

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan merupakan sarana bagi manusia dalam mengantarkan diri atau barang menuju tempat tertentu dengan cepat dan selamat, sebagai sarana mobilisasi yang banyak digunakan oleh masyarakat membuat perkembangannya pesat hingga kini. Dari berita yang disampaikan Gumay (2023) dalam CNN Indonesia menginformasikan mengenai jumlah armada kendaraan di Indonesia, data dilaporkan oleh korps lalu lintas pada tanggal 3 Januari 2023 sebanyak 152.565.905 unit di dibandingkan pada tahun sebelumnya 2022 sebanyak 136.137.451 unit. Data kendaraan di pulau Jawa sebanyak 91.085.251 unit, Sumatra 31.453.504 unit, Kalimantan 10.998.291 unit, Sulawesi 9.252.464 unit, Bali 4.714.807 unit, Nusa Tenggara 3.087.927 unit, Papua 1.283.351 unit, Maluku 690.310 unit. Dari data tersebut dapat diketahui pulau Jawa menjadi peringkat pertama dengan jumlah kendaraan sebesar 91.085.251 unit di dibandingkan pulau lain yang ada di Indonesia.

Sebagai pulau yang memiliki peringkat pertama dengan jumlah kendaraan terbanyak maka adapun pembagian jumlah kendaraan di setiap kota – kota yang berada di pulau Jawa. Berdasarkan informasi yang disampaikan Dzulfaroh (2022) dalam kompas.com menjelaskan mengenai jumlah sepeda motor tertinggi yang ada di pulau Jawa, dengan peringkat pertama kota Jawa Timur sebanyak 20.038.439 unit, kota DKI Jakarta sebanyak 16.734.986 unit, dan kota Jawa Barat sebanyak 12.863.918 unit. Dari data yang disajikan Dzulfaroh dapat kita ketahui perbedaan signifikan jumlah kendaraan di kota Jakarta menjadi peringkat kedua setelah kota Jawa Timur, namun kota Jakarta sendiri memiliki keunikan tersendiri yaitu menjadi kota dengan peringkat pertama sebagai kota metropolitan dengan berbagai jenis kegiatan seperti pusat perekonomian dan pusat pemerintahan.

Berdasarkan berita yang di informasikan oleh Camelia (2023) dalam Liputan6.com menjelaskan bahwa kota DKI Jakarta adalah ibu kota terbesar di Indonesia pertama, berdasarkan populasi penduduk yang dipadati oleh 10 juta jiwa dengan luas wilayah 661.5 km. Saat ini Jakarta menjadi induk dari pusat pemerintahan Indonesia, selanjutnya kota Surabaya mendjai urutan kedua setelah Jakarta dengan jumlah penduduk sekitar 3 juta jiwa dengan luas wilayah 326,81 km. Diurutan ketiga kota Bandung merupakan pusat perekonomian dan pemerintahan provinsi Jawa Barat dengan populasi 2,5 juta jiwa, urutan ke empat adalah kota Medan yang memiliki populasi 2,5 juta jiwa dengan luas 265,00 km dan kota ini menjadi pusat ekonomi dan perdagangan di wilayah Sumatera.

Sebagai kota peringkat pertama karena menjadi pusat perekonomian, pemerintahan, dan keuangan maka terjadilah kepadatan penduduk di kota Jakarta dalam menjalani aktifitas, masyarakat kota Jakarta membutuhkan kendaraan seperti sepeda motor sebagai sarana mobilisasi untuk mengantarkan diri ke suatu tempat

tertentu dengan waktu yang cepat sehingga sepeda motor menjadi kendaraan yang banyak digunakan masyarakat. Dengan banyaknya pengguna kendaraan menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kepadatan arus lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan hingga kecelakaan lalu lintas, kecelakaan dapat terjadi karena pengendara tidak dapat mengatur atau menekan perilaku yang tidak seharusnya dikeluarkan sehingga tidak mengganggu pengendara lain atau pejalan kaki dan menciptakan aman berkendara.

Ketidakmampuan pengendara sepeda motor saat berkendara dapat menimbulkan masalah hingga kecelakaan lalu lintas seperti berkendara sambil menelfon seseorang atau melihat peta pada ponsel, mengobrol disaat berkendara yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan karena hilangnya konsentrasi. selanjutnya tidak memasang spion, melewati trotoar untuk menghindari macet sehingga menyebabkan terganggunya pejalan kaki, melawan arah untuk menghindari razia atau malas untuk melewati jalan yang jaraknya jauh, dan melewati jembatan penyebrangan orang. Dari perilaku tersebut sangatlah sepele bagi pengendara tersebut akan tetapi sangat berbahaya bagi pengendara lain atau seorang pejalan kaki.

