

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Mobilitas masyarakat perkotaan tidak dapat dipisahkan dari aktivitas berkendara, terutama di wilayah metropolitan dengan tingkat urbanisasi yang tinggi seperti DKI Jakarta. Tingginya jumlah kendaraan bermotor yang tercatat setiap tahunnya menunjukkan adanya ketergantungan masyarakat terhadap transportasi pribadi sebagai sarana mobilitas utama (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2025). Kondisi ini berkontribusi pada meningkatnya kepadatan lalu lintas di berbagai ruas jalan utama.

Data Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta menunjukkan bahwa pada tahun 2024 jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta mencapai 12.057.335 unit, yang didominasi oleh sepeda motor sebanyak 9.167.512 unit dan mobil penumpang sebanyak 2.333.391 unit (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2025). Sementara itu, berdasarkan data *Electronic Registration and Identification* (ERI) Korps Lalu Lintas Polri hingga November 2024, jumlah kendaraan bermotor di wilayah Jabodetabek mencapai lebih dari 23 juta unit sepeda motor dan 3,9 juta unit mobil. Tingginya volume kendaraan ini berimplikasi langsung pada meningkatnya kepadatan lalu lintas di berbagai ruas jalan utama.

Data terbaru menunjukkan bahwa volume pergerakan kendaraan di wilayah DKI Jakarta mencapai sekitar 2,1 juta kendaraan per hari yang keluar dan masuk wilayah Jakarta (Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2025). Tingginya penggunaan sepeda motor juga tercermin dari dominasi keterlibatannya dalam kecelakaan lalu lintas. Tercatat bahwa 80,3% kasus kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda motor, yaitu sebanyak 14.223 dari 17.732 kasus. Adapun di Jakarta, proporsi kecelakaan yang melibatkan sepeda motor mencapai 59,2% atau 2.403 dari total 4.065 kasus (Riyadina & Subik, 2007). Data ini menunjukkan bahwa mobilitas

kendaraan di Jakarta berada pada tingkat yang sangat tinggi, sehingga meningkatkan potensi paparan individu terhadap kondisi lalu lintas yang padat dan penuh tekanan.

Tingkat kemacetan di Jakarta juga tercermin dalam berbagai indeks internasional. World of Statistics pada tahun 2023 menempatkan Jakarta pada peringkat ke-10 kota termacet di dunia. Temuan serupa dilaporkan oleh TomTom Traffic Index, yang menunjukkan bahwa Jakarta secara konsisten berada dalam jajaran kota dengan tingkat kemacetan tinggi di Asia dan dunia, TomTom menyebutkan tanggal 9 Maret 2023 merupakan hari terburuk untuk berpergian di Jakarta. TomTom mengatakan pada hari itu pengemudi butuh 30 menit 10 detik untuk menempuh 10 km. Kondisi ini menunjukkan bahwa kemacetan lalu lintas di Jakarta bukan lagi fenomena insidental, melainkan masalah struktural yang dialami secara berulang oleh masyarakat.

Penelitian mengenai stres berkendara pada awalnya banyak dilakukan pada pengemudi mobil. Westerman dkk. (2000) menemukan bahwa stres berkendara memiliki hubungan positif dengan *driving lapses*, *driving errors*, dan *traffic violations*. Temuan tersebut menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat stres yang dialami pengemudi, semakin besar kecenderungan melakukan kesalahan maupun pelanggaran selama berkendara.

Penelitian mengenai stres berkendara pada pengendara sepeda motor di Indonesia juga mulai berkembang. Barusi (2026) menemukan bahwa stres berkendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Depok, dengan kontribusi sebesar 51,4% terhadap variasi perilaku agresif berkendara. Temuan tersebut menunjukkan bahwa stres berkendara juga merupakan faktor psikologis yang berperan penting pada pengendara sepeda motor di Indonesia.

