

PENGARUH PERKOTAAN TERHADAP *DRIVING BEHAVIOR* BERDASARKAN FAKTOR USIA

Angela Claudia, Jeane Leony, Victoria C. Bijanto

Fakultas Psikologi Universitas Tarumanagara, Jakarta, Indonesia
victoria.bijanto@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh daerah perkotaan terhadap perilaku berkendara orang dengan faktor usia sebagai media pembandingnya. Perilaku awal seseorang berasal dari dalam diri mereka sendiri, pengalaman masa lalu mereka, dan termasuk orang-orang di sekitar mereka. Tujuannya adalah untuk melihat bagaimana keadaan yang menyebabkan gangguan dalam arus lalu lintas mempengaruhi perilaku mengemudi orang-orang dari berbagai usia, mengecualikan adanya faktor ketiga yang merupakan kepribadian individu. Kami telah menggunakan metode analisis kuantitatif untuk mendapatkan data yang diperlukan untuk penelitian ini. Analisis kuantitatif kami adalah dalam bentuk kuesioner yang kami sebar secara acak dan dijawab oleh orang-orang dengan kriteria usia yang telah kami nyatakan. Kami menghipotesiskan bahwa semakin muda seseorang, semakin mereka cenderung melanggar peraturan lalu lintas karena kurangnya pengalaman mengemudi dan kemungkinan mereka untuk melakukan perilaku yang sama dari orang yang melanggar aturan lalu lintas. Dari hasil yang sudah kami dapat, pengalaman pun bukan lah penentu kebaikan perilaku mengemudi seseorang dengan umur yang berbeda. Namun cara berpikir kedua kelompok umur itu lah yang menjadi penentu dalam pengambilan perilaku saat berkendara. Selain itu cara tanggapan mengenai masalah perkotaan dari kedua kelompok ini pun berbeda dan akibat dapat dilihat dari kecelakaan dalam berkendara.

Kata kunci: perilaku mengemudi, perkotaan, umur

Abstract

This research is to seek out the effect of urbanized cities on driving behaviors of people with age factor as its comparison medium. The initial behavior of a person comes from within themselves, their past experiences and including the people surrounding them. The objective is to look at how circumstances that cause a disturbance in traffic flow affected driving behaviors of people of different ages excluding a third factor which is individual personality. We have used a method of quantitative analysis to obtain data required for this research. Our quantitative analysis is in the form of a questionnaire which we spread out randomly and is answered by people with the age criteria that we have stated. We hypothesized that the younger a person is the more that they are prone to break a traffic rule due to lack of driving experience and their likeliest to disposed the same behavior of a person breaking a traffic rule. The results has shown that past experience is not a determinant of how good a person's driving behavior are even of different age. Nonetheless, it's the thinking process of 2 age groups that determines their decision making in driving. Moreover, their responsiveness towards traffic situation is different in both age groups and the cause can be seen through their driving accidents.

Keywords: driving behavior, urbanized cities, age

PENDAHULUAN

Ketika kita mengendarai kendaraan baik mobil ataupun motor sangatlah penting untuk kita mematuhi peraturan lalu lintas untuk menghindari menciptakan

gangguan dalam arus lalu lintas seperti kemacetan lalu lintas atau kecelakaan kendaraan. Seperti yang bisa kita lihat, kota-kota besar biasanya padat. Meskipun mereka memiliki berbagai jenis transportasi umum, namun orang masih

memilih untuk naik dengan kendaraan mereka sendiri. Ini menyebabkan jalan raya menjadi lambat merayap terutama pada jam-jam sibuk. Menurut situs insider bisnis Inggris, Jakarta adalah kota paling padat ketiga (Shead, 2017). Setiap tingkat kota diberi persentase skor dan Jakarta berada di tempat ketiga memiliki skor 58% (Shead, 2017). Kepadatan ini pun menimbulkan masalah bagi orang dimana mereka harus membuang banyak waktu di jalan dan merencanakan waktu perjalanan (Zhao, 2015). Selain itu negara-negara yang maju juga dapat kehilangan milyaran hanya karena ada perlambatan akibat dari kepadatan jalan (Zhao, 2015). Ini menunjukkan bahwa masalah di negara-negara urban seperti ini akan memengaruhi perilaku mengemudi seseorang dalam hal bagaimana mereka bereaksi terhadap situasi tersebut. Namun kepadatan ini hanyalah salah satu masalah dalam perkotaan.

Setiap manusia mempunyai perilaku yang berbeda-beda termasuk perilaku mengemudinya. Dalam penelitian ini kami hanya ingin membuat korelasi antara tanggapan para pengemudi dengan usia berbeda dalam masalah-masalah perkotaan yang mengganggu kegiatan mengemudinya. Seorang pengemudi yang ahli dapat didefinisikan sebagai orang yang dapat mengendalikan kendaraan di bawah tingkat HRF (*handling risk factors*) yang agak tinggi untuk jangka waktu yang lama dan kendaraannya tidak akan melebihi batas penanganannya (Lin et al., 2014). Seorang pengemudi yang sembrono adalah jika ia bersikap ceroboh dan tidak dapat diprediksi selama perjalanan mengemudinya (Lin et al., 2014). Dengan ini kami ingin melihat bagaimana faktor usia dapat mempengaruhi perilaku mengemudi ini dalam keadaan perkotaan yang cukup mengganggu dan mempersulit para pengemudi dalam mencapai tujuan dengan praktis. Cara tanggapan para pengemudi dengan pengalaman yang lama maupun kedewasaan tentunya berbeda.