Sebagai pengendara sepeda motor seharusnya mengikuti peraturan yang berlaku dalam berlalu lintas di wajibkannya memiliki SIM dan mentaati peraturan berlalu lintas, agar menjadi pelopor keselamatan saat berkendara di jalan. Adapun hal yang mengatur peraturan tersebut diambil dari berita yang disampaikan oleh Edi (2021) dalam Polri go.id menjelaskan perihal peraturan dalam berkendara diantaranya memiliki SIM sebagai hal yang wajib bagi pengendara. Selain itu memiliki STNK sebagai kepemilikan kendaraan, mentaati rambu lalu lintas, menggunakan helm bagi pengendara motor dan sabuk keamanan bagi pengendara mobil, dan terakhir melengkapi kendaraan seperti spion, lampu, dan pengecekan rem dan mesin. Peraturan tersebut merupakan hal yang wajib ditaati oleh seluruh pengendara untuk menghindari terjadinya sanksi tilang dan menjadi keselamatan berkendara.

Pada kenyataannya dari peraturan yang ada tidak semua pengendara mengetahuinya akan hal tersebut, polri.go.id (2023) memberitakan terdapat 6.469 penindakan penilangan yang dilakukan dengan sistem elektronik tilang (ETLE) tahun 2023 mencatat ada 1.766 pelanggaran. Selama operasi terdapat jumlah angka kecelakaan yang naik sebesar 655.56 % dibandingkan dengan tahun 2023 yang didominasi oleh kecelakaan sepeda motor sebanyak 416,7 %, dengan mayoritas korban adalah pelajar dan pekerja dengan rentang usia 15 s.d 39 tahun. Pemberian sanksi tilang yang diberikan aparat kepolisian terhadap pelanggar aturan lalu lintas karena pengendara tidak mematuhi peraturan lalu lintas, seperti tidak menggunakan helm, melawan arah, tidak membawa surat surat kendaraan, menggunakan knalpot bising, tidak menggunakan spion, sepeda motor yang digunakan tidak layak jalan atau tidak memenuhi standar nasional Indonesia yang artinya pengendara tersebut dapat membahayakan keselamatan diri dan pengendara lain.

Adapun fenomena pengendara sepeda motor usia remaja yang memiliki perilaku berbahaya seperti tidak menggunakan helm, melawan arah, menggunakan knalpot bising bahkan penyerangan terhadap seseorang. Berdasarkan berita yang disampaikan oleh Anugrahadi (2021) dalam liputan6.com menceritakan bahwa polisi meringkus 6 orang tersangka pelaku pengeroyok anggota kepolisian di Jakarta Selatan, motif dari pelaku adalah merasa kesal saat aksi balapan liar atau ajang beradu kecepatan di jalan raya di bubarkan oleh polisi. Para pembalap yang di dominasi usia remaja mencoba melawan dan memprovokasi orang-orang agar mengeroyok polisi yang membubarkan aksinya tersebut. Selanjutnya pelanggaran lalu lintas kembali terjadi yang diberitakan oleh Prayoga (2021) dalam Antaranews.com petugas kepolisian menjaring sejumlah pengendara sepeda motor yang menggunakan knalpot bising pada Sabtu malam disekitar kawasan Monas, selain merazia pengguna knalpot bising polisi juga merazia pengendara motor yang tidak menggunakan helm sebagai keselamatan berkendara. Diantara pengendara yang terjaring razia beberapa diantaranya masih berusia remaja. Kasus berikutnya diberitakan Kurniawan (2023) dalam tribun jateng.com menceritakan sekumpulan pengendara sepeda motor usia remaja konvoi melewati JLNT Casablanca, pengendara motor yang tidak diketahui identitasnya tersebut melaju dari arah barat menuju Timur, sampai saat melintasi mall Ambassador terjadilah kecelakaan antar sepeda motor dan menewaskan satu seorang pengendara motor karena tertabrak oleh salah satu pengendara motor lain.

