenomena bahwa para pengendara motor tersebut pernah melakukan uraian perilaku yang termasuk ke dalam variabel perilaku berkendara agresif yang terangkum pada tabel 1 sebagai berikut.

Tabel 1. Hasil Wawancara Variabel Perilaku Berkendara Agresif

No	Aspek	Jumlah (Persentase)
1.	<i>Direct Aggressive Driving</i>	5 (100%)
2.	<i>Indirect Aggressive Driving</i>	5 (100%)

Berdasarkan hasil wawancara variabel perilaku berkendara agresif dapat diketahui bahwa 4 dari 5 responden mengendarai sepeda motornya terlalu dekat dengan kendaraan lain yang ada di depannya, kemudian 5 dari 5 responden pernah bersenggolan secara tidak sengaja dengan pengendara lain ketika berkendara menggunakan sepeda motor.

Selanjutnya 3 dari 5 responden pernah mengendarai sepeda motor secara zig-zag ketika mencoba mendahului kendaraan lain, responden 1 berkendara zig-zag karena dirinya sedang *mood* berkendara seperti itu, sedangkan untuk responden 3 dan responden 5 ingin menghemat waktu pulang dan terburu-buru. Lalu 5 dari 5 responden pernah putar balik di tempat yang seharusnya tidak boleh putar balik, hal tersebut dilakukan karena adanya kesempatan karena tidak ada petugas yang berjaga, memotong jalan karena tempat yang seharusnya untuk putar balik terlalu jauh dan terburu-buru.

Kemudian 2 dari 5 responden pernah berusaha mendahului kendaraan lain namun jaraknya terlalu dekat tepat di depan kendaraan tersebut. Selanjutnya 3 dari 5 responden pernah berkendara melalui bahu jalan atau trotoar, hal tersebut dilakukan karena kondisi jalanan macet sehingga ketiga responden mencari

alternatif agar bisa mendahului melalui trotoar. Selain itu 3 dari 5 responden pernah dengan sengaja tidak menyalakan lampu sein ketika ingin berbelok dan berpindah jalur saat berkendara dengan sepeda motor.

Lalu 3 dari 5 responden pernah dengan sengaja langsung berbelok tanpa memperhatikan keadaan sekitar terlebih dahulu, hal itu terjadi karena terburu-buru dan merasa jalanan sepi sehingga memutuskan langsung berbelok tanpa memperhatikan keadaan sekitar terlebih dahulu. Berikutnya 5 dari 5 respon pernah berkendara dengan melawan arah, seluruh responden menyatakan bahwa mereka melawan arah ketika berkendara karena ingin lebih menghemat waktu dan mempersingkat jarak tempuh.

Kemudian 3 dari 5 responden pernah dengan sengaja menghalangi laju kendaraan lain saat berkendara dengan sepeda motor, hal tersebut dilakukan karena responden terbawa suasana dan tersulut emosi sehingga dengan sengaja ingin menghentikan laju pengendara yang dirasa berkendara secara ugal-ugalan. Selain itu 2 dari 5 responden pernah dengan sengaja tidak memberi kesempatan pengendara lain untuk mendahului baik di gang sempit ataupun jalan besar, hal itu terjadi karena responden merasa sedang tidak *mood* sehingga tidak memberi kesempatan pengendara lain mendahului.

Selanjutnya ketika ada pengendara lain atau pejalan kaki yang ingin menyeberang 5 dari 5 responden pernah dengan sengaja tidak mau mengalah dan mempercepat laju sepeda motornya, hal tersebut dilakukan karena responden sedang terburu-buru, terlanjur berkendara dengan kecepatan tinggi, mengikuti pengendara lain yang juga mempercepat laju sepeda motornya dan dalam kondisi emosional. Lalu 5 dari 5 responden suka dan pernah berkendara dengan kecepatan tinggi, hal tersebut dilakukan karena responden terburu-buru, terbawa suasana karena kendaraan mendukung untuk berkendara dengan kecepatan tinggi dan dalam keadaan emosional.

