

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

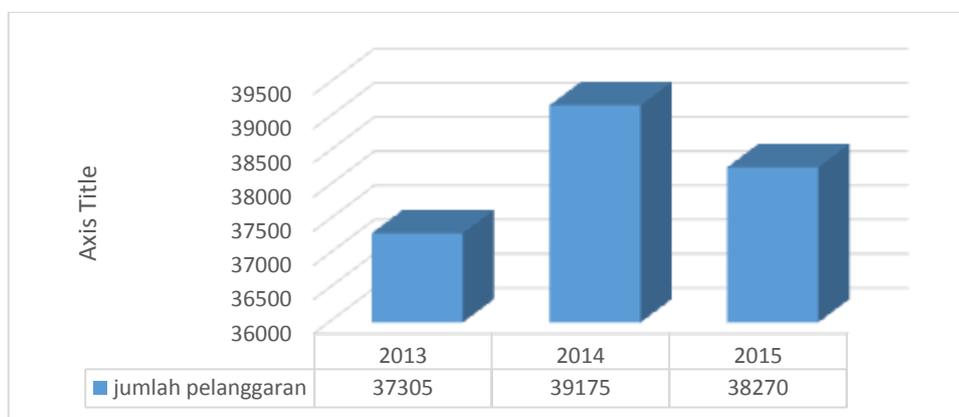
Keselamatan di jalan raya sangat penting untuk diperhatikan oleh setiap pemakai jalan raya. Ada bermacam-macam rambu lalu lintas yang dipasang baik di marka atau di badan jalan, semua itu dimaksudkan untuk menertibkan para pemakai jalan, dan secara langsung bertujuan untuk menjaga keselamatan para pemakai jalan. Akan tetapi sebagian besar cara berkendara masyarakat Indonesia cenderung buruk, peraturan-peraturan (rambu-rambu) di jalan raya banyak mereka langgar. Terjadinya kasus pelanggaran lalu lintas di jalan raya oleh pemakai jalan yang cenderung mengakibatkan timbulnya kecelakaan, ketidakdisiplinan pengguna jalan dan kemacetan lalu lintas yang dirasakan semakin meningkat.

Mempelajari perilaku mengemudi yang agresif penting untuk sejumlah alasan. Pertama, dari pengaman sudut pandang, agresivitas telah terbukti menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas (AAA Yayasan Keselamatan Lalu Lintas, 2009). Agresif mengemudi diwujudkan melalui kombinasi pelanggaran lalu lintas yang disengaja atau tidak aman mengemudi perilaku seperti menerobos lampu merah, marka jalan, menyalip (Neuman et al, 2003)

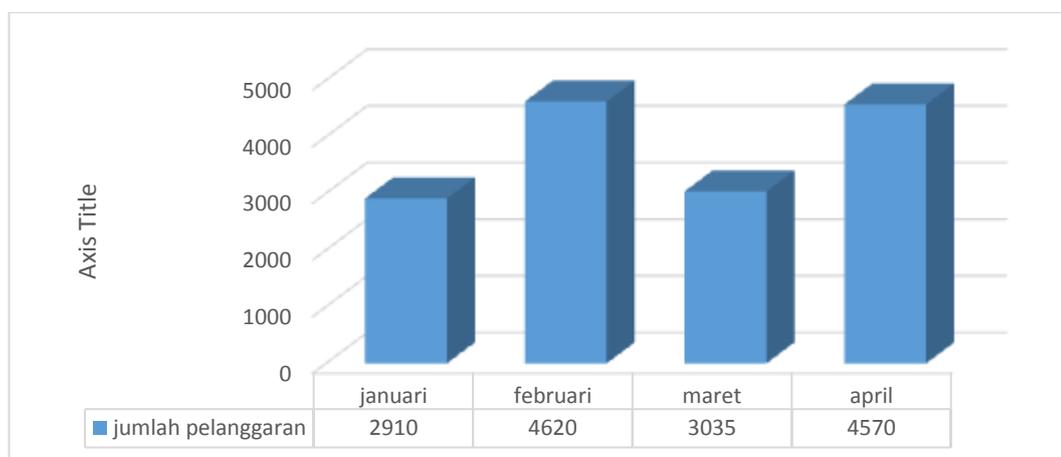
Hal ini karena kurangnya kesadaran masyarakat untuk mentaati peraturan lalu lintas adalah seringnya terjadinya kecelakaan yang berakibat fatal. Pelanggaran, menurut Sudarto (1990) “perbuatan yang oleh umum baru

disadari sebagai tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancam dengan pidana misalnya memarkir motor di sebelah kanan jalanan.” Pengertian pelanggaran tersebut berbeda dengan pernyataan (Prodjodikoron, 1981) yang mengartikan pelanggaran sebagai “perbuatan melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum berarti lain dari pada perbuatan melanggar hukum”.Kekhawatiran tentang keselamatan jalan dipandang sebagai masalah kesehatan masyarakat yang utama meskipun ketersediaan manajemen canggih teknik untuk mengekang bahaya lalu lintas. Mengemudi marah, impulsif, dan agresivitas instrumental dan emosional memiliki telah diusulkan sebagai tiga prediktor agresif dan perilaku transgressively mengemudi (Emilie, David, & Muñoz, 2013).