Maka dari itu seorang pengendara remaja harus memahami terlebih dahulu cara berkendara sesuai dengan peraturan yang berlaku, berdasarkan berita yang disampaikan oleh Republika.id (2023) Susmana selaku praktisi keselamatan berkendara *safety riding defensive consultant* menjelaskan bahwa seseorang sudah dapat mengendarai sepeda motor dibawah usia 17 tahun meski begitu orang tua tidak mengizinkan mereka untuk berkendara. Ada hal yang harus diperhatikan saat berkendara yaitu harus memiliki *hard skills* dan *soft skills* sebagai pedoman dalam berkendara, Susmana mengatakan “banyak orang mementingkan *hard skills* seperti cara berkendara saja, tetapi tidak dengan *soft skills* yang berkaitan dengan pemahaman keselamatan berkendara. Kemahiran ini masih belum dimiliki oleh anak usia dibawah 17 tahun yang dapat membuat emosinya tidak stabil, mudah terprovokasi, dan banyak hal yang membahayakan pengemudi lain”. Dalam menerapkan *hard skills* dan *soft skills* pengendara bisa berlatih melalui pelatihan mengemudi resmi, serta menggunakan helm saat berkendara, menggunakan atribut keamanan saat berkendara, dan menggunakan kendaraan yang layak jalan.

Remaja akhir merupakan kelompok usia yang berada pada rentang usia 18 sampai 22 tahun dimana fase seorang akan menuju masa dewasa awal, menurut Monks dkk. (Swaraswati dkk., 2019) & Santrock (2007) menjelaskan bahwa usia remaja sangatlah beragam tergantung dari situasi lingkungannya, usia remaja dimulai dari umur 10 sampai dengan 13 tahun dan berakhir di umur 18 sampai 22

tahun. Dapat disimpulkan dari pendapat kedua tokoh diatas bahwa usia remaja akhir 18 sampai dengan 21 atau 22 tahun.

Menurut Hurlock (1991) tugas perkembangan pada remaja adalah mencapai hubungan baru dan yang lebih matang dengan teman sebaya baik pria maupun wanita, mencapai peran sosial pria dan wanita, menerima keadaan fisiknya dan menggunakan tubuhnya secara efektif. Selanjutnya mengharapkan dan mencapai perilaku sosial yang bertanggung jawab, mencapai kemandirian emosional dari orang tua dan orang – orang dewasa lainnya, mempersiapkan karier ekonomi, dan memperoleh perangkat nilai dan sistem etis sebagai pegangan untuk berperilaku mengembangkan ideologi.

Perilaku pengendara remaja yang dapat merugikan pengendara lain diduga memiliki perilaku *aggressive driving*, menurut James & Nahl (2000) mendefinisikan *aggressive driving* adalah pengaruh gangguan emosi, yang menyebabkan perilaku yang sangat beresiko terhadap diri sendiri dan juga orang lain. Selanjutnya menurut Mizel dkk (1997) mendefinisikan *aggressive driving* merupakan insiden di mana pengendara atau penumpang yang marah atau tidak sabar dengan sengaja melukai atau membunuh pengendara, penumpang, atau pejalan kaki lain. Atau mencoba untuk melukai atau membunuh pengendara, penumpang, atau pejalan kaki lain, sebagai tanggapan terhadap perselisihan lalu lintas, pertengkaran, atau keluhan

Menurut Tasca (2000) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai tindak kesengajaan dan perilaku mengemudi yang disengaja yang tidak dimaksudkan untuk menyakiti pengguna jalan lain secara fisik mengabaikan keselamatan dan kesejahteraan mereka. Sedangkan menurut Houston & Harris, (2003) *aggressive driving* adalah sebuah disfungsi pola perilaku sosial yang dapat mengancam keamanan dan keselamatan public.

Dari beberapa definisi diatas peneliti menyimpulkan definisi *aggressive driving* milik James & Nahl yaitu *aggressive driving* adalah sebuah perilaku pengendara dibawah gangguan emosi yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain disaat berkendara. Dari fenomena yang terjadi pada remaja akhir perilaku berkendara yang dapat membahayakan keselamatan diri atau orang lain maka diartikan sebagai *aggressive driving*, yang ditandai dengan perilaku berbahaya seperti mudah terprovokasi oleh pengendara lain, merokok saat berkendara, melawan arah, menerobos lampu merah, melewati jembatan penyebrangan orang, berkata kasar kepada pengemudi lain, melewati trotoar, melewati jalur sepeda, tidak memberikan kesempatan kepada pengemudi lain saat berpindah jalur, melewati batas kecepatan, melakukan aksi *free style* dan perkelahian antar pengemudi.

