



Kematangan Emosi sebagai Faktor Penentu Perilaku Mengemudi Agresif di Kalangan Pengemudi Ojek Online

Ariq Rahmat Rizki¹, Nurul Huda^{2*}, Dina Kusuma Astuti³

^{1,2,3} Fakultas Psikologi, Universitas Gunadarma, Indonesia

Alamat: Jl. Margonda Raya No. 100, 16421, Depok, Indonesia

Korespondensi penulis: nurul_huda@staff.gunadarma.ac.id

Abstract. *The increasing number of online motorcycle taxi drivers joining app-based transportation services has created a new phenomenon on the roads. One of the consequences is the potential for increased traffic congestion and the emergence of less conducive road conditions. This situation can trigger aggressive driving behavior among online motorcycle taxi drivers, which may ultimately lead to accidents. This study aims to empirically examine the relationship between emotional maturity and aggressive driving behavior among online motorcycle taxi drivers. The approach used in this research is a quantitative method. The sampling technique applied is purposive sampling, and data analysis was conducted using Pearson Product Moment correlation. The instrument used to measure aggressive driving was the Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS), developed by Houston, Harris, and Norman, which includes conflict behavior and speeding. Meanwhile, the emotional maturity scale was constructed based on aspects proposed by Walgito, such as acceptance of oneself and others, emotional control, non-impulsiveness, responsibility, and objective thinking. The hypothesis testing results showed a significance value of 0.000 ($p < 0.0001$) with a correlation coefficient (r) of -0.544. These findings indicate a highly significant negative relationship between emotional maturity and aggressive driving behavior among online motorcycle taxi drivers.*

Keywords: *emotional maturity, driving, online drivers*

Abstrak. Meningkatnya jumlah pengemudi ojek online yang tergabung dalam layanan transportasi berbasis aplikasi telah menimbulkan fenomena baru di jalan raya. Salah satu dampaknya adalah potensi bertambahnya kemacetan serta terciptanya kondisi lalu lintas yang kurang kondusif. Situasi ini dapat memicu munculnya perilaku mengemudi agresif (aggressive driving) di kalangan pengemudi ojek online, yang pada akhirnya bisa berujung pada kecelakaan. Penelitian ini bertujuan untuk menguji secara empiris hubungan antara kematangan emosi dengan perilaku mengemudi agresif pada pengemudi ojek online. Pendekatan yang digunakan adalah metode kuantitatif. Pengambilan sampel dilakukan dengan teknik purposive sampling, sementara analisis data menggunakan korelasi Pearson Product Moment. Instrumen yang digunakan untuk mengukur aggressive driving adalah *Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)* yang dikembangkan oleh Houston, Harris, dan Norman, yang mencakup perilaku konflik dan kebiasaan ngebut. Sementara itu, skala kematangan emosi disusun berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh Walgito, seperti penerimaan terhadap diri sendiri dan orang lain, pengendalian emosi, tidak bertindak impulsif, tanggung jawab, serta pola pikir yang objektif. Hasil uji hipotesis menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,0001$) dan nilai korelasi r sebesar -0,544. Temuan ini mengindikasikan adanya hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dan perilaku mengemudi agresif pada pengemudi ojek online.

Kata kunci: kematangan emosi, driving, ojek online

1. LATAR BELAKANG

Profesi ojek online semakin populer di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir. Hal ini disebabkan karena ojek online dianggap sebagai solusi atas masalah yang ada di Indonesia. Masyarakat memilih menggunakan ojek online, dikarenakan kecewa terhadap fasilitas ojek konvensional dan transportasi umum yang ada. Beberapa keluhan yang sering muncul antara lain, rute yang mengharuskan pengguna untuk mengganti angkutan, tidak adanya jadwal

tetap, penumpang yang berdesakan pada jam sibuk, kondisi kendaraan yang buruk baik dalam liar, serta cara mengemudi yang tidak sesuai aturan dan membahayakan keselamatan penumpang (Savira et al., 2021). Masalah lainnya adalah maraknya tindak kriminal pada angkutan umum yang semakin membuat masyarakat merasa tidak nyaman dengan angkutan umum konvensional. Ojek konvensional merupakan transportasi umum informal berbentuk sepeda motor yang tidak diakui oleh pemerintah dan tidak memiliki izin operasional (Suarico & Agustina, 2017). Penumpang biasanya hanya satu orang dengan tarif yang disepakati sebelumnya oleh pengemudi, dan pengemudi akan mengantar penumpang sesuai tujuan yang diinginkan.

