

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kendaraan pribadi merupakan salah satu moda transportasi yang dominan di Indonesia. Meskipun banyak transportasi umum yang tersedia, khususnya di kota-kota besar, masih banyak orang yang memilih menggunakan kendaraan pribadi. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan hal ini terjadi. Diantaranya adalah kepraktisan, fleksibilitas, dan jarak tempuh yang lebih singkat dibandingkan transportasi umum. Hal ini berdampak pada banyaknya jumlah kendaraan sepeda motor di jalan.

Kondisi kemacetan di kota-kota besar yang semakin parah membuat sepeda motor menjadi solusi untuk mempersingkat waktu dalam mencapai tempat tujuan, sehingga sepeda motor menjadi transportasi andalan masyarakat. Harga sepeda motor yang terjangkau juga membuat sepeda motor menjadi sarana transportasi yang ekonomis. Hal-hal tersebut yang membuat jumlah sepeda motor di jalan menjadi banyak.

Menurut Badan Pusat Statistik, angka kepemilikan kendaraan sepeda motor pada tahun 2021 mencapai 121 juta. Jumlah ini meningkat sebesar 5,4% dari tahun sebelumnya, dengan jumlah kepemilikan sepeda motor pada tahun 2020 sebanyak 115 juta. Namun banyaknya kendaraan pribadi tidak diimbangi dengan infrastruktur yang memadai, dan lemahnya penegakan hukum berlalu lintas di Indonesia menyebabkan banyak pelanggaran yang terjadi di jalanan.

Banyaknya kendaraan menyebabkan kemacetan dan meningkatnya angka kecelakaan. Data Direktorat Lalu-lintas Polri menyebutkan pada tahun 2019, jumlah kejadian kecelakaan sebanyak 116.411, meningkat sebesar 7% dari tahun sebelumnya, dengan jumlah korban meninggal dunia lebih dari 25 ribu jiwa. Berdasarkan data yang

diungkapkan Kementerian Perhubungan, pada tahun 2019 sebesar 73,1 persen kecelakaan di Tanah Air dialami oleh para pemotor. Polda Metro Jaya juga mencatat angka pelanggaran lalu lintas yang mengalami peningkatan selama pandemi Covid-19 di Jakarta. Jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas pada awal tahun 2020 sampai dengan Juni sudah tercatat sebanyak 4.708 kecelakaan dan 484.302 pelanggaran.

Korps Lalu Lintas (Korlantas Polri) mengungkapkan sepanjang Januari-September 2022 jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor sudah mencapai 120.284 kasus dengan 85.691 kasus di antaranya menjadi penyebab laka. Angka ini turun 12 persen apabila dibandingkan tahun lalu yang mencapai 97.095 kasus. Sepeda motor menyumbang angka tertinggi atas ketelibatan terjadinya kasus kecelakaan lalu lintas di Jakarta pada tahun 2021, yaitu mencapai 73 persen. Sementara jenis kendaraan lainnya, ialah angkutan barang (8 persen), bus (1 persen), mobil pribadi (14 persen), dan moda transportasi lainnya (3 persen).

Meskipun sebagian besar kecelakaan lalu lintas dapat diprediksi dan dicegah, lebih dari 1,2 juta orang meninggal setiap tahun di dunia karena kecelakaan lalu lintas dengan jutaan lainnya menderita cedera serius dan hidup dengan konsekuensi kesehatan yang merugikan dalam jangka panjang (World Health Organization [WHO], 2015). Pengguna kendaraan pribadi berasal dari berbagai kalangan. Ada dari kelas bawah, menengah, dan atas. Dari karyawan kantor sampai pelajar pun ada. Menurut data dari Korlantas Polri tercatat bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, dalam kurun waktu tahun 2015 sampai 2018 tercatat korban laka lantus 57 persen dari usia 15-38 tahun, dan korban yang masih berstatus pelajar dan mahasiswa menyumbang sekitar 25 persen. Cedera lalu lintas jalan adalah penyebab utama kematian di antara orang berusia 15-29 tahun di seluruh dunia (WHO, 2015).

Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh sejumlah faktor, meliputi faktor manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Di antara keempat jenis faktor tersebut, faktor manusia berperan sebanyak 92 – 94% dalam memantik terjadinya kecelakaan lalu lintas (Evans, 2004, dalam Yasak & Esiyok, 2009). Salah satu faktor manusia yang berpengaruh adalah perilaku agresif saat mengendara.

Perilaku mengemudi agresif merupakan peristiwa dimana pengemudi dengan sengaja, ingin meningkatkan resiko tabrakan dengan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan suatu cara yang dilakukan untuk menghemat waktu (Tasca, 2000). Menurut Tasca, suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. Perilaku mengemudi agresif merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. Perilaku mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston & Harris. 2003). Ada tiga bentuk perilaku berkendara agresif menurut James dan Nahl (2000), yaitu impatience and inattention (tidak sabar dan tidak perhatian) contohnya seperti melanggar lampu merah dan melanggar batas kecepatan. Selanjutnya adalah power struggle (saling berebut), contohnya yaitu memotong jalur dengan sengaja dan mengancam atau menghina dengan kata-kata, isyarat, juga mengklason terus-menerus. Terakhir, recklessness and road rage (ceroboh dan marah-marah), seperti berkendara sambil mabuk dan berkendara dengan kecepatan sangat tinggi.

Peneliti telah mengambil data dari 27 mahasiswa yang berasal dari berbagai universitas di Jakarta. Dari data tersebut didapatkan hasil bahwa sebagian mahasiswa berperilaku agresif saat mengendarai sepeda motor. Salah satu penyebab mahasiswa berperilaku mengemudi agresif adalah kebiasaan yang sulit ditinggalkan. Mahasiswa tersebut awalnya melihat orang lain mengemudi dengan cara agresif, seperti melawan arah atau melanggar rambu lalu lintas, lalu mengikutinya. Selain itu, mahasiswa juga bisa terbiasa melanggar batas kecepatan di jalanan karena menyenangkan yang muncul ketika adrenalin terpacu saat berkendara dengan kecepatan tinggi yang membahayakan keselamatan diri sendiri dan juga orang lain di sekitarnya. Mahasiswa juga cenderung berperilaku agresif saat terburu-buru/mengejar waktu.

Perilaku mengemudi yang agresif dapat berupa membuat atau menambah jalur baru serta mengambil jalur yang berlawanan arah, tidak mau saling mengalah, dan melanggar rambu-rambu lalu lintas. Hal ini terjadi pada pengendara mahasiswa.

Berdasarkan tiga bentuk perilaku agresif yang dijelaskan James dan Nahl (2000), perilaku tersebut disebabkan oleh 15 faktor, yaitu immobility, restriction, regulation, lack of personal control, being put in danger, territoriality, diversity, multi-tasking, denial, negativity, self-serving bias, venting, unpredictability, isolation, dan emotional challenges. Menurut Tasca, faktor-faktor yang memengaruhi perilaku mengemudi agresif adalah faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorfin yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal antara lain faktor keluarga, dan lingkungan teman sebaya.

Para peneliti telah mengambil kesimpulan bahwa pengemudi di usia muda seringkali lebih agresif dan berisiko lebih besar dibandingkan dengan yang lebih tua (Lawton & Parker et al., 1997; Evans, 1991). Menurut data Kementerian Perhubungan, korban kecelakaan tertinggi berada pada usia 20-29 tahun, dengan jumlah mencapai 14.214 orang pada 2016. Sedangkan 2017 jumlahnya menjadi 13.441 orang. Sedangkan pelajar pada rentang usia 10-19 tahun menjadi korban kecelakaan urutan kedua. Pada 2016 jumlah korban pada usia tersebut mencapai 14.214 orang. Tahun berikutnya turun menjadi 8.906 orang. Pada Oktober 2020, seorang mahasiswa yang mengendarai Mobil menabrak warung bakmi di provinsi Bangka Belitung. Setahun sebelumnya, seorang mahasiswa yang mengendarai sepeda motor menabrak seorang nenek di Bali. Pada bulan Agustus 2020, seorang mahasiswa yang mengendarai sepeda motor menabrak sebuah mobil dan tewas di provinsi Sumatra Utara. Lalu pada bulan Oktober 2022, seorang mahasiswa yang mengendarai sepeda motor tewas setelah menabrak gundukan tanah dengan kecepatan tinggi di Magetan, Jawa Timur. Bisa dilihat dari data tersebut bahwa pengendara berusia muda cenderung lebih mudah berperilaku agresif saat berkendara, termasuk mahasiswa.

