

**GAMBARAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA SISWI PENGENDARA MOTOR DI
SMK WILAYAH CILEDUG**

Galang Rizky Mazaya

Yuli Asmi Rozali

Fakultas Psikologi Universitas Esa Unggul
Jln Arjuna utara, Kebon Jeruk, Jakarta 11510
galangrizkymazaya.gm@gmail.com

ABSTRAK

Galang Rizky Mazaya. (2016). GAMBARAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA SISWI PENGENDARA MOTOR DI SMK WILAYAH CILEDUG (Dibimbing oleh Yuli Asmi Rozali, M.Psi., Psikolog dan Dra. Safitri M, M.Si.)

Meningkatnya pengendara motor dewasa ini juga diikuti oleh meningkatnya para pengendara yang berstatus pelajar. Dalam berkendara tidak sedikit para siswi berkendara secara *aggressive driving*. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui gambaran *aggressive driving* dan mengetahui gambaran dimensi dominan *aggressive driving* di SMK wilayah Ciledug.

Rancangan penelitian ini adalah deskriptif-kuantitatif. Jumlah sampel 115 siswi. Teknik pengambilan sample menggunakan *purposive sampling*. Instrumen pengumpulan data berupa alat ukur dari (James & Nahl2000) dengan besaran *alpha cronbach (α) 0.951*, dengan 45 item valid.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat *aggressive driving* siswi pengendara motor yang tinggi lebih banyak daripada yang rendah. Dimensi dominan *aggressive driving* yaitu *Impatience & Inatentiveness*, dengan Siswi paling banyak berada di usia 17 tahun, kelas 11 dan lama mengendarai diatas 2 tahun. Tidak ada hubungan antara usia, kelas dan lama berkendara dengan dimensi dominan *aggressive driving*.

Kata Kunci: *Aggressive Driving* , siswi, pengendara motor

**OVERVIEW AGGRESSIVE DRIVING ON SCHOOLGIRLS RIDING
MOTORCYCLE IN VOCATIONAL HIGH SCHOOL AT CILEDUG AREA**

Galang Rizky Mazaya

Yuli Asmi Rozali

Fakultas Psikologi Universitas Esa Unggul
Jln Arjuna utara, Kebon Jeruk, Jakarta 11510
galangrizkymazaya.gm@gmail.com

ABSTRACT

Galang Rizky Mazaya. (2016). OVERVIEW AGGRESSIVE DRIVING ON SCHOOLGIRLS RIDING MOTORCYCLE IN VOCATIONAL HIGH SCHOOL AT CILEDUG AREA (Supervised by Yuli Asmi Rozali, M.Psi., Psikolog and Dra. Safitri M, M.Si.)

The increasing numbers of motorcycle riders these days is followed by those who is still students on schools. While riding their motorcycles, many of the schoolgirls had shows aggressive driving. Outcome of this research is to apprehend of *aggressive driving* and to find out which dominant dimension that affected *aggressive driving* in Vocational High School At Ciledug Area.

Design of the reaserach is using *qualitative-descriptive*. Numbers of sample are 115 schoolgirls. Instrument of data collecting use measurement tolls from (James & Nahl, 2000) with range of *alpha cronbach* (α) 0.951, which shows 45 valid items.

Result of this reaserach shows that aggressive driving is high. The dominant dimension are *Impatience & Inatentiveness*, especially those in their 17th ages, which in 11th grade and has been driving for 2 years. There is no connection between age, grade and how long the have been driving their motorcycle to *aggressive driving*.

Keywords: *Aggressive Driving* , schoolgirls, motorcycle rider

Pendahuluan

Berdasarkan data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia tercatat jumlah pengendara sepeda motor setiap tahun mengalami peningkatan, Jumlah unit kendaraan bermotor hingga akhir 2014 di Jakarta sebanyak 17.523.967 unit yang didominasi oleh kendaraan roda dua dengan jumlah 13.084.372 unit dan mobil pribadi sebanyak 3.226.009 unit. Hal ini dijelaskan oleh Kepala Bidang Hubungan Masyarakat Polda Metro Jaya Komisariss Besar Polisi Martinus Sitompul "Jumlah motor dan mobil di Jakarta meningkat sebesar 12 persen tiap tahunnya". Sedangkan menurut data yang dikeluarkan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya jumlah kendaraan bermotor di Jakarta dan sekitarnya bertambah sebanyak 5.500 hingga 6.000 unit kendaraan per hari. Pertumbuhan itu didapat pada saat SAMSAT mengeluarkan STNK. (<http://www.antarane.ws.com>)

Sampai saat ini sepeda motor masih menjadi transportasi andalan masyarakat. 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>).

Harga sepeda motor 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>). Dewasa ini penggunaan sepeda motor tidak hanya didominasi oleh laki laki saja ternyata perempuan juga ikut berpartisipasi dalam menggunakan sepeda motor. Menurut data dari Asosiasi Industri Sepeda Motor

Indonesia (AISI) angka pembelian sepeda motor oleh wanita meningkat secara signifikan jika pada tahun 2010 masih diangka 8% maka di tahun 2015 melonjak tajam mencapai 15% (www.otosia.com).