Berdasarkan kedua penelitian tersebut, dapat diketahui bahwa stres berkendara merupakan kondisi psikologis yang berpengaruh terhadap perilaku berkendara baik pada pengemudi mobil maupun pengendara sepeda motor. Namun demikian, karakteristik penggunaan sepeda motor di Indonesia berbeda dengan mobil, terutama karena pengendara sepeda motor memiliki paparan langsung

terhadap kondisi lalu lintas, lebih rentan terhadap risiko kecelakaan, serta mendominasi jumlah kendaraan di jalan raya.

Kelompok usia produktif merupakan salah satu kelompok yang memiliki tingkat keterlibatan tinggi dalam aktivitas berkendara, baik untuk kepentingan pekerjaan, pendidikan, maupun mobilitas sosial lainnya. Penelitian yang dilakukan oleh Puspoprojdo dan Laila (2021) menunjukkan bahwa remaja dan usia produktif menjadi kelompok yang dominan dalam aktivitas berkendara di Pulau Jawa, serta termasuk kelompok dengan risiko kecelakaan lalu lintas yang tinggi. Dalam penelitian tersebut, mayoritas responden berada pada rentang usia 20–30 tahun dan lebih dari 46% berusia di atas 30 tahun, yang menunjukkan tingginya proporsi usia produktif dalam populasi pengendara. Kondisi ini mengindikasikan bahwa kelompok usia produktif memiliki paparan yang lebih besar terhadap situasi lalu lintas yang berpotensi menimbulkan tekanan psikologis, sehingga relevan untuk dikaji dalam konteks stres berkendara.

Dalam perspektif psikologi, kondisi lalu lintas yang padat dan penuh tekanan merupakan salah satu sumber stres situasional yang signifikan. Matthews, Dorn, dan Glendon memandang stres berkendara (*driving stress*) sebagai respons psikologis yang muncul akibat interaksi antara tuntutan lingkungan berkendara dengan kemampuan individu dalam mengelola tuntutan tersebut. Kepadatan lalu lintas, tekanan waktu, durasi perjalanan yang panjang, serta perilaku pengendara lain yang tidak terprediksi merupakan bentuk *environmental stressors* yang meningkatkan beban kognitif dan emosional pengendara (Matthews dkk., 1999).

Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu stresor situasional yang signifikan dalam konteks berkendara. Hennessy dan Wiesensthal (1999) menjelaskan bahwa stres berkendara muncul ketika individu menghadapi kondisi yang tidak diinginkan, membebani, dan terjadi secara berulang, seperti kemacetan lalu lintas. Dalam situasi tersebut, pengendara mengalami hambatan terhadap tujuan perjalanan serta meningkatnya tuntutan kognitif dan emosional selama berada di jalan. Sejalan dengan pendekatan stres transaksional, stres tidak hanya ditentukan oleh keberadaan stresor, tetapi juga oleh bagaimana individu menilai (*appraise*) situasi tersebut sebagai mengancam (Lazarus & Folkman, 1984). Oleh

karena itu, kemacetan yang dialami secara rutin dalam mobilitas harian berpotensi menjadi sumber tekanan psikologis yang konsisten dalam aktivitas berkendara.

Dampak dari stres berkendara tidak terbatas pada ketidaknyamanan perjalanan, tetapi juga berkaitan dengan munculnya respons emosional negatif. Berbagai tuntutan situasional seperti kemacetan, tekanan waktu, serta perilaku agresif pengendara lain dapat memicu respons emosional negatif pada individu (Hennessy & Wiesensthal, 1999). Respons tersebut sering kali muncul dalam bentuk frustrasi dan kemarahan yang apabila tidak dikelola dengan baik dapat berkembang menjadi perilaku agresif di jalan (Dukes dkk., 2001). Paparan kondisi tersebut secara berulang berpotensi menimbulkan stres berkendara yang tidak hanya bersifat sementara, tetapi juga berkembang menjadi stres yang lebih menetap. Antoun dkk. (2017) menjelaskan bahwa setiap pengalaman stres saat berkendara memicu respons stres akut, dan apabila paparan tersebut terjadi secara berulang dalam jangka waktu panjang, maka dapat berperan sebagai *chronic stressor*.

