

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan kendaraan roda dua di Indonesia semakin meningkat. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) di Indonesia jumlah kendaraan bermotor mencapai 120.045.878 unit. Sepeda motor menjadi pilihan masyarakat Indonesia karena selain aksesnya yang cukup mudah untuk menjangkau tempat juga harganya lebih terjangkau daripada mobil. Dilansir dari Polri.go.id, kepemilikan SIM merupakan salah satu syarat wajib bagi pengguna kendaraan dimana sesuai yang tercantum pada Pasal 18 (1) UU No. 14 Th 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor diwilayah wajib memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). SIM (Surat Ijin Mengemudi) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan trampil mengemudikan kendaraan bermotor.

Dilansir dari Humas.Polri.go.id SIM digolongkan berdasarkan kendaraan yang digunakan yaitu Golongan A Golongan B I, Golongan B II, Golongan C, Golongan D, untuk sepeda motor sendiri masuk pada golongan C. Untuk kepemilikan SIM C salah satu syaratnya yaitu minimal usia 17 tahun. Dalam putusan Mahkamah Konstitusi yang menolak berlakunya kartu SIM seumur hidup, dijelaskan bahwa kondisi usia mempertimbangkan banyak aspek. Dalam pernyataan pemerintah menjawab pertanyaan Hakim Konstitusi Guntur Hamzah, penetapan usia minimal 17 tahun mengacu pada aspek psikologis. Dalam keterangan pemerintah menyatakan "Bahwa pada usia 17 tahun seseorang sudah mampu memahami tingkat bahaya dalam berlalu lintas di jalan umum serta mempunyai kecermatan dalam berperilaku termasuk dalam berlalu lintas dan mampu bertanggung jawab terhadap akibat dari perilakunya," dilansir dari oto.detik.com.

Dalam teori perkembangan remaja menurut William Kay, 1970 (dalam Yusuf, 2008) mengemukakan tugas – tugas perkembangan remaja yaitu mencapai

kemandirian emosional dari orang tua atau figure – figure yang mempunyai otoritas, mengembangkan ketrampilan komunikasi interpersonal dan bergaul dengan teman sebaya, baik secara individual maupun kelompok, menerima dirinya sendiri dan memiliki kepercayaan terhadap kemampuannya sendiri, memeperkuat self-control (kemampuan mengendalikan diri) atas dasar skala nilai, prinsip-prinsip, mampu meninggalkan reaksi dan penyesuaian diri (sikap/perilaku) kekanakanakan. Dari teori yang sudah dikemukakan oleh William menunjukkan bahwa remaja usia 17 tahun sudah dianggap mampu mengendalikan diri dan mencapai kemandirian emosi, serta mampu menjaga keamanan dirinya sendiri maupun orang lain.

Namun berdasarkan data dari korlantas polri (2021) yang melakukan pelanggaran lalu lintas berdasarkan usia yaitu usia 17 – 25 tahun sebanyak 352.492, lalu usia 26 – 45 tahun sebanyak 675.663, dan usia 45 – 65 tahun sebanyak 113.197. Sedangkan pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu motivasi dari ketidaksabaran atau upaya untuk menghemat waktu yang cenderung meningkatkan tabrakan atau kecelakaan lalu lintas. Seperti yang dikemukakan oleh Tasca (2000) mengemukakan bahwa gaya mengemudi yang kurang tertib dan tidak memperhatikan keamanan berlalu lintas termasuk perilaku aggressive driving dan perilaku mengemudi dikatakan agresif jika disengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, gangguan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Sedangkan berdasarkan data dari Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub Jika dilihat dari profil korban kecelakaan berdasarkan usia yaitu usia 10-19 tahun sebanyak 26.906 orang, usia 20-29 tahun (29.281 orang), usia 30-39 tahun (18.553 orang), usia 40-49 tahun (17.980 orang), dan usia 50 tahun ke atas (31.740 orang).

Berdasarkan dari data – data diatas yang melakukan pelanggran dan yang terlibat kecelakaan lalu lintas rata – rata berusia 18 keatas yang mana dalam usia tersebut jika dalam perkembangan menurut hukum usia dewasa adalah mereka yang telah berusia 18 tahun, sedangkan menurut Hurlock (2012) juga mengatakan bahwa usia dewasa dimulai dari usia 18 tahun. Yang mana dalam usia tersebut juga secara hukum sudah dapat memiliki surat izin mengemudi atau SIM yang artinya sudah