Persentase pembelian motor oleh wanita yang tinggi tersebut turut disertai dengan tingginya kasus kecelakaan yang melibatkan pengendara motor wanita. Berdasarkan data dari Polda Metro Jaya, sepanjang 2015 tercatat 1.621 perempuan terlibat kecelakaan. Sebanyak 87 orang meninggal, 525 orang luka berat, dan 1.009 orang luka ringan (www.kompas.com). Alasan tingginya kecelakaan yang melibatkan pengendara motor wanita menurut Kepala Seksi Sarana Orang dan Barang Sub Direktorat Pendidikan dan Rekayasa Polda Metro Jaya Komisariss Endah Susilowati yakni, "perempuan pengendara sepeda motor rata-rata lebih mudah gugup dan refleksnya tak sebaik lelaki pengendara. Meski demikian ini tak berlaku bagi semua perempuan pengendara" (www.kompas.com). Hal ini diperkuat dengan susunan otak, bahwa otak perempuan terbebani oleh daerah parietal otak yang padat sehingga membuat mereka kalah dengan laki-laki dalam hal kognisi spasial dan visual (Ethel Sloane,2003:170). Kognisi spasial sangat menentukan dalam perilaku berkendara terutama untuk mengendarai motor yang harus mengamati ruang berkendara dan garis garis penunjuk jalan. Hal senada juga diungkapkan oleh (Tom Vanderbilt,2016) bahwa beberapa penelitian menunjukkan bahwa laki laki cenderung lebih baik dan kemampuan yang lebih teknis dalam berkendara. Dari penelitian juga ditemukan bahwa saat memarkir kendaraan lebih cepat dan akurat dibanding laki-laki, selanjutnya dalam penelitian ini juga disebutkan wanita lebih sering berkendara sambil memainkan telepon genggam. Hal tersebut jelas sangat berbahaya apabila dilakukan dalam berkendara karena akan memecah fokus dalam berkendara

Wanita pengendara sepeda motor bahkan kerap dipandang sebagai 'ancaman' bagi pengguna jalan lain. Mereka dianggap paling tidak punya aturan. Mulai dari tidak

menyalakan lampu sein ketika akan belok, berjalan lambat di sisi tengah jalan, membonceng anak tanpa helm, hingga menggunakan busana yang tidak nyaman untuk berkendara seperti rok dan sepatu berhak tinggi. Jelas apa yang mereka lakukan tak hanya membahayakan diri sendiri, melainkan orang lain. (www.femina.co.id).

Beberapa perilaku pengendara sepeda motor yang menerobos lampu merah, sengaja melawan arah, zig-zag, masuk ke jalur busway atau jalan layang, seperti sudah dimaklumkan. Keadaan yang demikian itu akan meningkatkan terjadinya resiko kecelakaan. Menurut Dukes, Stephanie & lessie (dalam Muhaz, 2013) mengatakan bahwa *aggressive driving* dapat di kategorikan sebagai perilaku mengemudi agresif. Perilaku mengemudi yang agresif juga dapat berupa membuat atau menambah jalur baru serta mengambil jalur yang berlawanan arah, tidak mau saling mengalah, dan melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Sementara data dari Ditlantas Polda Metro Jaya tahun 2014 kecelakaan lalu lintas yang memakan korban pelajar dan mahasiswa mencapai 1.056 orang dengan 82 orang meninggal dunia, 378 orang luka berat, dan 596 orang luka ringan (www.tribunnews.com). Menurut Dirlantas Polda Aceh Kilat (2014) saat ini anak sekolah baik pelajar SMP maupun siswa SMA tercatat sebagai pelanggar lalu lintas paling dominan (www.tribunnews.com). Tingginya tingkat kecelakaan remaja juga banyak dialami oleh pengendara remaja wanita di JABODETABEK,

Menurut (James dan Nahl,2000) *aggressive driving* adalah mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi sehingga menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain.

Sedangkan menurut (Mizell,1997) menyatakan *aggressive driving* adalah insiden dimana pengendara kendaraan bermotor yang marah atau tidak sabar dengan niat untuk mencelakai atau membunuh pengendara motor lain , pengguna jalan atau pejalan kaki sebagai bentuk protes terhadap kemacetan dan

segala permasalahan yang ada di jalan raya dengan upaya untuk mempersingkat waktu. Sedangkan menurut (Anna Riskiansah,2010) terdapat perbedaan antara *aggressive driving* laki-laki dengan perempuan. Pengendara laki laki cenderung untuk melakukan perilaku menyimpang dalam berkendara terkait error, violation dan speed. Sedangkan untuk pengendara perempuan cenderung melakukan *aggressive driving* terkait lapses (kecerobohan).

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti mengenai perilaku *aggressive driving* pada siswi SMK wilayah CILEDUG antara lain mengendarai sepeda motor lebih dari dua orang tanpa menggunakan helm, mengendarai sepeda motor sambil berkomunikasi dengan orang lain, saling berbicara dengan pengendara dimotor yang berbeda, berkendara dengan kecepatan rendah tetapi dilajur kanan, menerobos lampu merah, melawan arah, tidak ada kaca spion dimotor, berkendara sambil memainkan handphone lalu mengendarai sambil mendengarkan musik. Beberapa contoh perilaku *aggressive driving* diatas akan meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan. Pakaian dari siswi yang mengenakan rok sekolah juga menambah rumit keadaan karena rok akan mengganggu kenyamanan berkendara para siswi tersebut. .

Keadaan siswi di SMK wilayah Ciledug dalam berkendara telah membuat pihak sekolah melakukan pengamanan dengan bekerja sama dengan berbagai pihak salah satunya Kepolisian Sector Ciledug untuk melakukan sosialisasi tentang lalu lintas dan berkendara yang baik. Pihak sekolah juga rutin memberikan peringatan tentang bahaya dan dampak terhadap perilaku *aggressive driving*. Tetapi di lain sisi pihak sekolah juga tidak melarang siswi untuk membawa kendaraan ke sekolah malah menyediakan lapangan di dekat sekolah. Beberapa tahun lalu pernah diterapkan larangan membawa kendaraan ke sekolah tetapi banyak murid yang tidak masuk ke sekolah dengan berbagai alasan antara lain rumah siswi yang jauh atau keterbatasan angkutan umum yang melewati sekolah tersebut. Perihal sekolah

memfasilitasi lapangan parkir di dekat sekolah adalah untuk menjaga sekolah apabila dikunjungi oleh instansi pemerintah kotamadya karena memang ada larangan dari dinas pendidikan untuk larangan membawa kendaraan ke sekolah bagi siswa/I yang belum memiliki SIM.