Selain itu 4 dari 5 responden pernah menerobos lampu merah saat berkendara dengan sepeda motor, hal ini disebabkan karena responden terlanjur berkendara dengan kecepatan tinggi maka dari itu lebih memilih menerobos dari pada berhenti, mengikuti pengendara lain yang menerobos lampu merah juga dan

terburu-buru. Kemudian 3 dari 4 responden yang menerobos lampu merah lebih sering mengikuti pengendara lain saat menerobos lampu merah, sedangkan 1 responden lainnya lebih sering berinisiatif sendiri saat menerobos lampu merah.

Berikutnya 2 dari 5 responden pernah mengedipkan lampu jauh dengan intensitas cepat saat berkendara, menurut responden 4 hal tersebut dilakukan karena sebagai peringatan bagi pengendara lain, sedangkan responden 5 merasa bahwa mengedipkan lampu jauh lebih baik daripada membunyikan klakson. Selain itu 3 dari 5 responden pernah membunyikan klakson dengan intensitas yang cepat saat berkendara, hal tersebut dilakukan karena ingin menyadarkan pengendara lain yang ada di depannya bahwa lampu merah sudah berganti menjadi lampu hijau.

Selanjutnya 4 dari 5 responden pernah memelototi pengendara lain yang tiba-tiba menghalangi dari arah berlawanan dan pengendara lain yang berkendara secara ugal-ugalan. Lalu 2 dari 5 responden pernah dengan sengaja menjeriaki pengendara lain karena terbawa rasa kesal terhadap pengendara lain yang membahayakan diri responden. Selain itu 2 dari 5 responden pernah memberikan isyarat yang menantang kepada pengendara lain seperti mengacungkan jari tengah dan memberikan gesture mempertanyakan kepada pengendara lain, hal tersebut dilakukan karena pengendara lain melakukan hal yang dianggap mengganggu seperti menggeber sepeda motornya secara terus menerus sehingga menyebabkan responden kesal dan memberikan isyarat yang menantang.

Hasil wawancara tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Herani & Jauhari (2017) bahwa bentuk-bentuk perilaku dari perilaku berkendara agresif yang paling sering terjadi adalah menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning menyala, berkendara secara zig-zag untuk mencari celah jalan, berkendara dengan kecepatan tinggi, mempersempit jarak kedekatan sepeda motor mereka dengan kendaraan yang ada di depannya, menghalangi pengendara lain yang akan berpindah jalur, dan menolak memberikan jalan kepada pengendara lain.

Selain itu, perilaku berkendara agresif dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti usia (Tasca, 2000), jenis kelamin (Perepjolkina & Reñge, 2011),

anonimitas (Tasca, 2000), faktor sosial (Nabavi, 2012; Tasca, 2000), kepribadian (Priatini dkk., 2019; Sujanto dkk., 2006), gaya hidup (Beirness, 1996; Tasca, 2000), tingkah laku pengemudi (Tasca, 2000), dan faktor lingkungan (Hennessy & Wiesenthal, 2001; Prakash & Kansal, 2007; S. W. Sarwono, 2017). Kemudian terdapat dua faktor lain yang dapat memengaruhi perilaku berkendara agresif berdasarkan penelitian terdahulu, yaitu kesulitan regulasi emosi (Priatini dkk., 2019) dan *moral disengagement* (Swann dkk., 2017).

Perilaku berkendara agresif salah satunya dapat dipengaruhi oleh kesulitan regulasi emosi. Hal tersebut sesuai dengan yang diungkapkan oleh Priatini dkk (2019) yaitu pengendara yang kesulitan dalam meregulasi emosinya cenderung akan melakukan perilaku kebut-kebutan dan melanggar peraturan lalu lintas yang mana hal tersebut merupakan uraian perilaku yang termasuk ke dalam perilaku berkendara agresif.

Berdasarkan hasil wawancara variabel kesulitan regulasi emosi diketahui hasil yang terangkum pada tabel 2 sebagai berikut.