Dengan demikian pengemudi yang memiliki perilaku *aggressive driving* di duga kurang mampunya dalam merubah respon perilaku yang dikeluarkan atau tindakan non-impulsif saat berkendara, sehingga di duga kontrol diri pada pengendara tersebut yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving*. Menurut

Tangney, Baumeister, & Boone (2004) kontrol diri merupakan kemampuan yang dimiliki dalam mengatur emosi, pikiran, penyesuaian diri, dan kepribadian diri. Sedangkan menurut Averill (1973) kontrol diri adalah kemampuan individu dalam memodifikasi perilaku, kemampuan individu dalam mengelola informasi, dan kemampuan individu dalam menentukan tindakannya. Calhoun dan Aocella (Ghufron & Risnawati, 2010) mendefinisikan kontrol diri sebagai pengaturan proses – proses fisik, psikologis, dan perilaku seseorang, dengan kata lain serangkaian proses yang membentuk dirinya sendiri.

Dari beberapa definisi yang dikemukakan oleh beberapa tokoh peneliti menyimpulkan kontrol diri menurut Tangney, Baumeister, Boone yaitu kontrol diri itu sendiri merupakan sebuah kemampuan individu dalam mengubah respon dari dalam diri terhadap keadaan yang sedang dihadapi untuk menekan munculnya perilaku yang tidak diinginkan. Perilaku kontrol diri yang tinggi ditandai dengan mampu menahan godaan, mampu mengatur waktu dalam beraktifitas, melakukan aktifitas yang bermanfaat, berpikir sebelum bertindak, mampu berkonsentrasi, dan konsisten dalam mengerjakan tugas. Sebaliknya, perilaku kontrol diri yang rendah ditandai dengan tidak dapat menahan godaan, sulit mengatur waktu, bertindak tanpa memikirkan efeknya, melakukan kegiatan yang merugikan diri sendiri, mudah terpengaruh oleh lingkungan sekitar, dan tidak konsisten dalam mengerjakan tugas.

Peneliti menduga adanya pengaruh negatif antara kontrol diri terhadap *aggressive driving*, dugaan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hidayat, (2023) tentang “pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving* pada remaja pengguna sepeda motor di kota Bukit Tinggi” dalam penelitian ini mendapatkan hasil terdapat pengaruh yang signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresi pada pengendara motor di kota Bukit Tinggi. Dengan presentasi pengaruh 54,5% dimana mayoritas subjek memiliki kontrol diri pada kategori tinggi dan agresi kategori rendah. Dan penelitian yang dilakukan oleh Faturohman, Mubina, & Utami (2021) juga tentang “Pengaruh Kontrol diri terhadap *aggressive driving* pada anggota club motor cbr 150r di kabupaten Karawang”. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kontrol diri berpengaruh negatif terhadap *aggressive driving*. Dua penelitian tersebut sejalan dengan variabel yang sama yaitu meneliti mengenai kontrol diri terhadap *aggressive driving* terdapat pengaruh antara variabel.

Sejalannya kedua penelitian tersebut maka adapun penelitian yang dilakukan oleh Fadilah (2020) tentang “Hubungan antara *self-esteem* dan *self-control* dengan perilaku *aggressive driving* pada komunitas motor di kota Surabaya” dengan mendapatkan hasil analisis data menunjukkan ada hubungan positif yang sangat signifikan antara *self-esteem* dan *self-control* dengan perilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan hasil penelitian sebelumnya pada fenomena *aggressive driving* dapat disimpulkan bahwa hubungan kontrol diri terhadap *aggressive driving* terdapat perbedaan pada hasil yang negatif dan positif pada hasil penelitian yang

dilakukan oleh peneliti terdahulu, sehingga peneliti ingin mengetahui lebih lanjut untuk melihat pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving*

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti merumuskan masalah dalam penelitian ini yaitu apakah terdapat adanya pengaruh kontrol diri terhadap perilaku *aggressive driving* pada remaja akhir ?

1.3 Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini yaitu ingin mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku *aggressive driving* pada remaja akhir

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi tambahan informasi kepada seluruh masyarakat yang mengendarai kendaraan bermotor atau mobil yang berkaitan dengan kontrol diri terhadap *aggressive driving*.
- Sebagai edukasi khususnya bagi remaja yang sering melakukan aksi tindakan *aggressive driving*.

2. Manfaat praktis

Hasil dari penelitian ini untuk menjadi salah satu panduan untuk tidak berperilaku *aggressive* pada saat berkendara dan dapat menerapkan kontrol diri yang tinggi guna menghindari hal – hal yang tidak diinginkan di jalan.



Universitas
Esa Unggul



Universitas
Esa



Universitas
Esa Unggul



Universitas
Esa