

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu faktor kematian tertinggi di Indonesia. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor di Indonesia terus meningkat. Data Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta pada tahun 2020 tercatat 4.729 kecelakaan dengan 354 meninggal dunia, 4.471 luka ringan, dan 483 luka berat. Jumlah korban yang tercatat merupakan data dari kecelakaan lalu lintas yang didominasi oleh pengendara sepeda motor. Jumlah ini diperkirakan akan terus meningkat seiring dengan meningkatnya jumlah pengendara sepeda motor di jalan. Dalam data kecelakaan lalu lintas Satuan Lalu Lintas Polda Metro Jaya tahun 2016, dilaporkan telah terjadi 3.605 kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2017 terdapat 3.132 laporan kecelakaan. Jumlah korban kecelakaan mengalami penurunan sebesar 17 persen. Pada tahun 2016 jumlah korban kecelakaan sebanyak 4.393 orang, tahun 2017 sebanyak 3.663 orang. Berdasarkan data tersebut, Dinas Lalu Lintas Polda Metro Jaya menunjukkan bahwa terjadi peningkatan 12 persen jumlah korban kecelakaan antara usia 21 dan 30 tahun. Terdapat 1.775 kematian pada tahun 2016, sedangkan pada tahun 2017 terus meningkat sebesar 1.987 kematian. Ikshanudin (2017). Secara khusus, menurut keterangan Polda Metro Jaya, pada tahun 2013 jumlah kecelakaan di wilayah Jakarta mencapai 6.498 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 676 orang, luka berat sebanyak 2.925 orang dan luka ringan sebanyak 4.711 orang. Otama (2014) mengatakan di angka inilah pengendara sepeda motor paling banyak mengalami kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas di jalan raya sering dikaitkan dengan perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko didefinisikan sebagai perilaku mengemudi yang berbahaya tetapi tidak sengaja dilakukan untuk melukai diri sendiri atau pengemudi lain Rahman (2014).

Musselwhite (2006) , Machin dan Sankey (2007) menyatakan bahwa perilaku mengemudi yang berisiko dapat dikenali dari sikap terlepas dari kondisi lingkungan, kecepatan

mengemudi yang berlebihan dan ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas yang ada. Menurut Bener Dkk (2004), kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor dianggap sebagai salah satu faktor yang paling berkontribusi terhadap cedera, cacat dan juga kematian. Kebutuhan manusia untuk melakukan perjalanan dengan mengendarai kendaraan menyebabkan peningkatan angka kecelakaan di jalan dan di kota dengan tingkat kematian yang cukup tinggi yaitu 4.444. Yunus (1997) berpendapat bahwa penyumbang utama mengemudi berisiko bukanlah berasal dari terlibat atau tidak terlibat dalam sebuah kecelakaan, dapat dikatakan bahwa penyebab utama kecelakaan lalu lintas berasal dari pengendara itu sendiri.

Penelitian lain terkait perilaku mengemudi berisiko juga telah dilakukan oleh Sunu Bagaskara (2017) dengan variabel Perilaku mengemudi berisiko dan Kepribadian dengan tujuan utama dari penelitian ini adalah menguji perbedaan pola perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dalam perilaku mengemudi berisiko secara keseluruhan.

Berdasarkan penelitian sebelumnya oleh Ibnu Alfazi (2018) difokuskan pada variabel sikap pengambilan risiko dan perilaku mengemudi berisiko. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa mahasiswa Universitas Islam Indonesia Yogyakarta memiliki hubungan positif yang signifikan antara risiko mengambil dan perilaku mengemudi berisiko. Semakin besar kemauan untuk mengambil risiko, semakin besar perilaku berisiko. Sebaliknya, berikut ini berlaku: semakin rendah kemauan untuk mengambil risiko, semakin rendah perilaku mengemudi berisiko.

Faktor lain dari dalam diri pengendara sepeda motor seperti emosi dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Emosi sebagai suatu keadaan dalam diri seseorang yang dapat menggambarkan tindakan tertentu terhadap faktor tertentu yang diterima. Emosi seseorang dapat menggambarkan apa yang sedang dirasakan dan di pikirkan oleh seseorang tersebut. Pengendara sepeda motor yang sedang dalam situasi emosional dapat melakukan perilaku yang membahayakan pengendara lainnya yang di anggap telah melakukan perilaku yang merugikan kepada dirinya.

Kecerdasan emosional Hodas (2005) mengatakan bahwa kecerdasan emosional adalah kemampuan untuk membuat persepsi yang akurat, mengevaluasi emosi, menciptakan perasaan, kemampuan untuk mengetahui emosi dan kemampuan mengendalikan diri untuk

mengembangkan emosi dan mengatur kecerdasan. Kecerdasan emosional dipisahkan oleh pengendalian diri, keinginan, ketekunan, dan motivasi diri. Kecerdasan emosional dapat menciptakan kemampuan seseorang untuk mengendalikan kecenderungan emosional dalam perasaan pribadi, aspek ini juga memicu perilaku muncul yang dalam hubungan manusia.