diizinkan untuk dapat mengemudi kendaraan terutama kendaraan bermotor. Dalam rentang usia – usia dewasa yaitu usia 18 atau 20 an keatas yang mana sudah memasuki usia dewsa, jika menurut Anderson (dalam Mappiare, dalam putri, 2019) ada beberapa ciri-ciri orang dewasa awal salah satunya yaitu mengendalikan perasaan pribadi, seseorang yang matang dapat menyetir perasaan-perasaan sendiri yang tidak dikuasai oleh perasaan-perasaannya dalam mengerjakan sesuatu atau berhadapan dengan orang lain. Dia tidak mementingkan dirinya sendiri, tetapi mempertimbangkan pula perasaan-perasaan orang lain. Sehingga dalam hal perilaku mengemudi seharusnya sudah dapat mengendalikan perasaan pribadi ketika mengemudi dijalanan, dan tidak terjadi pelanggaran atau agresifitas ketika mengemudi yang cenderung dapat terjadi kecelakaan.

WHO menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh ketiga setelah penyakit *tuberculosis* dan jantung (Badan Intelijen Negara, 2013). Kecelakaan lalu lintas menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu peristiwa yang tidak disengaja di jalan raya yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain dan mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda (Dephub, 2009). Menurut NTMC (*National Traffic Management Center*) Korlantas POLRI, 2021, menyatakan bahwa korban kecelakaan paling banyak terjadi pada usia antara 31 hingga 60 tahun dimana pada usia tersebut merupakan masa produktif manusia.

Pada tahun 2023 per 1 januari sampai saat ini 7 september tercatat sebanyak 98.374 kejadian dengan kerugian material sebanyak Rp. 196.363 Miliar. Sedangkan Polda dengan laka lantas tertinggi tahun 2023 yaitu Jawa Timur dengan 21,995 kejadian. Lalu menurut data statistik laka lantas tipe kecelakaan yang terjadi yaitu tabrakan depan – belakang dan kendaraan *out of control* yang memiliki jumlah yang sama yaitu 12,413 kejadian lalu disusul diurutan ketiga tabrakan depan – depan sebanyak 11,889 kejadian. Selanjutnya untuk penyebab laka lantas atau kecelakaan lalu lintas menurut data statistic laka lantas terjadi karena manusia sebanyak 92,939 kejadian yang menempati urutan pertama, selanjutnya disusul diurutan ke dua yaitu karena kendaraan sebanyak 3,241 kejadian, dan diurutan ketiga yaitu tanpa diketahui sebanyak 1,278 kejadian. Menurut data IRMS

Korlantas Polri yang terlibat dalam laka lantas berdasarkan jenis kendaraan yaitu sepeda motor sebanyak 73.340 kendaraan, kemudian mini bus sebanyak 7.298 kendaraan, lalu medium truk sebanyak 3.848, dan mobil penumpang sebanyak 1.677, sehingga menurut data tersebut sepeda motor menempati urutan yang paling banyak terjadi laka lantas.

Menurut data kepolisian, di Indonesia rata-rata 3 orang meninggal setiap jamnya akibat kecelakaan lalu lintas (KOMINFO, 2023) . Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto menyatakan bahwa berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia jumlah kecelakaan disebabkan oleh beberapa hal yaitu 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% karena faktor kendaraan (terkait pemenuhan persyaratan pemeriksaan teknis) dan 30% karena faktor infrastruktur dan lingkungan, (KOMINFO, 2023). Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa kecelakaan karena faktor manusia yang berpengaruh dalam keselamatan dalam berlalu lintas yaitu 61%.

Menurut Danang (2010), perilaku dan mental dari pengguna jalan termasuk pengemudi kendaraan bermotor merupakan faktor yang berpengaruh terhadap stabilitas lalu lintas. Etika, sopan santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan emosi dan kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas yang dapat menciptakan situasi aman dan selamat saat mengemudi serta berpengaruh pada kelancaran lalu lintas. Menurut Taubman-Ber-Ari dan Yehiel (2011) Gaya mengemudi sendiri merupakan aspek yang mendukung dari kemacetan, karena hal ini sangat berkaitan dengan cara berperilaku pengemudi saat berkendara, seperti cara mengatur kecepatan, mematuhi aturan lalu lintas, dan cara memperlakukan pengendara lain. Disiplin mengemudi memiliki kaitan dengan kebiasaan atau tindakan agresif mengemudi. Dimana pengemudi yang memiliki kebiasaan agresif mengemudi cenderung sering melanggar peraturan lalu lintas (Mazroh Ilma Soffania, 2018). *National Highway Traffic Safety Administration* (dalam Huston, Harris, dan Norman, 2003) melaporkan bahwa *aggressive driving* merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan cedera.

