

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Remaja adalah istilah untuk individu yang memasuki usia belasan, disebut sebagai pemuda dan pemudi serta dimulai dari rentang umur 13 tahun sampai 18 tahun (Hurlock, 1953). Hurlock sendiri membagi remaja ke dalam dua bagian yaitu remaja awal dan remaja akhir. Remaja awal adalah individu dengan rentang usia 13 hingga 16 tahun sedangkan remaja akhir adalah individu dengan rentang usia 17 hingga 18 tahun. Perbedaan kedua bagian ini terletak pada bagaimana perubahan terjadi, dimana para remaja awal akan cepat mengalami perubahan secara perilaku, sikap dan nilai dibandingkan dengan remaja akhir (Hurlock, 1953).

Perilaku yang ditunjukkan remaja sangat bergantung kepada bagaimana otak mereka menilai sebuah situasi. Pada usia ini, otak masih berkembang dan menuju kematangan hingga pertengahan atau akhir usia 20-an (U.S. Department of Health and Human Services, 2023). Berbeda dengan orang dewasa yang berpikir menggunakan prefrontal cortex, remaja berpikir dan memproses informasi menggunakan amygdala (Understanding the Teen Brain, Stanford Medicine). Amygdala adalah bagian otak yang bekerja secara emosional dan reaktif termasuk diantaranya reaksi takut dan perilaku agresif (*Teen Brain: Behavior, Problem Solving, and Decision Making*, 2017). Amygdala digunakan karena pada otak remaja, prefrontal cortex sebagai bagian yang bekerja secara logika dan penalaran belum sepenuhnya matang. Dengan begitu, pengambilan keputusan yang diambil remaja berbeda dengan orang dewasa dan lebih mengarah berdasarkan dorongan hati mereka sehingga mudah terlibat dalam perkelahian dan perilaku beresiko atau berbahaya (*Teen Brain: Behavior, Problem Solving, and Decision Making*, 2017).

Rentannya keterlibatan remaja terhadap perilaku beresiko dan berbahaya terinterpretasi dalam kegiatannya sehari-hari termasuk membawa sepeda motor. Kusumastutie (2018) dalam penelitiannya kepada para siswa SMP dan SMA di Tegal dengan usia dibawah 17 tahun mendapatkan total dari 122 partisipan, 98 diantaranya telah mengendarai sepeda motor. Angka yang lebih besar didapatkan

oleh Umniyatun & Farradika (2020) yaitu dari total 3.880 partisipan remaja di Jakarta, 2.371 diantaranya telah mengendarai sepeda motor bahkan 1.815 dari remaja tersebut masih berada pada usia remaja awal yaitu di bawah 17 tahun. Angka tersebut menunjukkan besarnya keterlibatan remaja membawa sepeda motor dengan kondisi penalaran dan pengambilan keputusan yang belum matang. Kondisi ini akan menuntun remaja ke dalam perilaku berkendara yang beresiko dan berbahaya hingga terlibat dalam kecelakaan.

Peranan orang tua dalam keterlibatan pengendara remaja ini menjadi penting mengingat mereka merupakan orang yang bertanggung jawab atas tindakan anaknya sendiri. TMC Polda Metro dalam Kompas (2024) secara jelas menghimbau para orang tua yang telah memberikan izin kepada anak-anaknya yang belum cukup umur untuk mengendarai sepeda motor agar lebih bijaksana atas keputusannya tersebut. Bagaimanapun juga, kontrol orang tua terhadap anak-anaknya sangat penting untuk melihat bagaimana mereka dalam berkendara. Tingginya kontrol orang tua pada anak artinya juga mengawasi dan membatasi anaknya dalam berkendara sesuai dengan himbauan tersebut, begitupun sebaliknya apabila anak tidak dikontrol, perilaku anak dalam berkendara berarti tidak ada yang mengawasi.