Di dalam kota Jakarta ada beberapa faktor yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya. Menurut Nayazri (2016) ia menulis di Kompas faktor yang pertama yaitu manusia atau pengendara yang menyebabkan 80-90% kecelakaan. Ia mengatakan “Penyebabnya bisa dari kondisi fisik dan mental, sikap berkendara, keterampilan mengemudi yang buruk, serta pengaruh alkohol,” (Nayazri, 2016). Lalu ada faktor kedua yaitu lingkungan. Ini adalah masalah perkotaan yang belum dapat dibenarkan oleh pemerintah Jakarta namun hal ini pun juga berpengaruh pada kelancaran lalu lintas kota ini. Seperti yang di tulis oleh Nayazri (2016) “faktor lingkungan ini seperti desain geometrik jalan dan *layout* yang tidak sesuai, kondisi permukaan jalan yang kurang memenuhi syarat (berlubang), fasilitas pejalan kaki tidak memadai, pencahayaan jalan, serta kondisi cuaca”.

Di dalam daerah perkotaan yang besar ini tentunya ada masalah lalu lintas dan hal ini ada karena perilaku mengemudi seseorang. Menurut Kompas (2015) faktor pertama penyebab masalah dalam lalu lintas adalah manusia yang memiliki tingkat kesadaran yang rendah sehingga mengakibatkan kecelakaan maupun kemacetan. Kompas (2015) mengutip dari Inspektur Jenderal (Pol) Pudji Hartanto, “Mereka kurang disiplin, tidak taat aturan, sengaja, lalai, atau dalam kondisi tidak prima, lelah, dan sebagainya. Ini bisa berbahaya di jalan,”. Selain itu ada faktor lain seperti kurangnya rambu lalu lintas jalan, penerangan jalan, permukaan jalan, masalah dalam fungsi mobil tersebut, dan juga faktor alam (KOMPAS, 2015). Ada faktor terakhir yang diungkapkan oleh Pudji dalam Kompas (2015) yaitu kemajuan teknologi informasi yang sudah menyediakan tablet maupun ponsel yang sering dipakai saat orang mengemudi namun hal ini juga berbahaya.

Penelitian ini memiliki tujuan untuk melihat bagaimana penyebab masalah di kota-kota urban menghubungkan hubungan antara usia dan perilaku

mengemudi. Kami fokus pada perkotaan Jakarta sebagai daerah untuk penelitian kami. Kami berhipotesis bahwa Anda yang lebih muda dan kurang pengalaman dalam mengemudi akan menyebabkan seseorang untuk lebih memberontak dan dengan demikian memiliki perilaku mengemudi yang lebih buruk dan cenderung melanggar peraturan lalu lintas, yang pada gilirannya menyebabkan mereka menciptakan gangguan dalam arus lalu lintas. Korelasinya akan dibahas yang mencakup sudah berapa lama kah kelompok usia tersebut menyetir, keseringannya dalam melanggar aturan lalu lintas, dan pemikiran mereka terhadap gangguan aliran lalu lintas yang terjadi saat mereka mengemudi. Kami berharap bahwa penelitian ini akan bermanfaat untuk penelitian selanjutnya mengenai korelasi antara dua variabel ini.

TINJAUAN PUSTAKA

Setelah kami meninjau dan meneliti lebih lanjut dari hasil-hasil penelitian terdahulu, kami menemukan sebuah jurnal penelitian yang memiliki keterkaitan dengan penelitian yang kami lakukan.

Penelitian yang kami dapatkan adalah penelitian dari sebuah jurnal oleh Perepjolkina dan Reņge (2011) yang berjudul "*Drivers' Age, Gender, Driving Experience, and Aggressiveness as Predictors of Aggressive Driving Behaviour*". Tujuan penelitian dari jurnal ini adalah untuk mengetahui kemungkinan terbaik dari agresivitas perilaku mengemudi berdasarkan usia, jenis kelamin, pengalaman mengemudi, dan kepribadian dari si pengemudi.

Kelebihan dari jurnal ini adalah jurnal ini memuat banyak kemungkinan penyebab perilaku mengemudi berdasarkan banyak aspek dari segi subjek. Sedangkan kekurangan dari jurnal ini yang dapat kami temukan adalah ketidakkonsistenan dalam memilih topik sehingga topik tidak terpusat pada satu aspek yang jelas dan jurnal ini tidak menyertakan faktor lingkungan dimana

mereka mengemudi, seperti pada pusat kota atau pedesaan.

Dengan demikian, jurnal ini dijadikan sebagai referensi dan acuan kami dalam mengembangkan jurnal kami lebih baik lagi. Dengan menambah penelitian terhadap adanya pengaruh perkotaan terhadap perilaku mengemudi remaja dan dewasa muda dengan data yang jelas dan akurat menggunakan metode analisis kuantitatif dalam bentuk kuesioner.