Dikota Surakarta Angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi pada tahun 2013 mencapai 37.305 pelanggaran. Pada tahun 2014 mencapai 39.175 pelanggaran lalu lintas. Sedangkan, ditahun ini atau 2015 hanya mencapai 38.270 pelanggaran. Berdasarkan data tersebut, pelanggaran lalu lintas mengalami peningkatan 1.800 pelanggaran pada tahun 2013 sampai 2014 dan mengalami penurunan sebesar 905 pelanggaran. Data diatas bisa dilihat dalam table berikut :



Walaupun sudah ada penurunan namun angka pelanggaran dikota Surakarta masih banyak yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Bisa dilihat dari data yang diperoleh dari kapolres Surakarta pada bulan januari 2016 terdapat 2910 pelanggaran lalu lintas, pada bulan februari 2016 terdapat 4.620 pelanggaran, pada bulan maret 2016 terdapat 3.035 pelanggaran dan pada bulan april 2016 terdapat 4.570 pelanggaran lalu lintas.



Dari contoh-contoh kasus yang ada tampak bahwa para pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas memiliki persepsi resiko yang rendah pada saat berkendara. Oleh karenanya, mereka berani mengambil keputusan yang beresiko dalam berkendara, misalnya mengemudi pada saat kondisi mabuk, mengemudi sembari memainkan *handphone*, atau mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi.

Hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti terhadap bapak Sutoto Spd selaku guru BK di SMA N 8 Surakarta, pada tanggal 24 Agustus 2016 pukul 09.00 WIB, diungkapkan sebagai berikut :

“Banyak siswa yang belum mempunyai SIM membawa sepeda motor ke sekolah bahkan jumlahnya sekitar 80% siswa dari total siswa 302 siswa dikelas X. hal ini terjadi karena siswa merasa lebih terbantu agar cepat sampai ke sekolah dan tidak menyusahkan orang tua agar mengantarnya sampai ke sekolah disaat orang tuanya juga harus bekerja dan di jalan di depan SMA N 8 Surakarta tidak dilalui bis umum jadi jika mereka menggunakan bis umum mereka harus berjalan kaki sekitar 2 kilo untuk sampai di depan SMA N 8 Surakarta jadi mereka terpaksa mengendarai sepeda ke sekolah walau belum memiliki surat ijin mengemudi”

Scheneiders (dalam Badrun, 2012) mengartikan perilaku agresif sebagai luapan emosi atas reaksi terhadap kegagalan individu yang ditunjukkan dalam bentuk perusakan terhadap orang atau benda dengan unsur kesengajaan yang diekspresikan dengan kata-kata (verbal) dan perilaku non-verbal.

Peneliti memilih subjek penelitian adalah remaja karena Gunarsa (dalam Vive Vike Mantiri, 2014) Remaja juga diartikan sebagai manusia yang masih di dalam perkembangannya menuju kedewasaan baik jasmani maupun psikisnya. Para ahli membagi masa perkembangan itu dalam beberapa tahap. Sebagai gambaran berikut ini tahap-tahap perkembangannya. Masa remaja adalah masa Mulai aktif dan energinya serba lengkap. Energi yang berlebihan menyebabkan sifat anak itu suka ramai, ribut, suka bertengkar, sering memamerkan kekuatan badannya, lincah dan berani, ingin menonjolkan dirinya ingin namanya dikenal orang lain. Remaja yang pemaarah dan agresif seringkali mengalami bias dalam atribusi, terutama dalam mempersepsi situasi-situasi sosial, dan hal ini mendorong mereka untuk berperilaku agresif ketika menghadapi konflik atau kondisi yang tidak menyenangkan Berkowitz (dalam Siddiqah, 2010).

Mengenai batasan usia remaja, beberapa pendapat dikemukakan oleh para ahli diantaranya, Darajat (2002), mengemukakan bahwa masa remaja berlangsung

sekitar usia 13 tahun – 21 tahun. Masa remaja diibaratkan sebagai suatu jembatan penghubung yang menghubungkan masa ketergantungan dengan orangtua dengan masa berdiri sendiri, bertanggung jawab dan berfikir matang. Sedangkan menurut Hurlock (2007), batasan usia remaja untuk perempuan adalah 13 sampai 21 tahun dan untuk laki laki 14 sampai 21 tahun.

Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas. Usia 13 - 18 tahun adalah usia remaja awal dimana mereka baru merasakan ketertarikan untuk mencoba mengendarai motor. Remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang berkendara yang dangkal sering menyebabkan terjadinya kecelakaan (Sammara, 2009)

Dalam penelitian Lambert-Belanger, Dubois, Weaver, Mullen & Bedard (2012) memilih subjek penelitian adalah remaja karena fakta yang mereka temukan dalam penelitian sebelumnya mereka menemukan bahwa penduduk yang paling mungkin terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena perilaku mengemudi yang agresif adalah remaja. Pengemudi yang paling agresif adalah laki-laki yang berusia antara 18 sampai 24 tahun.

Boyce dan Geller (2002) memandang kepribadian dalam kedua pembalap pria dan wanita dari segala usia dan menemukan hubungan yang signifikan antara usia pengemudi dan perilaku mengemudi yang tidak aman seperti ngebut dan jarak berikut pendek yang termuda dan driver tertua terlibat dalam lebih perilaku yang tidak aman dari abad pertengahan, tapi tidak menemukan perbedaan gender. Menurut McAdams (dalam Diana, 2009) sebagian besar penelitian

menunjukkan bahwa kurangnya pemantauan, perhatian dan komunikasi dari orang tua kepada remaja memberikan kontribusi besar pada penyimpangan perilaku remaja.

Menurut Dariyo (Sundari, 2009) masa remaja merupakan masa dimana emosi sedang meluap-luap sehingga berdampak pada perilaku remaja yang cenderung melakukan tindakan yang melanggar norma, sehingga pengetahuan yang didapatkannya tidak semena-mena langsung dapat diadopsi dalam perilakunya sehari-hari, padahal banyak remaja itu belum genap usia 17 tahun, selain tidak memiliki SIM (surat izin mengemudi) kebanyakan remaja sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri orang lain, karena pada fase remaja ini merupakan masa yang menarik perhatian karena sifat-sifat khasnya dan perannya yang menentukan dalam kehidupan individu dalam masyarakat orang dewasa (Yusuf, 2012).

Beberapa studi telah meneliti efek dari usia dan pengalaman di agresif perilaku mengemudi (Merengo, Settani & Vidotto, 2012), menemukan bahwa orang-orang muda atau mereka yang memiliki baru-baru ini memperoleh izin mengemudi mereka lebih agresif dalam lalu lintas dari yang lebih tua, individu yang lebih berpengalaman. Penelitian lain berpendapat bahwa faktor-faktor mempengaruhi agresif adalah faktor-faktor situasional seperti panas atau lalu lintas iritasi (Jovanovic et. Al, 2010), faktor-faktor yang berhubungan dengan karakteristik teknik kendaraan (Benfield, Szlemko & Bell, 2006) serta factor-factor yang berhubungan dengan driver sifat, seperti kognisi (Nesbit & Conger,

2012) suasana hati disposisional, fisik dan kesehatan mental (Shahar, 2008), sikap dan kepribadian (Jovanovic et.al, 2010).

Studi ini mengkaji pengaruh perilaku agresif dengan pelanggaran lalu lintas di kalangan anak muda. Untuk penelitian ini saya memilih remaja karena dari penelitian sebelumnya fakta bahwa remaja adalah yang paling mungkin terlibat dalam kecelakaan lalu lintas karena perilaku agresif ( Lambert-Belenger, Dubois, Weaver, Mullen & Bedard, 2012).

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka muncul rumusan masalah yaitu “Apakah ada hubungan antara perilaku agresivitas dengan pelanggaran lalu lintas pada remaja di SMA N 8 Surakarta?” berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka peneliti tertarik untuk menguji lebih lanjut seputar kepemimpinan wanita dengan mengambil judul penelitian **“Hubungan Antara Perilaku Agresivitas Dengan Pelanggaran Lalu Lintas Pada Remaja Di SMA N 8 Surakarta”**.

### **B. Tujuan penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk :

1. Mengetahui hubungan antara perilaku agresivitas dengan pelanggaran lalu lintas pada remaja di SMA N 8 Surakarta.
2. Tingkat perilaku agresivitas pada remaja di sma n 8 Surakarta
3. Tingkat pelanggaran lalu lintas pada remaja di sma n 8 Surakarta
4. Peran atau Sumbangan efektif perilaku agresivitas dengan pelanggaran lalu lintas pada remaja di SMA N 8 Surakarta

### **C. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian yang dilakukan adalah :

1. Memperkaya teori dibidang psikologi sosial mengenai Hubungan Antara Perilaku Agresivitas Dengan Pelanggaran Lalu Lintas Pada Remaja Di SMA N 8 Surakarta.
2. Bagi mahasiswa hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi tentang hubungan antara perilaku agresivitas dengan pelanggaran lalu lintas pada remaja di SMA N 8 Surakarta.
3. Bagi peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini dapat memberikan kerangka pemikiran pada penelitian yang akan datang, khususnya yang berkaitan dengan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Perilaku Agresivitas.