

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

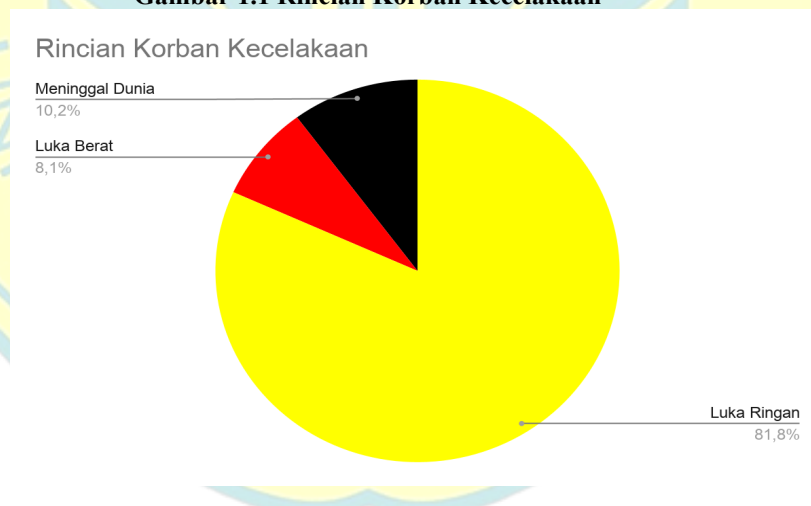
Dalam situasi berkendara, tidak jarang kita melihat pengendara yang taat lalu lintas dari segi kelengkapan maupun perilaku berkendara, dan ada juga pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas baik dari kelengkapan maupun perilaku berkendara, contohnya seperti berperilaku agresi selama berkendara. Agresivitas berkendara merupakan perilaku berkendara yang mengganggu dan dapat membahayakan pelaku dan juga pengguna jalan lainnya. Agresivitas berkendara tidak hanya meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, tetapi juga dapat menciptakan suasana jalan yang tidak aman dan memicu konflik antar pengguna jalan. Agresivitas berkendara merupakan pengoperasian kendaraan dengan cara yang membahayakan atau berpotensi membahayakan orang atau properti (*National Highway Traffic Administration*). Houston & Harris (2003), menjelaskan bahwa agresivitas berkendara merupakan perilaku disfungsi dan merupakan sebuah ancaman serius bagi keselamatan publik. Agresivitas berkendara dapat dicirikan dengan berbagai perilaku seperti membuntuti kendaraan lain dengan jarak terlalu dekat, membunyikan klakson, membuat isyarat kasar, menyalakan lampu jauh pada kendaraan yang lebih lambat, dan mengebut. Deffenbacher, dkk (dalam Swari, 2024) menjelaskan bahwa terdapat lima cara sebagai bentuk berkendara agresif; secara verbal (mengumpat atau memaki), secara fisik (mengacungkan jari tengah, mengepalkan tangan), menggunakan kendaraan sendiri (menambah kecepatan, memepet kendaraan yang ditarget), berpindah tempat, dan secara konstruktif (menarik napas panjang untuk menenangkan diri). Terkadang perilaku berkendara seperti hal tersebut berpotensi menyebabkan kecelakaan kecil sampai fatal.

Perilaku berkendara agresif dapat dilakukan oleh siapapun seperti siswa SMA. Siswa SMA merupakan individu yang berusia 15-18 tahun atau disebut dengan remaja. Santrock (2003) meminjam istilah Hall untuk menjelaskan fase

remaja, Hall menyebutkan bahwa remaja berada pada fase *storm and stress* (badai dan tekanan), istilah tersebut merujuk pada kondisi yang terjadi pada masa remaja yang merupakan periode transisi yang penuh dengan gejolak, konflik, perubahan suasana hati, dan perilaku berisiko. Masa remaja juga merupakan fase pencarian identitas, individu yang berada pada fase remaja memiliki energi yang besar dan berlebih. Hal tersebut menyebabkan mereka terus ingin mengeksplor hal baru dan tidak jarang melakukan hal-hal negatif seperti berperilaku agresif (Swadnyana dalam Marhan, dkk 2021).

