

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia tercatat jumlah pengendara sepeda motor setiap tahun mengalami peningkatan. Jumlah kendaraan sepeda motor yang beroperasi pada tahun 2013 mencapai 104,211.000 unit, naik 11% dari tahun sebelumnya, yaitu tahun 2012 yang berjumlah 94,299.000 unit jumlah sepeda motor di seluruh Indonesia. (Pudji Hartanto, 2014).

Sampai saat ini sepeda motor masih menjadi transportasi andalan masyarakat, dimana sepeda motor banyak memberikan keunggulan seperti memiliki sifat ekonomis, praktis, menyenangkan, dan ramah lingkungan. Selain itu kondisi kemacetan di kota-kota besar yang semakin parah telah membuat sepeda motor menjadi solusi untuk mempersingkat waktu dan menghemat tenaga dalam mencapai tempat tujuan, sehingga sepeda motor masih menjadi pilihan utama masyarakat untuk melakukan aktivitas sehari-hari seperti pergi ke kantor tepat waktu, mengantar anak ke sekolah dan segala aktivitas lainnya. (<http://www.detik.com>).

Menggunakan sepeda motor memiliki keuntungan seperti harga yang relatif murah, cicilan dan uang muka yang juga sangat terjangkau membuat sepeda motor menjadi sarana transportasi yang paling ekonomis, dan diminati sehingga jumlah

pengguna sepeda motor selalu mengalami peningkatan di setiap tahunnya. (<http://www.kompas.com>).

Namun, dibalik keuntungan menggunakan sepeda motor, sepeda motor ikut menciptakan kondisi kemacetan dan menjadi penyumbang terbesar dalam kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data yang dimiliki oleh Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) menyebutkan, pada tahun 2013 angka kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan korban jiwa mencapai 6.498 orang, dimana pelajar dan mahasiswa menjadi salah satu korbanya (<http://www.liputan6.com>).

Data tersebut juga menyampaikan bahwa pada 2013, sekitar 75% korban kecelakaan lalu lintas jalan adalah kalangan pelajar yang berusia 16 tahun. Hal ini disebabkan kondisi emosi remaja yang belum stabil membuat remaja mudah terprovokasi dan menimbulkan rasa ingin tahu yang besar, sehingga remaja melakukan sesuatu tanpa mempertimbangkan resiko yang akan ditimbulkan. Didalam berkendara sepeda motor, remaja berperilaku cenderung kearah yang membahayakan dirinya sendiri dan orang lain, seperti menerobos lampu merah, berboncengan lebih dari 2 orang, memotong kendaraan lain tanpa memberikan tanda sebelumnya, tidak memakai helm ketika mengendarai sepeda motor dan perilaku membahayakan lainnya. (<http://www.beritasatu.com>).

Perilaku memotong kendaraan lain tanpa memberikan tanda sebelumnya, tidak memakai helm ketika mengendarai sepeda motor, menerobos lampu merah, dan

berboncengan lebih dari 2 orang tergolong ke dalam perilaku *aggressive driving* (Tasca, 2000). Menurut Tasca (dalam Muhaz, 2013) perilaku *aggressive driving* adalah suatu pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain, serta *property*. Sedangkan menurut Dukes, Stephanie & lessie (dalam Muhaz, 2013) mengatakan bahwa *aggressive driving* dikategorikan ke dalam perilaku agresif dalam berkendara. Perilaku pengemudi yang agresif juga dapat berupa membuat atau menambah jalur baru serta mengambil jalur yang berlawanan, tidak mau saling mengalah, dan melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Timbulnya perilaku *aggressive driving* disebabkan oleh padatnya kondisi lalu lintas, sehingga dapat menimbulkan dampak negatif bagi pengendara. Salah satunya timbulnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengendara sepeda motor dikarenakan sering sekali menimbulkan perilaku *aggressive driving*. Perilaku *aggressive driving* merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan oleh pengendara pada saat berada dalam kondisi kepadatan lalu lintas seperti ketidaksabaran dalam mengemudi, tidak konsentrasi dalam mengendarai kendaraan, dan mudah tersinggung ketika ada kendaraan lain mendahului (Winurini, 2012).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Muhaz (2013) yang berjudul *Hubungan Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Mahasiswa* menghasilkan bahwa mahasiswa yang memiliki kematangan emosi yang rendah akan menimbulkan perilaku yang negatif seperti pengendara yang memotong jalan secara