Chaplin (2005) mendefinisikan kematangan emosi sebagai kondisi atau keadaan dalam perkembangan emosional seseorang. Yusuf (2011) mengungkapkan kematangan emosi merupakan kemampuan individu untuk dapat bersikap toleran, merasa nyaman, mempunyai kontrol diri sendiri dan perasaan. Orang yang matang secara emosional didefinisikan oleh Chamberlain (1960; dalam Ansari, 2015) sebagai seseorang yang bisa mengendalikan emosinya, bisa menahan diri, bisa mengontrol dan bisa mengendalikan hidupnya dengan baik. Masih terdapat terdapat individu-individu yang belum matang secara emosional sehingga menimbulkan sikap agresif dan berpengaruh didalam kegiatannya sehari-hari, termasuk ketika berkendara yang mengakibatkan timbulnya perilaku mengemudi yang agresif di jalan raya.

Terdapat beberapa penelitian yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kematangan emosi dan perilaku mengemudi agresif/aggressive driving. Pada penelitian Muhaz (2013) menyatakan terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku mengemudi agresif pada 385 orang mahasiswa, hal ini berarti semakin tinggi kematangan emosi mahasiswa maka akan semakin rendah perilaku mengemudi agresif yang dilakukan. Penelitian Utari (2015) menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara mengemudi agresif dan kematangan emosi dan disiplin lalu lintas pada 80 siswa. Penelitian Guswani & Kawuryan (2011) menyatakan terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku agresi, yaitu semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah perilaku agresi, sebaliknya semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi perilaku agresi.

Perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa dapat membahayakan dirinya dan orang lain, dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan tidak menutup kemungkinan seorang individu tanpa sadar melakukan tindakan perilaku mengemudi agresif. Berdasarkan uraian diatas, peneliti tertarik untuk meneliti dengan judul “Pengaruh Kematangan Emosi terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor”.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan, terdapat beberapa masalah yang diidentifikasi, yaitu:

1. Bagaimana gambaran perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor?
2. Bagaimana gambaran kematangan emosi pada mahasiswa?
3. Apakah terdapat pengaruh antara kematangan emosi terhadap perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor?

1.3 Pembatasan Masalah

Berdasarkan pada identifikasi masalah yang telah dijabarkan, batasan penelitian ini meliputi kematangan emosi mahasiswa dalam pengaruhnya pada perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor.

1.4 Rumusan Masalah

Bagaimana pengaruh kematangan emosi mahasiswa terhadap perilaku mengemudi agresif mahasiswa?

1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang hendak dicapai adalah untuk mengetahui seberapa besar pengaruh Kematangan Emosi terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan bisa digunakan untuk pengembangan ilmu psikologi khususnya mengenai pengaruh kematangan emosi terhadap perilaku mengemudi agresif mahasiswa.

1.6.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Kegiatan penelitian ini dijadikan sebagai pengalaman dalam upaya meningkatkan kemampuan penulis dalam mengembangkan ilmu dan dapat memberikan gambaran mengenai pengaruh kematangan emosi terhadap perilaku mengemudi agresif mahasiswa.

b. Bagi Penelitian Selanjutnya

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar penelitian lanjutan dan sebagai dalam pemikiran bagi pengembangan pembelajaran untuk melanjutkan penelitian mengenai pengaruh kematangan emosi terhadap perilaku mengemudi agresif mahasiswa dan dampaknya.