Pertengahan tahun 2015 muncul fenomena baru dalam dunia transportasi, yaitu layanan transportasi berbasis aplikasi yang menggunakan sepeda motor, meskipun layanan ini sebenarnya telah berdiri sejak Oktober 2010. Kehadiran transportasi online ini terbukti mempermudah masyarakat dalam memenuhi kebutuhan mobilitas, karena pemesanan kendaraan dapat dilakukan hanya melalui aplikasi. Seiring waktu, layanan ini terus berkembang dengan menambahkan berbagai fitur seperti layanan belanja, pemesanan makanan, dan pengiriman barang. Namun, pertumbuhan transportasi online juga membawa dampak lain, seperti meningkatnya jumlah pengemudi ojek online yang beroperasi di jalan, yang pada akhirnya memunculkan fenomena baru di lalu lintas seperti meningkatnya kemacetan dan suasana jalan yang menjadi kurang kondusif.

Penelitian yang dilakukan oleh (Axiery et al., 2019) menyatakan bahwa faktor-faktor langsung yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online meliputi tindakan mendahului dari arah kiri, pengurangan kecepatan mendadak, berbelok ke jalur kiri secara tiba-tiba, mengemudi dengan kecepatan tinggi, serta kondisi jalan yang licin dan gelap. Selain itu, ketidakmampuan responden dalam menghadapi kondisi pekerjaan, kurangnya keterampilan dalam pekerjaan, serta lampu kendaraan yang tidak cukup terang juga merupakan faktor penyebab dasar terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online. Perilaku mengemudi agresif yang dilakukan oleh pengemudi ojek online dapat berisiko menyebabkan kecelakaan di jalan. Faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas tersebut antara lain penggunaan ponsel saat berkendara dan mengemudi dengan kecepatan tinggi. Mubarak (2023), melaporkan juga adanya kecelakaan yang melibatkan driver ojek online dan pengguna moge. Ipda Bayu menjelaskan bahwa kecelakaan tersebut terjadi karena driver ojek online memotong jalan tanpa menyalakan lampu sein, meskipun pengguna moge tidak berkendara dengan kecepatan tinggi.

Kecelakaan terjadi yang melibatkan seorang pengemudi ojek online yang tidak mengurangi kecepatan saat lampu merah, sehingga menabrak pengendara motor yang sedang berhenti. Sumber mengindikasikan kemungkinan bahwa pengemudi ojek online tersebut berniat menerobos lampu merah karena tidak ada usaha untuk menurunkan kecepatan motor. Budi (2022) melaporkan sebuah kecelakaan yang disebabkan oleh cahaya lampu tembak, di mana pengendara sepeda motor yang berboncengan terpapar silau dari lampu tembak pengendara lain, yang membuat mereka jatuh ke dalam lubang galian sedalam lima meter. Kecelakaan ini menyebabkan kedua pengendara mengalami luka-luka. Houston (2003), menjelaskan bahwa pengemudi bisa melakukan *aggressive driving* karena keputusan yang dibuat secara impulsif. Jika pengemudi, termasuk pengemudi ojek online, dapat membuat keputusan secara lebih rasional, maka perilaku mengemudi agresif ini bisa dihindari. Tidak impulsif merupakan salah satu indikator kematangan emosional (Walgito, 2010). Pengemudi ojek online dengan kematangan emosi yang baik dapat mengarahkan, mengontrol, dan menyalurkan emosinya ke kegiatan yang lebih positif, yang pada akhirnya dapat mengurangi perilaku agresif.