Keterlibatan remaja dalam berkendara terutama di DKI Jakarta semakin menjadi perhatian melihat banyaknya diantara mereka yang terjaring razia pelanggaran lalu lintas. Mengacu pada Pusiknas Polri (2024), mencatat total selama periode 1 Januari hingga 14 Mei 2024, terdapat 52,846 anak berusia kurang dari 17 tahun yang terjaring razia lalu lintas di seluruh Indonesia. Lebih lanjut, diketahui tiga kepolisian daerah yang paling banyak menjaring anak-anak di bawah umur ini adalah kepolisian daerah DKI Jakarta dengan total 14,988 anak, Jawa Tengah dengan 9,398 anak, dan Sumatera Utara dengan 5,105 anak. Melalui data tersebut, diketahui bahwa DKI Jakarta adalah daerah paling banyak yang memiliki pelanggar lalu lintas berusia kurang dari 17 tahun. Angka yang dicantumkan sendiri mengacu pada pelanggar yang terjaring razia, yang artinya terdapat pelanggar lain yang tidak terjaring razia, dengan begitu angka aktual dari pelanggar lalu lintas di bawah 17 tahun di DKI Jakarta lebih dari 14,988 anak.

(Remaja dan Kecelakaan Lalu Lintas, Pusiknas Polri 2023) mencatat sepanjang periode 1 hingga 21 Agustus 2023, 42.080 pengemudi terlibat dalam kecelakaan. Lebih jelasnya kepolisian memberikan keterangan usia pada tiap korban kecelakaan dimana diketahui 6.004 atau 14,3 persen diantaranya adalah mereka dengan usia dibawah 17 tahun. Hal ini menunjukkan adanya sumbangan dari remaja dalam kecelakaan yang terjadi. *National Highway Traffic Safety Administration dalam National Safety Council (2023)* mengungkapkan fatalitas yang terjadi dalam kecelakaan yang melibatkan remaja. Kecelakaan yang melibatkan pengemudi remaja dengan usia 15-20 tahun pada 2022 setidaknya mengakibatkan 5.339 orang meninggal. Artinya dari 5.339 orang yang meninggal karena kecelakaan tersebut, setidaknya terdapat 1 remaja di dalam kecelakaannya.

Studi pendahuluan dilakukan kepada 7 orang remaja awal dengan rentang usia 13-16 tahun di Jakarta. Studi ini dilakukan untuk mendapatkan gambaran bagaimana perilaku berkendara dari remaja awal di Jakarta. Berdasarkan studi pendahuluan tersebut, didapatkan seluruh partisipan memunculkan perilaku berkendara beresiko setidaknya dalam 2 bentuk perilaku. Total perilaku mengemudi beresiko yang paling banyak dimunculkan partisipan adalah berkendara melebihi batas kecepatan, dimana ketujuh partisipan melakukan hal tersebut. Kemudian 6 diantara 7 partisipan melewati kendaraan di depan dengan jarak yang sempit ketika berkendara. 4 diantara 7 partisipan melakukan tailgating atau berkendara terlalu dekat dengan kendaraan didepan. 4 diantara 7 partisipan kerap menunjukkan gestur kasar kepada pengemudi lain. 2 dari 7 partisipan menekan klakson ke pengemudi lain. 1 dari 7 partisipan tidak sabar ketika menunggu lampu merah. Terakhir 1 dari 7 partisipan menyebutkan tidak membiarkan pengemudi lain membalap atau melewatinya. Studi tersebut membuktikan adanya perilaku beresiko yang dilakukan remaja awal ketika berkendara dan termasuk ke dalam ciri perilaku mengemudi yang agresif.

Perilaku mengemudi agresif adalah perilaku yang melibatkan ancaman serius bagi keselamatan publik dan termasuk ke dalam disfungsi sosial (Houston & Harris, 2003). Pengemudi dengan perilaku ini akan berkendara secara tidak aman yang membawa dirinya ataupun orang lain pada situasi yang berisiko. Secara

bentuk, mengemudi agresif ditunjukkan dengan beberapa wujud perilaku seperti *tailgating*, *honking*, *rude gesturing*, *flashing high beams at slower traffic* dan *speeding*. Perilaku ini identik dengan tindakan yang akan membawa bahaya bagi pengemudi itu sendiri dan orang lain.