Berdasarkan fenomena diatas peneliti menjadi tertarik untuk meneliti *Gambaran Aggressive driving pada siswi pengendara motor di SMK wilayah Ciledug.*

Identifikasi masalah

Seperti yang telah diuraikan pada latar belakang masalah diatas, saat ini sepeda motor masih menjadi transportasi andalan masyarakat. 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. Sepeda motor saat ini tidak hanya digunakan oleh para laki laki tetapi juga banyak digunakan oleh perempuan. Tidak jarang para pelajar perempuan atau siswi juga mengendarai sepeda motor sebagai alat transportasi menuju ke sekolahnya. Semakin banyaknya perempuan pengendara juga diikuti dengan meningkatkan angka kecelakaan bagi pengendara perempuan. Beberapa contoh perilaku *aggressive driving* yang kerap dilakukan oleh para siswi di SMK tersebut antara lain melawan arus, mengendarai sepeda motor lebih dari dua orang tanpa menggunakan helm, menerobos lampu merah, dan tidak menyalakan lampu sein ketika akan berbelok akan meningkatkan resiko kecelakaan di jalan raya. siswi yang memakai sepatu hak tinggi dan menggunakan rok akan mempengaruhi kenyamanan dalam berkendara yang akan meningkatkan resiko kecelakaan para siswi di jalan raya.

Metodologi Penelitian

Penelitian ini termasuk penelitian deskriptif. penelitian deskriptif itu sendiri adalah sebuah penelitian yang bertujuan untuk memberikan atau menjabarkan suatu keadaan atau fenomena yang terjadi saat ini dengan menggunakan prosedur ilmiah untuk menjawab masalah secara aktual. Pada penelitian ini akan mendeskripsikan gambaran *aggressive driving* siswi pengendara motor di SMK wilayah.

Populasi Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah siswa SMK Wilayah Ciledug 160 siswa tahun ajaran 2016/2017 SMK Wilayah Ciledug (sumber: bagian operasional sekolah yang mengelola gedung).

Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah non-probability sampling, dengan teknik purposive sampling. Purposive sampling adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu, yaitu : siswi / perempuan, bisa mengendarai motor ,pernah membawa motor ke sekolah.

Tipe dan Skala Alat Ukur

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan kuesioner untuk pengambilan data. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner yang dibuat berdasarkan skala model Likert yang berisi beberapa pernyataan yang menyatakan objek yang hendak diungkap . Dengan skala Likert, maka variable yang diukur dijabarkan menjadi indikator variabel (Sugiyono, 2007). Jumlah alternatif respon dalam Skala Likert ada 4 jenis, yaitu SS (Sangat Sesuai), S (Sesuai), TS (Tidak Sesuai), dan STS (Sangat Tidak Sesuai), untuk mengurangi kecenderungan responden menjawab pilihan netral.

Gambaran Umum Responden

Usia

Berdasarkan usia responden, siswi yang berusia 17 tahun berjumlah yaitu 40 orang (34.8%), lalu diikuti oleh 30 (26.1%) siswi berusia 16 tahun, 29 (25%) siswi yang berusia 18 tahun dan 16 (13.9%) siswi yang berusia 15 tahun.

Kelas

Berdasarkan kelas dari responden, siswi kelas XI sebanyak 53 responden (46,1%), siswi kelas X sebanyak 35 responden (30.4%) dan kelas XII 27 responden (23,5%).

Lama Mengendarai Sepeda Motor

Berdasarkan lama mengendarai sepeda motor, Siswi yang mengendarai motor diatas 2 tahun, yaitu 54 siswi (47%), siswi mengendarai motor 1 tahun – 2 tahun 52 (45.2%), dan siswi yang mengendarai motor 3 bulan – 1 tahun sebesar 9 (7.8%).

Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

Berdasarkan hasil uji reliabilitas *aggressive driving* diketahui skor *alpha cronbach* (α) 0.917 namun setelah data item yang gugur dihilangkan maka skor *alpha cronbach* (α) menjadi 0.951 yang artinya sangat reliabel.

Hasil Uji Normalitas

Hasil uji normalitas *aggressive driving* didapat nilai sig. 0.780 ($p > 0.05$). Maka dapat dinyatakan bahwa data penelitian telah berdistribusi dengan normal.

Kategorisasi Tingkat Aggressive Driving

Hasil dari perhitungan 45 item yang valid diketahui nilai minimum 53 dan maksimum 159, maka diperoleh nilai mean (μ) 115.4 dan nilai satuan deviasi (σ) 18.70.

hasil pengkategorisasi data kontrol diri seperti pada tabel 4.5 dibawah ini.

Hasil Perhitungan Statistik Aggressive driving

Hasil perhitungan kategorisasi *aggressive driving* diperoleh hasil bahwa terdapat 44 siswi (38.3%) yang memiliki *aggressive driving* sangat sedang, 39 siswi (33.9%) memiliki *aggressive driving* yang tinggi, 32 siswi (27.8%) memiliki *aggressive driving* rendah.

Gambaran Dimensi Dominan Aggressive driving

Aggressive driving memiliki 3 aspek yaitu, *Impatience & Inattentiveness*, *Power struggle, recklessness & road rage*. Subyek yang memiliki dimensi dominan *impatience & Inattentiveness* adalah yang terbanyak berjumlah 27 responden (23,5%), lalu power struggle ada 26 responden (22,6%), kemudian Recklessness & Road rage ada 25 responden (21,7%). Jadi aspek yang paling dominan yaitu *impatience & Inattentiveness* sebanyak 27 responden (23.5%).

