

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jalan raya adalah salah satu prasarana dalam transportasi yang dapat memengaruhi aktivitas hidup sehari-hari masyarakat dengan berkendara. Dalam mengemudikan kendaraan tentunya suatu individu diharapkan dapat berkendara dengan aman, namun kenyataannya masih banyak pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh suatu individu di jalan raya dapat menjadi sumber permasalahan yang serius bagi seluruh pengguna jalan. Jika melihat data angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Indonesia ini, tentunya dapat dikatakan masih sangat memprihatinkan. Berdasarkan data yang dikeluarkan dari laporan Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Kepolisian RI (Polri) pada tahun 2021 yang dilansir oleh *Data Indonesia* bahwa sudah terjadi kasus pelanggaran lalu lintas dengan total jumlah sekitar 2.115.244 kasus pelanggaran di Indonesia. Jika dilihat berdasarkan wilayah terjadinya pelanggaran lalu lintas, wilayah tertinggi terjadinya kasus ini terdapat di daerah DKI Jakarta dengan menyumbang angka sekitar 419.061 kasus. Dalam posisi ini, Jakarta juga menyumbangkan persentase kasus terbesar sekitar 20% dari total pelanggaran lalu lintas di Indonesia. Jika dilihat kasus di daerah lain penjuru Indonesia, DKI Jakarta menempati posisi pertama dalam pelanggaran lalu lintas mengalahkan provinsi Jawa Timur dan Jawa Barat yang menempati posisi kedua dan ketiga. Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) bapak Argo Wiyono juga menyampaikan laporan bahwa pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Jakarta ini harus diperhatikan secara bersama karena saat ini pelanggaran masih didominasi oleh para pengguna motor (Oto, 2021). Data dilapangan mengenai pelanggaran ini paling sering dilakukan yaitu oleh pengendara sepeda motor dimana diantaranya adalah melawan arus, menggunakan jalur busway, dan melanggar lampu lalu lintas (Junita, 2021).

Sepeda motor masih menjadi salah satu jenis kendaraan kegemaran dan paling banyak dimiliki oleh masyarakat Indonesia. Bisa dilihat dari setiap sudut jalan di Indonesia tidak luput dari kendaraan beroda dua ini. Tidak heran dimana

sepeda motor menjadi transportasi dalam menunjang mobilitas baik itu untuk hiburan ataupun kegiatan sehari-hari. Data yang diperoleh dari Korlantas Polri mengenai kendaraan sepeda motor ini mendapati angka sebesar 120 juta pengguna di Indonesia. Tidak hanya itu, pengguna sepeda motor juga menempati posisi pertama kendaraan yang banyak digunakan di DKI Jakarta (Saro, 2022). Wilayah DKI Jakarta sendiri sudah menyumbangkan angka sekitar 17 juta sepeda motor yang digunakan masyarakatnya untuk menempuh pendidikan ataupun bekerja pada umumnya.

Selain permasalahan dari data pelanggaran lalu lintas yang terjadi, kecelakaan lalu lintas pun semakin meningkat seiring berjalannya waktu. Pusiknas Bareskrim Polri juga menghimbau bahwa terjadinya pelanggaran lalu lintas ini juga dapat menjadi sumber utama dari kecelakaan (Ginting, 2022). Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah serius yang dapat terjadi kapan saja dan kepada siapapun tidak terkecuali di negara Indonesia ini. Data yang di dapat pada daerah DKI Jakarta mengenai angka korban kecelakaan dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik juga mengalami peningkatan dari tahun 2020 yang terdapat 5.308 orang menjadi 6.141 pada tahun 2021. Terjadinya peningkatan jumlah kasus kecelakaan dari tahun sebelumnya ini tentunya harus menjadi perhatian bagi seluruh masyarakat. Hal ini juga beriringan dengan terjadinya kasus kecelakaan yang tercatat sebanyak 7.021 di kota Jakarta, Polda Metro Jaya juga mencatat bahwa Jakarta menyumbang sekitar 7% jumlah kecelakaan di Indonesia (Pusiknas Polri, 2022).