tiba-tiba, maka stimulus ini akan di proses kemudian memunculkan perasaan jengkel, kesal, hingga memunculkan kemarahan pengendara dan memicu pengendara untuk melakukan *aggressive driving*. Sebaliknya seseorang yang memiliki kematangan emosi yang tinggi akan mampu menjadi lebih sabar, sehingga tidak mudah terpengaruh oleh keadaan lalu lintas. Mahasiswa yang memiliki kematangan emosi tinggi akan lebih mampu memunculkan emosi yang lebih positif, kerana ia akan lebih berfikir secara kritis terlebih dahulu sebelum mengutarakan atau memunculkan emosi yang dirasakan.

Perilaku *aggressive driving* ini banyak dilakukan oleh pengemudi motor, salah satunya remaja. Dimana usia remaja masih dalam tahap pencarian jati diri sehingga remaja mudah sekali terprovokasi dalam mengemudikan sepeda motor, sehingga remaja sering menunjukkan perilaku kontrol diri yang rendah, dikarenakan remaja belum mampu mengontrol emosi dalam mengemudikan sepeda motor. Ketika remaja yang memiliki kontrol diri tinggi akan mudah bagi remaja untuk mampu memilih suatu tindakan berdasarkan sesuatu yang diyakini pada dirinya pada saat mengemudikan sepeda motor. Hal ini sejalan dengan Tajiri (dalam Meytasari, 2013) yang menghasilkan bahwa kemampuan kontrol diri berpijak pada pikiran sadar yang dimiliki manusia, bahkan merupakan buah dari kesadaran atau fungsi pikiran sadar yaitu tingkat kesiapan individu baik terhadap stimulus eksternal maupun internal.

Menurut Goldfried dan Merbaum (dalam Meytasari, 2013) mendefinisikan kontrol diri sebagai suatu kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur, dan

mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu kearah konsekuensi positif. Sedangkan menurut Lazarus (dalam Meytasari, 2013) kontrol diri menyajikan sebuah putusan personal yang datang melalui pertimbangan sadar untuk tujuan mengintergrasikan tindakan yang di desain agar mencapai hasil tertentu yang diinginkan atau yang ditentukan oleh individu itu sendiri. Kontrol diri memungkinkan remaja untuk berperilaku terarah dan dapat menyalurkan dorongan dari dalam dirinya secara benar dan tidak menyimpang dari norma dan aturan yang berlaku di masyarakat.

Hasil penelitian yang di lakukan Praptiani (2013) tentang “*Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Agresivitas Remaja Dalam Menghadapi Konflik Sebaya Dan Pemaknaan Gender*” menghasilkan bahwa ada beberapa faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya agresivitas remaja salah satunya adalah kontrol diri. Remaja yang memiliki kontrol diri tinggi dapat meminimalkan perilaku agresivitas, sedangkan remaja yang memiliki kontrol diri rendah kurang mampu meminimalkan perilaku agresivitasnya.

Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas pada remaja, tidak membuat remaja menjadi jera untuk tidak melakukan *aggressive driving*. data dari Kepolisian Republik Indonesia dalam kurun waktu 2013 sampai dengan 2014 terus mengalami peningkatan dengan jumlah korban mencapai 6.498 orang (<http://www.liputan6.com>). Namun, banyaknya pengemudi pada usia remaja yang melakukan perilaku *aggressive driving*, tidak menutup kemungkinan bahwa masih ada remaja yang tidak melakukan

perilaku *aggressive driving*, yaitu remaja yang berhati-hati, dalam berkendara, memperhitungkan resiko dalam berkendara secara tepat dan lebih mengutamakan keselamatan diri sendiri dan orang lain.

Perilaku *aggressive driving* pada remaja dapat terlihat pada siswa SMK “X” TANGERANG yang semua muridnya adalah laki-laki dan hampir seluruh siswa mengendarai sepeda motor ke sekolah. Banyaknya remaja pergi ke sekolah dengan mengendarai sepeda motor membuat remaja cenderung berperilaku *aggressive driving* seperti mengendarai sepeda motor lebih dari dua orang tanpa menggunakan helm, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi ketika keluar sekolah dalam kondisi jalan padat, mengendarai sepeda motor sambil merokok, dan menerobos lampu merah.