Meskipun pengendara menghadapi kondisi lalu lintas yang relatif serupa, tingkat stres berkendara yang dialami setiap individu dapat berbeda. Perbedaan tersebut dapat dijelaskan melalui teori stres transaksional yang dikemukakan oleh Lazarus dan Folkman (1984), yang menyatakan bahwa stres tidak semata-mata ditentukan oleh adanya tuntutan dari lingkungan, tetapi dipengaruhi oleh proses penilaian (*cognitive appraisal*) individu terhadap situasi yang dihadapi serta kemampuannya dalam mengatasi tuntutan tersebut. Dalam konteks berkendara, kondisi seperti kemacetan, perilaku pengguna jalan lain, maupun berbagai hambatan selama perjalanan tidak secara otomatis menimbulkan stres pada setiap pengendara. Stres berkendara muncul ketika individu menilai bahwa tuntutan situasi berkendara melebihi sumber daya atau kemampuan yang dimilikinya untuk menghadapinya. Oleh karena itu, teori stres transaksional menjadi landasan konseptual yang menjelaskan mengapa karakteristik psikologis individu dapat memengaruhi munculnya stres berkendara.

Salah satu karakteristik psikologis yang berperan dalam proses menahan impuls dan emosi negatif tersebut adalah kontrol diri. Secara konseptual, kontrol diri berkaitan dengan kemampuan individu untuk mengendalikan impuls, mengatur

emosi, serta mengarahkan perilaku sesuai dengan tujuan jangka panjang (Tangney dkk., 2004). Kemampuan ini menjadi relevan dalam konteks berkendara karena pengendara sering dihadapkan pada situasi yang menimbulkan frustrasi, seperti kemacetan, pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan lain, maupun tekanan waktu. Dalam kondisi tersebut, individu dituntut untuk mampu mengelola respons emosional dan perilakunya agar tidak bereaksi secara impulsif terhadap tekanan yang muncul.

Tangney dkk., (2004) menegaskan bahwa individu dengan tingkat kontrol diri yang tinggi menunjukkan kemampuan lebih baik dalam mengelola impuls, menghindari perilaku maladaptif, serta menyesuaikan diri dalam berbagai situasi yang menuntut pengendalian diri. Temuan longitudinal juga menunjukkan bahwa kontrol diri berkaitan dengan berbagai *outcome* positif seperti penyesuaian diri yang lebih baik, kesehatan mental yang lebih stabil, serta keberhasilan dalam fungsi kehidupan sehari-hari (Daly dkk., 2015; Moffitt dkk., 2011). Sebaliknya, rendahnya kontrol diri dikaitkan dengan kecenderungan perilaku impulsif dan berbagai bentuk perilaku kontra-produktif (Gottfredson & Hirschi, 1990). Hal ini menunjukkan bahwa kontrol diri memiliki peran penting dalam menghambat respons impulsif yang berpotensi merugikan individu.

Dalam konteks mekanisme psikologisnya, kontrol diri secara konseptual berkaitan erat dengan kemampuan menahan impuls (*impulse inhibition*) serta orientasi terhadap tujuan jangka panjang (Arifin & Milla, 2020; Lindner dkk., 2015). Individu dengan kontrol diri tinggi cenderung mampu menunda gratifikasi (*delay of gratification*) serta mengorbankan kepuasan jangka pendek demi keuntungan jangka panjang (Ainslie, 1975; Mischel, 1974). Dengan kata lain, kontrol diri memungkinkan individu untuk memilih respons yang lebih dipertimbangkan secara matang dibandingkan respons spontan yang didorong oleh emosi sesaat.