Klasifikasi Karakter Perilaku dalam Mengemudi

Setiap orang tentu memiliki karakteristik perilaku yang berbeda-beda ketika sedang mengemudi. Perilaku mengemudi dibagi menjadi empat kategori yaitu pengemudi yang berhati-hati, yang rata-rata, yang ahli, dan juga yang ugal-ugalan (Lu et al., 2009).

Karakter yang ditemukan pada pengemudi yang berhati-hati biasanya mereka mengemudi dengan tidak menggunakan manuver agresif (kemudi cepat, kecepatan tinggi, dan cepat menginjak pedal) (Lu et al., 2009).

Pengemudi rata-rata memiliki tingkat penanganan faktor risiko yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi yang berhati-hati. Pengemudi ahli adalah kemampuannya dalam mengendalikan kendaraan dengan tingkat HRF agak tinggi (Lu et al., 2009).

Sedangkan pada pengemudi yang berperilaku ugal-ugalan saat mengemudi, mereka dianggap ugal karena perilakunya ceroboh dan tidak dapat diprediksi saat mengemudi (Lu et al., 2009).

Kaitan Usia dengan Perilaku Mengemudi

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). Dikarenakan, mereka seringkali mengemudi secara ugal-ugalan dan melampaui batas kecepatan yang

ditentukan sehingga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas (Elander, West, & French, 1993). Dari banyak negara, termasuk Latvia, telah diambil data statistik yang menunjukkan bahwa kelompok usia yang memiliki risiko tertinggi adalah 18 hingga 24 tahun—terutama pria berusia 20 tahun ke bawah (Ceļu satiksmes negadījumu statistika Latvijā, 2009). Pada statistik resmi di Latvia, tingkat risiko kecelakaan pada wanita berbeda dengan pria, dengan kelompok pada usia 18 hingga 25 tahun (Ceļu satiksmes negadījumu statistika Latvijā, 2009). Dengan demikian, Lajunen dan Parker (2001) mengatakan bahwa usia memiliki kaitan dengan adanya penurunan perilaku agresif pada pengemudi pria, namun tidak sama dengan wanita.

Kematian Remaja karena Kecelakaan Kendaraan

Di Amerika Serikat, faktor utama penyebab kematian pada sepertiga kalangan remaja adalah tabrakan kendaraan bermotor (Miniño, 2010). Riset membuktikan bahwa kemungkinan terjadinya tabrakan lebih besar pada remaja berusia 16 hingga 19 tahun, terutama anak-anak yang baru mulai mengemudi pada usia 16 dan 17 tahun (McCartt, 2001; Miniño, Anderson, Fingerhut, Boudreault, & Warner, 2006). Remaja yang mengemudi bersama teman-teman sebayanya dalam satu kendaraan memiliki kemungkinan tabrakan yang berakibat fatal lebih besar karena mereka cenderung ugal-ugalan (Chen, Baker, Braver, & Li, 2000). Telah ditemukan salah satu faktor utama dalam kecelakaan lalu lintas yang fatal di Amerika Serikat hingga mengakibatkan 64 persen kematian pada anak berusia 15 hingga 20 tahun adalah memiliki tingkat alkohol 0,08 atau lebih dalam darah. Pada tahun 2006, hasil pengamatan menunjukkan bahwa penggunaan sabuk pengaman pada kalangan remaja dan dewasa muda hanyalah 76 persen—terendah dari semua kelompok usia. Selain itu, bahkan 58 persen dari

remaja berusia 16 hingga 20 tahun yang mengalami kecelakaan fatal ditemukan tidak menggunakan sabuk pengaman (National Highway Traffic Safety Administration, 2009).

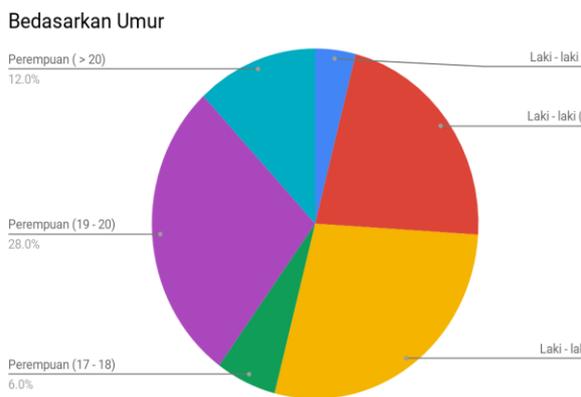
METODE PENELITIAN

Metode yang kami pilih untuk penelitian ini berdasarkan metode kuantitatif dengan menggunakan kuesioner yang kami sebarkan secara acak. Kami mendapatkan 50 partisipan yang telah menjawab kuesioner ini. Kami menyebarkan kuesioner untuk mengukur perilaku partisipan saat mengemudi. Dari kuesioner ini, partisipan ditanya seberapa sering mereka melakukan hal tersebut dengan 4 pilihan (selalu, sering, kadang - kadang, dan tidak pernah). Partisipan ditanya untuk menyatakan umur, gender, tempat tinggal, dengan apa mereka mengendarai, dimana mereka bekerja, sejak kapan dan sudah berapa lama berkendara, mereka memiliki SIM, pelanggaran ketertiban mengemudi (tidak memakai sabuk pengaman/helm dan mabuk saat mengendarai/ mengkonsumsi alkohol), pelanggaran lalu lintas (ditilang polisi, melanggar rambu lalu lintas), rata - rata kecepatan yang mereka gunakan saat mengendarai, dan seberapa sering mereka mengalami kemacetan sehari - harinya. Kuesioner ini juga mencakup tentang pengalaman kecelakaan yang pernah mereka alami selama mereka berkemudi dan juga pengalaman mereka dalam melanggar lalu lintas atau pernah melihat orang lain melanggar lalu lintas.

