

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Indonesia merupakan satu dari kesekian beberapa negara di dunia yang memiliki kepemilikan sepeda motor paling banyak. Masyarakat lebih condong membuat pilihan sepeda motor untuk dijadikan alat transportasi untuk kesehariannya karena pergerakannya yang efisien dan harga yang ekonomis. Hal itu dilihat dari sudut pandang performa konsumen, akan tetapi seringkali masyarakat memperhitungkan dari harganya. Salah satunya provinsi Jawa Timur, unit sepeda motor jadi unit transportasi paling banyak pertama dengan jumlah 18,839,681 per unit di tahun 2021. Sebagai alat kendaraan yang sering dimiliki, sepeda motor menjadi pemilik tingkat resiko yang rentan terjadinya kecelakaan lalu lintas¹. Banyaknya angka nominal kecelakaan pada pemotor mempunyai sebab yaitu faktor alam, faktor jalan, faktor pengemudi, serta faktor kendaraan².

Berdasarkan data tentang tingkat kecelakaan di Jawa Timur, Kabupaten Ponorogo menempati posisi daerah rawan kecelakaan tingkat sedang. Sedangkan angka tertinggi ditempati kota besar seperti Surabaya dan Sidoarjo. Data tahun 2021 yang diperoleh Ditlantas Polda Jatim dari Unit Laka Satlantas Polres Ponorogo wilayah Kabupaten Ponorogo di bulan Januari sampai bulan Juni tercatat ada kasus kecelakaan 206 dan korban meninggal mencapai 31 korban jiwa³. Sedangkan pada tahun 2023 tercatat kasus kecelakaan berjumlah 757 kasus dengan 104 korban meninggal dunia dan luka ringan sejumlah 1121 orang. Melihat peningkatan angka kecelakaan meningkat dua kali lipat.

¹ Luthfi Lesmana Nugraha et al., "Pengaruh Regulasi Emosi Dan Moral Disengagement" (2023).

² Jeni Laras Shinta, "Kesadaran Keselamatan Dengan Agresivitas Berkendara Pengendara Sepeda Motor," *Psikoborneo: Jurnal Ilmiah Psikologi* 8, no. 4 (2020): 579.

³ Mekka Silfia Anggraini, "Penerapan Metode Naive Bayes Untuk Menentukan Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Ponorogo" (Universitas Muhammadiyah Ponorogo, 2021).

Kecelakaan pada tahun 2023 kebanyakan disebabkan oleh kurang konsentrasi saat mengemudi dan mengantuk yang dirasakan pengemudi ojek online di Ponorogo⁴. Sedangkan pada tahun 2025 mulai dari bulan Januari sampai bulan Desember terdata 786 jumlah kecelakaan dengan 59 orang meninggal dunia dan luka ringan 1250 korban. Penyebab laka lantas disebabkan oleh faktor manusia⁵. Dalam jumlah data pada pelajar usia pengendara 17-25 yang terlibat kecelakaan menyumbang persentasi 25% dengan jenis kendaraan terbanyak sepeda motor. Hal ini dipertegas dengan artikel kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Ponorogo, Jawa Timur sepanjang 2025 masih didominasi kalangan pelajar, dengan angka kasus yang menunjukkan peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya. Dan mahasiswa masih dikategorikan sebagai pelajar⁶.

Kabupaten Ponorogo memiliki beberapa kampus yang lokasinya berdekatan menuju ke arah kota Ponorogo. Hal itu menyebabkan daerah tersebut memiliki jam rawan terjadi kemacetan yang ditimbulkan oleh jam berangkatnya mahasiswa ke kampus bersamaan dengan berangkat anak sekolah dan berangkat kerja warga setempat. Beberapa kampus yang ada di Ponorogo memiliki banyak mahasiswa yang beralamat asli di Kabupaten Ponorogo. Adapun mahasiswa pendatang yang berasal dari kota lain untuk berkuliah di salah satu kampus yang ada di Ponorogo. Mahasiswa mayoritas membawa transportasi sendiri seperti sepeda motor dan mobil yang menambah kepadatan lalu lintas di jalan raya. Hal ini akan menyebabkan munculnya perilaku yang selalu muncul dalam kondisi jalanan macet yaitu perilaku berkendara agresif atau aggressive driving⁷. Kemacetan juga bisa membuat pengendara merasa

⁴ Faiza Lathifatul Mu'awanah, "Hubungan Kualitas Tidur Dengan Perilaku Safety Riding Pada Pengendara Ojek Online Warok Di Kabupaten Ponorogo" (Universitas Muhammadiyah Ponorogo, 2024).