Pengendara usia muda masih mencatatkan dirinya sebagai individu yang terlibat dengan korban kecelakaan lalu lintas. Hal ini disorot bahkan dalam kancah dunia dimana pada *The Longitudinal Study of Australian Children (LSAC) Annual Statistical Report 2018* yang merilis publikasi dimana mendapatkan pengemudi muda yang terus menjadi korban kecelakaan lalu lintas dan lebih dari satu dari lima pengemudi yang tewas berusia 17 sampai 25 tahun (Suzanne Vassallo, 2018). Tidak hanya itu, Inggris juga menemukan peningkatan korban pengendara usia muda yang memiliki presentase 21% kematian akibat tabrakan yang melibatkan pengemudi usia muda (GOV.UK, 2022). Sedangkan Indonesia mencatatkan juga data laka

lantas yang ada pada tahun 2018 dilansir pada laman *Kumparan* yang mendapati kategori usia 17 sampai 21 sebesar 10.647 dimana naik 28% dibandingkan dengan tahun sebelumnya, hal ini juga sejalan dengan usia 22 sampai 25 yang mendapatkan sebanyak 7.567 dan mengalami kenaikan 17% (Nayazri, 2019). Terdapat jurnal penelitian dan pengembangan polri yang mendapatkan data dari tahun 2017-2020 dimana pengemudi usia 17 hingga 25 tahun mempunyai pengalaman dan pengetahuan berkendara aman yang rendah sehingga dapat melakukan pelanggaran lalu lintas yang didominasi pada usia tersebut dengan presentase 36% (Saputra, Sutrasno, & Setiawan, 2022).

Usia 17-25 tahun mendominasi pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan raya dan hal ini berada pada usia *emerging adulthood*. *Emerging adulthood* merupakan individu yang berusia dari rentang 18 hingga 25 tahun dimana pada tahap perkembangan ini menuju masa dewasa dan identik dengan eksplorasi seperti identitas yang diinginkan, gaya hidup, serta eksperimen (Arnett, 2000). Individu dengan *emerging adulthood* memiliki perubahan pada ranah kognitif, emosional, lingkungan, serta juga perubahan sosial. Beberapa penelitian terdahulu mengenai pengemudi usia *emerging adulthood* dimana salah satunya adalah pada tahun 2017 yang dilakukan Brown (dalam Sari dan Dewi, 2019) mendapatkan hasil bahwa mereka cenderung belum memiliki kemampuan yang memadai dan sering terlibat dalam perilaku mengemudi yang agresif dan berisiko. Jeffrey Jensen Arnett (2002) juga mengatakan dalam penelitiannya yang berjudul "*Developmental Sources of Crash Risk in Young Drivers*" bahwa individu dengan usia *emerging adulthood* mengemudikan kendaraan mereka dengan tidak aman, emosional, serta lebih cenderung untuk memandang kemungkinan terjadinya kejadian negatif lebih tinggi bagi orang lain daripada terjadi pada diri sendiri sehingga merujuk kepada perilaku mengemudi yang tidak aman dengan tidak memperdulikan keselamatan sekitar dan agresif dalam mengemudikan kendaraan yang berujung kepada tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas. Terdapat lima karakteristik yang dapat menggambarkan individu pada tahap perkembangan ini yaitu diantaranya adalah eksplorasi identitas, ketidakstabilan, fokus pada diri sendiri, perasaan berada di tengah antara remaja dan dewasa, serta optimis terhadap masa depan mereka (Santrock, 2011).