Menurut penjelasan dari *National Traffic Safety and Administration*, pengemudi agresif dapat diidentifikasi sebagai individu yang berulang kali melakukan pelanggaran lalu lintas atau pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan yang berakibat pada cedera serius atau kematian. Berdasarkan data resmi yang diberikan oleh Korlantas Polri yang dirilis melalui akun Instagram @rsaindonesia, sepanjang tahun 2025 terjadi kasus kecelakaan lalu lintas sebanyak 158.508 kasus di Indonesia. Dari jumlah kejadian tersebut menghasilkan jumlah korban sebanyak 238.878 orang dengan rincian:

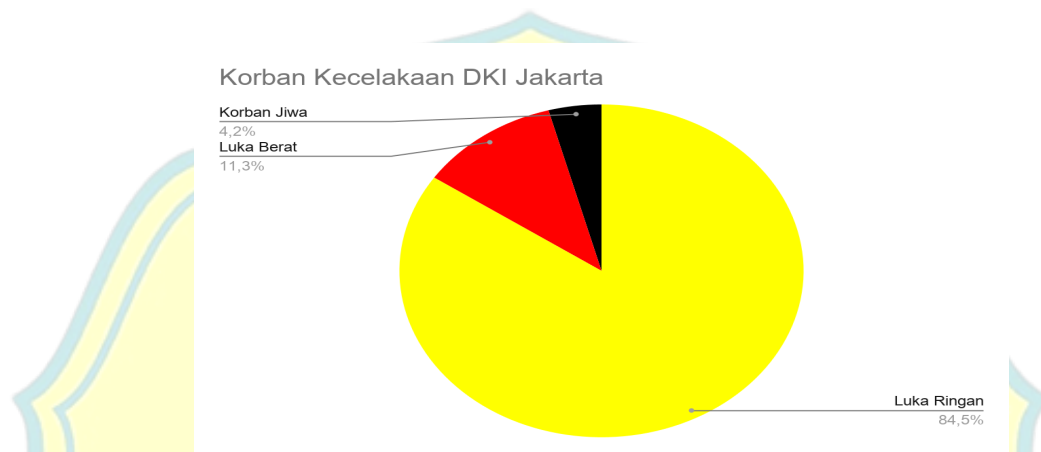
Gambar 1.1 Rincian Korban Kecelakaan



Dapat dilihat, dari jumlah korban yang tercatat, sebanyak 81.8% atau 195.271 orang mengalami luka ringan, sebanyak 8.1% atau 19.311 orang mengalami luka berat, dan sebanyak 10.2% atau 24.296 orang meninggal dunia. Sementara jumlah kecelakaan lalu lintas yang menysasar kelompok remaja menurut data dari Polri yang dirilis oleh kempalan.com terdapat 133.811 pengemudi anak dan remaja yang terlibat kecelakaan lalu lintas di semester I

tahun 2025. Selain itu, per tanggal 8 Maret 2025, Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta telah merilis data statistik jumlah kejadian korban kecelakaan lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta tahun 2024. Hasilnya terdapat sebanyak 9.080 kasus kecelakaan dengan rincian sebagai berikut:

Gambar 1.2 Rincian Korban Kecelakaan DKI Jakarta



Dapat dilihat, dari jumlah korban yang tercatat, sebanyak 84.5% atau 7.670 orang mengalami luka ringan, sebanyak 11.3% atau 1.026 orang mengalami luka berat, dan sebanyak 4.2% atau 384 orang meninggal dunia.

Sebagai tambahan, terdapat kasus kecelakaan yang melibatkan seorang remaja berusia 15 di wilayah Tangerang Selatan. Melalui berita yang dirilis oleh [detik.com](https://www.detik.com), pengendara remaja tersebut diduga hilang kendali di jalan menuju pintu Tol BSD, sehingga menabrak pembatas jalan. Karena kendaraan terus melaju, hal itu membuat keadaan semakin parah sehingga menabrak tiga sepeda motor dan menewaskan salah satu diantaranya.