Kematangan emosional merujuk pada kondisi di mana seseorang mencapai tingkat kedewasaan dalam perkembangan emosinya, sehingga individu tersebut tidak lagi menunjukkan pola emosi yang kekanak-kanakan (Chaplin, 2009). Kematangan emosional sering kali terkait dengan kemampuan untuk mengendalikan emosi. Seseorang yang telah mencapai kematangan emosional tertentu dapat menganalisis secara objektif sebelum merespons suatu situasi secara emosional. Emosi yang matang akan memandu individu untuk mengarahkan perilakunya dengan kuat yang akhirnya menuju kedalam konsekuensi yang positif, sehingga individu terhindar dari agresivitas yang tidak sesuai dengan norma yang berlaku di masyarakat (Ulumudin & Nastiti, 2022). Ini menunjukkan bahwa mereka tidak bertindak seperti anak-anak atau individu yang belum dewasa, melainkan merespons setelah mempertimbangkan situasi terlebih dahulu. Kematangan emosional juga membantu individu untuk merefleksikan dan memahami emosinya sendiri, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kemampuan mereka dalam mengendalikan atau mengelola pandangan terhadap situasi. Pengendalian emosi dalam hal ini bukan berarti menekan atau menghilangkan perasaan, melainkan proses di mana individu belajar untuk menerapkan pengendalian diri ketika dihadapkan dengan situasi yang berpotensi memicu respons emosional yang kuat.

Penelitian oleh (Ayasrah et al., 2022) mengungkapkan adanya hubungan negatif yang signifikan antara tingkat kematangan emosi dan perilaku agresif pada anak-anak. Dalam studi yang melibatkan 143 siswa ini, ditemukan bahwa semakin tinggi kematangan emosi seseorang,

semakin rendah kecenderungan mereka untuk berperilaku agresif. Analisis statistik menunjukkan nilai korelasi Pearson sebesar -0,282 dengan tingkat signifikansi $p = 0,001$, yang berarti hubungan tersebut signifikan secara statistik.

Penelitian lain yang dilakukan oleh (Yulita, 2019), menunjukkan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dan perilaku *aggressive driving*. Perbedaan yang signifikan ditemukan antara jenis kelamin dalam perilaku *aggressive driving*, dengan laki-laki menunjukkan tingkat perilaku *aggressive driving* yang lebih tinggi dibandingkan perempuan. Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Lopulalan (2019), juga mengungkapkan bahwa ada hubungan negatif antara kematangan emosi dan perilaku *aggressive driving*, yang berarti semakin tinggi kematangan emosi, semakin rendah perilaku *aggressive driving*, dan sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi, semakin tinggi perilaku *aggressive driving*.

2. KAJIAN TEORITIS

Teori Kematangan Emosi (*Emotional Maturity Theory*)

Kematangan emosi sebagai konstruk psikologis memiliki silang pendapat antara beberapa ahli. Perbedaan pendapat mengenai konstruk ini mencakup bagaimana peneliti mendefinisikan kematangan emosi. Kata kematangan (*maturity*) merujuk pada dua konsep yang berbeda. Kedua konsep tersebut memiliki kriteria yang sama namun memiliki sedikit kesamaan inti konsep (Saul & Pulver, 1965). Beberapa peneliti menggunakan kata kematangan untuk menggambarkan tingkat perkembangan kepribadian yang dicirikan oleh sifat-sifat tertentu yang ditonjolkan oleh nilai-nilai personal peneliti ataupun nilai-nilai budaya peneliti. Peneliti lain menggunakan istilah kematangan untuk menggambarkan tingkatan yang dicapai saat pola psikobiologis dari kepribadian berkembang tanpa hambatan dari lingkungan. Faktor lingkungan memiliki peran dalam perkembangan dan sulit untuk dipisahkan peranannya dari faktor kematangan atau faktor bawaan. Lingkungan bisa menghambat dan bisa juga mendukung perkembangan individu. Jika dikaitkan dengan perkembangan emosi, penulis berpendapat bahwa kematangan emosi merupakan suatu kondisi yang diraih individu karena pola perkembangan inheren mendapat dukungan lingkungan yang cukup. Bagian ini menguraikan teori-teori relevan yang mendasari topik penelitian dan memberikan ulasan tentang beberapa penelitian sebelumnya yang relevan dan memberikan acuan serta landasan bagi penelitian ini dilakukan. Jika ada hipotesis, bisa dinyatakan tidak tersurat dan tidak harus dalam kalimat tanya.

Teori Kognitif Sosial (*Social Cognitive Theory*)

Teori Kognitif Sosial (*Social Cognitive Theory*) merupakan penamaan baru dari Teori Belajar Sosial (*Social Learning Theory*) yang dikembangkan oleh Albert Bandura. Penamaan baru dengan nama Teori Kognitif Sosial ini dilakukan pada tahun 1970-an dan 1980-an. Ide pokok dari pemikiran Bandura juga merupakan pengembangan dari ide Miller dan Dollard tentang belajar meniru (*imitative learning*).