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) mengategorikan usia 18 hingga 25 tahun menjadi dua bagian. Pertama adalah *young drivers* dimana mencakup usia pengemudi dari 15 sampai 20 tahun, lalu yang kedua adalah *young adult drivers* dengan rentang usia dari 21 sampai 34 tahun. Pembagian ini dimaksudkan untuk melihat serta mengategorikan perilaku mengemudi dari individu yang berusia muda dimana dalam hal ini *young drivers* lebih berpotensi untuk terlibat dalam pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan yang terjadi di jalan dibandingkan dengan pengemudi yang berada pada kategori *young adult drivers* (NHTSA, 2020). Namun tidak menutup kemungkinan bahwa pengemudi yang termasuk dalam kategori *young adult drivers* juga memiliki resiko yang tinggi dalam tingginya tingkat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas (Fell, 2017). Kedua kategori pengendara ini termasuk kedalam usia *emerging adulthood* yang berkisar dari 18 hingga 25 tahun dimana pengemudi yang berada di usia tersebut rentan untuk melakukan pelanggaran lalu lintas dan berujung kepada kecelakaan di jalan raya.

Faktor penyebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas ini tentunya sangat beragam, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyebutkan bahwa terdapat beberapa faktor yang menjadi akar permasalahan dari pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Faktor yang paling dominan adalah manusia (*human factor*) dengan persentase 65%, selanjutnya pada urutan kedua terdapat faktor sarana yang menyumbang persentasenya sebesar 33%, dan yang terakhir adalah faktor prasarana dengan persentase sebanyak 2% (Naomy, 2022). Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Metro Jaya juga mempunyai catatan mengenai kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan sering disebabkan oleh sikap pengendara yang buruk dalam mengemudi seperti perilaku agresif yang dimana berkendara dengan kecepatan tinggi dan tidak menaati aturan lalu lintas (Hasanah, 2019). *Senior Instructor Indonesia Defensive Driving Centre* (IDDC) juga mengatakan bahwa pengemudi yang melanggar lalu lintas seperti halnya menerobos lampu lalu lintas ataupun berputar di lokasi yang dilarang ini menjadi bentuk perilaku agresif pengemudi (Herdianto, 2020)

Perilaku mengemudi yang agresif yaitu perilaku yang mengarah kepada meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan dan dilakukan secara sengaja dengan adanya dorongan rasa tidak sabar, konflik, serta upaya dalam menghemat waktu perjalanan seperti halnya membunyikan klakson, perilaku mengikuti, dan mengedipkan lampu jauh pada kondisi lalu lintas yang tenang sehingga dapat membahayakan orang lain dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas (Tazkiyah, 2021). Perilaku mengemudi agresif adalah suatu bentuk dari perilaku yang dapat membahayakan bagi para pengemudi dan pengguna jalan lain serta dapat menjadi sumber dari kecelakaan lalu lintas (Muchri, 2022). Terdapat tiga bentuk dalam perilaku berkendara agresif menurut James dan Nahl (2000), yang pertama adalah *impatience and inattention* dimana dapat dilihat di lapangan saat melanggar lalu lintas dan melanggar batas kecepatan maksimum. Bentuk selanjutnya yang kedua adalah *power struggle* dimana terjadi saat memotong jalur pengemudi lain dan mengancam ataupun mengeluarkan kata-kata hinaan, isyarat, serta membunyikan klakson secara terus-menerus. Lalu yang terakhir adalah *recklessness and road rage* dimana pengemudi berkendara dengan pengaruh alkohol atau melaju dengan kecepatan sangat tinggi.

Perilaku mengemudi agresif juga dapat berkaitan dengan munculnya potensi untuk mengalami kecelakaan lalu lintas di jalan. Seperti halnya dalam penelitian yang dilakukan oleh Handayani, Laksono, dan Novitiana (2017) dimana mereka mendapatkan hasil bahwa persentase perilaku berkendara agresif terhadap potensi akan terjadinya kecelakaan pengemudi sepeda motor adalah sebesar 68,60% yang masing-masing persentasenya adalah 16,93% untuk mengemudi dengan kecepatan tinggi, berpindah jalur secara zig-zag sebesar 10,97%, lalu menghalangi pengemudi lain untuk menyalip sebesar 18,08%, berpindah jalur tanpa menyalakan lampu sen sebesar 8,53%, dan terakhir melanggar rambu lalu lintas berpotensi akan terjadi sebesar 14,09%. Berdasarkan dukungan penelitian dan data-data yang sudah disebutkan sebelumnya, ini menjadi bukti kuat bahwa perilaku mengemudi agresif dari para pengemudi dapat menjadi penyebab dari terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Terdapat juga salah satu faktor yang menyebabkan pengemudi mempunyai perilaku mengemudi agresif yaitu kontrol diri (Faturohman, Mubina, Utami, 2021).