Houston & Harris (2003) membagi perilaku mengemudi agresif ke dalam dua dimensi, yaitu *Conflict behavior* dan *Speeding Behavior*. *Conflict behavior* adalah sebuah perilaku yang langsung menasar kepada pengemudi lainnya. Perilaku ini dicirikan dengan bagaimana pengemudi bertindak dengan pengemudi lainnya dan kecenderungan adanya memulai konflik dengan pengemudi lain tersebut. Dimensi lainnya adalah *Speeding* yang menggambarkan bagaimana perilaku pengemudi ketika berada pada kecepatan tertingginya. *Speeding* tidak memiliki interaksi secara langsung dengan pengemudi lainnya, tetapi tetap mengantarkan dirinya dan pengemudi lain ke dalam bahaya karena berkendara secara sembrono. Kedua dimensi tersebut menjelaskan secara konkrit bagaimana bentuk perilaku yang ditimbulkan pengemudi dan apakah perilaku tersebut termasuk ke dalam perilaku mengemudi yang agresif.

Perilaku mengemudi agresif dapat disebabkan oleh berbagai faktor. Houston & Harris (2003) mengungkapkan perilaku mengemudi agresif memiliki hubungan dengan permusuhan, hiperkompetitif, pikiran dan emosi yang berkaitan dengan agresivitas. Shinar (1998) dalam studinya juga menemukan beberapa hal yang dapat memunculkan perilaku mengemudi agresif, seperti rasa frustrasi, perbedaan individu, perbedaan norma, hingga lamanya menunggu lampu merah. Melalui kedua penelitian tersebut diketahui bahwa perilaku mengemudi agresif dapat disebabkan oleh individu itu sendiri maupun lingkungannya.

Shepherd dkk. (2011) melalui studi eksperimennya menemukan adanya faktor lain yang mempengaruhi perilaku mengemudi agresif, yaitu *peer pressure*. Penelitian ini melibatkan penggunaan simulator serta rekan sebaya yang memberikan persuasi verbal dalam berkendara. Hasilnya partisipan yang diminta untuk berkendara beresiko menunjukkan perilaku mengemudi yang lebih cepat dan berbahaya dibanding dengan partisipan yang didorong untuk mengemudi lebih

lambat atau tidak didorong sama sekali. Gheorghiu dkk. (2015) menemukan hal serupa dalam penelitiannya. Pada studi ini diketahui bahwa individu yang menerima tekanan langsung dari teman sebaya akan lebih mudah memunculkan perilaku mengemudi agresif dibandingkan mereka yang menerima tekanan tidak langsung. Berdasarkan kedua studi tersebut diketahui bagaimana perilaku mengemudi agresif dapat disebabkan oleh *peer pressure*.

Keterlibatan *peer pressure* terhadap perilaku mengemudi agresif didorong oleh banyaknya waktu yang dihabiskan remaja bersama teman sebayanya (Hurlock, 1953). Bagi remaja, penerimaan oleh kelompok merupakan sesuatu yang penting sehingga mereka akan melakukan hal yang sama dengan kelompoknya agar diterima oleh kelompok tersebut. Dengan begitu, remaja akan mengikuti perilaku kelompok meskipun itu mengarah pada hal buruk seperti merokok, alkohol, hingga narkoba.

Munandar (2022) menemukan tidak selamanya *peer pressure* akan berpengaruh terhadap perilaku mengemudi agresif. Penelitian yang dilakukan pada masa pandemi ini menemukan tidak adanya pengaruh *peer pressure* terhadap perilaku mengemudi agresif. Penelitian ini menyorot peran interaksi yang minim pada masa pandemi sehingga menurunkan interaksi individu dengan teman sebayanya. Selain itu, penelitian ini dilakukan kepada mereka dengan usia diatas 17 tahun. Hurlock (1953) mengungkapkan, pengaruh teman sebaya akan berkurang seiring dengan bertambahnya keinginan remaja untuk membentuk identitas diri sendiri. Dengan begitu didapatkan *peer pressure* tidak memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi agresif jika interaksi antar individu kurang dan ketika individu memasuki usia untuk pencarian identitas diri.