Teori kognitif sosial adalah teori yang menonjolkan gagasan bahwa sebagian besar pembelajaran manusia terjadi dalam sebuah lingkungan sosial. Dengan mengamati orang lain, manusia memperoleh pengetahuan, aturan-aturan, keterampilan-keterampilan, strategistrategi, keyakinan-keyakinan, dan sikap-sikap. Individu-individu juga melihat modelmodel atau contoh-contoh untuk mempelajari kegunaan dan kesesuaian perilaku-prilaku akibat dari perilaku yang di modelkan, kemudian mereka bertindak sesuai dengan keyakinan tentang kemampuan mereka dan hasil yang diharapkan dari tindakan mereka.

Teori Trait Kepribadian Big Five (*Big Five Personality Traits*)

Laut Kretner dan Kinicki (Wibowo, 2013), kepribadian adalah gabungan sifat fisik dan kestabilan mental yang memberikan identitas seseorang. Bagaimana seseorang melakukan penglihatan, pemikiran, dan perasaan sebagai akibat dari interaksi genetik dan faktor lingkungan juga termasuk dalam karakteristik tersebut. Meskipun, menurut definisi yang diberikan oleh McShane dan Glinow (Wibowo, 2013), kepribadian adalah pola yang relatif bertahan lama tentang pemikiran, emosi, dan perilaku yang mendukung karakteristik individu dan berkontribusi pada proses psikologis yang mendasari karakteristik tersebut. Seorang peneliti sebelumnya (Robbins & Judge, 2011) menggambarkan kepribadian sebagai sistem psikologis yang selalu berubah dan organisasi yang menentukan penyesuaian unik seseorang pada lingkungannya.

Pribadian adalah seluruh cara yang dimiliki seseorang untuk bereaksi dan berinteraksi dengan orang lain" (Wibowo, 2013). Menurut Colquitt et al. (2011), kepribadian menunjukkan struktur dan kecenderungan seseorang untuk menjelaskan pola karakteristiknya dalam berpikir, emosi, dan perilaku. Sehingga dapat dikatakan bahwa kepribadian adalah sifat yang dimiliki setiap orang yang menunjukkan atau mencerminkan kecenderungan identitas melalui pemikiran, perilaku, dan emosi. Ini adalah hasil dari kombinasi faktor genetik dan faktor lingkungan. Individu memiliki kepribadian yang digambarkan oleh orang lain, keluarga, dan lingkungan kerja mereka.

Menurut Ramdhani (2012), istilah "Big Five" tidak semata-mata merujuk pada fakta bahwa seseorang memiliki hanya lima jenis kepribadian. Sebaliknya, itu merujuk pada pembagian karakteristik dalam lima kelompok besar yang dikenal sebagai dimensi kepribadian. Dalam hal sikap kepribadian, para peneliti umumnya mengakui dan menerima istilah Model Kepribadian Lima Faktor. Menurut Pervin et al. (2010), istilah "Big Five" mengacu pada temuan bahwa setiap faktor menggabungkan trait-trait yang lebih khusus. Sehingga dapat disimpulkan, bahwa *Big Five Personality* atau *Five Factors Model* adalah suatu metode pendekatan yang selalu konsisten untuk menilai kepribadian dalam individu melalui analisis faktor kata sifat, dimana kelima faktor tersebut diantaranya adalah *extroversion*, *agreeableness*, *openness to experience*, *neuroticism*, dan *conscientiousness*.

Teori Atribusi (Attribution Theory)

Menurut Fritz Heider (1958) sebagai pencetus teori atribusi, teori ini merupakan teori yang menjelaskan tentang perilaku seseorang. Teori atribusi menjelaskan mengenai proses bagaimana kita menentukan penyebab dan motif tentang perilaku seseorang. Teori ini mengacu tentang bagaimana seseorang menjelaskan penyebab perilaku orang lain atau dirinya sendiri yang akan ditentukan apakah dari internal misalnya sifat, karakter, sikap, ataupun eksternal misalnya tekanan situasi atau keadaan tertentu yang akan memberikan pengaruh terhadap perilaku individu Luthans (2005).