Wulandari (2022) menjelaskan Gaya pengemudi bermotor dikatakan agresif jika laju kecepatan tidak stabil, sering meningkatkan kecepatan secara tiba-tiba dan juga mengerem secara tiba-tiba. Perilaku mengerem secara tiba-tiba ini terlihat dari frekuensi menyala lampu rem yang cenderung tinggi dan rapat. Sedangkan menurut Tasca (2000) mengemukakan bahwa gaya mengemudi yang kurang tertib dan tidak memperhatikan keamanan berlalu lintas termasuk perilaku *aggressive driving* dan perilaku mengemudi dikatakan agresif jika disengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, gangguan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Lalu Huston, Haris, dan Norman (2003) berpendapat bahwa mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai perilaku termasuk membuntuti, membunyikan klakson, gerakan kasar, lampu sorot tinggi pada lalu lintas yang lebih lambat, dan ngebut.

Tasca (2000) juga menyebutkan bahwa tingkah laku yang dikategorikan sebagai *aggressive driving* yaitu membuntuti terlalu dekat, keluar masuk lajur, menyalip dengan kasar dan tidak beraturan, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, menyalip dari bahu jalan, berpindah – pindah lajur tanpa memberi tanda, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, tidak mau memberi kesempatan pengemudi lain untuk masuk kedalam lajur, mengemudi dengan kecepatan tinggi, melewati (menerobos) lampu merah, melewati tanda yang mengharuskan berhenti (tanda stop) sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lain. Selain itu perilaku berkendara agresif menurut Herani dan Jauhari (2017) antara lain yaitu mengemudi dengan jarak yang terlalu dekat dengan kendaraan lain atau menyalip dan menyerobot kendaraan lain yang ada di depannya. Perilaku lain yang mungkin akan muncul antara lain mengumpat, mengklakson, berteriak, dan terkadang hingga timbul perselisihan antara pengemudi pengguna jalan.

Fenomena di Indonesia mengenai *aggressive driving* bukanlah hal yang baru, salah satu fenomenanya yang melibatkan kecelakaan lalu lintas oleh pengemudi sepeda motor yang diberitakan oleh TribunJatim.com (21 Juli 2023, diunduh pada tanggal 29 Juli 2023), yaitu Menurut Kanit Gakkum Lakalantas Polres Batu, Ipda Hendri Setiawan Menerangkan bahwa inisial WW hendak

mendahului truk disebelah kanan. Lantaran terlalu ke kanan dan jarak pandang yang kurang bebas serta tidak tersedianya ruang gerak yang cukup akhirnya bertabrakan dengan korban inisial HH yang ketika itu melaju dari arah berlawanan dengan kecepatan tinggi. Akibat dari kecelakaan itu, inisial WW meninggal dunia di tempat kejadian setelah mengalami luka parah dibagian kepala, sedangkan HH mengalami luka berat.

Tasca (2000) menyebutkan bahwa tingkah laku yang dikategorikan sebagai *aggressive driving* yaitu membuntuti terlalu dekat, keluar masuk lajur, menyalip dengan kasar dan tidak beraturan, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, menyalip dari bahu jalan, berpindah – pindah lajur tanpa memberi tanda, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, tidak mau memberi kesempatan pengemudi lain untuk masuk kedalam lajur, mengemudi dengan kecepatan tinggi, melewati (menerobos) lampu merah, melewati tanda yang mengharuskan berhenti (tanda stop). Sehingga dari kejadian tersebut termasuk *agressive driving* seperti yang sudah diterangkan oleh Tasca (2000), peristiwa tersebut masuk dalam *aggressive driving* karena inisial WW mengemudi dengan kecepatan tinggi dan menyalip truck terlalu kekanan, dan mengakibatkan kecelakaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan di Amerika, kecelakaan jalanan terjadi karena pengemudi masih belum mampu mengendalikan emosinya dan tidak dapat merenungkan apa yang telah mereka lakukan. Kegagalan untuk mengendalikan perasaan ini dapat memengaruhi cara berperilaku seseorang yang mendahului pengendara lain. memaki pengendara lain dan berulang kali membunyikan klakson dengan volume yang cukup tinggi tanpa mengalah (Muhaz, 2013). Sedangkan menurut Tasca (2000) faktor penyebab *aggressive driving* yaitu usia dan jenis kelamin, anonimitas (pengemudi yang tidak diketahui identitasnya), faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, faktor lingkungan.

