

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Penelitian

Saat ini, tingkat kepemilikan sepeda motor di Indonesia tergolong tinggi. Pernyataan ini didukung data penjualan sepeda motor dari Asosiasi Sepeda Motor Indonesia (ASMI) yang menyatakan bahwa penjualan sepeda motor selama 2019 mencapai 6,4 juta unit. Jumlah penjualan ini tertinggi dibanding jenis kendaraan lainnya (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2013). Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat ada 20 jenis pelanggaran lalu lintas yang biasa ditemui di ruas jalan. Beberapa dari pelanggaran tersebut adalah mengemudikan kendaraan sambil menelepon, berbelok tidak memakai lampu sein, tidak melengkapi kaca spion, mengemudikan kendaraan berlawanan arah dan menerobos lampu merah. Korlantas POLRI (2016) mencatat bahwa terjadi lebih dari 65.000 kecelakaan sepeda motor di Indonesia dengan korban mencapai 10.000 jiwa.

Berdasarkan data selama tahun 2019, menurut Laka Lantas Polrestabes Kota Bandung, jumlah pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak berada pada rentang usia sekitar 16 sampai 30 tahun. Pengemudi yang berusia cukup muda antara 17 tahun sampai dengan 25 tahun, memiliki perilaku berisiko mengemudi yang lebih tinggi dibanding dengan pengemudi usia dewasa (Ross dkk, 2015). Pernyataan tersebut didukung oleh studi dari Hidayati (2015) yang menunjukkan bahwa sebanyak 25% dari siswa SMP adalah pengendara sepeda motor aktif.

Remaja biasanya mengalami kekeliruan dalam bertindak yang bisa mengarah kepada tindakan yang negatif atau yang biasa disebut dengan kenakalan remaja. Salah satu bentuk kenakalan remaja adalah agresivitas. Maka, kenakalan remaja dimungkinkan terjadi akibat dari regulasi diri yang kurang baik. Menurut Jensen (dalam Sarwono, 2011), kenakalan remaja adalah suatu perilaku yang menyimpang dari kebiasaan atau yang melanggar hukum. Salah satu bentuk kenakalan remaja adalah saat berlalu lintas. Kenakalan remaja dalam berkendara biasanya seperti tidak memakai helm, kendaraan tidak

lengkap, berkendara melawan arus, memacu kecepatan tinggi dan melakukan balap liar. Remaja pada masa periode akhir telah menunjukkan kestabilan yang lebih baik dari masa remaja awal. Walaupun faktanya, remaja akhir masih belum bisa sempurna untuk mengontrol diri dalam menghindari perilaku yang tidak baik dalam berlalu lintas. Dengan kematangan yang lebih baik, diharapkan pada usia remaja akhir dapat memiliki kontrol diri yang tinggi dan lebih baik guna menghindari perilaku tidak disiplin berlalu lintas (Soesilowindradini, 2000). Irawan dkk (2015) juga menyatakan bahwa terdapat faktor internal dan eksternal yang dapat mempengaruhi perilaku kenakalan remaja. Salah satu faktor internal adalah memiliki kontrol diri yang rendah.

Berbagai permasalahan akibat tidak tertibnya masyarakat dalam berlalu lintas menunjukkan bahwa banyak diantara pengendara motor yang tidak memiliki kepatuhan hukum, khususnya dalam berkendara. Menurut Rosana (2014), kepatuhan hukum adalah keadaan warga negara yang tunduk dan patuh dalam satu aturan (hukum) yang berlaku. Kepatuhan sendiri dapat didefinisikan sebagai perilaku yang mengikuti permintaan otoritas meskipun individu tersebut tidak setuju dengan permintaan tersebut (Kelman, dalam Forsyth, 2010). Jika tidak ada figur otoritas, maka bisa terjadi individu melanggar aturan. Individu dapat berperilaku untuk menyenangkan atau menghindar dari permintaan yang ada sebagai konsekuensi perilaku yang dilakukannya. Dalam peraturan berkendara, jika ada pelanggaran maka seharusnya mendapat sanksi dari pihak otoritas sesuai hukum yang berlaku. Menurut Rakhmani (2013), beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kepatuhan berlalu lintas adalah pemahaman pengendara mengenai aturan tata tertib berlalu lintas, sikap dan perilaku pengendara terkait kepatuhan tata tertib lalu lintas dan adanya program tilang beserta efektivitasnya. Penelitian yang dilakukan oleh Wulandari, dkk (2017) juga menyatakan bahwa pengetahuan menjadi salah satu faktor perilaku *safety riding* selain motivasi, sikap diri, dan peran rekan kerja. Maka Wulandari dkk, menyarankan pula untuk memberikan pelatihan mengenai *safety riding* untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan seseorang dalam berkendara.