Tangney, Baumeister, dan Boone (dalam Marsela dan Supriatna, 2019) memberikan pendapat bahwa kontrol diri merupakan kemampuan individu untuk menentukan perilakunya berdasarkan standar tertentu seperti moral, nilai, dan aturan di masyarakat agar mengarah kepada perilaku yang positif. Kontrol diri ini juga berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya (Nadira, 2020). Kontrol diri ini juga dapat muncul dikarenakan ada perbedaan dalam melakukan pengelolaan emosi, cara mengatasi masalah, tinggi rendahnya motivasi serta kemampuan dalam mengolah potensi dan pengembangan kompetensinya (Hurlock, 2011). Faturohman, Mubina, dan Utami (2021) juga mengatakan perihal kontrol diri ini bahwa seseorang yang mengemudikan sepeda motor dalam salah satu faktor lingkungan yaitu kondisi kepadatan dan kemacetan yang tidak diperkirakan akan menimbulkan emosi marah pada pengemudi lain sehingga seseorang itu akan membenarkan tindakan mereka saat di jalan. Bentuk-bentuk kontrol diri yang harus dimunculkan saat berkendara antara lain tidak menggunakan gadget, menjaga jarak antara kendaraan, tidak tergesa-gesa saat berkendara, mampu mengatur waktu perjalanan, dan berkendara dengan aman mematuhi aturan lalu lintas (Samputri, 2019).

Dalam memasuki tahap perkembangan *emerging adulthood* dimana rentang usia dari 18 hingga 25 tahun, kontrol diri individu seharusnya sudah lebih meningkat seiring dengan bertambahnya usia menurut Ghufroon & Risnawita (2012) (dalam Marsela & Supriatna, 2019). Gottfredson dan Hirschi berpendapat bahwa individu dengan kontrol diri rendah cenderung tidak bisa menahan dorongan untuk berperilaku menyimpang dikarenakan ketidakmampuan mengantisipasi kerugian jangka panjang yang akan terjadi, hal ini akan berlaku sebaliknya jika individu dapat menahan dorongan untuk berperilaku menyimpang karena mereka paham akan konsekuensinya (Arifin & Milla, 2020). Arnett (2013) dalam "*Adolescence and Emerging Adulthood*" membahas mengenai kurangnya kontrol diri yang dimiliki oleh *emerging adulthood* pada usia 18 hingga 25 tahun dimana mereka tidak bisa mengendalikan diri sehingga pada akhirnya memunculkan permasalahan seperti sulit mengendalikan emosi, pelanggaran sosial, berkelahi, dan penggunaan zat. Menurutnya suatu individu yang berada pada masa *emerging adulthood* adalah individu yang masih berada pada masa tidak stabil karena mengadopsi berbagai

pengalaman ataupun pengetahuan dari lingkungannya dan mengeksplorasi segala kemungkinan dalam hidupnya (Arnett, 2013). Hasil tersebut mendapati bahwa individu *emerging adulthood* memiliki kontrol diri yang rendah karena tidak bisa menahan dirinya dalam berperilaku menyimpang dan bisa terjadi baik bagi pria ataupun wanita. Kemudian terdapat penelitian yang dilakukan oleh Akbar & Mardianto (2023) dimana mendapatkan bahwa kontrol diri dari individu yang berpartisipasi pada rentang usia 18 hingga 25 tahun memiliki tingkat yang rendah

