

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Permasalahan lalu lintas membutuhkan kepedulian dari berbagai pihak, tidak hanya pihak kepolisian saja. Permasalahan lalu lintas sendiri mencakup 3 hal yaitu masalah kecelakaan dari pelanggar lalu lintas, kepadatan dan kemacetan, serta kelancaran dalam berlalu lintas. Salah satu permasalahan lalu lintas yang utama dan membutuhkan perhatian besar yaitu kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas semakin meningkat dari tahun ke tahun. Menurut BPS tahun 2014 korban kecelakaan lalu lintas mencapai 95.906 kemudian tahun 2015 mengalami kenaikan menjadi 98.970. Pada tahun 2016, mengalami kenaikan menjadi 106.129, korban meninggal mencapai 26.185. Ditinjau dari aspek pengguna jalan, pengguna sepeda motor menempati urutan tertinggi yang mengalami kecelakaan. Sutawi (2006) angka kecelakaan tersebut dimungkinkan lebih besar lagi karena biasanya hanya kecelakaan besar saja yang dilaporkan, sedangkan kecelakaan yang kecil ataupun ringan tidak dilaporkan.

WHO kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh ketiga setelah penyakit jantung koroner dan TBC. Berlalu lintas yang buruk merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas, dan fenomena ini banyak terjadi di kota-kota besar dan negara maju seperti Indonesia. Mayoritas korban kecelakaan masih remaja yaitu dibawah 20 tahun. Berdasarkan data Korlantas Polri (2016) usia rata-rata yang terlibat dalam kecelakaan di jalan raya yaitu umur produktif 15-25 tahun.

Terdapat 3 faktor terjadinya kecelakaan saat berkendara yaitu: 1) Faktor jalan seperti kondisi jalan yang tidak baik, jalan licin, tanjakan/turunan curam, tikungan tajam, tidak ada rambu-rambu lalu lintas yang jelas dan jalan yang rusak. 2) Faktor kendaraan misalnya rem yang tidak berfungsi, lampu depan, belakang dan lampu rem tidak menyala, ban halus dan kerusakan pada kerangka. 3) Faktor manusia merupakan faktor terbesar terjadinya kecelakaan hingga 57% sampai 80%, seperti pemakaian alkohol, tidak memakai sabuk keselamatan, tidak memakai

helm, melanggar rambu-rambu lalu lintas, faktor kelelahan dan tidak sabar (Chaplin, 2005).

Utari (2016) mengemukakan bahwa pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor, misalnya melewati trotoar, berjalan melawan arus, berputar arah sembarangan, kebut-kebutan, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi di jalan yang padat atau ramai, berkendara dengan model zig-zag, pindah lajur dengan tidak menyalakan lampu sein, memodifikasi kendaraan, melanggar marka dan lain-lain. Hal ini didukung dengan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan di beberapa SMAN di kota Pati, bahwa sebagian besar pengendara melakukan kebut-kebutan di jalan, berkendara model zig zag, menerobos *traffic light* yang sudah berwarna merah, serta memodifikasi kendaraan, seperti mengganti ban dengan ukuran yang lebih kecil, memotong selebor belakang, mengganti spion, knalpot dan lain-lain. Perilaku yang dilakukan siswa tersebut termasuk dalam perilaku agresif dalam berkendara atau biasa disebut *aggressive driving*. *Aggressive driving* adalah perilaku mengemudi yang dilakukan individu secara sengaja dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan yang dimotivasi oleh ketidaksadaran, kekesalan, atau upaya menghemat waktu. Perilaku agresif dalam berkendara terjadi ketika pengemudi kesulitan mengontrol emosinya pada saat sedang berkendara. Perilaku ini biasanya ditampilkan dalam bentuk keberanian mengambil risiko di jalan raya dengan melanggar lalu lintas atau tidak menghormati keselamatan pengguna jalan lainnya, termasuk berbagai macam properti yang ada di jalanan.