Gambaran Dimensi Dominan Dengan Usia

Hasil perhitungan chi square antara usia dengan dimensi dominan *aggressive driving* adalah 0,279. Artinya tidak ada hubungan antara usia siswi pengendara motor dengan dimensi dominan *aggressive driving*.

Gambaran Dimensi Dominan Dengan Kelas

Hasil perhitungan chi square antara kelas dengan dimensi dominan *aggressive driving* adalah 0,307. Artinya tidak ada hubungan antara kelas siswi pengendara motor dengan dimensi dominan *aggressive driving*.

Gambaran Dimensi Dominan Dengan Lama Mengendarai Sepeda Motor

Hasil perhitungan chi square antara kelas dengan dimensi dominan *aggressive driving* adalah 0,233. Artinya tidak ada hubungan antara lama mengendarai siswi pengendara motor dengan dimensi dominan *aggressive driving*

Pembahasan

Berdasarkan hasil kategorisasi *aggressive driving* di SMK wilayah Ciledug menunjukkan, sejumlah 32 siswi (27.8%) masuk kedalam kategori *aggressive driving* rendah, 44 siswi (38.3%) masuk kedalam kategori *aggressive driving* sedang dan 39 orang (33.9%) masuk kedalam kategori *aggressive driving* tinggi. Bila dibandingkan dari data diatas jumlah siswi yang *aggressive driving* tinggi lebih banyak dibandingkan dengan jumlah siswi yang *aggressive driving* rendah. Mereka yang berperilaku *aggressive driving* tinggi terlihat dengan perilaku berkendara diatas kecepatan yang wajar, melawan arah atau sering memotong lajur berkendara.

Aggressive driving menurut (James&Nahl,2000) adalah perilaku mengendarai dibawah gangguan emosi sehingga memaksakan suatu tingkat resiko pada pengguna jalan. (James&McNahl,2000) menyatakan *aggressive driving* dengan kategori tinggi adalah menilai suatu resiko dari sebuah insiden berkendara apakah akan menyebabkan kematian. Sejalan dengan itu, Dula&Geller (2004) menyakatan *aggressive driving* yang tinggi akan menimbulkan kematian lewat insiden dijalan. Perilaku *aggressive driving* dengan kategori tinggi seperti berkendara diatas kecepatan yang wajar, melawan arah atau memotong lajur berkendara (FARS,2007). Sedangkan

untuk kategori rendah para siswi yang mengikuti peraturan lalu lintas (James&Nahl,2000). Mereka yang berperilaku *aggressive driving* sedang adalah perilaku pengendara yang beresiko tetapi tidak menyebabkan kematian dalam sebuah insiden. Perilaku *aggressive driving* sedang banyak terjadi pada pengendara yang cuek terhadap keselamatan tetapi berkendara dalam keadaan yang wajar (Tasca (2000). Beberapa perilaku *aggressive driving* kategori sedang seperti lupa menyalakan lampu sein, berkendara di lajur yang salah atau tidak memasang kaca spion di motor banyak dilakukan oleh para siswi.

Penyebab timbulnya *aggressive driving* bisa timbul karena faktor internal dan external (Tasca,2000). Secara internal, setiap individu memiliki sifat atau karakter yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan terus-menerus dalam setiap situasi. Faktor internal yang dimaksudkan menjadi penyebab *aggressive driving* ini seperti permusuhan, rasa ingin bersaing, kurangnya kepedulian terhadap individu lain, mengemudi untuk pelepasan emosi, impulsif, dan keputusan untuk mengambil resiko. Sifat-sifat ini akan berperan dalam pembentukan kepribadian mereka pada saat menghadapi masalah di jalan raya. Perasaan marah akan membuat siswi melakukan *aggressive driving* sehingga membahayakan para pengguna jalan yang lain (James & McNahl,2000).

Selain itu penyebab lain *aggressive driving* diungkapkan oleh (Philippe, Vallerand, Catherine&Celine,2009) yang menyatakan dorongan dari dalam diri saat berkendara juga mempengaruhi perilaku *aggressive driving*. Ada dua jenis dorongan yang diungkap oleh Chetherin dkk., (2009) yaitu dorongan obsesi dan dorongan

harmoni. Dorongan obsesi adalah dimana seseorang yang mempunyai dorongan dari dalam dirinya yang kuat. Dorongan obsesi akan membuat siswi pengendara motor untuk mengatur hal hal yang diinginkan, sehingga siswi dengan dorongan obsesi akan mudah marah atau melakukan tindakan yang melanggar peraturan lalu lintas apabila bertemu dengan masalah yang ada di jalan raya seperti kemacetan. Dorongan obsesi juga akan membuat siswi tidak mampu mengatur dorongan dari dalam dirinya, sehingga dalam berkendara siswi akan *aggressive driving* untuk mencapai keinginannya. Sedangkan untuk dorongan harmoni cenderung membuat siswi lebih tenang dalam berkendara karena siswi mampu mengendalikan dorongan yang timbul dari dalam dirinya. Demikian dengan dorongan dari dalam diri akan menentukan apakah siswi tersebut akan melakukan *aggressive driving* atau tidak.