Aggressive driving menurut James & Nahl (2000) adalah perilaku berkendara agresif adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain. Dalam World Book Dictionary emosi didefinisikan sebagai “berbagai perasaan yang kuat”, seperti perasaan benci, takut, marah, cinta, senang, dan

kesedihan. Sedangkan menurut Goleman menyatakan bahwa emosi menunjukkan pada suatu perasaan atau pikiran-pikiran khasnya, yang menunjuka kepada keadaan biologis, psikologi dan serangkaian kecenderungan untuk bertindak.

Menurut Sharkin (2004) faktor-faktor yang mempengaruhi dalam mengemudi agresif ada tiga, yakni faktor situasional atau kondisi lingkungan, faktor internal dan variabel demografis. Grey, dkk (1989) melaporkan bahwa faktor internal yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, dan mengemudi untuk pelepasan emosional. Sedangkan menurut Santrock, 2014 (dalam Intan Andryani & Margaretha Purwanti, 2021) faktor internal adalah faktor dari dalam diri individu yang salah satunya berupa stabilitas emosi. Kondisi emosi yang tidak stabil menyebabkan individu tidak dapat menyesuaikan atau beradaptasi dengan lingkungan sehingga mereka melakukan perilaku agresif yang dapat merugikan orang lain dan diri sendiri.

Menurut Hurlock, (2012) Perubahan emosi yang terjadi dengan cepat menandakan ketidak stabilan emosi, Kestabilan emosi merupakan salah satu ciri kematangan emosi yang diartikan sebagai kondisi emosi yang stabil. Sedangkan menurut Santrock (2014) kestabilan emosi merupakan kemampuan yang dimiliki oleh individu dalam mengontrol emosi dengan cara menampilkan reaksi yang tepat atas rangsang yang diterima, sehingga individu mampu menyesuaikan diri dengan kondisi yang sedang dialami maupun dalam berhubungan dengan orang lain. Sedangkan menurut Sharma (2006) kestabilan emosi juga didefinisikan sebagai keadaan dimana seorang individu memiliki emosi yang tetap, tidak mudah berubah, memiliki kontrol emosi yang baik dan mampu menghadapi situasi apapun.

Hurlock (2012) menyatakan bahwa kestabilan emosi memiliki beberapa kriteria kriteria. Pertama, yaitu emosi yang secara sosial dapat diterima oleh lingkungan sosial. Individu yang emosinya stabil dapat mengontrol ekspresi emosi yang tidak sesuai dengan nilai-nilai sosial atau dapat melepaskan, dirinya dari belenggu energi mental maupun fisik yang selama ini terpendam dengan cara yang dapat diterima oleh lingkungan sosialnya. Kedua, pemahaman diri. Individu yang

punya emosi stabil mampu belajar mengetahui besarnya kontrol yang diperlukan untuk memuaskan kebutuhan – kebutuhannya, serta menyesuaikan diri dengan harapan – harapan sosial, bersikap empati yang tinggi terhadap orang lain. Ketiga, penggunaan kecermatan mental. Individu yang stabil emosinya mampu menilai situasi secara cermat sebelum memberikan responnya secara emosional mampu menilai situasi secara cermat sebelum memberikan responnya secara emosional. Kemudian individu tersebut mengetahui cara yang tepat untuk beraksi terhadap situasi tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Permasalahan utama dalam penelitian ini diungkap dalam pernyataan berikut, “Apakah ada Pengaruh Stabilitas Emosi terhadap *Aggressive driving* pada Pengendara Motor Dewasa ?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan utama penelitian adalah untuk menguji secara empirik tentang ada atau tidaknya pengaruh antara Stabilitas Emosi terhadap *Aggressive driving* pada Pengendara Motor Dewasa, sehingga dapat dijadikan bahan sekaligus informasi dalam meminimalisir pencegahan *Aggressive driving* di jalan raya.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah untuk menambah data empiris, informasi baru, dan wawancara dalam perkembangan ilmu psikologi, khususnya pada bidang Psikologi Sosial dan Psikologi Klinis. Terutama mengenai Stabilitas Emosi dan juga *aggressive driving* Pengendara Motor pada Dewasa.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Bagi Pengendara Motor lebih memahami kondisi psikologisnya terutama ketika emosi serta dapat menstabilkan emosinya sehingga tidak melakukan perilaku *aggressive driving* di jalan raya.

- b. Bagi Pihak Kepolisian Republik Indonesia sebagai bahan evaluasi dan masukan dalam upaya peningkatan, pengembangan, dan pencegahan khususnya Polisi Lalu Lintas sebagai informasi informasi lebih lanjut mengenai kondisi psikologis pengemudi sepeda motor.
- c. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan referensi penelitian yang sama kedepannya. Dan diharapkan penelitian ini dapat dikembangkan baik dalam hal fenomena, responden maupun dalam metode penelitiannya.