Seseorang melakukan *aggressive driving* karena menyukai tantangan, mudah terbawa suasana, terpengaruh dengan lingkungan, ingin bergaya, ketidaksabaran dan lain-lain. Hal ini sesuai dengan hasil studi yang dilakukan oleh (Constantinou dkk, 2011) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas erat kaitannya dengan faktor manusia yaitu perilaku mengemudi pengendara sebagai pengguna jalan. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada tanggal 3 Maret 2018, di kota, Pati :

Subjek (AIJ, 17 tahun) dalam sesi wawancara menjelaskan bahwa

*“aku itu santai kalau naik motor, Cuma kalau berangkat sekolah aja sering ngebut dan ngerem mendadak jalanan ramai sedangkan aku buru-buru. Kalau untuk menerobos lampu merah sih saya lihat sikon juga, kalau dibangjo itu tidak dijaga polisi yah aku nerobos tapi kalau dijaga polisi yah aku tidak berani nerobos tapi kalau lampu bangjonya masih kuning, aku menambah kecepatan. Iya saya sering juga menyalip kemudian langsung berbelok. Kadang juga orang lain yang melakukan itu kepada saya, jadi saya ada perasaan dendam juga sih. Saat kondisi seperti itu secara otomatis saya tidak dapat mengontrol diri untuk tidak membalasnya. Yah gimana lagi? Rumah saya jauh dari sekolah jadinya rasanya pengen buru-buru aja sampai sekolah. Jarak sekolah dengan rumah saya kurang lebih 15km.”*

Subjek (ACAR 16 tahun) dalam sesi wawancara menjelaskan bahwa

*“Aku itu paling suka tantangan apalagi dijalan raya, lagi ramai-ramainya. Biasanya sih nerobos lampu merah, jalan zig zag dan berbelok tanpa menyalakan lampu sein. Kalau mau nyalip sih biasanya aku tinggal nyalip bodo amat di belakang ada motor yang mau nyalip apa nggak. Bagiku kayak gitu udah aku anggap normal dan wajar. Setiap aku naik motor sih kayak gitu nggak ngeliat kondisi apapun. Apalagi kalau saya lagi marah semakin nggak karuan naik motorku bisa sampai mau tabrakan.”*

Subjek (MSK 17 tahun) dalam sesi wawancara menjelaskan bahwa

*“Aku paling suka naik motor bagiku adalah tantangan yang paling asik, apalagi kalau jalan lagi ramai tuh kaya pas pagi berangkat sekolah. Bisa dikatakan hobby juga. Kalau aku biasanya naik motor kenceng aja kalau disaat jalan ramai kayak gitu, nggak kenal rem lah. Suka klakson-klaksonin teman-teman juga.”*

Berdasarkan hasil wawancara diatas, diketahui bahwa ketiga subjek melakukan *aggressive driving* mengendendarai kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi di jalan yang ramai, sering mengerem mendadak, menambah laju kendaraan disaat *traffic light* sudah berwarna kuning, berjalan zigzag, berbelok tanpa menyalakan lampu sein, menyalip kendaraan di depan tanpa melihat kaca spion dan suka mengklakson kendaraan di depan. Subjek melakukan *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor dendam, kurang bisa mengontrol diri dan belum memiliki kematangan emosi.

Dari hasil observasi yang telah penulis lakukan, subjek melakukan *aggressive driving* berupa kebut-kebutan di jalan yang ramai, berkendara dengan model zig zag, menerobos lampu merah, memacu kendaraan lebih cepat ketika

lampu banjo sudah berwarna kuning, berpindah jalur tidak menyalakan lampu sein, berbelok tidak menyalakan lampu sein, suka mengklason pengendara lain, motor dimodifikasi seperti selebor dipotong, knalpot diganti yang berbunyi nyaring, ban diganti ukuran yang lebih kecil dan spion tidak ada.