Sedangkan faktor external bisa memicu perilaku *aggressive driving*, antara lain lingkungan sekitar, teman sebaya dan orang tua (Tasca, 2000). Faktor lingkungan yang mempengaruhi munculnya *aggressive driving* adalah kepadatan atau kemacetan. Sarwono (1997) mengemukakan bahwa kepadatan ini akan memberikan dampak pada manusia, salah satunya adalah munculnya perilaku agresif. Konecni (dalam Mann & Leon, 1982) mendukung pendapat tersebut dengan menjelaskan bahwa tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat adalah perilaku agresif. Holahan (1982) mengatakan bahwa, kepadatan tinggi merupakan salah satu syarat terjadinya kesesakan (*crowding*), selanjutnya kondisi ini akan menimbulkan stres pada individu dan memunculkan

perilaku agresif terutama pada saat mengendarai kendaraan bermotor.

Faktor lingkungan lain yang juga merupakan salah satu faktor pemicu *aggressive driving*, yaitu perilaku meniru dari lingkungan sosial atau konformitas kelompok. Menurut (Hurlock, 1980) remaja hampir selalu ingin masuk kelompok tertentu sehingga mau tidak mau remaja dituntut untuk memiliki pandangan yang lain mengenai berbagai hal. Hal ini menyebabkan remaja cenderung untuk mengikuti apa yang dilakukan oleh kelompok tersebut, misalnya saat sebagian besar siswi mengetahui bahwa bila mereka berprilaku melanggar lalu lintas, sama dengan anggota kelompok yang lain, maka kesempatan bagi mereka untuk diterima oleh kelompoknya lebih besar, Jadi ketika siswi berada di lingkungan negative, yang mempercayai bahwa berkendara secara *aggressive* dapat dijadikan sebagai suatu perilaku *aggressive driving* itu akan di tiru oleh siswi lainnya. *Aggressive driving* merupakan kebiasaan seseorang yang dipelajari dari lingkungan sosial yaitu dari pengemudi yang ada di sekitarnya (James & Nahl, 2000).

Perilaku *aggressive driving* siswi SMK wilayah Ciledug yang tinggi ini tergambar dari cara mengendarai motor. Hal itu bisa disebabkan siswi yang masih remaja sangat memikirkan dirinya sendiri dan tidak mempedulikan keselamatan dirinya dan penggunaan jalan lain. Siswi juga tidak peduli dengan adanya pandangan negatif dari lingkungan dengan perilaku berkendara. Selain itu cara berpikir siswi yang egosentris membuat siswi lebih tertarik pada kegiatan yang menantang adrenalinnya, siswi juga memiliki rasa yang begitu besar untuk diterima oleh lingkungan

(Hurlock,2004). Dengan begitu siswi akan melakukan apa saja untuk diterima oleh lingkungannya, meskipun tindakan tersebut melanggar hukum. Hal ini sejalan dengan (James&Nahl,2000) yang menyatakan Perilaku aggressive driving juga menjadi contoh untuk ditiru dan mampu mengubah tentang arti bahaya dan remaja mampu bisa meningkatkan resiko kepada pengendara lain. Apa yang dicontohkan oleh lingkungan dan di liput media juga memberikan pengaruh kepada remaja untuk tidak menghormati para pengguna jalan lain. Dengan demikian para siswi akan meniru apa yang ada di lingkungan nya. Keramaian di jalan raya juga memicu adanya perilaku aggressive driving Hal ini terjadi karena semakin padat kondisi jalan raya akan semakin meningkatkan stres pengguna jalan dan dapat menimbulkan perilaku aggressive driving di jalan raya (McGrava dalam Vanlaar Ward, 2008).

Dimensi dominan dalam penelitian ini tidak berbeda secara signifikan antara setiap dimensi. Hasil perhitungan statistic menyebutkan, dimensi Impatience & Inatentiveness 27 responden (23.5%), dimenssi Power struggle 26 responden (22.6%) dan Dimensi Recklessness & Road rage 25 responden (21.7%). Dalam penelitian ini setiap dimensi hanya berbeda satu responden. Dengan demikian dalam penelitian ini, peneliti akan memaparkan secara singkat hasil dari masing masing dimensi yang ada.

Berdasarkan data yang didapat dari hasil data lapangan tentang gambaran dimensi dominan aggressive driving siswi pengendara motor di SMK wilayah Ciledug. Diketahui bahwa terdapat 27 responden (23,5%) berada pada aggressive driving dimensi dominan Impatience dan Inatentiveness, yang merupakan aspek pertama dari

aggressive driving James & Nahl (2000). Siswi yang melakukan aggressive driving akan berperilaku impatience (ketidaksabaran) dalam mengendarai motor, seperti menerobos lampu merah, berpindah pindah jalur dan menambah kecepatan saat melihat lampu kuning, seperti yang dinyatakan oleh beberapa siswi saya menerobos lampu merah saat mengendarai motor (item 27) , Saya menambah kecepatan saat lampu kuning menyala (item 28) dan saya tetap menerobos rel kereta api walaupun palang pintu sudah ditutup (item 29). Siswi yang berperilaku inattentiveness (ketidakperhatian) seperti tidak memerhatikan kondisi motor, tidak memakai helm dan mengendarai motor sambil memainkan telepon seluler. Perilaku perilaku tersebut juga dinyatakan oleh para siswi seperti saya tetap mengendarai motor walaupun lampu rem motor mati (item 9), saya memainkan handphone saat sedang mengendarai sepeda motor (item 1).

Kemacetan dan keramaian di jalan raya bisa menjadi pemicu timbulnya perilaku impatience & inattentiveness. Hal itu dapat dipahami karena siswi yang masih remaja memiliki karakteristik pemunculan emosi yang berbeda bila dibandingkan dengan masa kanak-kanak maupun dengan orang dewasa. Emosi remaja seringkali tidak stabil dan emosi negatif mereka lebih mudah muncul. Keadaan ini lebih banyak disebabkan masalah dalam pemenuhan kebutuhan mereka dan lingkungan yang menghalangi terpenuhkannya kebutuhan tersebut (Hurlock, 1980). Dengan demikian keadaan jalan raya yang macet dan padat ditambah emosi siswi yang tidak stabil mendorong siswi melakukan tindakan impatience & inattentiveness

sebagai upaya untuk mempersingkat waktu.

