

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia dari tahun ke tahun sangatlah memprihatinkan. Dilansir dari laman *Merdeka.com*, Wakapolda Metro Jaya mengatakan bahwa angka kecelakaan lalu lintas meningkat sebanyak 10% dalam kurun waktu 6 tahun terakhir. Hal ini tentu tidak dapat diremehkan, karena seiring adanya peningkatan persentase kecelakaan lalu lintas maka jumlah korban di jalan akan ikut bertambah. Data dari World Health Organization (WHO) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah salah satu dari tiga alasan terbesar penyebab kematian di Indonesia (Widyanti dan Sutanto, 2017). Bahkan, Kepolisian Republik Indonesia melaporkan bahwa sebanyak rata-rata 3 orang meninggal dunia setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas (KemKominfo, 2017). Sehingga, jika ditotal berdasarkan rata-rata tersebut, maka sebanyak kurang lebih 72 orang yang menajadi korban meninggal dunia dalam sehari di Indonesia. Sedangkan di Jakarta sendiri, angka kecelakaan lalu lintas yang dilansir dari *Suara.com*, mengalami peningkatan signifikan selama tahun 2019 dan memakan korban jiwa hingga 500 orang.

Menurut Toroyan dan Peden (2007), pejalan kaki, pengendara motor, dan juga penumpang beserta pengemudi kendaraan umum merupakan kelompok rentan yang dapat mengalami kecelakaan lalu lintas. Apalagi saat ini pengendara motor telah menjadi penguasa jalan di Indonesia, terutama di Jakarta. Data milik Badan Pusat Statistik (BPS) membuktikan bahwa di Indonesia terdapat sebanyak 120.101.047 kendaraan bermotor pada tahun 2018 berbanding jauh dengan kendaraan jenis lain. Sedangkan, data dari Kepolisian Republik Indonesia yang dilansir dari laman *Lokadata*, menunjukkan Jakarta menyumbang jumlah sebanyak 15.502.276 kendaraan bermotor pada tahun 2017 dan tentunya akan terus meningkat tiap tahunnya. Padahal menurut data dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Polda Metro Jaya yang dilansir dari *Tribun News*, menunjukkan bahwa peningkatan jumlah motor yang mencapai 11% setiap tahunnya, tidak diimbangi dengan pembangunan jalan yang hanya 0,01% per tahun.

Padatnya kendaraan bermotor di jalan tentu dapat menjadi salah satu faktor penyebab yang menambah pelanggaran hingga risiko kecelakaan di jalan. Ditambah dengan faktor lain bahwa pengendara sepeda motor memiliki bentuk perlindungan paling sedikit daripada alternatif kendaraan lainnya (World Health Organization, 2015). Data milik Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia yang dilansir dari laman *lokadata*, juga menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas darat lebih banyak dialami sepeda motor daripada jenis kendaraan lainnya, yaitu dengan total kecelakaan lalu lintas lebih dari 31.000 kasus selama periode semester 2 2016 sampai semester 1 2017. Sedangkan, untuk jenis kendaraan mobil dan truk, masing-masing memiliki total kecelakaan lalu lintas kurang dari 7.000 kasus. Bahkan, untuk jenis kendaraan sepeda, bis, dan jenis kendaraan selain yang telah disebutkan memiliki total kecelakaan lalu lintas kurang dari 1.000 kasus.

Dapat dikatakan bahwa, faktor dominan yang memiliki hubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor adalah ketidaktertiban (Marsaid, Hidayat, Ahsan, 2013). Bentuk dari ketidaktertiban yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah pelanggaran berupa mengemudi di jalan dan terburu-buru mendahului (Lantas Polres Kabupaten Malang, 2012, dalam Marsaid, Hidayat, Ahsan, 2013). Bentuk nyata lainnya dari ketidaktertiban pengendara motor yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah menerobos palang pintu kereta. Menurut UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 14 menyebutkan bahwa seorang pengemudi harus berhenti ketika mendengar sinyal berbunyi, palang pintu rel kereta yang sudah mulai tertutup, dan/atau sinyal lain yang didapat untuk mendahului kereta lewat. Sehingga dapat dikatakan bahwa, menerobos palang pintu kereta merupakan pelanggaran hukum.