Masa remaja adalah perubahan dari masa kanak-kanak ke masa dewasa serta memberikan perubahan secara fisik, kognitif dan emosional (Santrock, 2007). Menurut Ali & Asrori (2008) pada periode perkembangannya, remaja mengalami tahapan masa menantang (*trozalter*) yang ditandai dengan adanya perubahan pada dirinya, baik secara fisik maupun psikis sehingga menimbulkan reaksi emosional dan perilaku radikal. Hurlock (1997) perubahan fisik pada masa remaja juga mempengaruhi bagian tubuh baik internal maupun eksternal, sehingga mempengaruhi keadaan psikologisnya. Hal itu menimbulkan perubahan dalam berperilaku meliputi sikap dan kepribadian. Oleh karena itu remaja membutuhkan perhatian yang lebih, baik dari orang tua, guru, teman dan lingkungan sekitar. Remaja juga belum dapat mengendalikan diri atau mengontrol diri, sehingga emosinya sering meluap-luap dan berdampak pada perilaku untuk melakukan tindakan melanggar norma. Menurut WHO seseorang dikatakan remaja apabila dalam rentang usia 12-24 tahun.

Pengendara remaja adalah penyumbang mayoritas kecelakaan lalu lintas. Menurut data dari Korlantas, remaja penyumbang kecelakaan rata-rata berusia 12-24 tahun. Penelitian yang dilakukan oleh (Januar, 2009) menghasilkan adanya perbedaan yang signifikan antara pelaku agresif perempuan dan laki-laki. Laki-laki lebih melakukan perilaku agresif ke arah fisik, sedangkan perempuan melakukan perilaku agresif ke arah verbal. Agresivitas laki-laki lebih tinggi dibandingkan perempuan. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan (Chomeya, 2010) jika dilihat dari jenis kelamin, pelaku *aggressive driving* kebanyakan dilakukan oleh laki-laki. Pengemudi laki-laki cenderung lebih sering melaju dengan kecepatan di atas rata-rata dan membuntuti kendaraan lain.

Hasil studi yang didapatkan dari penelitian-penelitian sebelumnya ditemukan bahwa sikap dan kontrol diri memiliki hubungan terhadap *aggressive driving*. Ketika individu memiliki sikap yang mendukung untuk melakukan *aggressive driving*, lingkungan sekitar mendukung dan ada beberapa faktor mampu menghambat atau memfasilitasi individu dalam berkendara, maka hal tersebut akan memberi pengaruh terhadap individu dalam berkendara (Nicholas, dkk, 2015). *Aggressive driving* juga didukung faktor internal atau dari diri pengendara seperti cara mengendalikan diri, kecenderungan mencari sensasi dan belum adanya kematangan emosi. Selain itu *aggressive driving* dipengaruhi oleh kontrol diri dan kematangan emosi.

Menurut Yusuf (2011) individu yang memiliki kematangan emosi adalah individu yang mampu bersikap toleran, merasa nyaman dengan lingkungan sekitar, mempunyai kontrol diri sendiri dan perasaan yang baik. Mencapai kematangan emosional merupakan tugas perkembangan yang sulit bagi remaja. Proses untuk mencapai kematangan emosi dipengaruhi oleh kondisi sosio-emosional lingkungan, seperti lingkungan keluarga dan teman sebaya. Kematangan emosi seseorang dapat dilihat dari perilaku yang sudah sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku. Jika remaja belum matang secara emosinya, maka akan mudah meledakkan emosinya dimanapun dia berada, berperilaku menurut kehendaknya tanpa memikirkan akibat atau resiko yang akan diperoleh.

Hal ini sesuai dengan pendapat (Chaplin, 2005) bahwa seseorang yang belum memiliki kematangan emosi cenderung menimbulkan sikap agresif yang dapat mempengaruhi kegiatan sehari-hari. Jika remaja tersebut melampiaskan emosinya saat berkendara, maka remaja tersebut mengalami kesulitan dalam melakukan kontrol diri. Semiun (2006) untuk mencapai kematangan emosi remaja harus diajarkan menyalurkan emosi dan suasana hatinya ke bidang-bidang yang bersifat konstruktif dan dapat diterima oleh masyarakat luas.