Lokasi sekolah yang berada di pinggir jalan raya dan berdekatan dengan sekolah lainnya, membuat remaja SMK “X” sangat beresiko menimbulkan berperilaku *aggressive driving* seperti saling mengejek remaja dari sekolah lain, memancing emosi remaja lain dengan mengeraungkan suara sepeda motornya sehingga remaja menganggap sebagai tantangan untuk balapan sepeda motor, perilaku ini dapat dilihat oleh semua orang yang lewat. Hampir setiap bulan remaja SMK “X” mengalami kecelakaan ketika mengendarai sepeda motor, remaja tidak melihat kanan kiri saat keluar dari gerbang sekolah, dan sambil bersendagurau sesama teman seperti petikan wawancara dengan salah satu remaja SMK “X” berikut ini :

(Subjek A Nama : C, Umur : 16 tahun)

'''saya ke sekolah bawa motor karena dari rumah ke sekolah lumayan jauh jaraknya, kalau bawa motor bisa maen dulu kemana gitu sama temen-temen dan bias godain perempuan dari sekolah lain gitu. Saya bawa motor belum memiliki SIM, Cuma STNK ada karena orang tua ngasih. Saya biasanya berangkat kesekolah sama temen saya kadang juga sendiri, kalau sendiri biasa saya lengkap pake helm tapi kalau boncengan sama temen saya, temen gak pake helm. saya kalau bawa motor gak pernah lebih dari tiga orang, biasanya kalau goncengan lebih dari dua orang di bilang anak alay. Saya sering banget menerobos lampu merah apalagi kalau tidak ada polisi yang jaga, habis lampu merahnya lama banget yaudah saya terobos aja, saya sering baged ngebut kalau bawa motor yah enak sih kalau bawa motor kenceng pertama cepet sampe tujuan. atau diajakin temen untuk ngetest motor, biasanya kalau di ajakin ngetest motor yah pas pulang sekolah di jalan. Saya kalau jatuh dari motor mah sering tapi saya anggap biasa aja dan saya tidak kapok ngebut lagi. Habis saya seneng dengan kecepatan mau diapain lagi. Nabrak mah sering banget entah nabrak angkot gara-gara gue lagi ngebut terus tuh angkot berhenti di tengah-tengah jalan, selain itu waktu lagi nikung di belokan deket rumah yah gue mau mencoba nikung kaya pembalap motogp eh malah jatuh saya. Sebenarnya sih ada rasa kapok dan takut gitu semenjak jatuh dari motor dan pengen bawa motor yang tidak pake ngebut, tapi suka timbul pikiran sesekali bawa motor ngebut gitu apalagi saya hobi banget sama yang namanya sepeda motor dan cit-cita saya ingin jadi pembalap gitu ... ''' ...'' (Wawancara pribadi, 27 April 2015)

(Subjek A Nama : D, Umur : 17 tahun)

''' saya ke sekolah membawa motor, dan saya juga membawa surat seperti SIM dan stnk motor karena orang tua saya telah mengperbolehkan saya bawa motor. Orang tua saya memperbolehkan saya bawa motor karena saya sudah memiliki SIM,. Wah saya bawa motor tidak pernah kebut-kebutan, apalagi sering melanggar lalu lintas, kalau kebut-kebutan saya takut kecelakaan mending kalau Cuma luka ringanmah bisa di obatin nah kalau mati, saya gak mau mati konyol nantinya. Kalau melanggar lalulintas ngapain mending saya uangnya buat keperluan lain dari pada untuk bayar tilangan atau bayar uang damai sama polisi. Saya gak pernah ikut-ikutan orang lain biarin aja teman-teman saya mengendarai motor ngebut saya biasa aja sambil liat yang bisa di liat, misalkan ngeliat anak-anak sekolah lain tapi yang perempuan siapa tau ada yang cantik kan bisa saya ajak bareng. Jujur aja saya gak mau ngebut

mengendarai motor karena dulu saya sering mengalami kecelakaan, kaya nabrak angkot karena dia berhenti di tengah jalan dan posisi saya juga mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, makanya saya gak mau lagi Alhamdulillah saya Cuma luka sobek di kaki coba langsung mati mana masih muda belum kawin lagi. Makanya lebih baik mengendarai motor sewajarnya aja karena negatifnya banyak...’’’ (wawancara pribadi, 6 desember 2014)