⁵ "https://pusiknas.polri.go.id/Laka_lantas."

⁶ Muhadam, "Kecelakaan Lalu Lintas Di Ponorogo-Jatim Selama 2025 Didominasi Kalangan Pelajar. <https://megapolitan.antaranews.com/>"

⁷ Herani & Jauhari, "Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor Di Kota Malang," *Mediapsi* 03, no. 02 (2017), <https://doi.org/10.21776/ub.mps.2017.003.02.4>.

frustasi dan stress⁸. Menurut Houston, Harris, dan Norman, aggressive driving adalah pola mengemudi yang mengganggu keamanan publik⁹.

Kecelakaan lalu lintas biasanya bisa terjadi diawali oleh pelanggaran lalu lintas dari pengendara, tidak memiliki SIM, mengemudi dengan handphone, melanggar kecepatan maksimal dan tidak memberi tanda belok. Pelanggaran-pelanggaran yang dilaksanakan oleh pengemudi motor yang disebutkan sebelumnya termasuk mengemudi secara agresif (aggressive driving)¹⁰. Pelanggaran-pelanggaran lain yang bisa dilaksanakan oleh pengemudi sepeda motor yaitu tidak patuh pada larang tertulis, berkendara dengan pola zig-zag, menghalangi kendaraan lain untuk mendahului dan berganti jalur, memberi pencegahan pengemudi lain untuk memberi jalan pada pengendara lain dan masih banyak lagi¹¹. Faktor yang menyebabkannya itu yakni ketidak matangnya emosi yang bisa menyebabkan kecelakaan berat, sedangkan pengalaman hanya berperan pada kecelakaan sangat minim¹².

Pengemudi yang memiliki pengalaman dalam mengemudikan sepeda motor dalam periode cukup tak sebentar mempunyai peluang guna perilaku agresif cukup tinggi dipadankan dengan pengemudi yang masih pendatang baru, hal lain juga untuk berkendara secara agresif itu membutuhkan kemahiran serta tidak menginginkan keselamatan pada dirinya¹³. Gicquel et al, memberikan tambahan bahwa pengemudi sepeda motor dengan usia 18-21 tahun akan lebih condong berkendara untuk membantu aktivitas, menambahkan

⁸ Suneeta Joys, "Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota Di Jalan Macet," *Jurnal Psikologi Pendidikan Dan Pengembangan SDM*, 2016.

⁹ H A Reksoprodjo, "Pengaruh Kepribadian, Locus of Control Dan Kecemasan Sosial Terhadap Aggressive Driving," *Repository.Uinjkt.Ac.Id* (2018).

¹⁰ Abdul Malik Ashari and Sri Hartati, "Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa," *Jurnal EMPATI* 6, no. 1 (2017)

¹¹ Mega Masyitha Anggraini and Nurmina, "Perilaku Agresif Pengendara Motor Di Kota Bukittinggi Ditinjau Dari Usia Dan Jenis Kelamin," *In Trend : International Journal of Trends in Global Psychological Science and Education* 2, no. 1 (2024)

¹² Deistania Maharani, *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor Di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016*, *Journal of Chemical Information and Modeling*, vol. 53, 2016.

¹³ Shinta, "Kesadaran Keselamatan Dengan Agresivitas Berkendara Pengendara Sepeda Motor."

kepercayaan diri dengan menampilkan kecakapannya, akan lebih condong berkendara berkecepatan maksimal guna menghemat waktu tempuh, berkendara agar diperhatikan oleh orang lain¹⁴.

Peningkatan kecelakaan motor cukup naik secara signifikan mencapai tiga kali lipat yang menyebabkan kematian, kecacatan anggota tubuhnya. Hal ini disebabkan oleh kurang keahlian pengendara motor serta disebabkan juga oleh emosi negatif yang saat atau sebelum berkendara. Menurut Gicquel yang menuturkan bahwa kecelakaan lalu lintas seringkali diungguli oleh faktor manusia yakni dari pengemudi yang ada kaitan dengan konsentrasi, ketepatan persepsi, keterampilan dan juga emosinya¹⁵. WHO juga memberi penilaian bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia jadi nomor tiga setelah penyakit jantung dan tuberkulosis sedangkan menurut Kemenkes RI juga memberikan pendapat bahwa dalam lima tahun terakhir, kecelakaan transportasi jadi penyebab meninggal nomor tiga di usia remaja dan sekolah berdampingan dengan demam berdarah dan tuberkulosis¹⁶.