Berdasarkan teori kontrol diri, individu dengan tingkat kontrol diri yang rendah cenderung lebih sulit menahan impuls emosional serta lebih mudah memberikan respons spontan terhadap provokasi situasional (Tangney dkk., 2004). Sebaliknya, individu dengan kontrol diri yang lebih tinggi memiliki kapasitas lebih

baik dalam menahan impuls, mengatur emosi, serta memilih respons yang lebih matang dibandingkan respons reaktif (Baumeister dkk., 2007; Arifin & Milla, 2020). Oleh karena itu, secara teoretis kontrol diri dapat diposisikan sebagai faktor psikologis yang berperan dalam memoderasi atau menurunkan intensitas respons stres yang muncul dalam situasi berkendara.

Pandangan ini sejalan dengan model stres transaksional yang menekankan bahwa stres tidak hanya ditentukan oleh karakteristik situasi, tetapi juga oleh sumber daya personal individu dalam menghadapi tuntutan tersebut (Lazarus & Folkman, 1984). Dalam konteks penelitian ini, kontrol diri diperkirakan memiliki keterkaitan dengan cara individu menilai dan merespons berbagai tuntutan yang muncul selama berkendara. Individu dengan tingkat kontrol diri yang berbeda kemungkinan menunjukkan respons psikologis yang berbeda pula ketika menghadapi situasi lalu lintas yang menekan. Sejumlah penelitian sebelumnya lebih banyak mengkaji stres berkendara dalam kaitannya dengan agresivitas atau perilaku berisiko di jalan (Hennessy & Wiesenhal, 1999; Dukes dkk., 2001), sementara penelitian mengenai peran faktor kepribadian sebagai prediktor langsung stres berkendara masih relatif terbatas, khususnya dalam konteks masyarakat perkotaan di Indonesia. Di sisi lain, penelitian mengenai kontrol diri di Indonesia lebih banyak dikaitkan dengan perilaku impulsif (Arifin & Milla, 2020), belum secara spesifik menguji kaitannya dengan stres berkendara sebagai respons psikologis terhadap kemacetan lalu lintas.

Meskipun secara intuitif individu dengan kontrol diri yang baik diperkirakan lebih mampu mengendalikan emosi dan perilakunya ketika menghadapi tekanan selama berkendara, hubungan tersebut tidak dapat diasumsikan begitu saja dalam konteks ilmiah. Hal ini karena munculnya stres berkendara tidak hanya dipengaruhi oleh karakteristik psikologis individual atau internal saja, tetapi juga berkaitan dengan seluruh kondisi eksternal yang dihadapi selama berkendara. Namun pada penelitian ini difokuskan untuk meneliti karakteristik psikologis internal yaitu kontrol diri terhadap stress berkendara.

Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan guna mengisi kekosongan kajian empiris mengenai pengaruh antara kontrol diri dan stres

berkendara pada masyarakat usia produktif di wilayah perkotaan, sehingga dapat memberikan kontribusi teoretis maupun praktis dalam memahami faktor psikologis yang berperan dalam dinamika stres di jalan raya.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang berkaitan dengan fenomena stres berkendara pada masyarakat perkotaan, khususnya pada kelompok usia produktif di wilayah Jakarta, yaitu sebagai berikut:

1. Tingginya jumlah kendaraan bermotor di wilayah DKI Jakarta menyebabkan meningkatnya kepadatan lalu lintas yang berdampak pada kemacetan yang terjadi secara berulang dalam aktivitas mobilitas masyarakat perkotaan.
2. Kemacetan lalu lintas yang terjadi secara berulang dalam aktivitas berkendara berpotensi menjadi sumber stres situasional bagi pengendara karena menimbulkan hambatan perjalanan, tekanan waktu, serta meningkatnya tuntutan kognitif dan emosional selama berkendara.
3. Stres berkendara diketahui berkaitan dengan munculnya berbagai respons emosional negatif seperti frustrasi, kemarahan, kecemasan, dan antagonisme di jalan, yang berpotensi memengaruhi kondisi psikologis pengendara serta perilaku berkendara di lalu lintas.
4. Kelompok usia produktif merupakan kelompok yang memiliki tingkat mobilitas tinggi dan keterlibatan besar dalam aktivitas berkendara sehari-hari, sehingga memiliki paparan yang lebih tinggi terhadap situasi lalu lintas yang berpotensi menimbulkan stres berkendara.
5. Meskipun kondisi lalu lintas yang padat merupakan stresor yang relatif sama bagi banyak pengendara, tingkat stres berkendara yang dialami individu tidak selalu sama, sehingga menunjukkan adanya kemungkinan peran faktor psikologis internal dalam memengaruhi respons terhadap stresor lalu lintas.

6. Kontrol diri merupakan salah satu faktor psikologis yang berkaitan dengan kemampuan individu dalam mengendalikan impuls, mengatur emosi, serta memilih respons yang lebih adaptif dalam menghadapi situasi yang menekan.
7. Penelitian mengenai stres berkendara selama ini lebih banyak dikaitkan dengan agresivitas atau perilaku berkendara berisiko, sementara penelitian yang mengkaji peran kontrol diri sebagai faktor psikologis yang berpotensi memengaruhi tingkat stres berkendara masih relatif terbatas, khususnya dalam konteks masyarakat perkotaan di Indonesia.

1.3 Pembatasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah dan tidak meluas, maka penelitian ini dibatasi pada beberapa aspek, yaitu penelitian ini hanya mengkaji kontrol diri sebagai variabel independen dan stres berkendara sebagai variabel dependen, subjek penelitian dibatasi pada pengendara sepeda motor (roda dua) yang berada dalam kategori usia produktif di wilayah Jakarta, stres yang diteliti adalah stres dalam konteks aktivitas berkendara (*driving stress*), bukan stres kerja, stres akademik, atau bentuk stres umum lainnya, serta pengukuran variabel dilakukan menggunakan instrumen kuesioner yang telah diadaptasi dan disesuaikan dengan konteks penelitian.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah, dan pembatasan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Apakah kontrol diri berpengaruh terhadap tingkat stres berkendara pada pengendara di wilayah Jakarta?”

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mendeskripsikan tingkat kontrol diri pada pengendara sepeda motor di Jakarta.
2. Untuk mendeskripsikan tingkat stres berkendara pada pengendara sepeda motor di Jakarta.
3. Untuk menganalisis pengaruh kontrol diri terhadap stres berkendara pada pengendara sepeda motor di Jakarta.

1.6 Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoretis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian psikologi, khususnya dalam bidang psikologi Klinis dan Sosial, dengan memperkaya pemahaman mengenai peran faktor personal, khususnya kontrol diri, dalam menjelaskan stres situasional pada konteks aktivitas berkendara. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya yang mengkaji faktor psikologis dalam dinamika lalu lintas perkotaan.

1.6.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat:

1. Memberikan gambaran mengenai tingkat kontrol diri dan stres berkendara pada masyarakat usia produktif di wilayah Jakarta.
2. Menjadi bahan pertimbangan bagi praktisi psikologi, lembaga pendidikan, maupun instansi terkait dalam merancang program edukasi atau pelatihan pengelolaan diri guna mengurangi dampak psikologis kemacetan lalu lintas.
3. Memberikan informasi dan pemahaman kepada pengendara sepeda motor usia produktif mengenai konsep kontrol diri dan stres berkendara serta pentingnya faktor psikologis dalam pengalaman berkendara sehari-hari.

4. Mendorong kesadaran individu untuk meningkatkan kemampuan kontrol diri sebagai salah satu strategi adaptif dalam menghadapi situasi lalu lintas yang menekan.