Padatnya aktivitas masyarakat di wilayah Jabodetabek menyebabkan pembangunan transportasi umum sangat berkembang pesat daripada daerah lainnya di Indonesia. Salah satunya adalah Kereta Rel Listrik (KRL) atau yang lebih sering kita kenal sebagai kereta listrik. Saat ini KRL telah beroperasi di wilayah Jabodetabek sehingga memudahkan akses masyarakat di wilayah lain yang beraktivitas di daerah Jakarta ataupun sebaliknya. Menurut data dari Badan

Pusat Statistik (BPS), terdapat sebanyak 336.045 penumpang kereta di wilayah Jabodetabek meningkat sepanjang tahun 2019 dari tahun-tahun sebelumnya. Akibat dari aktivitas masyarakat yang padat, maka tidak heran jika waktu operasional KRL menjadi lebih sibuk sehingga banyak KRL yang melintas dan akhirnya menutup sementara waktu jalan-jalan dengan palang ketika KRL melintas. Karena hal tersebut, maka kemungkinan banyak pengendara motor yang akhirnya memutuskan untuk tidak mematuhi rambu-rambu perlintasan rel kereta dengan menerobos palang pintu kereta yang sedang atau akan tertutup. Perilaku menerobos palang pintu kereta tersebut merupakan bentuk dari perilaku berkendara berisiko yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor. Tidak sedikit pengendara tersebut yang pada akhirnya menjadi korban meninggal dunia akibat tertabrak kereta. Menurut studi yang dilakukan oleh Bagaskara (2017), menunjukkan bahwa pengendara motor memang memiliki frekuensi perilaku berisiko dalam berkendara sehingga sering terjadi kecelakaan lalu lintas.

Perilaku berisiko dalam berkendara atau *risky driving behavior* adalah para pengendara yang dapat menciptakan risiko kecelakaan lalu lintas, seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, melanggar peraturan lalu lintas, dan perilaku lainnya yang berkaitan dengan pengabaian keselamatan saat berkendara (Yilmaz dan celik, 2006, dalam Purba, Husnan, Hamid, 2018). Selain itu, Scott-Parker (2012) mendefinisikan perilaku berkendara berisiko sebagai perilaku dalam berkendara yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas dan dapat membahayakan pengemudi itu sendiri dan orang lain, yakni penumpang kendaraan tersebut dan para pengguna jalan, seperti para pejalan kaki, pengendara sepeda, dan juga pengemudi beserta penumpangnya pada kendaraan yang lain. Karlsson (dalam Pratama, 2017), menjelaskan perilaku berisiko sebagai perilaku berkendara yang melanggar hukum dan dapat menempatkan pengemudi dalam risiko kematian.

Pengertian perilaku berisiko dalam berkendara yang lebih singkatnya dikemukakan oleh Megawati dan Dewayani (2018) yakni perilaku yang dilakukan secara sadar dan dapat berakibat pada terjadinya risiko kecelakaan berkendara. Dari keseluruhan pendapat mengenai pengertian yang telah dikemukakan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa perilaku berkendara berisiko atau *risky driving*

behavior adalah suatu perilaku sadar pengemudi yang berisiko dan melanggar hukum saat mengendarai kendaraan di jalan dan dapat membahayakan bagi pengendara itu sendiri dan orang disekitarnya bahkan dapat menyebabkan risiko kecelakaan meningkat hingga mengakibatkan kematian.

Aksi berisiko pengendara yang menerobos kereta tidak hanya dilakukan oleh jenis kelamin tertentu. Laki-laki maupun perempuan, keduanya dapat melakukan perilaku berisiko berkendara ketika palang pintu kereta akan atau bahkan sudah tertutup. Pengendara perempuan biasanya memiliki permasalahan dengan keterampilan berkendara yang kurang, sedangkan pengendara laki-laki pada saat berkendara di jalan cenderung melanggar aturan, mencari sensasi dan risiko, serta adanya bias optimisme atau kepercayaan diri atas kemampuan berkendara dirinya yang lebih baik daripada orang lain (Haryanto, 2016). Penyebab munculnya perilaku mencari sensasi dan risiko pada pengendara laki-laki adalah karena hormon testoteron yang dimiliki laki-laki lebih banyak daripada perempuan. Menurut Arnet, dkk (dalam Haryanto, 2016,) hormon testoteron dapat mengarahkan kepada perilaku berisiko. Oleh karena itu, pengendara laki-laki menjadi jumlah terbanyak yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas akibat perilaku berisikonya tersebut dan mereka biasanya akan keluar lebih banyak biaya karena memiliki tingkat kerusakan yang parah (The Social Issues and Reseach Centre, 2004).