Teori atribusi menjelaskan tentang pemahaman akan reaksi seseorang terhadap peristiwa di sekitar mereka dengan mengetahui alasan-alasan mereka atas kejadian yang dialami. Teori atribusi menjelaskan bahwa terdapat perilaku yang berhubungan dengan sikap dan karakteristik individu. Maka dapat dikatakan bahwa hanya melihat perilakunya akan dapat diketahui sikap atau karakteristik orang tersebut serta dapat juga memprediksi perilaku seseorang dalam menghadapi situasi tertentu.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini melibatkan 105 pengemudi ojek online yang berusia antara 20 hingga 50 tahun, dengan masa kerja minimal 3 bulan dan beroperasi di wilayah Jabodetabek. Pemilihan responden dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yang merupakan bagian dari metode *non-probability sampling*. Penelitian ini mengaplikasikan metode kuantitatif dengan desain uji korelasi.

Penelitian ini menggunakan dua instrumen utama, yaitu *aggressive driving* dan kematangan emosi. *Aggressive driving* merupakan perilaku sosial yang mengganggu kenyamanan serta

keselamatan pengendara lain, yang berkaitan dengan dorongan untuk mengemudi dengan cara yang agresif dan berisiko tinggi terhadap kecelakaan. Variabel ini diukur berdasarkan aspek yang diungkap oleh (Houston et al., 2003), yang mencakup perilaku konflik dan kecepatan berlebih. Sementara itu, kematangan emosi didefinisikan sebagai kemampuan individu untuk menilai situasi secara kritis, mengendalikan diri, serta memilih waktu dan cara yang tepat dalam mengekspresikan emosinya.

Validasi instrumen penelitian dilakukan melalui validitas isi dengan melibatkan penilaian ahli, dalam hal ini seorang psikolog yang telah menempuh pendidikan doktoral di bidang psikologi. Pada tahap awal analisis data, dilakukan perhitungan terhadap daya diskriminasi tiap butir serta reliabilitas dari masing-masing skala variabel. Untuk skala *aggressive driving*, dari 18 item terdapat lima item yang tidak memenuhi kriteria, dengan nilai daya diskriminasi yang baik berada dalam kisaran 0,388 hingga 0,609 dan reliabilitas mencapai 0,810. Sedangkan pada skala kematangan emosi, terdapat tujuh item yang tidak lolos kriteria dari total 19 item, dengan nilai daya diskriminasi item yang baik berkisar antara 0,350 hingga 0,706 dan reliabilitas sebesar 0,885.

Data yang diperoleh dalam penelitian ini akan dianalisis menggunakan teknik korelasi *product moment Pearson*, dengan bantuan perangkat lunak program *Statistical Package for Social Science (SPSS) version 27.0 for windows*.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dari uji hipotesis menunjukkan nilai r sebesar -0,544 dengan signifikansi 0,001, yang mengindikasikan bahwa hipotesis diterima karena nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan adanya hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dan perilaku agresif dalam mengemudi pada pengemudi ojek online. Hasil uji hipotesis dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Pengujian Hipotesis

Variabel	<i>Pearson Correlation</i>	Sig.	Ket
<i>Aggressive Driving</i> Kematangan Emosi	-0,544	,001	Ada hubungan negatif yang sangat signifikan

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan analisis variabel, diperoleh mean empirik untuk perilaku agresif saat berkendara sebesar 23,81 dengan mean hipotetik 39 yang termasuk dalam kategori rendah. Sedangkan untuk rata-rata kematangan emosi pengemudi ojek online tercatat sebesar 81,42, yang termasuk dalam kategori tinggi. Ini menunjukkan bahwa mereka dapat merespons

stimulus dengan baik serta mampu berpikir matang sebelum bertindak ketika menghadapi situasi yang tidak ideal di jalan. Hal ini sesuai dengan salah satu indikator kematangan emosi, yaitu kemampuan untuk tidak bertindak impulsif. Individu semacam ini dapat merespons dengan cara yang lebih berpikir, mengatur pikiran, dan memberikan respons yang tepat. Sebaliknya, orang yang impulsif cenderung bertindak tanpa pemikiran matang, menandakan bahwa emosinya belum stabil. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa pengemudi ojek online dalam studi ini menunjukkan kematangan emosi yang baik. Hasil penelitian yang dilakukan oleh (Putri et al., 2022) menunjukkan adanya hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku agresi pada pengemudi ojek online, di mana semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah perilaku agresi.

