

BAB I

PENGANTAR

A. Latar Belakang Masalah

Laju pertumbuhan kendaraan pada saat ini sangatlah pesat, terutama pada kendaraan roda dua atau motor. Masyarakat lebih memilih motor karena disamping harganya yang terjangkau, motor juga dianggap sangat efisien untuk digunakan sehari-hari. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat, jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia pada 2013 mencapai 104,211 juta unit, naik 11 persen dari tahun sebelumnya yang berjumlah 94,299 juta unit. Dari jumlah itu, sebagian besar adalah kendaraan roda dua (Widianto, 2014). Jumlah terbesar kedua disumbang oleh mobil penumpang, baru kemudian diikuti dengan mobil angkutan barang (Widianto, 2014)

Pertumbuhan kendaraan roda dua maupun empat yang sangat pesat tidak diimbangi dengan pertumbuhan jalan dan infrastruktur yang memadai, sehingga membuat jalanan semakin lama menjadi sangat padat terutama pada kota-kota besar. Setiap pagi para pengendara motor maupun mobil selalu memadati jalanan untuk beraktifitas. Menggunakan sepeda motor memang memiliki banyak keuntungan, yaitu, seperti harga sepeda motor yang relatif terjangkau bagi semua kalangan, selain itu, juga karena uang muka cicilannya sangat rendah dan alasan yang paling akhir dan yang paling penting adalah karena sepeda motor merupakan sarana transportasi yang paling murah dan hemat biaya. Karena itulah jumlah pengguna sepeda motor menjadi

meningkat saat ini (Sepeda Motor, 2010). Dibalik keuntungan menggunakan sepeda motor, meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor juga menimbulkan banyak permasalahan seperti persoalan keamanan, ketertiban, kemacetan, tindak pidana pencurian sepeda motor dan keselamatan lalu lintas dalam kesehariannya. Pada saat ini motor ternyata menjadi penyumbang kecelakaan lalu lintas terbesar di Indonesia. Data menunjukkan bahwa pada tahun 2009, angka kecelakaan lalu lintas mencapai 19 ribu kasus sampai dengan bulan Juni. Menurut menteri perhubungan Jusman Syafii Djamil, jumlah ini naik dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 18 ribu kasus. Sebanyak 70 persen penyumbang kecelakaan tersebut adalah kendaraan roda dua (liputan 6.com, 2009).

Penyumbang terbesar dalam kecelakaan berkendara salah satunya adalah akibat para remaja yang ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraannya seperti pada salah satu kasus kecelakaan akibat aksi ugal-ugalan seorang sopir. Peristiwa tersebut terjadi di Jalan Ampera, Jakarta Selatan. Kasus kedua kecelakaan juga kembali terjadi di kawasan Pondok Betung, Pondok Aren, Tangerang Selatan pada hari Jumat tanggal 28 Maret 2012 sekitar pukul 10.00 kecelakaan itu disebabkan oleh pengemudi remaja yang ugal-ugalan. Kasus ketiga yaitu akibat aksi ugal-ugalan seorang pengemudi remaja yang mengakibatkan seorang anggota Satlantas dan dua warga tertabrak. (suaramerdeka.com, 2015). Contoh perilaku mengemudi agresif antara lain dengan mengemudi secara berkelok-kelok, menyalip kendaraan lain dengan kasar, menempel pada kendaraan pengemudi lain yang akan diserang, tidak mentaati perarutan lalu lintas atau mengucapkan atau memberikan tanda agresif kepada pengemudi lain. Para

remaja dalam contoh kasus diatas yang mengendarai kendaraannya dengan cara ugal-ugalan merupakan salah satu bentuk perilaku mengemudi agresif.

Menurut Tasca (Triany, 2008) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Jadi perilaku mengemudi yang agresif dapat diartikan sebagai suatu perbuatan menambah jalur baru atau mengambil jalur yang berlawanan, mengemudi dengan jarak antara kendaraan yang berada didepannya sangat dekat dengan tujuan untuk tidak memberikan jarak sedikitpun bagi orang lain untuk masuk kejalur, membunyikan klakson berkali-kali, memaki pengemudi lain, tidak mau untuk mengalah di persimpangan, dan memotong jalan tanpa melihat situasi sekeliling.

Secara jelas, Dula dan Geller (2003) mengatakan ada tiga indikator mengenai mengemudi berbahaya yang diberi label agresif, yaitu tindakan agresif yang dilakukan dengan sengaja secara fisik atau psikologis pada pengendara lain dengan emosi negatif yang dirasakan oleh pengemudi saat mengemudi seperti frustrasi, marah, namun juga dapat berbentuk kesedihan, kecemburuan, dan mengambil tindakan yang berbahaya dilakukan tanpa ada maksud untuk menyakiti diri sendiri ataupun orang lain. Adapun faktor-faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dikategorikan sebagai faktor pengemudi, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Sedangkan menurut Sharkin (2004) faktor-faktor yang mempengaruhi dalam mengemudi agresif ada tiga, yakni faktor situasional atau kondisi lingkungan, faktor internal dan variabel demografis.