Selain jenis kelamin, usia juga dapat menjadi faktor yang berpengaruh mengapa seseorang dapat melakukan perilaku berkendara berisiko. Penelitian yang dilakukan oleh World Health Organization (WHO) secara global menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian di usia muda (World Health Organization, 2009, dalam Nirmala dan Patria, 2016). Pada usia remaja, seseorang masih memiliki pengalaman yang kurang terhadap sesuatu hal dan ketidakmatangan baik pikiran dan perilaku yang sering kali dapat mengakibatkan pengambilan risiko dan kecerobohan (Papalia, Olds, dan Feldmen, 2013). Ketidakmatangan pada remaja juga dapat terkait dengan keterampilan yang dimilikinya saat mengendarai sepeda motor serta kemampuannya pada presepsi risiko (Haryanto, 2016). Remaja cenderung bertindak ceroboh saat berkendara dengan motor dan mungkin mengakibatkan kecelakaan yang lebih fatal ketika

remaja tersebut berkendara dengan teman sebayanya (Papalia, Olds, dan Feldmen, 2013). Berkendara dengan ceroboh dan nekat merupakan dimensi dari variabel gaya berkendara atau *driving style* yang memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara berisiko (Megawati dan Dewayani, 2018). Saat berkendara dengan teman sebayanya, biasanya remaja melakukan konformitas. Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh Nirmala dan Patria (2016), konformitas yang dilakukan remaja saat berkendara sepeda motor dengan teman sebaya merupakan salah satu faktor yang berperan munculnya perilaku berkendara berisiko. Remaja yang telah melakukan perilaku berisiko, biasanya tidak menutup kemungkinan akan melanjutkan perilaku berisikonya tersebut hingga mencapai masa dewasa awal (Graefe, 2013, dalam Eaton, dkk, 2010). Hal ini yang memungkinkan para pengendara motor masih tetap melakukan perilaku berisiko ketika berkendara hingga dewasa.

Lain halnya dengan pengendara usia tua, meskipun sebelumnya pengendara usia tua tersebut pernah menunjukkan perilaku berkendara berisiko ketika usia muda, namun kemungkinan besar perilaku berisiko tersebut akan berkurang seiring berjalannya waktu. Hal ini dikarenakan pada pengendara motor di usia tua, menurut penelitian yang dilakukan Haryanto (2016), mereka telah mengalami degenerasi fungsi fisik sehingga menurunkan keterampilan dalam berkendara maupun persepsi terhadap risiko. Penelitian lain yang dilakukan oleh Meng dan Siren (2012) menemukan bahwa memang benar bahwa penuaan secara umum dikaitkan dengan penurunan fungsional dan dapat mengakibatkan seseorang dapat memiliki kemampuan yang buruk dalam berkendara, namun dengan adanya penurunan fungsional tersebut memungkinkan mereka untuk berkendara secara aman. Namun tidak menutup kemungkinan pada ranah usia 50 tahun kebawah masih dianggap sebagai batasan usia yang memiliki risiko kecelakaan yang tinggi bagi para pengendara yang masuk dalam kategori usia tua (Haryanto, 2016).