Berita kedua dirilis oleh pusiknas.polri.go.id yang memberitakan puluhan ribu anak terjaring razia pelanggaran lalu lintas. Dalam artikel tersebut didapatkan sebanyak 52.846 pengendara berusia di bawah 17 tahun yang terjaring razia di seluruh wilayah Indonesia pada senin 20 Mei 2024. Selain itu terdapat peringkat Polda dengan jumlah anak-anak yang terjaring razia, peringkat ketiga dipegang oleh Polda Sumatera Utara dengan 5.105 anak, peringkat kedua dipegang oleh Polda Jawa Tengah dengan 9.398 anak, dan peringkat pertama dipegang oleh Polda Metro Jaya dengan 14.988 anak yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

Di Indonesia sendiri telah diatur batasan yang diperbolehkan untuk berkendara di jalan raya. Dalam pasal 81 ayat 2 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tertera, Individu harus berusia 17 tahun untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM) A, C, dan D. Akan tetapi di lapangan kerap ditemukan pengendara yang belum memiliki SIM dan juga belum cukup 17 tahun ketika berkendara.

Dalam penelitian ini, penulis tidak mewajarkan ataupun mendukung praktik berkendara di bawah umur. Penelitian hanya dilakukan untuk menggambarkan dan memahami fenomena perilaku berkendara yang terjadi pada siswa sebagai bagian dari realitas sosial yang ada. Pengambilan data terhadap siswa yang telah berkendara dilakukan karena fenomena tersebut masih ditemukan di lingkungan masyarakat dan sekolah, sehingga penting untuk diteliti guna memperoleh informasi ilmiah mengenai faktor-faktor psikologis yang berkaitan dengan perilaku berkendara.

Selain itu, penelitian dalam bidang psikologi dan perilaku tidak dimaksudkan untuk melegitimasi suatu tindakan yang bertentangan dengan peraturan, melainkan untuk memahami karakteristik perilaku tersebut sehingga dapat menjadi dasar dalam penyusunan program edukasi, pencegahan, dan intervensi yang lebih efektif. Dengan demikian, keterlibatan siswa yang telah berkendara dalam penelitian ini semata-mata bertujuan untuk kepentingan ilmiah dan pengembangan pengetahuan, bukan sebagai bentuk pembenaran terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas.

Terdapat penelitian yang membuktikan kecenderungan pengendara usia muda untuk mengambil risiko lebih banyak dibandingkan pengendara yang berusia lebih tua. Bottom dan Ashworth (dalam Munandar, 2022) memberi contoh pengemudi usia muda cenderung lebih sering mengambil jalan yang sempit dan terbilang sulit untuk dilalui yang berada di antara kendaraan-kendaraan lain dibanding pengendara yang berusia lebih tua. Selain itu terdapat studi pendahuluan yang dilakukan oleh Ali (2022) kepada 10 anggota komunitas motor. Dari 10 responden yang diwawancarai, 9 diantaranya menjawab sangat senang berkendara dengan kecepatan tinggi. Mereka menyertakan alasan seperti sudah terbiasa, supaya cepat sampai tujuan, terburu-buru atau mengejar waktu, atau

bahkan melakukannya karena ingin menguji adrenalin dan dilihat mahir. Diantara mereka pun terdapat seorang responden yang mengaku senang mendahului kendaraan di depannya atau mengklakson, namun dirinya tidak senang apabila pengendara lain mendahuluinya.

Collado (dalam Marhan dkk., 2021), menyebutkan komponen perilaku agresivitas berkendara antara lain, seperti *speeding* (mengebut), *tailgating* (membuntuti kendaraan yang berada di depannya), *the accordion effect* (tidak memberi ruang bagi kendaraan lain untuk masuk), *fast drivers* (mengambil risiko untuk menghindari kemacetan), dan *emotional influence* (pengaruh emosi dari pengendara itu sendiri).