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dari kedua subjek diatas, dapat dilihat bahwa pada subjek A ke sekolah menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi. Ketika mengendarai sepeda motor subjek A mengemudikan dengan kecepatan tinggi dan sering adu balap sama temen-temenya. Perilaku subjek A tersebut termasuk ke dalam salah satu perilaku *aggressive driving*. Subjek A memiliki kondisi emosi yang belum stabil membuat subjek A mudah terprovokasi ketika diejek oleh temanya, memiliki rasa ingin tahu yang besar dan tidak mampu mengontrol emosinya.

Sedangkan subjek B yang juga mengendarai sepeda motor ke sekolah berperilaku positif dalam berkendara, dan subjek dapat mempertimbangkan dampak buruk yang akan dialaminya. Subjek B memiliki kondisi emosi yang stabil sehingga ia lebih terkontrol, tidak mudah terprovokasi oleh temanya, dan lebih memilih mengendarai sepeda motor sesuai dengan peraturan lalu lintas.

Berdasarkan fenomena diatas peneliti menjadi tertarik untuk meneliti *Hubungan Antara Kontrol Diri Dan Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor Remaja Di SMK “X” Tangerang.*

B. Identifikasi masalah .

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan di atas angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2013, mengalami peningkatan sekitar 75% dari tahun sebelumnya. Korban kecelakaan lalu lintas jalan adalah kalangan pelajar yang berusia 16 tahun. Kondisi emosi remaja yang belum stabil membuat remaja mudah terprovokasi dan rasa ingin tahu yang besar. Remaja melakukan sesuatu tanpa mempertimbangkan resiko yang akan ditimbulkan.

Di dalam berkendara sepeda motor, remaja berperilaku cenderung kearah yang membahayakan dirinya sendiri dan orang lain seperti, kebut-kebutan di jalan raya, berboncengan lebih dari 2 orang, mengendarai sepeda motor sambil bercanda dengan temannya, tidak memakai helm, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi, memotong kendaraan lain tanpa memberi tanda terlebih dahulu dan perilaku membahayakan lainnya. Perilaku dalam berkendara menunjukkan perilaku *aggressive driving*.

Perilaku *aggressive driving* juga terlihat pada remaja SMK "X" Tangerang yang mudah terprovokasi, kurang mampu mengontrol diri membuat siswa SMK mudah melakukan perilaku *aggressive driving*. Remaja yang mempunyai kontrol diri rendah ialah remaja yang tidak mampu mengontrol diri dan mudah terprovokasi, ketika remaja memiliki kontrol diri rendah maka remaja akan melakukan perilaku *aggressive driving* seperti tidak memakai helm, kebut-kebutan di jalan raya,

berboncengan lebih dari 2 orang, dan memotong jalan kendaraan lain tanpa memberi tanda terlebih dahulu.

Berbeda dengan remaja yang memiliki kontrol diri tinggi, yaitu remaja yang mampu mengontrol diri, dan tidak mudah terprovokasi, ketika remaja memiliki kontrol diri tinggi maka remaja tidak akan mengendarai sepeda motor dengan perilaku *aggressive driving* seperti tidak melanggar lalu lintas, tidak kebut-kebutan di jalan raya, memakai helm dalam mengendarai sepeda motor dan tidak berboncengan melebihi 2 orang. Remaja yang memiliki kontrol diri tinggi akan lebih mampu memunculkan emosi yang lebih positif, tidak mudah terprovokasi kerana ia akan lebih berfikir secara kritis terlebih dahulu sebelum mengutarakan atau memunculkan emosi yang dirasakan.

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui Hubungan Antara Kontrol Diri Dan *Aggressive Driving* Pada Pengguna Sepeda Motor Remaja Di SMK “X” Tangerang.
2. Mengetahui gambaran tinggi rendahnya kontrol diri dan pada remaja SMK “X” Tangerang.
3. Mengetahui gambaran tinggi rendahnya *aggressive driving* pada remaja SMK “X” Tangerang.