Selain usia dan jenis kelamin, terdapat faktor psikologis yang berperan terbentuknya perilaku berisiko dalam berkendara. Dalam bidang psikologi, peneliti telah mencoba untuk menjelaskan perilaku individu dalam pengambilan risiko dan keterlibatan pengambilan risiko tersebut dalam kecelakaan lalu lintas

dari perpektif yang berbeda yaitu pendekatan kepribadian dan pendekatan kognisi sosial (Ulleberg dan Rudmo, 2003). Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Widyanti dan Sutanto (2017), faktor psikologis yang berpengaruh terhadap perilaku pengendara berisiko adalah kepribadian tipe-A yang memiliki hubungan positif yang signifikan dengan perilaku berkendara berisiko. Studi terdahulu yang dilakukan oleh Agung (2014), juga menemukan bahwa terdapat faktor psikologis seperti kepribadian yang meliputi *sensation-seeking*, *normlessness*, *altruism*, marah dan cemas yang memiliki hubungan terhadap perilaku berkendara berisiko, kemudian terdapat faktor psikologis lainnya yaitu kognitif sosial yang meliputi persepsi risiko yang berhubungan negatif dengan perilaku berkendara berisiko.

Selain persepsi risiko, terdapat faktor kognitif sosial lainnya yang juga dapat berpengaruh saat berkendara yaitu regulasi diri. Regulasi diri dapat digunakan sebagai kontinum dan strategi pengurangan risiko, oleh karena itu regulasi diri juga dapat digunakan untuk mengelola berkendara yang berisiko (Gwyther dan Holland, 2011). Menurut studi yang dilakukan oleh remaja, regulasi diri memiliki peran sebesar 6,5% terhadap dilakukannya perilaku berkendara berisiko dan juga memiliki hubungan negatif dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja (Nirmala dan Patria, 2016).

Regulasi yang dimaksudkan adalah perubahan, terutama perubahan perilaku agar sejalan dengan standar idealnya atau tujuannya (Baumeister dan Vohs, 2007). Mengubah perilaku bertujuan agar perilaku tersebut sesuai dengan aturan, cita-cita, atau tujuan yang ingin dikejar, itulah salah satu bentuk regulasi diri (Baumeister dan Vohs, 2007). Selain itu, regulasi diri juga dapat didefinisikan sebagai proses menghasilkan pikiran, perasaan dan tindakan, merencanakan dan mengadaptasikannya secara terus-menerus untuk mencapai tujuan-tujuan (Zimmerman, 2000, dalam Lerek, 2015). Baeur dan Baumeister (Widjaja, 2014) juga mendefinisikan regulasi diri sebagai suatu kemampuan individu kecenderungannya, keinginannya atau perilaku otomatis; mencapai tujuan, mengikuti norma dan aturan sosial. Baumeister dan Vohs (2007) juga menjelaskan regulasi diri secara singkat, yaitu kapasitas diri untuk mengubah perilakunya. Berdasarkan definisi yang telah dipaparkan diatas, maka dapat diketahui bahwa regulasi diri adalah kemampuan individu untuk mengontrol

dorongan dalam diri agar dapat menghasilkan pikiran, perasaan, tindakan, dan perilaku yang terkendali sesuai dengan norma dan aturan sosial yang berlaku atau agar dapat mencapai tujuan yang ingin dicapai.

Kelompok usia yang menerapkan regulasi diri tinggi adalah pengendara usia muda (18-25) dan usia tua (>65) daripada pengemudi usia menengah (26-64), namun pada pengendara usia muda ditemukan kemungkinan keterampilan menyetir belum dikembangkan sepenuhnya (Gwyther dan Holland, 2011). Tingginya skor regulasi diri pada pengendara usia muda dan tua, ternyata karena ada pengaruh dari pengalaman sehingga ketika pengalaman dikontrol, ditemukan bahwa regulasi diri pengendara usia muda lebih sedikit daripada pengendara usia tua (Gwyther dan Holland, 2011). Hal ini didukung oleh penelitian lain yang dilakukan oleh Okonkwo, dkk (2007), dimana pengendara usia tua lebih berisiko kecelakaan sehingga pada umumnya mereka dapat meregulasi dirinya saat berkendara. Pengendara di usia tua juga telah mengalami kesadaran akan berkurangnya keterampilan mengemudi akibat berkurangnya kemampuan kognitif dan ketidaknyamanan saat mengemudi, sehingga menyebabkan mereka menghindari risiko kecelakaan dengan menerapkan regulasi diri (Meng dan Siren, 2012).