Berdasarkan uraian paragraf sebelumnya, dikatakan bahwa emosi merupakan aspek yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang, termasuk ketika berkendara. Ketika individu tidak mampu mengontrol emosinya saat berkendara, membuat dirinya cenderung melampiaskannya pada saat berkendara. Studi yang dilakukan oleh Hennessy dan Wiesenthal (2002) menyoroti bahwa faktor psikologis seperti frustrasi dan kemarahan memiliki kontribusi besar terhadap perilaku agresif di jalan, yang selaras dengan temuan Deffenbacher et al. (2003) mengenai adanya hubungan signifikan antara tingkat kemarahan dengan kecenderungan perilaku agresif saat mengendarai kendaraan. Selain itu, Shinar (1998) juga menegaskan bahwa karakteristik kepribadian individu, termasuk kontrol emosi yang rendah, berperan dalam meningkatnya perilaku agresif di jalan raya. Meskipun terdapat kesamaan tema, perbedaan utama antara penelitian-penelitian tersebut terletak pada fokus pemaparan, dimana sebagian besar penelitian terdahulu lebih menitikberatkan pada faktor-faktor psikologis umum penyebab agresivitas berkendara, bukan pada intervensi spesifik yang berkaitan dengan pengelolaan regulasi emosi secara terukur.

Menurut Widuri (dalam Nugraha 2023) regulasi emosi berfokus pada kemampuan pengendara untuk mengatur dan mengekspresikan emosi tersebut dalam situasi berkendara. Regulasi emosi merupakan komponen yang terdiri dari empat aspek, yaitu kemampuan mengatur strategi emosi yang digunakan, kemampuan untuk tidak menjadi reaktif oleh emosi negatif, kemampuan mengendalikan emosi, dan kemampuan menerima respon emosi (Nugraha, 2023).

Dalam situasi berkendara, kemampuan regulasi emosi membantu pengendara untuk mengelola emosi, mempengaruhi proses berjalannya emosi, intensitasnya, dan perasaan yang dialami, untuk kemudian mengetahui bagaimana emosi harus diekspresikan dalam respon yang tepat dalam aktivitas berkendara (Kuncoro dalam Nugraha, 2023).

Emosi sebagai faktor yang mempengaruhi agresivitas berkendara, merupakan aspek yang dapat dikelola dan diatur. Perilaku mengatur dan mengelola emosi tersebut dinamakan regulasi emosi. Gross dan John, (2003) menjelaskan konsep emosi muncul melalui proses penilaian terhadap isyarat emosional. Ketika seseorang memperhatikan dan menafsirkan isyarat tersebut dengan cara tertentu, hal itu akan memicu berbagai kecenderungan respons yang saling berkaitan, meliputi pengalaman emosional, perilaku dan reaksi fisiologis tubuh.

Trogolo, Melchior dan Medrano (dalam Marhan dkk, 2021) menjelaskan, pengendara yang tidak mampu meregulasi emosi negatif yang dirasakan memiliki kecenderungan untuk berperilaku agresif dalam berkendara yang dapat mengakibatkan hal buruk bagi dirinya maupun pengguna jalan lainnya. Dalam penelitian yang dilakukan Sabates, Roca, dan Garcia (2012), ditemukan bahwa efek emosi secara nyata dapat diidentifikasi oleh pengukuran kecepatan selama mengemudi (dalam Bahar, Hayati, dan Zubair, 2024). Individu yang memiliki regulasi emosi yang baik dapat mempertahankan emosinya sehingga lebih toleran, dan tidak mudah reaktif terhadap pengemudi lain dan mengurangi agresivitas berkendara. Dalam penelitian yang lain, Sabates, Roca, dan Garcia (2012) menemukan bahwa kemampuan mengendalikan emosi merupakan salah satu upaya pencegahan penting untuk mengurangi resiko perilaku berkendara dan *aggressive driving behavior*.