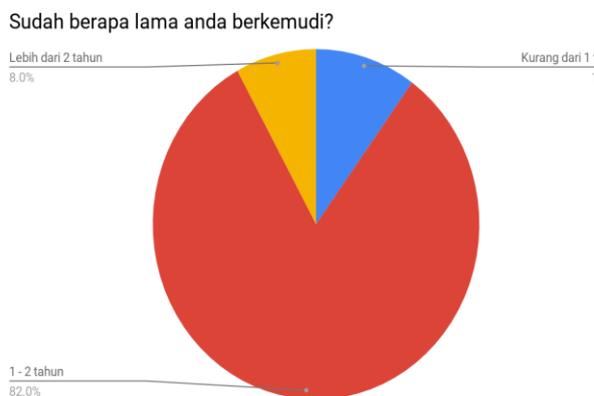
HASIL PENELITIAN

Dari hasil kuesioner yang telah diisi oleh 50 partisipan kami akan menjelaskan satu per satu. Pertama kami menanyakan mengenai umur, jenis kelamin dan kendaraan yang digunakan. Ada sebanyak 30 partisipan di kalangan umur 17-20 tahun dan sebanyak 20 partisipan di kalangan umur diatas 20 tahun. Partisipan yang 20

tahun keatas ada 30% menggunakan mobil, 55% menggunakan motor dan 15% menggunakan keduanya. Bagi partisipan umur 17-20 tahun, 33% menggunakan mobil, 56% menggunakan motor dan 11% menggunakan keduanya.. Sebanyak 76% dari partisipan menggunakan kendaraan pribadinya setiap hari. 84% dari partisipan sudah menyetir sejak di bawah umur 18 tahun. Partisipan yang berada di antar umur 17-20 tahun sebanyak 73% dengan pengalaman mengemudi selama lebih dari 2 tahun dan 13% kurang dari 1 tahun dan juga 13% berkemudi selama 1-2 tahun. Untuk yang berumur 20 tahun keatas sebanyak 95% memiliki pengalaman mengemudi selama lebih dari 2 tahun dan hanya 1 partisipan dengan pengalaman kurang dari 1 tahun.



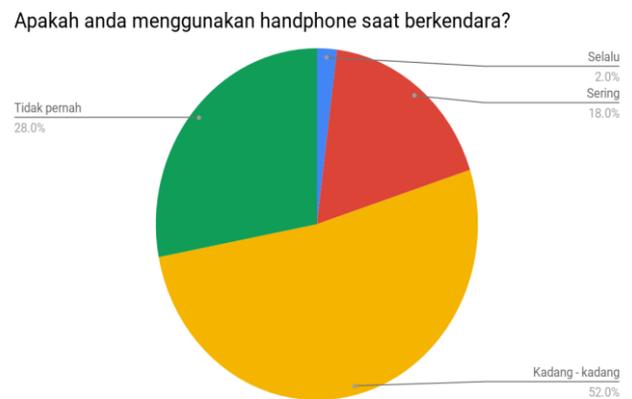
Figur 4.1 Pengemudi Berdasarkan Usia.



Figur 4.2 Lama Partisipan Mengemudi

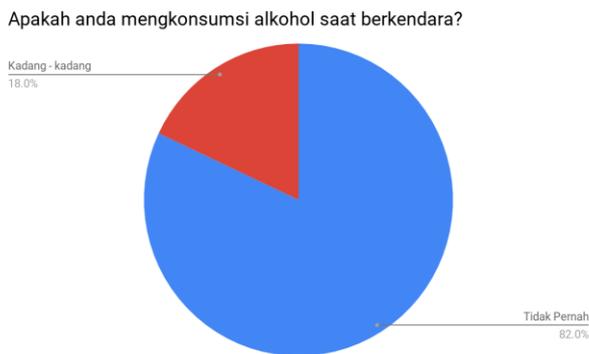


Figur 4.3 Penggunaan Handphone saat Mengemudi



Figur 4.4 Pengemudi yang Melanggar Rambu Lalu Lintas.

Lalu kami bertanya yang berhubungan dengan aturan-aturan lalu lintas. Untuk yang menggunakan motor kami bertanya apakah partisipan menggunakan helm saat berkendara dan 50% dari partisipan diatas 20 tahun selalu menggunakan helm sedangkan partisipan 17-20 tahun hanya 33% yang selalu menggunakan helm dengan persentase yang sama hanya menggunakan helm terkadang. Dari kedua kalangan umur dalam penggunaan sabuk pengaman mayoritas pun selalu menggunakan sabuk pengaman dengan beberapa hanya menggunakan sesekali.