Tabel 2. Hasil Wawancara Variabel Kesulitan Regulasi Emosi

No	Aspek	Jumlah (Persentase)
1.	<i>Non Acceptance of Emotional Responses</i>	4 (80%)
2.	<i>Difficulties engaging in Goal-Directed</i>	4 (80%)
3.	<i>Impulse Control Difficulties</i>	4 (80%)
4.	<i>Lack of Emotional Awareness</i>	4 (80%)
5.	<i>Limited Access to Emotional Regulation Strategies</i>	3 (60%)
6.	<i>Lack of Emotional Clarity</i>	5 (100%)

Berdasarkan hasil wawancara variabel kesulitan regulasi emosi dapat diketahui bahwa 4 dari 5 responden merasa malu dengan diri sendiri dan menyesal ketika marah. Hal tersebut menandakan bahwa 4 dari 5 responden memiliki ketidakmampuan dalam menerima respon emosi sehingga mengindikasikan sebuah kecenderungan terhadap respon negatif pada emosi negatif, atau bisa dibilang menyangkal keadaan yang menyedihkan.

Selanjutnya 4 dari 5 responden tidak bisa tetap mood mengerjakan tugas ketika emosi dan tidak mampu fokus pada hal lain ketika sedang bersedih. Hal tersebut menandakan bahwa 4 dari 5 responden memiliki ketidakmampuan dalam menjalankan perilaku sesuai tujuan yang diinginkan ketika mengalami emosi

negatif. Lalu 2 dari 5 responden merasa kesulitan mengendalikan diri saat dilanda emosi. Hal tersebut menandakan bahwa 2 dari 5 responden memiliki ketidakmampuan dalam mengontrol dorongan ketika mengalami emosi negatif.

Kemudian 4 dari 5 responden kesulitan untuk memahami apa yang dirasakannya dan 1 dari 5 responden pernah tiba-tiba marah atau sedih tanpa sebab yang jelas. Hal tersebut menandakan bahwa 4 dari 5 responden memiliki ketidakmampuan dalam memahami emosi yang dirasakannya secara jelas. Lalu 3 dari 5 responden terkadang tidak mampu mengatasi emosi-emosi negatif yang dirasakannya. Hal tersebut menandakan bahwa 3 dari 5 responden memiliki keterbatasan dalam membuat strategi regulasi emosi yang efektif untuk dirinya, namun meskipun begitu 5 dari 5 responden memiliki cara mengatasi kesedihan atau kekesalan yang dialaminya.

Berikutnya 2 dari 5 responden merasa sulit mengungkapkan apa yang dirasakannya, selain itu 3 dari 5 responden pernah saat menangis tidak dapat mengeluarkan air mata dan 5 dari 5 responden pernah saat marah hanya bisa diam. Hal tersebut menandakan bahwa responden memiliki keterbatasan individu dalam merespon emosi yang dirasakannya secara jelas.

Selain itu perilaku berkendara agresif juga dapat dipengaruhi oleh *moral disengagement*. Hal tersebut selaras dengan penelitian Swann dkk (2017) yang mengungkapkan bahwa pengendara yang melakukan pelepasan moral ketika berkendara cenderung membunyikan klakson berkali-kali, memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, mengedipkan lampu jauh, membahayakan pengendara lain dan merendahkan pengendara lain. Hal tersebut merupakan uraian yang termasuk ke dalam perilaku berkendara agresif.

Berdasarkan hasil wawancara variabel *moral disengagement* diketahui hasil yang terangkum pada tabel 3 sebagai berikut.

Tabel 3. Hasil Wawancara Variabel *Moral Disengagement*

No	Mekanisme	Jumlah (Persentase)
1.	<i>Moral Justification</i>	3 (60%)
2.	<i>Euphemistic Labelling</i>	2 (40%)
3.	<i>Advantageous Comparison</i>	5 (100%)
4.	<i>Displacement of Responsibility</i>	5 (100%)
5.	<i>Diffusion of Responsibility</i>	3 (60%)
6.	<i>Distortion of Consequences</i>	5 (100%)
7.	<i>Dehumanization</i>	5 (100%)
8.	<i>Attribution of Blame</i>	5 (100%)

Berdasarkan hasil wawancara variabel *moral disengagement* dapat diketahui bahwa 3 dari 5 responden pernah meneriaki pengendara lain yang membahayakan keselamatan dirinya dan orang lain pada saat berkendara, 1 dari 5 responden pernah memperlambat kecepatan demi menghalangi pengendara lain yang ingin menerobos lampu merah, dan 2 dari 5 responden pernah dengan sengaja membuntuti pengendara lain yang berkendara secara ugal-ugalan dengan tujuan menyadarkan bahwa pengendara tersebut salah. Hal tersebut menandakan beberapa responden membingkai ulang suatu tindakan yang tidak bermoral agar terlihat lebih baik.