Pengemudi yang membuat keputusan secara impulsif dapat berisiko meningkatkan perilaku mengemudi agresif yang membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Namun, jika pengemudi, termasuk pengemudi ojek online, mampu menghindari keputusan impulsif, perilaku agresif tersebut dapat diminimalkan. Pengemudi dengan kematangan emosi yang baik dapat mengarahkan dan mengelola emosinya dengan cara yang positif, sehingga dapat mengurangi kecenderungan untuk mengemudi agresif. Hasil uji rata-rata empirik masing-masing variabel dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Mean Empirik dan Mean Hipotetik Variabel

Variabel	ME	MH	Ket
<i>Aggressive Driving</i>	23,81	39	Rendah
Kematangan Emosi	81.42	57	Tinggi

Sumber: Data diolah, 2024

Berdasarkan hasil analisis deskripsi responden menurut jenis kelamin, ditemukan bahwa pengemudi ojek online laki-laki memiliki rata-rata perilaku mengemudi agresif sebesar 24,09 yang tergolong rendah, sedangkan pengemudi perempuan memiliki rata-rata 17,00 yang tergolong sangat rendah. Ini menunjukkan bahwa perempuan lebih mampu mengendalikan diri dan menghindari pengambilan keputusan impulsif di jalan dibandingkan laki-laki. Hal ini kemungkinan disebabkan oleh kecenderungan laki-laki yang memiliki tingkat keberanian lebih tinggi. Sementara perempuan lebih berhati-hati dalam berkendara, mengingat konsekuensi dari mengemudi sembrono. Di sisi lain, laki-laki cenderung menunjukkan kemampuan berkendara mereka dengan cara yang berisiko, seperti mengemudi cepat dan melakukan manuver berbahaya, yang dapat membahayakan dirinya serta orang lain. Pendapat ini juga didukung oleh Yagil (dalam Tasca, 2000) yang menyatakan bahwa laki-laki seringkali melebih-lebihkan

kemampuan mengemudi mereka, sementara perempuan lebih cenderung untuk mematuhi aturan lalu lintas.

Berdasarkan analisis deskriptif terhadap responden berdasarkan usia, diketahui bahwa pengemudi ojek online berusia 20-23 tahun memiliki rata-rata empiris perilaku mengemudi agresif sebesar 25,17, yang cenderung menurun hingga usia 48-50 tahun dengan nilai empiris 21,55. Temuan ini menunjukkan bahwa pengemudi ojek online yang lebih muda lebih cenderung melakukan tindakan impulsif yang merugikan di jalan raya tanpa mempertimbangkan konsekuensi dari perilaku agresif yang dilakukan. Hal ini sejalan dengan pendapat (Manurung et al., 2019) jika pengendara yang berumur di atas 30 tahun lebih matang dan lebih pengalaman dalam berperilaku mengendarai sepeda motor, daripada pengendara yang berumur di bawah 30 tahun.

Berdasarkan analisis terhadap deskripsi responden berdasarkan masa kerja, ditemukan bahwa pengemudi ojek online dengan masa kerja 3 bulan memiliki rata-rata empiris perilaku mengemudi agresif yang sangat rendah, yaitu 17,00, dan kematangan emosinya sangat tinggi dengan rata-rata 87,00. Hal ini terus membaik hingga masa kerja 10 bulan hingga 1 tahun, dengan rata-rata empiris perilaku mengemudi agresif yang rendah, yaitu 28,68, dan kematangan emosinya tinggi, yaitu 81,20. Ini menunjukkan bahwa semakin lama pengalaman kerja pengemudi, semakin baik pemahaman mereka terhadap pekerjaan dan kemampuan untuk menangani permasalahan yang muncul. Pengemudi dengan pengalaman kerja lebih banyak mampu memutuskan tindakan yang tepat dalam menghadapi berbagai stimulus. Penelitian oleh (Nahuri et al., 2023) mengemukakan bahwa pengalaman kerja memiliki pengaruh positif terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi Gojek. Pengalaman kerja yang lebih lama memungkinkan pengemudi untuk lebih memahami situasi di jalan dan mengambil tindakan yang tepat demi keselamatan kerja. Penelitian (Prima, 2019) juga mendukung temuan ini, yang menyatakan bahwa pengalaman kerja, baik yang pernah dilakukan sebelumnya maupun yang dimiliki setelah bekerja cukup lama, memberikan keuntungan bagi individu dalam melaksanakan pekerjaan selanjutnya, karena mereka sudah lebih paham dengan pekerjaan yang dihadapi. Pengalaman kerja yang lebih banyak memungkinkan pengemudi untuk lebih efektif dalam merespons berbagai kondisi di lapangan, yang berdampak pada peningkatan pendapatan (Wanda & Prasetyanta, 2021).