Dalam penelitian kali ini penulis ingin melihat pengaruh antara regulasi emosi terhadap agresivitas berkendara pada siswa MAN 20 Jakarta. Adapun alasan pemilihan subjek siswa madrasah adalah karena siswa Madrasah Aliyah berada pada fase remaja menengah hingga akhir yang ditandai dengan perkembangan regulasi emosi yang belum sepenuhnya matang, namun telah memiliki intensitas berkendara yang tinggi. Alasan kedua adalah terkait mengenai

lokasi MAN 20 Jakarta itu sendiri, MAN 20 Jakarta bertetangga dengan beberapa sekolah diantaranya MTsN 31 Jakarta di sebelah kiri, SMAN 107 Jakarta di sebelah kanan, SMKN 69 Jakarta di depan, dan sekolah SDN Jatinegara 15 Pagi dalam radius 100 meter. Keseluruhan sekolah ini berada di dekat kawasan industri dan ditambah lagi letaknya berada di dalam pemukiman padat penduduk yang terdapat '*gang senggol*' di ujung jalannya. Selain itu, konteks madrasah yang menekankan nilai moral dan religius memberikan keunikan tersendiri dalam mengkaji keterkaitan antara regulasi emosi dan agresivitas berkendara, sehingga penelitian ini memiliki relevansi teoritis, empiris, dan praktis.

Berdasarkan uraian dari paragraf sebelumnya, maka penulis ingin melakukan penelitian dengan judul "Pengaruh Regulasi Emosi Terhadap Agresivitas Berkendara Pada Siswa MAN 20 Jakarta."

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, identifikasi masalah pada penelitian ini adalah:

1. Remaja berada pada fase pencarian identitas, mereka memiliki energi yang banyak dan rasa ingin eksplorasi yang tinggi, sehingga tidak jarang melakukan hal negatif seperti agresivitas berkendara.
2. Melalui laporan yang dikeluarkan dari Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub melalui Antara News, kecelakaan yang terjadi di Indonesia pada tahun 2020 yang melibatkan siswa SMA sebanyak 80.641 orang.
3. Terdapat aspek yang mempengaruhi perilaku agresivitas berkendara, salah satunya pengaruh emosi.
4. Subjek yang dilibatkan dalam penelitian ini adalah siswa Madrasah Aliyah karena terdapat keunikan pada diri mereka pada faktor religiusitas.

1.3 Batasan Masalah

Untuk memastikan bahwa pembahasan dalam penelitian ini lebih terfokus dan tidak terlalu luas, pertanyaan penelitian dibatasi pada pengaruh regulasi emosi terhadap agresivitas berkendara siswa MAN 20 Jakarta.

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang diberikan, rumusan masalah penelitian adalah apakah terdapat pengaruh antara regulasi emosi dan agresivitas berkendara di kalangan siswa MAN 20 Jakarta.

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka tujuan penelitian dalam penelitian ini adalah:

1. Mengetahui regulasi emosi yang dimiliki siswa MAN 20 Jakarta
2. Mengetahui pengaruh regulasi emosi terhadap agresivitas berkendara pada siswa MAN 20 Jakarta

1.6 Manfaat Penelitian

Diharapkan melalui penelitian ini dapat memberikan manfaat kepada para pihak/pemangku kebijakan terkait. Peneliti membagi manfaat pada penelitian ini sebagai berikut.

1.6.1 Manfaat Teoritis

Diharapkan melalui penelitian ini dapat memberikan kontribusi terhadap ilmu pengetahuan, terutama dalam bidang psikologi pendidikan, maupun psikologi sosial tentang pengaruh regulasi emosi terhadap agresivitas berkendara pada siswa MAN 20 Jakarta.

1.6.2 Manfaat Praktis

1.6.2.1 Bagi Remaja (Siswa MAN 20 Jakarta)

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi refleksi bagi para remaja khususnya siswa MAN 20 Jakarta yang memiliki indikasi agresivitas dalam mengemudi serta memahami bagaimana pentingnya regulasi emosi ketika sedang berkendara.

1.6.2.2 Bagi Pihak Sekolah

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi perhatian bagi pihak sekolah terkait tentang potensi perilaku agresivitas berkendara yang

dilakukan oleh peserta didiknya. Pihak sekolah diharapkan membuat regulasi kebijakan tentang pemberian akses atau peraturan berkendara ke sekolah.

1.6.2.3 Bagi Peneliti Selanjutnya

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi untuk pengembangan ilmu pengetahuan yang komprehensif mengenai perilaku agresivitas berkendara siswa Madrasah Aliyah.