Seseorang yang selamat dari kecelakaan lalu lintas yang disebut penyintas kecelakaan lalu lintas pasti memiliki potensi mengalami efek fisiologis dan efek psikologis. Dampak yang dialami seperti luka ringan, cedera tulang belakang, patah tulang, gangguan disosiatif, gangguan stress akut, PTSD, kecemasan dan depresi. Gangguan kecemasan dan depresi merupakan gangguan dengan prevalensi tertinggi di dunia dari beberapa efek kecelakaan yang punya potensi dijalani oleh penyintas kecelakaan. Dan kecemasan yang dialami yang disebabkan kecelakaan lalu lintas mempunyai dampak pada kualitas hidup seseorang. Taylor menuturkan bahwa seseorang yang memiliki kecemasan berkendara yang tinggi mempunyai perasaan pada keamanan

¹⁴ Asmulyani Asri, Nufitriany Fakhri, Muhammad Iqramullah, "Stres Berkendara Akibat Kemacetan Lalu Lintas Dan Perilaku Agresif Berkendara," *GEMA Lingkungan Kesehatan* 33, no. 1 (2022)

¹⁵ Anggraini and Nurmina, "Perilaku Agresif Pengendara Motor Di Kota Bukittinggi Ditinjau Dari Usia Dan Jenis Kelamin."

¹⁶ Maharani, *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Remaja Berkendara Sepeda Motor Di Sepanjang Ruas Jalan Matraman-Rawamangun, Jakarta Timur Tahun 2016*, vol. 53, p. .

berkendara yang kecil dan keinginan untuk meminta pertolongan juga serta seseorang yang punya kecemasan saat kendaranya yang besar memiliki kecenderungan untuk melepaskan kecemasan dengan road rage. Road Rage itu merupakan perilaku pelampiasan marah di jalan. Menurut Dula et al, juga menuturkan bahwa apabila seseorang dalam pengaruh alkohol atau obat-obatan terlarang, pengendara dengan kecemasan yang besar akan punya potensi lebih untuk mengalami kecelakaan daripada pengendara berkecemasan rendah¹⁷.

Kecemasan yang dialami secara terus menerus akan memberi efek yang negatif kepada seseorang yang menjalaninya yang pasti sangat mengganggu kehidupan sehari-harinya. Seseorang yang telah selamat dari kecelakaan sepeda motor akan merasakan kecemasan yang bisa muncul dari rasa takut, pikiran negatif yang sulit untuk dikendalikan, detak jantung yang cepat hingga sulit untuk tidur. Meskipun ada kecelakaan sepeda motor yang ringan hingga ke kecelakaan berat, dampak masing-masing tingkat keparahan kecelakaan akan tetap dirasakan oleh penyintas kecelakaan lalu lintas dengan meninggalkan trauma. Kecemasan yang dirasakan bisa membuat penyintas kecelakaan menghindari lokasi tempat kecelakaan dan rela untuk memilih rute jalan yang lain. Apabila kecemasan yang dirasakan penyintas kecelakaan tidak ditangani dengan baik, maka kecemasan bisa berkembang menjadi masalah serius yang mengganggu kehidupan sosial. Selain itu, saat penyintas mengendarai kendaraan kemudian konsentrasinya terganggu saat berkendara maka hal itu bisa mempengaruhi keselamatan dan membuatnya mengalami kecelakaan lagi.

Seorang penyintas yang masih memiliki kecemasan akan memicu peningkatan agresi saat mengemudi. Penyintas yang mengendarai kendaraan kembali pasca kecelakaan membuat semakin berwaspada dan mudah sensitif dengan gerakan pengendara lain. Dengan situasi jalan raya yang tidak terduga dan bisa membuat kecemasan penyintas muncul, maka respon emosional

¹⁷ Daniel Christanto, IGAA Noviekayati, and Amherstia Pasca Rina, "Terapi Thought Stopping: Upaya Penurunan Kecemasan Berkendara Pada Penyintas Kecelakaan Lalu Lintas," *INNER: Journal Psychological Research* 2, no. 3 (2022)