Berdasarkan hasil analisis responden yang dikategorikan berdasarkan wilayah kerja, diketahui bahwa pengemudi ojek online yang beroperasi di Bekasi memiliki rata-rata tertinggi dalam perilaku mengemudi agresif (26,37) dibandingkan dengan wilayah lain. Selain itu, mereka juga memiliki rata-rata terendah dalam kematangan emosi (76,69) dibandingkan

pengemudi dari daerah lainnya. Temuan ini mengindikasikan bahwa pengemudi ojek online di Bekasi lebih cenderung melakukan tindakan mengemudi agresif dan mengambil keputusan impulsif di jalan raya. Hal ini disebabkan oleh suhu panas yang tinggi di Bekasi, yang dapat mengganggu konsentrasi pengemudi. Selain itu, kepadatan lalu lintas dan kelembapan udara saat cuaca terik semakin memperburuk situasi di jalan raya. Pengemudi yang terus berada di lingkungan yang tidak nyaman ini, akan lebih terganggu dan merasa ingin segera sampai ke tujuan. Sebuah studi oleh (Zhang et al., 2024) meneliti dampak paparan panas dan kelembapan ekstrem terhadap kinerja kognitif operator. Hasilnya menunjukkan bahwa suhu tinggi dapat mengganggu fungsi kognitif, termasuk kesadaran situasional, komunikasi, dan memori kerja. Ketika suhu meningkat, terjadi peningkatan kesalahan dan penurunan pemahaman akibat kantuk dan tingkat kewaspadaan yang rendah. Hal ini menunjukkan bahwa paparan panas yang ekstrem dapat mempengaruhi konsentrasi dan kondisi psikis individu, yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan bahwa terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dan perilaku mengemudi agresif pada pengemudi ojek online. Secara umum, pengemudi ojek online menunjukkan tingkat kematangan emosi yang tinggi dan tingkat mengemudi agresif yang rendah. Artinya, individu yang memiliki kematangan emosi yang tinggi cenderung mampu menghindari perilaku mengemudi agresif. Dengan kata lain, semakin tinggi kematangan emosional seseorang, maka semakin kecil kemungkinan akan terlibat dalam perilaku mengemudi agresif, dan sebaliknya, semakin rendah kematangan emosinya, semakin besar potensi untuk berperilaku agresif saat mengemudi.

Berdasarkan hasil penelitian ini, peneliti memberikan beberapa rekomendasi dan saran kepada pihak-pihak yang berkepentingan. Pertama, disarankan kepada pengemudi ojek online agar lebih mempertimbangkan konsekuensi dari setiap tindakan yang diambil. Hal ini bertujuan untuk membantu mereka mengendalikan diri dalam menghadapi situasi tidak menyenangkan di jalan raya, dengan merespons secara tenang dan tidak impulsif, demi terciptanya suasana yang aman dan tertib di jalan. Mengingat tingginya angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Jabodetabek, pengemudi ojek online sebagai salah satu moda transportasi andalan masyarakat diharapkan dapat meningkatkan kemampuan pengendalian diri saat berkendara guna meminimalkan konflik atau insiden di jalan. Kedua, peneliti menyarankan agar perusahaan ojek online lebih memperhatikan perilaku mitra pengemudi ketika menghadapi berbagai kondisi di jalan. Hal ini dapat diwujudkan melalui proses seleksi yang lebih ketat, terutama

dalam aspek pengelolaan emosi, serta dengan memberikan pelatihan seperti safety riding training dari ORD Training yang menekankan pentingnya berkendara dengan aman meskipun dalam kondisi lalu lintas yang tidak ideal. Ketiga, peneliti menyarankan kepada peneliti selanjutnya agar mempertimbangkan metode penyampaian hasil penelitian yang sesuai dengan rentang usia pengemudi ojek online. Hal ini penting karena sebagian besar dari mereka berusia lebih tua dan mungkin kurang memahami maksud penelitian. Disarankan juga agar penelitian berikutnya lebih difokuskan pada perusahaan ojek online sebagai subjek utama, guna menelusuri hubungan antara kematangan emosi dan perilaku berkendara agresif di masing-masing perusahaan.