Faktor internal merupakan ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur terus menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan membentuk kepribadian mereka. Grey, dkk (1989) melaporkan bahwa faktor internal yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, dan mengemudi untuk pelepasan emosional. Faktor internal yaitu faktor dari dalam diri individu yang salah satunya berupa kematangan emosi yang kurang baik, kematangan emosi diduga menjadi salah satu faktor internal yang menimbulkan perilaku mengemudi agresif pada remaja, dikarenakan orang yang memiliki kematangan emosi yang rendah maka tingkat perilaku agresif lebih tinggi. Menurut Muhaz (2013) perilaku mengemudi agresif ditimbulkan akibat rendahnya kematangan emosi pada diri para remaja sehingga mengakibatkan para remaja mengemudi dengan cara ugal-ugalan yang membahayakan dan dapat mengakibatkan kecelakaan.

Secara konseptual, menurut Albin (Sahabilla, 2014) kematangan emosi memiliki pengertian sebagai kemampuan untuk memikirkan emosi yang membantu meningkatkan kemampuan untuk menguasainya atau mengendalikannya. Hal ini berarti, orang yang matang emosinya akan mampu menguasai dan mengendalikan emosinya agar dapat menyesuaikan diri dengan kondisi-kondisi tertentu. Dalam penelitian Guswani & Kawuryan (2011) menjelaskan bahwa perilaku agresif mahasiswa dapat dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Seseorang yang telah matang emosinya berarti pula dapat mengendalikan luapan emosi,

sehingga individu tersebut dapat mengelolanya dengan baik. sedangkan seseorang yang kurang matang emosinya cenderung tidak bisa menahan luapan emosi. Hal tersebut berarti, bahwa seseorang yang kurang matang dalam emosinya dapat berperilaku agresif sehingga orang yang memiliki perilaku agresif cenderung mudah untuk berperilaku agresif dalam mengemudi.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara kematangan emosi dan perilaku mengemudi agresif pada remaja.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritik

Secara teoritis manfaat dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan ilmu psikologi di Indonesia serta menambah ilmu dalam bidang psikologi sosial.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi salah satu bahan masukan atau acuan bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang ingin meneliti mengenai perilaku mengemudi agresif pada remaja. Selain itu penelitian ini diharapkan memberikan wawasan bagi masyarakat bahwa perilaku mengemudi agresif dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain, sehingga diharapkan

masyarakat dapat berkendara lebih berhati-hati lagi di jalan raya agar tidak merugikan diri sendiri maupun orang lain.

D. Keaslian

Penelitian tentang mengemudi agresif telah banyak diteliti, namun demikian peneliti lebih spesifik dengan penelitian tentang mengemudi agresif terkait dengan kematangan emosi. Penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya mengenai keaslian topik, keaslian teori, keaslian subjek dan keaslian alat ukur.

1. Keaslian Topik

Penelitian tentang kematangan emosi banyak dilakukan oleh para peneliti sebelumnya. Seperti pada penelitian yang dilakukan oleh Guswani & Kawuryan (2011) dengan judul Perilaku Agresi Pada Mahasiswa Ditinjau Dari Kematangan Emosi. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku agresi, yaitu semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah perilaku agresi, sebaliknya semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi perilaku agresi. Hasil penelitian ini sesuai dengan teori yang dikemukakan Rahayu (2008), bahwa perilaku agresi mahasiswa dapat dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal.

Selanjutnya penelitian tentang perilaku mengemudi agresif masih jarang diteliti oleh para peneliti di Indonesia. Salah satu penelitian tentang perilaku

mengemudi agresif adalah penelitian Houston, dkk (2003) meneliti tentang “*The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a self-report Measure of Unsafe Driving Practices*”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menyelidiki reliabilitas dan validitas pengukuran 11 aitem baru mengenai skala perilaku mengemudi agresif, yang berfokus pada perilaku, non-kognisi, emosi, motivasi. Sebuah analisis komponen utama dari skala perilaku mengemudi agresif didapat, yaitu *conflict behavior* dan *speeding behavior*, dengan hasil menunjukkan bahwa skala dapat digunakan sebagai alat ukur penelitian dan penilaian diri.

2. Keaslian Teori

Teori yang digunakan dalam penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya. Guswani, A & Kawuryan, F menggunakan teori Hurlock (1994) sedangkan peneliti menggunakan teori milik Walgito (2003). Peneliti juga menggunakan teori Houston, dkk (2003) untuk mengukur mengemudi agresif dengan aspek *conflict behavior* dan *speeding*.

3. Keaslian Alat Ukur

Penelitian ini menggunakan aspek dari Walgito (2003) untuk mengukur kematangan emosi. Aspek yang digunakan dalam penelitian ini meliputi, dapat menerima keadaan dirinya maupun orang lain seperti apa adanya, tidak impulsive, dapat mengontrol emosinya, Dapat berfikir secara objektif, dan memiliki tanggung jawab. Selanjutnya alat ukur yang digunakan untuk mengukur perilaku mengemudi agresif dalam penelitian ini adalah adaptasi dari skala pengukuran

mengemudi agresif oleh Houston, dkk (2003) yang mengukur berdasarkan dua aspek, yaitu *conflict behavior* dan *speeding*.

4. Keaslian Subjek Penelitian

Subjek yang digunakan dalam penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya. Guswani, A & Kawuryan, F menggunakan subjek mahasiswa sedangkan peneliti menggunakan subjek para remaja laki-laki dan perempuan SMA yang berusia antara 16 – 19 tahun.