Figur 4.5 Pengemudi yang Berada Dibawah Pengaruh Alkohol saat Mengemudi.

Selanjutnya kami menanyakan tentang pelanggaran rambu jalan. Mayoritas dari kedua kelompok umur menjawab kadang-kadang, dan hanya sedikit yang menjawab sering dan beberapa juga menjawab tidak pernah. Namun perbedaannya tidak jauh karena dengan lebih banyaknya partisipan yang berumur 17-20 tahun. Lalu kami bertanya mengenai konsumsi alkohol dimana anak dalam kalangan 17-20 tahun ada 86% yang tidak pernah mengonsumsi alkohol saat berkendara dan 75% dari kalangan diatas 20 tahun yang tidak pernah. 65% partisipan diatas 20 tahun terkadang menyetir dalam keadaan mengantuk dan 63% partisipan 17-20 tahun terkadang mengemudi dalam keadaan mengantuk juga dengan persentase yang rendah bagi yang sering menyetir dalam keadaan mengantuk dan hasil yang cukup baik bagi yang tidak pernah. Lebih dari 50% dari kedua kelompok umur pernah mengalami kecelakaan dengan alasan yang berbeda-beda. Pada kalangan partisipan di atas umur 20 tahun beberapa alasan mereka adalah seperti ban pecah, mengantuk atau kurang tidur, mabuk, tidak konsentrasi karena menggunakan ponsel, melanggar aturan, dsb. Bagi kelompok umur 17-20 tahun alasan yang mereka berikan kebanyakan mengenai menabrak ataupun ditabrak. Mayoritas selain tabrakan adalah karena mereka ingin menyalib kendaraan

dan gerobak pedagang dan juga disalib dengan kendaraan lain sehingga kehilangan kendali kendaraan. Ada beberapa yang dikarenakan melaju dalam kecepatan yang tinggi sehingga tidak sempat untuk mengerem. Dan ada juga karena jalanan yang licin. Selanjutnya kami bertanya soal menerobos lampu merah dimana kelompok yang berumur diatas 20 tahun lebih banyak yang kadang menerobos dibanding yang tidak pernah. Dan untuk kelompok 17-20 tahun lebih banyak yang tidak pernah menerobos lampu merah dan lebih sedikit yang kadang-kadang menerobos. Dalam menjaga jarak aman mobil dengan kendaraan lain kelompok umur 17-20 tahun cenderung untuk tidak selalu menjaga jarak aman dengan 83% yang sering dan kadang sedangkan 17% yang selalu. Dibandingkan dengan kelompok umur 20 tahun keatas dimana lebih banyak yang selalu menjaga jarak aman sebesar 60% dan 40% yang menjaga jarak sering ataupun kadang.

Kemacetan di daerah perkotaan pastinya sering terjadi. Dalam kuesioner kami, kami menanyakan tentang kemacetan yang dialami oleh partisipan. Hasil yang didapatkan adalah 34% dari partisipan kami mengalami kemacetan setiap harinya, 34% lainnya menjawab sering yang artinya hampir setiap hari, 26% kadang - kadang, dan 6% jarang. Yang artinya kehidupan di ibukota ini pasti mengalami kemacetan dalam berkendara setiap harinya. Menurut 52% dari partisipan penyebab utama kemacetan yang paling utama adalah karena jumlah kendaraan yang terlalu banyak, 36% lainnya berkata bahwa banyak angkutan umum yang berhenti sembarangan, dan 12% lainnya ada yang menjawab karena kurangnya ketertiban lalu lintas, terlalu banyak yang berjualan di pinggir, dan sebagainya. Hal ini sangat disayangkan karena kemacetan yang sangat parah dapat membuang waktu kita dengan sia - sia. Kemacetan tidak hanya bisa terjadi di jalan raya saja, kemacetan juga bisa terjadi di dalam tol. 8% dari partisipan kami berkata

bahwa mereka selalu mengalami kemacetan di dalam tol, 32% lainnya berkata mereka cukup sering mengalami kemacetan di dalam tol, 54% menjawab kadang - kadang, 4% jarang dan 1% tidak pernah. Kegunaan jalan tol sendiri adalah untuk menghemat waktu agar lebih cepat sampai ke tempat tujuan, tetapi dari hasil yang kami dapatkan hanya 1% yang menjawab tidak pernah yang artinya bahkan di jalan tol saja masih sering mengalami kemacetan yang menghambat partisipan sehari - harinya. 100% dari partisipan kami setuju bahwa harus diadakan peneguran atau sanksi terhadap metro mini, bus atau angkutan umum lainnya yang berhenti sembarangan. Yang artinya tata tertib di perkotaan ini sangatlah minim karena masih banyak yang melanggar peraturan kecil seperti itu. Bahkan orang yang berjalan kaki saja sering menyebrang sembarangan. 14% dari partisipan kami selalu mendapati orang yang menyebrang sembarangan didepan kendaraannya, 48% menjawab sering, dan 38% menjawab kadang - kadang. Seharusnya pejalan kaki hanya boleh menyebrang jika terdapat *zebra cross* atau jembatan/tunnel penyebrangan. Pejalan kaki juga seharusnya dapat dikenakan sanksi jika melanggar aturan tersebut.