Selanjutnya 1 dari 5 responden pernah dengan sengaja menghalangi pengendara lain yang ingin mendahului dengan alasan menghalangi hanya sebuah candaan dan 2 dari 5 responden pernah memotong jalur pengendara lain secara tiba-tiba dengan dalih ingin mengajari bagaimana caranya untuk mendahului kendaraan yang ada di depan pengendara yang tidak berani mendahului kendaraan yang ada di depannya. Hal tersebut menandakan beberapa responden meminimalisir kesan perilaku tidak bermoral dengan menggunakan bahasa yang memperlunak kesan perilaku tersebut.

Kemudian 5 dari 5 responden setuju bahwa mengendarai sepeda motor dengan kecepatan 80 km/jam bukan sebuah masalah jika dibandingkan dengan yang mengendarai dengan kecepatan 120 km/jam, 4 dari 5 responden setuju bahwa membuntuti pengendara lain ketika berkendara lebih baik daripada menerobos lampu merah, dan 5 dari 5 responden setuju bahwa meneriaki pengendara lain merupakan hal yang wajar bila dibandingkan dengan pengendara yang saling adu

jotos. Hal tersebut menandakan responden membandingkan perilaku tidak bermoral dengan perilaku yang lebih tidak bermoral.

Selain itu 2 dari 5 responden menyalahkan teman apabila ditilang polisi karena melanggar peraturan lalu lintas. Hal tersebut menandakan responden mengalihkan tanggung jawab atas perilaku tidak bermoral kepada orang lain. Lalu 4 dari 5 responden pernah melawan arah karena banyak pengendara lain yang lawan arah juga, 4 dari 5 responden menyatakan bahwa mereka melanggar lampu merah karena mengikuti banyak pengendara lain, 3 dari 5 responden berpendapat berkendara dengan kecepatan tinggi tidak apa-apa dilakukan jika banyak pengendara lain yang berkendara dengan kecepatan tinggi juga. Hal tersebut menandakan responden menyebarkan tanggung jawab atas perilaku tidak bermoral kepada kelompok.

Selanjutnya 4 dari 5 responden menyatakan bahwa tidak masalah sering membunyikan klakson agar pengendara lain tahu dirinya sedang terburu-buru, 4 dari 5 responden menyatakan bahwa tidak masalah sering mengedipkan lampu jauh agar pengendara lain pindah jalur, 2 dari 5 responden berpendapat bahwa membuntuti kendaraan lain bukanlah suatu yang membahayakan. Hal tersebut menandakan bahwa responden merepresentasikan perilaku tidak bermoral yang dilakukannya tidak memberi dampak yang begitu serius.

Berikutnya 5 dari 5 responden setuju untuk memaki pengendara lain yang ugal-ugalan saat berkendara, 4 dari 5 responden berpendapat bahwa pengendara yang dengan sengaja tidak memberikan ruang untuk mendahului pantas diteriaki dengan kalimat yang kasar dan diberi klakson terus menerus, 2 dari 5 responden memilih untuk membalas perlakuan pengendara lain yang tiba-tiba memotong jalur secara zig-zag di depan responden, sedangkan 3 responden lainnya memaklumi hal tersebut dan hanya bisa memaki di dalam hati. Hal tersebut menandakan bahwa responden melupakan nilai-nilai moral yang dimiliki sehingga bisa dengan mudahnya merendahkan dan membalas perlakuan pengendara lain.

Kemudian 5 dari 5 responden berpendapat bahwa pengendara yang berkendara secara lambat di kanan jalan pantas mendapatkan bunyi klakson

berkali-kali, 2 dari 5 responden menyatakan bahwa pengendara yang tidak tahu cara mengemudi pantas mendapatkan makian dari pengendara lain. Hal tersebut menandakan bahwa responden terkadang menyalahkan korban atas perilaku tidak bermoral yang dialaminya, sehingga berpendapat bahwa korban pantas mendapatkan perilaku tidak bermoral tersebut.