Kecerdasan emosional menentukan tindakan apa yang pantas atau tidak pantas dalam hubungan sosial, faktor kecerdasan emosional ini menentukan hubungan dengan orang lain. Menurut Tabesh dan Zare (2012) kecerdasan emosional dikenal sebagai gabungan dari sifat-sifat kepribadian yang berbeda yang memungkinkan orang untuk mengarahkan dan meningkatkan proses kognitif mereka dengan mengenali, memahami, mengatur dan mengendalikan emosi (Falahi & Goudarzi, 2015). Oleh karena itu, pengendara sepeda motor dengan kecerdasan emosional yang tinggi dapat memiliki tingkat pengendalian diri dan kesadaran diri yang tinggi.

Kecerdasan emosional (EQ) adalah kecerdasan yang mengacu pada kemampuan untuk mengenali perasaan sendiri dan perasaan orang lain, memotivasi diri sendiri dan kemampuan mengenali emosi dengan baik. Ada dua faktor yang mempengaruhi kecerdasan emosional, yaitu faktor internal, faktor internal adalah faktor yang mempengaruhi kecerdasan emosional dalam diri individu. Faktor internal ini memiliki dua sumber, yaitu aspek fisik dan aspek psikologis. Aspek fisik adalah faktor kesehatan fisik dari individu, ketika kesehatan mental dan kesehatan fisik seseorang dapat terganggu, maka memungkinkan dapat mempengaruhi kecerdasan emosionalnya. Aspek psikologis meliputi pengalaman, perasaan, keterampilan berpikir, dan motivasi. Kedua, ada faktor eksternal yaitu stimulus dan lingkungan dimana kecerdasan emosional itu berlangsung. Faktor eksternal meliputi sifat stimulus itu sendiri, kejenuhan dari stimulus yang dirasakan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi keberhasilan seseorang dalam memperlakukan kecerdasan emosional dan khususnya lingkungan atau situasi yang terlibat dalam kecerdasan yang mendasarinya.

Penelitian lain tentang kecerdasan emosional oleh Yuniar Dwi Atusta (2021) menggunakan variabel kecerdasan emosional dan perilaku agresif. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kecerdasan emosional dengan perilaku agresif pada remaja. Jenis investigasi yang digunakan adalah tipe investigasi korelasional kuantitatif. Subjek penelitian ini adalah 110 siswa. Teknik pengumpulan data dengan proporsional random sampling. Hasil penelitian yang dilakukan dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan negatif antara kecerdasan emosional dengan perilaku agresif pada siswa, artinya dengan tingkat kecerdasan emosional yang tinggi maka perilaku agresif siswa semakin rendah. Sebaliknya, perilaku agresif siswa lebih tinggi ketika siswa memiliki kecerdasan emosional yang rendah.

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kecerdasan emosional dengan perilaku mengemudi berisiko pada dewasa awal yang menggunakan sepeda motor di DKI Jakarta. Dengan usia antara 18 sampai 40 tahun. Masa dewasa awal sering disebut sebagai masa dewasa muda, fase paling dinamis dalam kehidupan manusia, karena seseorang mengalami banyak perubahan fisik, kognitif, dan psikologis-emosional yang progresif. Pengendara sepeda motor diambil karena seiring meningkatnya angka kecelakaan di wilayah DKI Jakarta.

### **1.2. Identifikasi Masalah**

1. Bagaimana pengaruh kecerdasan emosional terhadap perilaku mengemudi berisiko di DKI Jakarta?
2. Apakah terdapat hubungan antara perilaku mengemudi berisiko dengan kecerdasan emosional pada dewasa awal di DKI Jakarta?

### **1.3. Pembatasan Masalah**

Untuk melakukan penelitian ini secara lebih fokus dan rinci, maka peneliti perlu membatasi variabelnya. Oleh karena itu, peneliti harus membatasi penelitian ini pada “hubungan kecerdasan emosional dengan perilaku mengemudi berisiko pada dewasa awal pengguna sepeda motor di DKI Jakarta”. Individu pada masa dewasa awal (18-40 tahun) individu seharusnya sudah bertanggung jawab untuk melakukan sesuatu dan jarang melakukan tindakan yang berbahaya.

### **1.4. Rumusan Masalah**

Berdasarkan fokus masalah yang disebutkan, penelitian ini dapat merumuskan masalah. " hubungan kecerdasan emosional dengan perilaku mengemudi berisiko pada dewasa awal pengguna sepeda motor di DKI Jakarta "

### **1.5. Tujuan Penelitian**

Seperti yang telah dijelaskan di atas, tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan “ Hubungan kecerdasan emosional dan perilaku mengemudi berisiko pada dewasa awal pengguna sepeda motor di DKI Jakarta. “

## **1.6. Manfaat Penelitian**

### **1.6.1. Manfaat Teoritis**

Melalui Penelitian ini di harapkan dapat memperluas pengetahuan penelitian di bidang psikologi khususnya psikologi sosial dan psikologi perkembangan, untuk mendukung teori tentang kecerdasan emosional dan perilaku mengemudi berisiko, di harapkan dapat memberikan referensi bagi peneliti selanjutnya terkait dengan teori perilaku mengemudi.

### **1.6.2. Manfaat Praktis**

Hasil penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang kemampuan individu dalam mengontrol emosi saat mengemudi pada dewasa awal. Perilaku mengemudi yang berisiko di harapkan dapat diminimalisir dengan meningkatkan kecerdasan emosional pada masa dewasa awal.