Berdasarkan data yang didapat dari data lapangan 26 responden (22,6 %) masuk ke dalam dimensi dominan *power struggle*. *Power Struggle* adalah adu kekuatan antar sesama pengendara. Biasanya terjadi saat perebutan jalan atau menghalangi kendaraan lain untuk masuk ke jalur berkendara, tidak menjaga jarak aman dengan kendaraan yang berada di depannya, lalai dalam menekan pedal rem, memotong jalur berkendara kendaraan lain dan menghalangi kendaraan lain untuk berbelok. Beberapa penyebab yang bisa menimbulkan perilaku *power struggle* adalah berkendara dengan tidak menghormati orang. Hal ini sejalan dengan (James & McNahl,2000) yang menyatakan kurangnya empati terhadap pengendara lain menjadi salah satu sumber terjadinya *aggressive driving*. Hal ini juga sejalan dengan (Piaget dalam Santrock, 2013) yang menyatakan pemikiran siswi yang dalam periode remaja yang cenderung egosentris. Egosentris membuat siswi yang masih remaja mendahulukan keinginannya saja. Hal lain yang mendorong terjadinya perilaku *power struggle* juga diungkap oleh Hennessy & Wiesenthal (2000) menambahkan, kondisi lingkungan jalan raya yang padat akan mempengaruhi tingkat stres individu selanjutnya akan memungkinkan terjadinya perilaku *aggressive driving* pada saat mengemudi. Hal ini juga diungkapkan oleh (James & McNahl,2000) bahwa remaja cenderung tidak sabar di jalan dan cenderung melakukan *aggressive driving*.

Kemudian berdasarkan data yang didapat dari data lapangan 25 responden (21,7%) termasuk kedalam dimensi *recklessness & road rage*. *Recklessness*

yang arti harfiah nya adalah ugal-ugalan dapat diterjemahkan sebagai mengendara dengan sangat cepat. Beberapa perilaku *recklessness* dalam berkendara, juga diungkapkan oleh beberapa siswi, seperti saya mengendarai motor secara zigzag (item 36) dan Saya menyalip dari sebelah kiri (item 37). Sedangkan untuk *roadrage* adalah perilaku yang melibatkan rasa amarah dalam berkendara. Beberapa perilaku *road rage* juga dinyatakan oleh beberapa siswi, seperti saya memancing kemarahan pengemudi lain (item 16), Saya membunyikan klakson terus menerus saat dalam kemacetan (item 18) dan saya sengaja menabrakan motor apabila kesal dengan pengendara lain (item 19)

Beberapa hal yang menyangkut munculnya perilaku *recklessness* menurut (James& Nahl,2000) dapat ditimbulkan oleh pengendara yang sedang terburu-buru, berkendara dibawah pengaruh kecepatan tinggi, dan adiksi dengan resiko. Sedangkan perilaku *road rage* menurut (James&Nahl,2000) dapat ditimbulkan akibat mengendarai dibawah pengaruh stress atau berkendara dengan rasa amarah. Rasa amarah akan membuat pengendara sulit untuk melakukan kontrol diri atau mengganggu fokus siswi sebagai pengendara. Siswi yang masih remaja biasanya memiliki energi yang besar, emosi yang berkobar kobar sedangkan pengendalian diri remaja masih belum sempurna, Ali (dalam Suwanda,2016). Menurut Hurlock (2004) masa remaja sebagai pencarian identitas dan juga sebagai usia bermasalah. Hal ini membuat siswi pengendara menilai masalah di jalan raya sebagai hal negative. Dengan demikian siswi yang memandang peristiwa di jalan raya sebagai hal

negativ akan melakukan aggressive driving di jalan raya.

Perilaku *aggressive driving* juga diungkap oleh (Tasca,2000) mengemukakan dalam penelitiannya melihat perilaku mengemudi, menunjukkan bahwa pengemudi yang merasa memiliki keterampilan dan tidak berorientasi pada keselamatan pada saat mengoperasikan kendaraan, lebih sering menunjukkan kemarahan pada saat mengalami hambatan di jalan raya. Sedangkan pengemudi yang merasa berkendara dengan berorientasi pada keselamatan, menunjukkan tidak terlalu terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat proses mengemudinya. Hal ini menunjukkan pengemudi yang merasa memiliki ketrampilan yang baik saat mengemudi saja dan tidak berorientasi pada keselamatan akan memiliki kecenderungan melakukan aggressive driving. Orang yang berorientasi keselamatan akan lebih berhati-hati demi keselamatan dirinya.

Siswi yang tergolong dalam periode remaja berada dalam tahapan kognitif operasional formal. Idealnya remaja telah memiliki kemampuan untuk berpikir ideal yaitu telah mampu memahami konsekuensi keuntungan dan kerugian. Namun stabilitas emosi yang belum matang cenderung membuat remaja mudah memutuskan tanpa diikuti dengan pertimbangan yang matang. Rasa ingin tahu remaja yang besar, membuat remaja banyak memiliki keinginan yang menantang tanpa mempertimbangkan resiko yang akan ditimbulkan. Demikian halnya ketika remaja berkendara, remaja berkendara tanpa ada rasa takut dan bahkan cenderung menantang mau. Emosi yang meledak membuat remaja mudah terprovokasi oleh situasi dan kondisi.