38% dari partisipan menjawab pernah memarkirkan kendaraan sembarangan, dan 62% lainnya menjawab tidak. Hal ini sudah cukup baik karena lebih dari 50% partisipan lebih mematuhi peraturan. Melawan arus kendaraan adalah hal yang sering dialami para pengemudi. 58% dari partisipan mengaku bahwa mereka pernah melawan arus lalu lintas, sedangkan 42% lainnya tidak pernah. 5.9% dari partisipan mengaku selalu melawan arus lalu lintas, 8.8% menjawab sering, 35.3% menjawab kadang - kadang, dan 50% menjawab jarang. Dari kejadian ini kami dapat mengetahui di ibukota ini masih sangat kurang ketegasan dari pemerintah dalam pengaturan lalu lintas. 98% dari partisipan pernah disalip atau menyelip kendaraan lainnya dan 2% lainnya menjawab tidak

pernah. Dari partisipan yang menjawab pernah, 14.3% menjawab selalu, 42.9% menjawab sering, 36.7% menjawab kadang - kadang, dan 6.1% menjawab jarang. Yang artinya kebanyakan dari partisipan mengalami hal tersebut hampir setiap harinya.

Jalanan di ibukota seharusnya terawat dan terbebas dari lubang. Tetapi yang dialami adalah sebaliknya. 80% partisipan setuju bahwa banyak yang harus di perbaiki dan 20% lainnya berkata lumayan. Yang artinya jalanan di ibukota masih banyak yang tidak sesuai standar seharusnya. Hal ini sangat memprihatinkan karena hal kecil seperti ini dapat menimbulkan kecelakaan. Pedagang kaki lima pasti sering dijumpai di jalanan, tetapi terkadang ada yang seandainya berhenti sembarangan. 64% dari partisipan sangat terganggu karena adanya penjual kaki lima tersebut, 30% lainnya lumayan terganggu dan 6% lainnya merasa tidak terganggu. Menurut 92% dari partisipan setuju bahwa pedagang tersebut harus diberi sanksi, sedangkan 8% lainnya berkata tidak. Jumlah kendaraan di ibukota semakin membuldak semenjak adanya cicilan dengan harga yang sangat murah. 92% partisipan setuju bahwa kendaraan di ibukota sudah berlebihan, 6% menjawab lumayan dan 2% menjawab tidak. Hampir 100% dari partisipan setuju bahwa kendaraan di ibukota sudah sangat berlebih yang seharusnya telah dibatasi. Untuk memperbaiki masalah - masalah tersebut, ada partisipan yang menjawab agar menaikkan pajak mobil sehingga pembeli mobil tidak terus meningkat. Menurut partisipan kami, harus ada juga fasilitas angkutan umum yang memadai agar penduduk lebih memilih menggunakan kendaraan umum daripada membawa kendaraan sendiri. Peraturan lalu lintas di ibukota juga masih banyak yang harus di perbaiki agar masalah kemacetan dapat dihindari.

DISKUSI

Seringnya Melanggar Aturan Lalu Lintas

Dapat dilihat dari hasil yang terdapat di bagian sebelumnya bahwa cukup banyak partisipan yang melanggar peraturan lalu lintas beberapa kali. Beberapa dari mereka pun juga tidak memikirkan akan keselamatannya saat berkendara seperti tidak menggunakan sabuk pengaman ataupun helm. Dari data yang terdapat diatas, persentasi kelompok dengan umur diatas 20 tahun lebih sering menggunakan helm dibandingkan kelompok umur 17-20 tahun. Hal ini menunjukkan perilaku mengemudi mereka yang dianggap ceroboh.

Seperti yang kita ketahui bahwa menggunakan ponsel saat berkendara adalah hal yang tidak baik dan dapat membahayakan bagi pengemudi maupun pengemudi lainnya. Hal ini dapat membuat kita tidak fokus pada jalanan. Kelompok partisipan 17-20 tahun lebih banyak yang menjawab sering menggunakan ponsel saat berkendara dibanding kelompok umur 20 tahun keatas. Dalam menjaga jarak aman kendaraan dengan kendaraan lain lebih sedikit pada kelompok umur 17-20 tahun yang selalu menjaga jarak aman dan lebih banyak dari mereka yang menjawab kadang ataupun sering menjaga jarak aman. Tetapi pada kelompok umur 20 tahun keatas lebih banyak yang selalu menjaga jarak aman dibanding yang menjawab kadang ataupun sering. Hal ini menunjukkan bahwa partisipan dengan umur 17-20 tahun tidak terlalu sadar akan hal-hal disekitarnya dan konsekuensi yang mereka mungkin dapat. Selain itu dalam hal menerobos lampu merah, kelompok umur 20 keatas lebih sering untuk menerobos dibanding kelompok umur 17-20 tahun. Hal ini mungkin dikarenakan orang yang sudah 20 tahun keatas lebih mementingkan keterbatasan waktu terutama yang sudah bekerja. Partisipan yang berumur 17-20 tahun biasanya lebih mempunyai hidup yang santai sehingga tidak harus mengejar waktu atau terburu-buru.