Sebelumnya sudah terdapat beberapa penelitian yang membahas tentang bagaimana kontrol diri dapat menjadi bagian terhadap munculnya perilaku mengemudi agresif. Terdapat penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Faturrohman, Mubina, dan Utami (2021) melibatkan 135 orang anggota komunitas sepeda motor pada daerah Karawang. Penelitian ini menunjukkan hasil bahwa kontrol diri berpengaruh negatif terhadap perilaku mengemudi agresif. Artinya dapat dilihat jika kontrol diri dari para anggota komunitas sepeda motor tinggi maka akan semakin rendah perilaku mengemudi agresif mereka. Hal ini berbanding terbalik dengan hasil yang ditemui pada penelitian lain dilakukan oleh Nanda Muchri (2022) terhadap pengemudi bus di Sumatera Barat dengan partisipan sebanyak 60 orang. Hasil yang didapatkan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh kontrol diri terhadap perilaku mengemudi agresif. Kemudian juga terdapat penelitian yang dilakukan oleh Brookings (2008) yang mendapatkan hasil bahwa kontrol diri tidak dapat memberikan prediksi munculnya perilaku agresif dalam mengemudi, sehingga kesimpulan yang dicapai adalah tidak terdapat pengaruh yang signifikan. Perbedaan hasil yang didapat dari penelitian sebelumnya ini menjadi urgensi yang penting untuk diteliti kembali. Maka dari itu peneliti ingin melakukan kembali penelitian menggunakan variabel yang sama namun dengan subjek dan tempat berbeda untuk melihat apakah terdapat perbedaan hasil dari kedua penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

Berdasarkan paparan fenomena dalam latar belakang dan penelitian-penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya, peneliti akhirnya memutuskan untuk melakukan penelitian dengan tempat yang berbeda, yaitu di Jakarta agar dapat membuktikan kembali pengaruh yang terdapat pada kedua variabel tersebut dengan

mengajukan sebuah judul penelitian berupa “Pengaruh Kontrol Diri terhadap Perilaku Mengemudi agresif pada Pengendara Sepeda Motor *Emerging Adulthood* di DKI Jakarta”.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka identifikasi masalah penelitian adalah sebagai berikut:

- 1.2.1. Seperti apakah gambaran kontrol diri pada pengendara sepeda motor *emerging adulthood*?
- 1.2.2. Seperti apakah gambaran perilaku mengemudi agresif pada pengendara sepeda motor *emerging adulthood*?
- 1.2.3. Seperti apakah pengaruh kontrol diri terhadap perilaku mengemudi agresif pada pengendara sepeda *emerging adulthood* di DKI Jakarta?

1.3. Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka tujuan dari Batasan masalah ini adalah untuk memfokuskan masalah yang akan diteliti. Pada penelitian ini, yang menjadi fokus pembahasannya adalah mengenai pengaruh kontrol diri terhadap perilaku mengemudi agresif dimana penelitian ini membatasi pada subjek yang merupakan pengendara sepeda motor *emerging adulthood* yang berdomisili di DKI Jakarta.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan Batasan masalah yang telah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Apakah terdapat Pengaruh Kontrol Diri terhadap Perilaku Mengemudi agresif pada Pengendara Sepeda Motor *Emerging Adulthood* di DKI Jakarta?”

1.5. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan penelitian ini yang ingin dicapai adalah untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku mengemudi agresif pada pengendara motor *emerging adulthood* di DKI Jakarta.

1.6. Manfaat Penelitian

1.6.1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan baru mengenai kontrol diri dan perilaku mengemudi agresif. Serta diharapkan dapat membawa kebermanfaatan dan memperluas bahan wawasan dan pengembangan dalam gambaran yang dihasilkan sehingga dapat dijadikan referensi selanjutnya.

1.6.2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada pengendara sepeda motor akan semakin sadar dan pentingnya kontrol diri dalam kehidupan sehari-hari, terutama ketika sedang mengendarai sepeda motor di jalan raya agar menerapkan perilaku aman berkendara.