Hasil perhitungan chi-square antara dimensi dominan aggressive driving dengan data penunjang, yaitu Usia, kelas dan lama berkendara menyatakan tidak ada hubungan karena $(P) \geq 0,05$. Hasil ini berbeda dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh (Tasca,2000) yang menyatakan orang yang berusia 18-25 lebih cenderung aggressive driving dibandingkan dengan orang yang berumur 25 tahun keatas. Selain itu (Tasca,2000) menyatakan bahwa pengendara menahun lebih cenderung *aggressive driving* karena mereka merasa cakap dalam mengendarai sepeda motor tetapi semua ini tergantung pada orientasi pengendara itu sendiri terhadap keselamatan.

Perbedaan hasil penelitian ini dengan hasil penelitian Tasca (2000) terjadi karena menurut hasil pengamatan peneliti hal itu bisa disebabkan oleh antara lain pihak sekolah cukup rutin melakukan pembinaan dan penertiban terhadap siswi yang mengendarai motor di sekolah, menerapkan sanksi bagi siswi yang melanggar aturan yang sudah disepakati, sehingga mereka cenderung berlatih untuk membuat pertimbangan-pertimbangan agar tidak melakukan *aggressive driving* dengan intensitas yang tinggi. Dengan menyadari adanya aturan yang ditetapkan oleh pihak sekolah tersebut para siswi menjadi lebih peduli dan berhati-hati saat mengendarai motor. Hal lain yang bisa menyebabkan tidak ada hubungan antara dimensi dominan dengan data penunjang karena responden dalam penelitian ini berjenis kelamin perempuan yang memiliki kecenderungan dorongan agresif yang rendah (Tasca, 2000). Hal ini seperti yang diungkap oleh (Philippe, Vallerand, Catherine&Celine,2009) yang menyatakan dorongan dari dalam

diri saat berkendara juga mempengaruhi perilaku *aggressive driving*. Dengan kata lain perilaku *aggressive driving* dalam penelitian ini ditentukan oleh internal pribadi siswi pengendara motor itu sendiri, meskipun responden dalam penelitian ini masih tergolong ke dalam periode remaja.

Simpulan

Berdasarkan hasil olah data, diperoleh bahwa tingkat *aggressive driving* siswi pengendara motor di SMK wilayah Ciledug lebih banyak yang berkategori tinggi dengan jumlah 39 siswi (33.9%) daripada yang berkategori rendah dengan jumlah 32 siswi (27.8%).

Siswi pengendara motor di SMK wilayah paling banyak mempunyai dimensi dominan *aggressive driving* pada *Impatience & inatentiveness*, yaitu sejumlah 27 subyek (23,5%). Siswi pengendara yang memiliki dimensi dominan tersebut adalah siswi yang tidak memiliki rasa sabar yang cukup sebagai pengendara dan tidak memiliki kepedulian kepada pengguna jalan lain. Perilaku seperti ini akan sangat meningkatkan resiko kecelakaan. Para siswi yang berkendara seperti itu sangat mementingkan diri sendiri walaupun mereka melanggar peraturan lalu lintas.

Siswi yang dominan pada *Impatience & inattentiveness* paling banyak berada di usia 17 tahun, kelas 11 dan lama mengendarai diatas 2 tahun. Namun tidak ada hubungan antara usia, kelas dan lama berkendara dengan dimensi dominan *aggressive driving*.

Saran

1. Saran teoritis

Berdasarkan hasil penelitian maka disarankan untuk melakukan penelitian lanjutan tentang *aggressive driving* dengan variabel lainnya, seperti konsep diri, harga diri, pola asuh. Karena berdasarkan data

yang diperoleh *aggressive driving* dipengaruhi oleh pola asuh orang tua, lingkungan individu, dan sifat remaja yang ingin diakui juga ingin diterima oleh lingkungannya, dan pengalaman pribadi yang ada pada individu.

2. Saran praktis

Agar perilaku berkendara menjadi lebih tepat disarankan pada siswi

1. Untuk mau berdiskusi dengan orang-orang dewasa agar mendapat nasihat tentang cara berkendara yang baik dan benar.
2. Berkendara dengan baik agar tidak merugikan diri sendiri dan orang lain
3. Berani menolak kepada lingkungan sekitar yang mengajak kepada hal yang merugikan terutama dalam hal mengendarai kendaraan bermotor.

Saran untuk keluarga :

1. Sikap orang tua yang lebih memperhatikan dan mengawasi anaknya. Agar tidak terjerumus kepada kegiatan yang melanggar hukum.
2. Dapat lebih menghargai pendapat atau alasan dari keinginan anaknya. Sehingga anak tidak mencari kesenangan yang melanggar hukum.
3. Mendukung dan mengarahkan anak ke hal-hal yang positif seperti mengaji, mengikuti bimbel dan memberitahu hal-hal apa saja yang melanggar norma

Saran untuk sekolah :

Sekolah sebaiknya tegas dalam pembinaan terhadap para siswi yang mengendarai sepeda motor agar terhindar dari efek mengendarai motor yaitu kecelakaan. Apabila memang memang melanggar peraturan lalu lintas sebaiknya diberlakukan larangan mengendarai sepeda motor ke sekolah. Selain itu sekolah juga sebaiknya melakukan kerjasama dengan instansi Kepolisian Republik Indonesia

tentang cara berkendara yang baik dan benar.