Meskipun begitu, hasil penelitian Gwyther dan Holland (2011) juga menunjukkan bahwa regulasi diri dapat hadir di sepanjang usia pengemudi ketika pengemudi tersebut mengalami kecemasan atau percaya diri rendah secara berlebihan ketika berkendara atau dapat disebut juga pengendara tersebut mengalami *anxious driving style* dan *negative affective attitude* sehingga memengaruhi terbentuknya regulasi diri. Selain faktor usia, Jenis kelamin juga dapat menjadi faktor terbentuknya regulasi diri seseorang. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Gwyther dan Holland (2011), bahwa perempuan secara signifikan lebih meregulasi dirinya ketika berkendara daripada laki-laki, dan perempuan secara negatif dipengaruhi oleh emosi mereka (sikap afektif).

Penelitian lain yang dilakukan baru-baru ini oleh Lazarus (2019) yang melibatkan para pengemudi muda dan pemula sebanyak 409 peserta berusia 18-25 tahun, menghasilkan bahwa regulasi diri memiliki hubungan negatif dengan

perilaku berkendara berisiko, juga menunjukkan bahwa regulasi diri dan sikap berkendara secara aman (*safe driving attitudes*) dapat mengurangi efek tindakan impulsif motorik, yang dikaitkan dengan pelanggaran mengemudi, kesalahan, serta penyimpangan dalam berkendara. Hubungan yang negatif antara regulasi diri dan perilaku berkendara berisiko menandakan jika seseorang memiliki regulasi diri yang tinggi, maka perilaku berkendara berisiko semakin rendah dan sebaliknya. Regulasi diri diperlukan ketika pengendara motor ingin melewati lintasan rel kereta yang tertutup sementara karena kereta yang melintas untuk menghindari kecelakaan tertabrak kereta yang fatal. Akan tetapi pada kenyataannya, masih banyak pengendara motor yang mengabaikan fakta umum bahwa kereta adalah kendaraan publik yang berukuran dan bermuatan sangat besar dan memiliki laju yang cepat hingga sulit untuk memberhentikan sesegera mungkin, dibandingkan dengan kendaraan darat jenis lain.

Oleh karena itu, penelitian mengenai pengaruh regulasi diri terhadap *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor yang melintasi perlintasan krl di Kota Jakarta perlu untuk dilakukan, agar pengendara motor dapat semakin sadar pentingnya meningkatkan regulasi diri dalam kehidupan sehari-hari, terutama ketika sedang mengendarai sepeda motor dan melintasi rel kereta dimanapun.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan diatas, maka peneliti dapat mengidentifikasi masalah, yaitu sebagai berikut:

- a. Bagaimana gambaran regulasi diri pengendara sepeda motor?
- b. Bagaimana gambaran perilaku berkendara berisiko (*risky driving behavior*) pada pengendara sepeda motor?
- c. Apakah terdapat pengaruh regulasi diri terhadap *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor yang melintasi perlintasan KRL di Kota Jakarta?

1.3. Batasan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah, maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah pengaruh regulasi diri terhadap *risky driving*

behavior dimana penelitian ini membatasi pada subjek yang merupakan pengendara sepeda motor yang melintasi perlintasan KRL di Kota 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 Regulasi Diri terhadap *Risky Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor yang Melewati Perlintasan KRL di Kota Jakarta?”

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh regulasi diri terhadap *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor yang melewati perlintasan KRL di Kota Jakarta.

1.6. Manfaat Penelitian

1.6.1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dalam penelitian ini adalah menambah teori dan pengetahuan baru yang berkaitan dengan regulasi diri dan *risky driving behavior*. Serta diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian lain yang juga berkaitan dengan regulasi diri dan *risky driving behavior*.

1.6.2. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dalam penelitian ini adalah diharapkan setelah pengendara motor membaca hasil penelitian ini, maka akan semakin sadar pentingnya meningkatkan regulasi diri dalam kehidupan sehari-hari, terutama ketika sedang mengendarai sepeda motor dan melewati perlintasan rel kereta dimanapun. Selain itu, penelitian ini juga dapat digunakan oleh instansi yang terkait dengan lalu lintas untuk dilakukan intervensi lalu lintas agar menurunkan risiko kecelakaan. Kemudian, diharapkan bagi peneliti selanjutnya dapat mengembangkan variabel lain yang memengaruhi *risky driving behavior*.