*Peer pressure* adalah pengalaman subjektif individu dimana ia melakukan sesuatu karena merasa tertekan, terdesak dan ditantang oleh orang lain untuk melakukan hal tersebut (Santor dkk., 2000). *Peer pressure* melibatkan tekanan oleh kelompok dengan usia yang sama dan membuat seseorang termotivasi untuk bertindak dan berpikir karena didesak, didorong, atau dipengaruhi oleh kelompok usia tersebut. *Peer pressure* identik dengan perilaku delinkuen atau pelanggaran

sosial oleh remaja seperti penggunaan zat terlarang, bolos sekolah, hingga pencurian.

Melalui studi Shepherd & Lane (2011); Gheorghiu, dkk. (2015) diketahui bahwa *peer pressure* dapat berpengaruh pada perilaku mengemudi agresif seseorang. Akan tetapi Munandar M.A (2022) menemukan tidak adanya peran *peer pressure* terhadap perilaku mengemudi agresif yang disebabkan oleh minimnya interaksi dan rentang usia yang memasuki pencarian identitas diri. Studi pendahuluan yang dilakukan juga mendapatkan bahwa remaja awal di Jakarta memiliki kecenderungan berkendara secara agresif. Karena adanya inkonsistensi serta fenomena berkendara agresif yang lekat dengan remaja di Jakarta, maka peneliti tertarik untuk meneliti dengan rentang usia yang berbeda dengan tujuan memperjelas bagaimana Pengaruh *Peer pressure* terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada Remaja Awal Pengendara Sepeda Motor di DKI Jakarta.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Peneliti menyusun identifikasi masalah pada penelitian ini sebagai berikut:

- a. Perkembangan otak remaja awal belum sempurna terutama dalam penalaran dan pengambilan keputusan sehingga mereka lekat dengan kegiatan beresiko, salah satunya mengendarai sepeda motor secara agresif.
- b. Salah satu faktor yang memunculkan perilaku mengemudi agresif adalah *peer pressure*. Tetapi terdapat perbedaan pengaruh dari *peer pressure* terhadap perilaku mengemudi agresif.
- c. Remaja awal banyak menghabiskan waktu dengan teman sebaya sehingga potensi terpapar *peer pressure* semakin tinggi.

## 1.3 Pembatasan Masalah

Peneliti memberikan batasan masalah pada penelitian agar pembahasan terfokus pada topik utama. Batasan yang diterapkan pada penelitian ini adalah pengaruh *peer pressure* terhadap perilaku mengemudi agresif pada remaja awal pengendara sepeda motor dengan rentang usia 13 - 16 tahun di DKI Jakarta.

#### **1.4 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah “Apakah terdapat pengaruh dari *peer pressure* terhadap perilaku mengemudi agresif pada remaja awal pengendara sepeda motor di DKI Jakarta?”.

#### **1.5 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rancangan yang telah dibuat, tujuan pada penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh *peer pressure* terhadap perilaku mengemudi agresif pada remaja awal pengendara sepeda motor di DKI Jakarta.

#### **1.6 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat kepada pihak yang lekat dengan permasalahan serupa. Peneliti membagi manfaat pada penelitian ini sebagai berikut.

##### **1.6.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan apakah terdapat serta bagaimana pengaruh dari *Peer pressure* terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada Remaja Awal Pengendara Sepeda Motor di DKI Jakarta.

##### **1.6.2 Manfaat Praktis**

###### **1.6.2.1 Bagi Remaja Awal**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi refleksi bagi para remaja awal yang memiliki indikasi mengemudi secara agresif serta memahami bagaimana teman sebaya dapat berperan terhadap perilaku mengemudi agresif.

###### **1.6.2.2 Bagi Orang Tua Remaja Awal**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi peringatan tentang potensi perilaku mengemudi agresif yang mungkin ditimbulkan oleh anak-anak. Orang tua diharapkan dapat lebih mengawasi pemberian akses berkendara serta bagaimana anak berhubungan dengan teman sebayanya.

###### **1.6.2.3 Bagi Peneliti dan Akademisi**

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan dan referensi untuk pengembangan ilmu pengetahuan yang komprehensif mengenai Perilaku Mengemudi yang Agresif.