Daftar Pustaka

- Azwar, Saifuddin. (2012). *Penyusunan Skala Psikologi Edisi Dua*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Baron, R.A. 2005. *Psikologi Sosial jilid 2*. edisi ke 10. Jakarta : penerbit Erlangga.
- Beritasatu.com. 2014. *Ugal-ugalan, penyebab kecelakaan jalan raya*. <http://www.beritasatu.com/otomotif/218165-ugaluagan-42-penyebab-kecelakaan-jalan-raya.html> diakses tanggal 22 november 2014.
- Berkowitz, L. 1993. *Agression, Its Cause, Consequences and Control*. McGraw-Hill, Inc, United State
- detik.com. 2014. *Apa saja, keuntungan memakai sepeda motor*. <http://beritaotomotifterbaru.blogdetik.com/2014/08/27/apa-saja-keuntungan-memakai-sepeda-motor> diakses tanggal 22 November 22 november 2014.
- Calhoun, J.F & acocella, J.R. (1990). *psychology of adjustment and human relationship*. Psikologi tentang penyesuaian hubungan kemanusiaan. R.S. Satmoko (terjemahan). Edisi ketiga. Semarang : Ikip Semarang press.
- Chaplin, J.P. (2008). *Kamus Lengkap Psikologi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Dephub.go.id. (2014). *Peraturan pemerintah, no 43 tahun 1993*. <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah/79-pp-no-43-tahun-1993-tentang-prasarana-dan-lalu-lintas-jalan>. Diakses tanggal 29 Juni 2015.
- Dukes, R.L., Stephani, L. C., Lessie, T.J., Thomas, L. M., & Rodger, S. E. (2001). *Effect of aggressive driving and drivers characteristics on road rage. The social science journal*, 38, 323-331.
- Ferguson, susan A. (2003). *Other high risk factor for young drivers-how graduated licensing does, or doesn't could address them*. Journal of savety reaserch (online serial), 34, 71-77. <http://www.nsc.org/safety/road/teendriving/document/other%20high%20risk%20factors%20for%20young%20drivers.pdf> . diakses tanggal 29 Juni 2015.
- Ghufron. Nur. M & S. Risnawati. Rini. 2010. *Teori-Teori Psikologi*. Jakarta: Ar-ruzzmedia.
- Hauston, John. M., Harris, Paul. B., Norman, Marcia. (2003). *The aggressive driving behavior scale : developing a self-report measure of unsafe driving*. North American Journal of Psychology (HAJP). Vol. 5, No. 2, 269-278.
- Hurlock, E. B. (1980). *Psikologi Perkembangan : Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan Edisi Kelima*. Jakarta : Erlangga
- Hurlock, Elizabeth, B. 1993. *Psikologi Perkembangan: " Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan" (Terjemahan Istiwidayanti & Soedjarno)*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

- James, Leon. & Diane. Nahl. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. <http://www.aggressive.drivers.com/papers/james-nahl/james-nahl.pdf> diakses tanggal 27 Juni 2015.
- Kompas.com. 2010. *Sepeda motor, sarana transportasi termurah*. Diperoleh dari <http://megapolitan.kompas.com/read/2010/02/17/02433866/sepeda-motor.sarana.transportasi.termurah> diakses tanggal 22 November 2014.
- kompasiana.com.2010. remaja
- Meytasari, Anggia. (2013). *Kontribusi kontrol diri terhadap Kedisiplinan siswa disekolah dan implikasinya bagi program bimbingan dan konseling*. Skripsi. Fakultas Ilmu Pendidikan : Bandung.
- Muhaz, Muhamad. (2013). *Kematangan emosi dengan aggressive driving pada mahasiswa*. Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang. Vol. 01. NO. 02
- Mugista, A. Mellysha. (2014). *Self control dengan prokstinasi pada mahasiswa dalam menyelesaikan tugas perkuliahan*. Psikologi Universitas muhamadiyah malang. Vol. 2. No. 02.
- Papalia, D.E., Olds, S.W.,& Feldman R.D.2009. *Human Development*. (10th ed). New York : Mc Graw-Hill.
- Philippe, F. L., Vallerand, R, J., Catherine, E. A., & Celine, M. B. (2009). Passion for driving and aggressive driving behavior: a look at their relationship. *Journal of applied Social Psychology*. 39,
- Praptiani. Santi. (2013). *Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Agresivitas Remaja Dalam Menghadapi Konflik Sebaya Dan Pemaknaan Gender*. *Jurnal Psikologi Universitas Muhammadiyah Malang*. Vol.1 (1). No. 01-13
- Rachdianti, Yuniar. (2011). *Hubungan antara self-control dengan intensitas penggunaan internet remaja akhir*. Skripsi. Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah : Jakarta.
- Santrock, J.W. 2003. *Adolescence : Perkembangan Remaja*, (edisi keenam). Terjemahan: Penerbit Erlangga.
- Sarwono,S.W. 2012. *Psikologi Remaja*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sloane, Ethel. (2003). *Fisiologi manusia*. Jakarta : EGC
- Sugiyono, (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D Cetakan 17*.Bandung : Alfabeta.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. dari <http://www.stopandgo.org/news/>. Diakses tanggal 27 November 2014
- Jurnal. Tasca, Leo. 2000. *A review of the literature on aggressive driving research*. Road user safety branch. Canada. <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf>. Diakses tanggal 27 juni 2015.
- Tribunnews.com. 2014. *Jumlah kendaraan, di Indonesia capai 104211 juta unit*.

<http://www.tribunnews.com/otomotif/2014/04/15/jumlah-kendaraan-di-indonesia-capai-104211-juta-unit> diakses tanggal 22 November 2014.

Utami, Nadiyya. (2010). *Hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja*. Skripsi. Fakultas psikologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah : Jakarta

Jurnal. Winurini, Sulis. 2012. *Perilaku agresi, pengemudi kendaraan bermotor di Jakarta*.

http://berkas.dpr.go.id/pengkajian/files/info_singkat/Info%20Singkat-IV-13-I-P3DI-Juli-2012-48.pdf diakses tanggal 27 November 2014.