Terkadang mereka tidak sadar konsekuensinya saat melakukan pelanggaran pada lalu lintas. Para pengemudi kurang mementingkan keselamatannya ataupun keselamatan pengendara lain saat ingin melakukan pelanggaran lalu lintas. Beberapa memilih untuk mengikuti pengendara yang melanggar aturan itu juga. Dalam hal ini walaupun kita para pengemudi merasakan ketidaknyamanan dalam mengemudi di kota Jakarta, kami pun juga terkadang membuat ketidaknyamanan tersebut. Contohnya adalah saat lampu merah sudah mulai menjadi kuning banyak sekali kendaraan yang mengebut agar tidak perlu berhenti untuk lampu merah lagi. Banyak kecelakaan yang terjadi karena hal ini apalagi saat lampu sudah merah tetapi kendaraan tersebut tetap memaksa untuk menerobos dan akhirnya menabrak kendaraan dari arah lain. Selain itu hal ini pun juga menciptakan kemacetan karena jalanan yang tertutup oleh banyak kendaraan sehingga kendaraan dari arah lainnya tidak bisa melewati dan harus menunggu. Seiring bertambahnya umur dan semakin manusia menjadi dewasa semakin baik mereka dalam keahlian dan perilaku mengemudinya dan lebih dapat menjalani aturan lalu lintas maupun keamanannya. Jika kita ingin memperbaiki keadaan lalu lintas pada kota Jakarta, maka perilaku ini harus dibenarkan dimulai dari kita yang dapat menyadari keadaan kota ini.

Faktor perkotaan yang mempengaruhi perilaku mengemudi

Banyak kecelakaan yang terjadi karena faktor perkotaan maupun perilaku pengemudi itu sendiri. Lebih dari setengah dari kedua kelompok itu pernah mengalami kecelakaan. Hasilnya pun ada yang hasil dari pengaruh perkotaan itu dan juga karena dirinya sendiri. Akan tetapi dari hasil yang dapat dilihat perilaku mengemudi kelompok umur 17-20 tahun terlihat lebih ceroboh dibanding kelompok umur 20 tahun keatas. Karena kurang

sabar, mereka sering menabrak ataupun ditabrak karena mencoba menyalib atau disalib kendaraan lain. Dan pada kelompok umur 20 tahun keatas kecelakaan yang mereka alami biasanya karena faktor kondisi tubuh yang mengantuk ataupun kesalahan dalam fungsi kendaraan.

Mengenai masalah perkotaan seperti kemacetan dan kurang tertibnya pengendara kendaraan umum hal ini cukup setara bagi kedua kelompok usia. Hasilnya mengatakan bahwa kemacetan ini karena terlalu banyak kendaraan. Hal ini dapat mempengaruhi keadaan orang saat mengemudi. Orang dapat menjadi tidak sabar dan akan cenderung melakukan perilaku berkendara yang tidak baik seperti menyalib-nyalib, melawan arus jalan, tidak menjaga jarak aman. Hal ini lebih sering terjadi pada para pengguna motor sehingga mereka lebih cenderung mendapatkan kecelakaan.

Dalam peringatan terhadap kendaraan umum 100% menjawab bahwa iya mereka harus diperingati. Hal ini merupakan hal yang cukup penting karena hal ini melihat bahwa kurangnya tata tertib bagi pengemudi kendaraan umum mengganggu arus lalu lintas sehingga membuat kemacetan terutama pada jalan yang sempit. Mereka pun juga pernah mengalami kendaraan yang berhenti atau parkir di pinggir jalan. Hal ini cukup tidak nyaman terutama pada jalan sempit karena banyak sekali mobil dan motor yang lewat namun jalanan makin sempit dan menjadi lebih macet. Pedagang kaki lima yang berhenti di pinggir jalan pun juga cukup mengganggu para pengemudi walaupun tidak separah kendaraan umum.

Faktor-faktor ini tentunya sangat mempengaruhi perilaku mengemudi seseorang, namun pengaruhnya pun beda dan cara penanggapannya juga beda. Usia yang lebih dewasa dapat dilihat dari hasil di atas bahwa mereka lebih bisa mentolerir keadaan kepadatan lalu lintas Jakarta. Akan tetapi kelompok umur 17-20 tahun lebih cenderung untuk menyalib-nyalib. Tingkat kematangan otak dapat mempengaruhi cara

berpikir dan pengambilan keputusan mereka. Kelompok umur 17-20 tahun cenderung lebih ceroboh dalam pengambilan keputusan sehingga penanganan mereka saat berkemudi tidak terlalu baik.

Pengalaman mengemudi pun tidak terlalu berpengaruh melainkan hanya membiasakan seseorang dalam mengemudi dengan keadaan kota Jakarta yang seperti sekarang ini. Yang dapat diambil dari pengalaman adalah pengetahuan tentang jalan dan waktu rawan macet. Hal ini dapat membantu seseorang untuk menghindari jalanan yang macet ataupun yang tidak nyaman. Tetapi pengalaman tidak berhubungan dengan faktor usia karena pengalaman orang dengan usia apapun berbeda-beda.