DAFTAR REFERENSI

- Axiery, G., Ginanjar, R., & Listyandini, R. (2019). Investigasi kecelakaan lalu lintas pada pengemudi ojek online di Kota Bogor tahun 2019. *Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*, 2(6), 479–484.
- Ayasrah, M. N., Ahmad, M., & Khasawneh, S. (2022). Emotional maturity influence in aggressive behaviour. *Clinical Schizophrenia & Related Psychoses*, 16, 2–4. <https://doi.org/10.3371/CSRP.MMWY.100134>
- Chaplin, J. P. (2009). *Kamus lengkap psikologi*. Rajawali Pers.
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5, 269–279. https://scholarship.rollins.edu/as_facpub/1339/
- Manurung, J., Sitorus, M. E., & Rinaldi, R. (2019). Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pengemudi ojek online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *Journal of Health Science and Physiotherapy*, 1(2), 91–99. <https://doi.org/10.35893/jhsp.v1i2.18>
- Nahuri, S. B., Firayanti, Y., & Mufrihah, M. (2023). Pengaruh pengalaman kerja, jam kerja dan jumlah orderan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja (K3) pengemudi Gojek di Kota Pontianak. *Jurnal Economina*, 2(4), 949–963. <https://doi.org/10.55681/economina.v2i4.461>
- Prima, H. (2019). Pengaruh pengalaman kerja, lokasi mangkal, teknologi, dan biaya operasional terhadap pendapatan pengemudi ojek online di Kota Malang. *Jurnal Ilmiah*, 1–19.
- Putri, M. A., Dewi, M. P., & Fatimah, F. F. (2022). Kematangan emosi dan perilaku agresi pada pengemudi ojek online. *Arjwa: Jurnal Psikologi*, 1(1), 12–24. <https://doi.org/10.35760/arjwa.2022.v1i1.7295>
- Saul, L. J., & Pulver, S. E. (1965). The concept of emotional maturity. *Comprehensive Psychiatry*, 6(1), 6–20.

- Savira, P. P., Matulessy, A., & Haque, S. A. U. (2021). Kematangan emosi dan perilaku agresif pengemudi ojek online di Surabaya. *Jurnal Penelitian Psikologi*, 2(2), 157–165.
- Suarico, & Agustina, I. H. (2017). Kajian kualitas pelayanan ojek online dan ojek konvensional menurut pengguna: Studi kasus Kota Bandung. *Jurnal Prosiding Perencanaan Wilayah dan Kota*, 3(1).
- Ulumudin, R. N. I., & Nastiti, D. (2022). The relationship between emotional maturity and aggressiveness in the football supporters group in Sidoarjo. *Psikologia: Jurnal Psikologi*, 8(2), 1–7. <https://doi.org/10.21070/psikologia.v8i0.1697>
- Walgito, B. (2010). *Bimbingan & konseling perkawinan*. Penerbit Andi.
- Wanda, M. E., & Prasetyanta, A. (2021). Analisis pengaruh pengalaman kerja, jam kerja, dan jumlah orderan terhadap pendapatan driver ojek online di Kota Yogyakarta. *Equilibrium: Jurnal Bisnis & Akuntansi*, 15(1), 34–48. <http://journal.ukrim.ac.id/index.php/jem/article/download/223/182>
- Yulita, R. (2019). Hubungan kematangan emosi dengan perilaku aggressive driving pada remaja SMK di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru [Skripsi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau Pekanbaru].
- Zhang, Y., Jia, M., Li, M., Wang, J., Hu, X., Xu, Z., & Chen, T. (2024). Operators' cognitive performance under extreme hot-humid exposure and its physiological-psychological mechanism based on ECG, fNIRS, and eye tracking. *arXiv*. <http://arxiv.org/abs/2403.00020>