Selanjutnya dalam penelitian yang dilakukan oleh Basharpour & Ahmadi (2020) diketahui bahwa kesulitan regulasi emosi memiliki pengaruh yang positif terhadap *moral disengagement*. Hal ini dapat diartikan bahwa seseorang yang kesulitan meregulasi emosinya akan cenderung lebih mudah melakukan pelepasan moral. Berdasarkan kajian empiris di atas maka penelitian ini menggunakan *moral disengagement* sebagai mediator antara kesulitan regulasi emosi terhadap perilaku berkendara agresif.

Berdasarkan kajian empiris dan kajian lapangan di atas, maka peneliti tertarik melakukan kajian lebih mendalam tentang perilaku berkendara agresif, kesulitan regulasi emosi dan *moral disengagement* pada pengendara sepeda motor di wilayah Kabupaten dan Kota Bekasi. *Moral disengagement* ditempatkan sebagai mediator antara kesulitan regulasi emosi dan perilaku berkendara agresif dengan pertimbangan empiris bahwa kesulitan regulasi emosi akan berhubungan dengan perilaku berkendara agresif melalui *moral disengagement*.

Selain itu alasan peneliti tertarik untuk melakukan kajian lebih mendalam tentang kesulitan regulasi emosi terhadap perilaku berkendara agresif melalui *moral disengagement* sebagai mediator pada pengendara motor di Kabupaten dan Kota Bekasi karena berdasarkan hasil observasi yang peneliti lakukan selama berkendara di wilayah Kabupaten dan Kota Bekasi peneliti melihat banyak pengendara motor yang berkendara secara agresif di wilayah tersebut. Kemudian peneliti juga berasumsi bahwa pengendara yang kesulitan meregulasi emosinya dapat dengan mudah melakukan tindakan pelepasan moral yang mana salah satunya adalah berkendara secara agresif, maka dari itu peneliti tertarik untuk melakukan kajian lebih lanjut di wilayah Kabupaten dan Kota Bekasi dengan subjek pengendara sepeda motor.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan fenomena yang telah dipaparkan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini di antaranya sebagai berikut:

1. Bagaimana deskriptif kesulitan regulasi emosi, *moral disengagement* dan perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi?
2. Apakah terdapat hubungan positif kesulitan regulasi emosi dengan *moral disengagement* pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi?
3. Apakah terdapat hubungan positif *moral disengagement* dengan perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi?
4. Apakah terdapat hubungan positif kesulitan regulasi emosi dengan perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi?
5. Apakah kesulitan regulasi emosi dapat berpengaruh tidak langsung terhadap perilaku berkendara agresif melalui *moral disengagement* sebagai mediator pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini di antaranya sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana deskriptif kesulitan regulasi emosi, *moral disengagement* dan perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi.
2. Untuk mengetahui apakah ada hubungan positif kesulitan regulasi emosi dengan *moral disengagement* pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi.
3. Untuk mengetahui apakah ada hubungan positif *moral disengagement* dengan perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi.

4. Untuk mengetahui apakah ada hubungan positif kesulitan regulasi emosi dengan perilaku berkendara agresif pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi.
5. Untuk mengetahui apakah kesulitan regulasi emosi dapat berpengaruh tidak langsung terhadap perilaku berkendara agresif melalui *moral disengagement* sebagai mediator pada pengendara sepeda motor di Kabupaten dan Kota Bekasi.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis di antaranya sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

- a) Penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan ilmu pengetahuan dalam bidang Psikologi, khususnya Psikologi Sosial.
- b) Penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan informasi kepada para pembaca terkait dengan hubungan kesulitan regulasi emosi dengan perilaku berkendara agresif melalui *moral disengagement* sebagai mediator.

2. Manfaat Praktis

a) Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pembaca dan pengendara sepeda motor agar lebih berhati-hati dan dapat meregulasi emosinya ketika mengendarai sepeda motor supaya tidak terjadi pelepasan moral dan melakukan tindakan yang membahayakan pengendara atau pengguna jalan lain seperti mengemudi secara agresif.

b) Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat memberi sumbangan empiris dan dapat menjadi referensi untuk para peneliti selanjutnya jika tertarik meneliti terkait variabel yang sama, khususnya mengenai perilaku berkendara agresif.