Perbaikan Keadaan Perkotaan pada Lalu Lintas

Ada beberapa hal yang dapat membantu untuk memperbaiki keadaan lalu lintas Jakarta sehingga lebih nyaman. Salah satunya seperti memberi lebih banyak rambu-rambu jalan. Juga lebih banyak polisi lalu lintas yang menjaga daerah-daerah yang rawan macet sehingga pengendara lebih tata tertib. Lebih memperingati kendaraan umum seperti bajaj, angkot dan bus sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas saat parkir atau berhenti sembarangan. Kendaraan umum harus lebih nyaman dan gampang untuk di akses. Selain itu, pemerintah juga dapat mengatur pedagang kaki lima sehingga tidak berhenti sembarangan dan lebih ditertibkan.

Pembetulan jalan dan lampu jalan yang lebih baik dapat lebih memberi kenyamanan serta keindahan dari jalanan kota Jakarta. Jalanan pun dapat dilebarkan atau membuat jalan layang. Peringatan lebih dan denda yang lebih bagi para pelanggar hukum. Masalah lalu lintas ini sangat banyak terjadi di kota ini maka pengemudinya pun harus lebih ditertibkan. Ini adalah beberapa solusi yang dapat dilakukan oleh pemerintah kami agar dapat

melancarkan arus lalu lintas dan juga meminimalisir kecelakaan karena lebih adanya tertib dari polisi lalu lintas.

Sudah dapat terlihat upaya pemerintah kami dalam mengatasi masalah perkotaan ini terutama kemacetannya. Salah satunya adalah menggunakan e-tol untuk membayar biaya tol dengan upaya untuk mempermudah dan mempercepat pembayaran. Namun, masyarakatnya pun harus lebih terdidik terlebih dahulu sehingga mereka lebih mengerti dan taat peraturan. Hanya dengan masyarakat tidak melanggar peraturan lalu lintas dapat membuat arus jalanan lebih lancar dan nyaman.

KESIMPULAN

Dari jurnal yang telah kami buat, dapat kami simpulkan bahwa pengalaman mengemudi setiap orang tidak menentukan perilaku mereka saat mengemudi, melainkan kematangan pola pikir dan juga kedewasaan yang dimiliki tiap individu. Karena karakter tiap individu berbeda mulai dari tingkat kesabarannya dalam mengemudi dan menghadapi kemacetan dan kesesakan daerah perkotaan setiap harinya untuk bekerja ataupun belajar.

Penelitian kami juga menemukan bahwa faktor usia tidak memiliki pengaruh besar terhadap perilaku dalam mengemudi. Seiring bertambahnya umur, perilaku mereka cenderung akan tetap stabil dan sama. Ini dikarenakan karakter dari tiap individu yang sudah tertanam dalam diri mereka.

DAFTAR PUSTAKA

5 masalah lalu lintas di Indonesia. (2015, April 10). *Kompas.com*. Diambil dari <https://ekonomi.kompas.com/read/2015/04/10/150511330/5.Masalah.Utama.Lalu.Lintas.di.Indonesia>

Bener, A., Dafeeah, E. E., Verjee, M., Yousafzai, M. T., Al-Khatib, H., Nema, N., Mari, S., Choi, M. K.,

Özkan, T., & Lajunen, T. (2013). Gender and age differences in risk taking behaviour in road traffic crashes. *Advances in Transportation Studies an International Journal*, Section B, 31, 53-62.

Lin, N., Zong, C., Tomizuka, M., Song, P., Zhang, Z., & Li, G. (2014). An overview on study of identification of driver behavior characteristics for automotive control. *Hindawi's Journals*. doi: 10.1155/2629

Lu, J., Filev, D., Asante, K. P., Tseng, F., & Kolmanovsky, I. V. (2009, April). From vehicle stability control to intelligent personal minder: real-time vehicle handling limit warning and driver style characterization. In *Proceedings of the IEEE Workshop on Computational Intelligence in Vehicles and Vehicular Systems (CIVVS '09)*, pp. 43–50, Nashville, Tenn, USA.

Mather, R. D. (2007). Age and driving behavior: contributions from human factors. *Journal of Scientific Psychology*, 24-31.

Nayazri, G. M. (2016, Februari 22). Kenali faktor utama penyebab kecelakaan di jalan raya. *Kompas.com*. Diambil dari <https://sains.kompas.com/read/2016/02/22/084500830/Kenali.Faktor.Utama.Penyebab.Kecelakaan.di.Jalan.Raya>

Papalia, D. E., & Martorell, G. (20XX). *Experience human development (13 th ed.)*. New York: McGraw Hill.

Perepjolkina, V., & Reñge, V. (2011). Drivers' age, gender, driving experience, and aggressiveness as predictors of aggressive driving behaviour. *Journal of Pedagogy and Psychology*, 4(1): 62-72. doi: 10.2478/v10195-011-0045-2

Shead, Sam. (2017, Februari 21). The 25 most congested cities in the world. *Bussiness Insider UK*. Diambil dari

<http://uk.businessinsider.com/most-congested-cities-totom-traffic-index-2017-2/?IR=T/#1-mexico-city-mexico-66-25>

- Stevenson, M. R., & Palamara, P. (2001). Behavioural factors as predictors of motor vehicle crashes: differentials between young urban and rural drivers. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 25(3): 245-249.
- Zhao, Yi. (2015). Predicting traffic congestion with driving behavior. *Geotab*, 1-17.