D. Manfaat penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian dapat memberikan sumbangan dan wawasan pengetahuan dalam ilmu psikologi, khususnya psikologi perkembangan remaja. Dalam hal ini yang berkaitan dengan kontrol diri dan perilaku *aggressive driving*, khususnya para remaja yang mengendarai sepeda motor.

2. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini dapat membantu guru di SMK “X” TANGERANG. Untuk dapat memfasilitasi murid-muridnya dalam mengendarai sepeda motor dengan baik.

E. Kerangka Berpikir

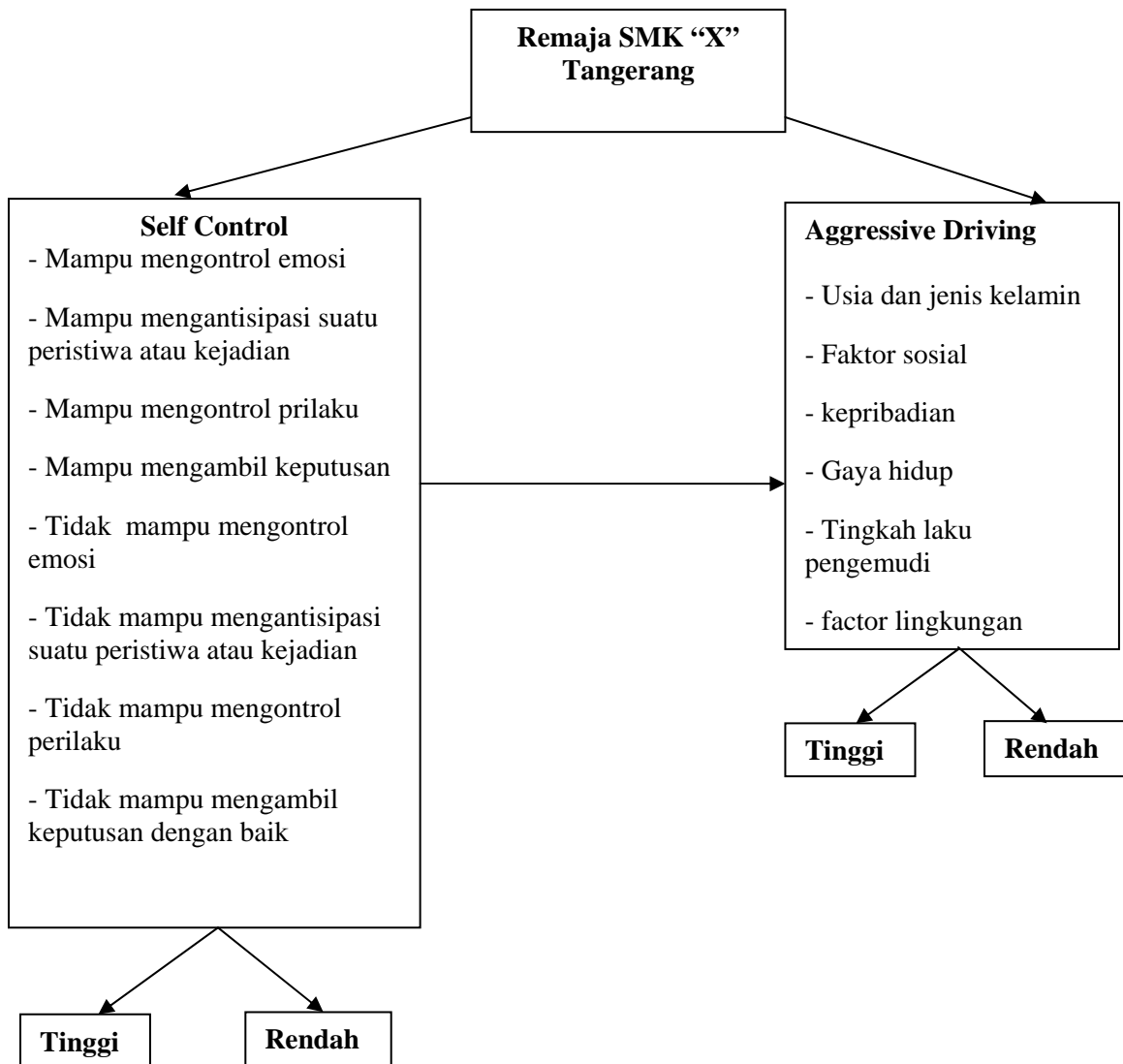
Remaja adalah masa dimana individu menjadi matang secara seksual sampai usia kematangan yang resmi, yaitu usia 13 tahun sampai 21 tahun. Di masa remaja terjadi banyak perubahan, baik dari segi fisik, kognitif, psikologis, maupun sosial. Pada masa ini remaja telah memiliki kemampuan dalam berpikir secara abstrak dan menalar secara logis serta menarik kesimpulan dari informasi yang diperolehnya. Informasi mengenai dampak dari bahaya mengendarai sepeda motor tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku dapat dengan mudah didapatkan. Mulai dari berita media cetak dan media elektronik yang menyatakan resiko dari berperilaku *aggressive driving*. Oleh karena itu, perilaku *aggressive driving* dapat dengan disimpulkan sebagai salah satu perilaku negatif.