muncul seperti gampang meneriaki pengendara lain, mengebut di jalanan dan membunyikan klakson terus menerus. Hal itu bisa terjadi karena penyintas akan cenderung memahami situasi di jalan yang tidak terduga tadi menjadi ancaman. Apabila respon emosional ini selalu muncul saat penyintas mengendarai kendaraan maka bisa mempengaruhi kehidupan sosialnya. Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas dengan luka ringan membuat seseorang stress dan mengalami trauma ringan pasca kecelakaan lalu lintas terjadi¹⁸. Gejala psikologis yang dialami oleh subjek di penelitian sebelumnya merasa sedih, merasa trauma dengan peristiwa kecelakaan, merasa tidak nyaman karena mendapatkan luka fisik di tubuhnya, nafsu makan berkurang hingga berat badan menurun, sulit tidur. Subjek kembali beraktivitas secara normal dengan kembali berkendara di jalan raya. Akan tetapi subjek masih merasa trauma jika berkendara dan menemui kejadian yang menyerupai penyebab kecelakaan lalu lintas yang dialaminya. Subjek langsung mengingat kembali kejadian kecelakaan tersebut dan menjadi cemas.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan terhadap penyintas kecelakaan sepeda motor yang sudah setahun dengan penyintas kecelakaan kurang setahun yang lalu ditemukan perbedaan unik yaitu penyintas kecelakaan sepeda motor kurang setahun menunda untuk mengendarai motor sendirian. Hal tersebut disebabkan oleh ingatan tentang kecelakaan masih muncul sehingga membuat penyintas itu menunda untuk menyetir motor sendirian dan memilih untuk menjadi penumpang. Misalnya, saat melewati jalan ramai penyintas kecelakaan kurang dari setahun itu lebih memilih menghindari jalan itu dan mengambil rute jauh. Apabila harus tetap melewati jalan itu, penyintas kecelakaan kurang setahun menjadi penumpang. Berbeda dengan penyintas kecelakaan yang sudah setahun, dia mulai kembali melewati jalan ramai dengan memilih jalur jalan kiri dengan kecepatan jalan motor yang biasa.

¹⁸ Afrinda Cahyantika and Triana Aprilia, "Dampak Psikologis Pasca Kecelakaan Lalu Lintas," *Psikis : Jurnal Psikologi Islami*, no. June (2024).

Berdasarkan hasil wawancara awal dengan penyintas kecelakaan menunjukkan bahwa ada kendala dalam beraktivitas pada beberapa kondisi membuat penyintas kecelakaan merasa kecemasan kembali. Beberapa kondisi tersebut seperti, saat penyintas merasa tremor saat melewati jalan raya yang ramai, merasa takut untuk menyetir motor sendirian bahkan menggonceng orang lain, merasa gelisah saat melewati jalanan macet. Tapi di beberapa kondisi kecemasan penyintas kecelakaan menjelaskan kemunculan perilaku agresif dalam berkendara. Misalnya, saat merasa gelisah disebabkan terlambat, maka penyintas bersikap agresif dengan mengklakson keras pengendara lain karena salah menyalakan lampu sein saat belok.

Hasil observasi awal menunjukkan adanya dinamika pemulihan yang berbeda yang dipusatkan pada rentang waktu pasca kecelakaan terjadi. Penyintas kecelakaan kurang dari setahun lebih sering menunjukkan performa perilaku penghindaran yang kuat. Sedangkan penyintas kecelakaan yang sudah setahun lebih, mulai menunjukkan indikasi resiliensi. Resiliensi ini terlihat dari usaha penyintas untuk kembali berkendara sepeda motor meskipun gejala-gejala kecemasan masih bisa muncul. Penyintas menunjukkan kemampuan adaptasi berkendara dengan memilih jalur jalan paling kiri dan menjaga kecepatan rendah. Namun saat penyintas mencoba untuk cara sebelumnya, kecemasan justru muncul dengan reaksi agresif seperti klakson atau marah ketika merasa terancam oleh pengendara lain.

Fenomena resiliensi dan kecemasan pada penyintas itu dua hal yang saling tumpang tindih dalam pengalaman harian sebagai mahasiswa yang berjuang masuk kuliah menjadi sangat krusial untuk diteliti di Kabupaten Ponorogo. Hal ini dikarenakan karakteristik wilayah Ponorogo terutama bagian Kota Ponorogo yang memiliki instansi pendidikan hingga perguruan tinggi yang saling berdekatan, yang mengakibatkan kepadatan lalu lintas yang khas yang jam berangkat dan pulang sering bersamaan dan masih ada aktivitas warga-warga yang berangkat dan pulang bekerja. Minimnya alternatif transportasi umum kecuali ojek online, membuat mahasiswa penyintas untuk