Averill (Ghufroon & Risnawita, 2014) kontrol diri adalah suatu bentuk kemampuan yang dimiliki seseorang, meliputi kemampuan membimbing tingkah laku, mengolah informasi, dan pemilihan suatu tindakan. Calhoun dan Acocella (1990) mendefinisikan kontrol diri sebagai suatu bentuk pengaturan proses fisik, psikologi, dan perilaku seseorang atau proses yang membentuk dirinya sendiri. Kontrol diri juga merupakan suatu bentuk kecakapan individu dalam membaca situasi diri dan lingkungannya, serta kemampuan untuk mengontrol dan mengelola faktor-faktor perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi. Kebanyakan remaja belum memiliki kontrol diri yang baik, karena remaja masih belum memiliki kematangan emosi. Hal ini didukung oleh hasil penelitian sebelumnya yang menjelaskan bahwa remaja belum memiliki kematangan emosi dan kontrol diri yang baik dalam berperilaku. Jika seseorang memiliki kontrol diri yang baik, maka seseorang tersebut akan mampu mengatur perilakunya.

Berdasarkan fenomena pada latar belakang masalah dan dari berbagai penelitian terdahulu, bahwa perilaku *aggressive driving* dapat membahayakan remaja dan orang lain. Oleh karena itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian untuk mengetahui “Hubungan antara kontrol diri dan kematangan emosi terhadap *Aggressive Driving*”.

Penelitian yang sudah pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya tentang *Aggressive Driving* diantaranya : “Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Perilaku Agresif Dalam Berkendara Pada Komunitas Motor Di Kota Surakarta”. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2016, oleh Firman Cahyo Sulistyono dengan hasil ada hubungan yang negatif sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresif saat berkendara. Artinya semakin tinggi kontrol diri maka akan semakin rendah perilaku agresif dan semakin rendah kontrol diri maka semakin tinggi perilaku agresif.

Penelitian berikutnya dilakukan oleh Muhammad Muhaz dengan judul “Kematangan Emosi Dengan *Aggressive Driving* Pada Mahasiswa”. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2013 dengan hasil ada hubungan yang negatif sangat signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku agresif saat berkendara. Artinya semakin tinggi kematangan emosi akan semakin rendah perilaku agresif

dan semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi perilaku *aggressive driving*.

Penelitian berikutnya dilakukan oleh Abdul Malik Ashari dan Sri Hartati “Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan *Aggressive Driving* Pada Mahasiswa”. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2017 dengan hasil semakin tinggi tingkat stres, kecemasan, dan depresi maka semakin tinggi kecenderungan *aggressive driving* dan sebaliknya, semakin rendah tingkat stres, kecemasan dan depresi maka semakin rendah kecenderungan *aggressive driving*.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah variabel bebas subjek dalam penelitian, yaitu remaja yang masih duduk dibangku Sekolah Menengah Atas, berumur 14-16 tahun dan dapat mengendarai kendaraan bermotor, berperilaku *aggressive driving* hanya saat berangkat dan pulang sekolah.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan paparan permasalahan yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya, maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah

Apakah ada hubungan antara kontrol diri dan kematangan emosi dengan *aggressive driving*?

## **C. Tujuan**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri dan kematangan emosi dengan *aggressive driving*.

## **D. Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat untuk kajian di bidang psikologi, terutama pada bidang sosial dan klinis.

### **2. Manfaat Praktis**

- a. Penelitian ini diharapkan memberi informasi mengenai pengaruh kematangan emosi dan kontrol diri terhadap *aggressive driving*.
- b. Penelitian ini diharapkan memberi informasi kepada remaja, bahwa perilaku *aggressive driving* itu membahayakan diri sendiri dan orang lain.