Remaja yang memiliki kontrol diri rendah akan cenderung memunculkan emosi yang negatif, oleh karena itu akan mempengaruhi perilaku remaja menjadi cenderung negatif seperti *aggressive driving*. Kontrol diri rendah akan menyebabkan ketidakmampuan remaja dalam mengolah informasi, ketidakmampuan remaja untuk memodifikasi perilaku didalam dirinya dan ketidakmampuan remaja untuk memilih suatu tindakan berdasarkan sesuatu yang diyakini. Ketika berada di jalan remaja akan mudah terprovokasi kerana ia tidak akan berfikir secara kritis terlebih dahulu sebelum mengutarakan atau memunculkan emosi yang dirasakannya. Sehingga dalam berkendara sepeda motor, remaja berperilaku cenderung kearah yang membahayakan dirinya sendiri dan orang lain, Seperti ketika berbelok tidak memberikan tanda terlebih dahulu (lampu sein) dan sering memacu kendaraan dengan kecepatan yang tinggi disaat kondisi lalu lintas sedang ramai. Perilaku tersebut menggambarkan remaja yang memiliki *aggressive driving* rendah.

Berbeda dengan remaja yang memiliki kontrol diri tinggi akan cenderung memunculkan emosi yang positif, sehingga mempengaruhi perilaku remaja menjadi kearah yang lebih positif. Kontrol diri tinggi pada remaja yaitu ketika remaja mampu dalam mengolah informasi, remaja mampu untuk memodifikasi perilaku didalam dirinya dan remaja mampu untuk memilih suatu tindakan berdasarkan sesuatu yang diyakini, sehingga remaja dapat mengutarakan atau memunculkan emosi yang dirasakannya. Ketika berada di jalan remaja tidak akan mudah terprovokasi kerana ia akan berfikir secara kritis terlebih dahulu sebelum mengutarakan atau memunculkan emosi yang dirasakannya. Sehingga dalam berkendara sepeda motor remaja tidak

akan mengendarai sepeda motor dengan berperilaku *aggressive driving*, seperti tidak melanggar lalu lintas, tidak kebut-kebutan di jalan raya, memakai helm dalam mengendarai sepeda motor dan tidak berboncengan melebihi kapasitas tempat duduk pada sepeda motor.

Kontrol diri merupakan hal penting terutama bagi remaja, jika remaja memiliki kontrol diri, remaja mengetahui bahwa dirinya mempunyai pilihan dan dapat mengontrol tindakan yang dapat merugikan diri sendiri dan orang lain terutama di jalan raya. Kontrol diri dapat membekali siswa dengan karakter yang kuat karena dapat menahan mereka dari perilaku yang merugikan diri sendiri dan orang lain serta memusatkan pada tanggung jawab dan menyadarkan siswa akan adanya konsekuensi berbahaya atas tindakan yang dilakukan, sehingga dengan kesadaran tersebut siswa dapat mengontrol diri dan emosinya.



Gambar 1.1 Bagan Kerangka Berpikir

F. Hipotesis

“Terdapat hubungan yang negatif signifikan antara Kontrol Diri dengan *Aggressive Driving* pada remaja pengguna sepeda Di SMK “X” Kelas XII Tangerang.