tetap mengendarai sepeda motor meskipun masih ada trauma yang tersimpan pada diri mereka. Tekanan untuk tetap produktif secara mandiri dan ancaman mengalami kecelakaan berulang di tengah di jalanan Ponorogo yang padat.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti menemukan adanya celah penelitian yang penting untuk diperhatikan. Meskipun penelitian yang dilakukan oleh Cahyantika dan Aprillia telah mengidentifikasi dampak psikologis umum pada korban kecelakaan, namun terdapat celah mengenai bagaimana pengalaman subyektif penyintas kecelakaan sepeda motor dalam mengelola kondisinya sekaligus membangun kepercayaan diri saat berkendara kembali di jalan raya. Oleh karena itu, kebaruan dalam penelitian ini terletak pada upaya peneliti untuk mengeksplorasi lebih mendalam mengenai pengalaman hidup mahasiswa pasca mengalami kecelakaan lalu lintas. Peneliti tidak berfokus pada kondisi pasca kecelakaan, tetapi ingin mengungkapkan momen jatuh hingga bangkit dari perjuangan psikologis mahasiswa penyintas dalam menyeimbangkan trauma psikologis yang tersisa, upaya untuk tetap resilien dan tuntutan mobilitas harian. Dengan menggunakan kategori kecelakaan ringan yang pada umumnya sering diremehkan oleh mayoritas orang, penelitian ini diharapkan dapat menemukan bagaimana penyintas memaknai trauma dan keberanian untuk berkendara sepeda motor di jalan raya kembali. Untuk kriteria mahasiswa penyintas yang telah mengalami kecelakaan lalu lintas sepeda motor minimal 6 bulan dengan mempertimbangkan kondisi psikologis penyintas terutama reaksi stres awal sudah mereda dan sudah memulai adaptasi untuk berkendara sepeda motor kembali dan kondisinya mulai merefleksikan makna kejadian kecelakaan lalu lintas yang dialaminya.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Beberapa latar belakang yang telah dijelaskan di atas dapat diidentifikasi beberapa masalah yaitu: Pengalaman yang dirasakan mahasiswa penyintas kecelakaan lalu lintas sepeda motor

C. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana pengalaman yang dirasakan oleh mahasiswa penyintas kecelakaan lalu lintas sepeda motor di Ponorogo?

D. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah mendeskripsikan pengalaman yang dirasakan mahasiswa penyintas kecelakaan lalu lintas sepeda motor Ponorogo

E. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik secara teoritis maupun praktis. Terutama dalam hal pengalaman mahasiswa penyintas kecelakaan sepeda motor Ponorogo.

1. MANFAAT TEORITIS

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi guna memperluas khazanah ilmu psikologi Terutama dalam pengalaman mahasiswa penyintas kecelakaan lalu lintas sepeda motor Ponorogo.

2. MANFAAT PRAKTIS

Penelitian diharapkan dapat mengetahui fakta mengenai pengalaman kecelakaan lalu lintas yang selama ini banyak tidak disadari oleh banyak orang. Hasil penelitian juga dapat dimanfaatkan bagi individu ataupun masyarakat agar bisa mengetahui pengalaman yang dirasakan oleh penyintas kecelakaan lalu lintas dalam mengendarai kendaraan, sehingga individu akan lebih berhati-hati dalam mengemudi dan dapat terbebas dari konsekuensi negatif yang ditimbulkan perilaku yang bisa menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

F. PENEGLASAN ISTILAH

Penegasan istilah adalah penjelasan atau pemaparan secara lebih jelas dan tegas terhadap suatu kata atau konsep tertentu agar maknanya tidak menimbulkan kerancuan atau kesalahpahaman.

1. Pengalaman merupakan suatu kejadian yang terjadi dan dirasakan oleh masing-masing individu secara personal berasal dari stimulus stimulus yang diterima dari lingkungan serta yang dapat memberikan kesan tersendiri bagi individu yang merasakannya¹⁹. Dalam penelitian ini pengalaman merujuk pada apa yang telah dialami kondisi fisik, kondisi psikologis dan kesan pada masing masing individu pasca mengalami kecelakaan lalu lintas.
2. Penyintas adalah orang yang dapat bertahan hidup setelah mengalami kondisi yang membahayakan kelangsungan hidup, seperti kecelakaan lalu lintas²⁰. Penyintas kecelakaan pada umumnya merasakan perubahan pada kondisi fisik dan kondisi psikologis yang mempengaruhi pandangan individu tentang berkendara. Dalam penelitian ini mahasiswa penyintas kecelakaan lalu lintas berdomisili Kabupaten Ponorogo menjadi subjek penelitian.
3. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda²¹. Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena perbedaan kebiasaan dan kondisi fisik serta mental dari pengemudi.

¹⁹ Muhammad Rizqi Zati and Muhammad Iqbal, "Pengaruh Pengalaman Terhadap Loyalitas Konsumen Di Alfamart Langsa," *Jurnal Samudra Ekonomi dan Bisnis* 8, no. 2 (2017)

²⁰ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Penyintas. Diakses Dari <https://Kbbi.Kemendikbud.Go.Id>, n.d.

²¹ "UU No 22 Tahun 2009,".