Kepatuhan individu dalam mengikuti aturan berkendara merupakan bentuk perilaku yang dilakukan secara sadar dan dalam kontrol atau kemauan pengendara. Klavert (2007), mengemukakan bahwa perilaku ketaatan berhubungan dengan kesadaran hukum

seseorang. Selain itu, Radeborg dkk (2004) memaparkan bahwa untuk berkendara dengan aman melibatkan keterampilan kognitif. Keterampilan kognitif tersebut meliputi tiga hal, yaitu persepsi, antisipasi, dan pengambilan keputusan. Ketika melakukan aktivitas berkendara, individu menghadapi pengaruh dari lingkungan, tetapi pada saat yang sama, individu mengalami pula dorongan untuk melewati batas aturan. Menurut Gamora dkk (2015), seseorang dapat mengendalikan dorongan-dorongan tersebut apabila memiliki regulasi diri yang baik.

Regulasi diri merupakan kemampuan untuk mengontrol diri sendiri (Schunk, dalam Susanto, 2006). Schwarzer dkk (2003), mengatakan bahwa regulasi diri dapat dianggap bertanggung jawab atas tindakan mandiri dalam berbagai situasi. Secara luas, regulasi diri didefinisikan sebagai kemampuan untuk memantau kognisi, emosi, dan perilaku seseorang yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan (Berger, 2011). Seseorang yang mempunyai regulasi diri yang baik secara umum, dapat pula diterapkan di beberapa lini kehidupan, misal dalam berkendara. Penelitian yang dilakukan Baumeister dkk (2007) menyatakan bahwa regulasi yang rendah dapat menimbulkan perilaku agresif, sedangkan yang memiliki regulasi tinggi akan mampu mengendalikan dirinya. Maka remaja pengendara motor yang memiliki regulasi diri yang tinggi, cenderung mampu mengatur dan mengontrol dirinya sendiri untuk mematuhi peraturan lalu lintas, sebaliknya bila pengendara motor memiliki regulasi diri yang rendah, maka cenderung tidak mampu mematuhi peraturan lalu lintas.

Regulasi diri dalam konteks penelitian ini berpengaruh pada bagaimana seorang pengendara motor mengontrol dirinya agar tetap mematuhi peraturan lalu lintas. Penelitian yang dilakukan Johnstone & Sarrne (2004) menyatakan bahwa apabila individu memiliki kemampuan regulasi diri yang baik maka ia akan cenderung mematuhi peraturan yang telah ditetapkan. Pengendalian tindakan terdiri dari memusatkan perhatian seseorang pada sebuah hal, sambil menghindari pengalih perhatian, menahan godaan, dan mengelola emosi yang tidak menyenangkan. Dari beberapa penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa regulasi diri yang baik dapat membuat seseorang mampu mengatur diri sehingga lebih mematuhi berbagai aturan. Maka dari itu, ketika seorang pengendara motor memiliki

regulasi diri yang baik, maka kemungkinan dia akan lebih menaati peraturan lalu lintas dalam berkendara.

Penelitian yang dilakukan Amalia (2020) mengenai regulasi diri dalam berkendara aman pada pengendara sepeda motor, menyatakan bahwa umumnya pengendara sepeda motor memiliki regulasi yang tinggi dalam berkendara yaitu menggunakan perlengkapan berkendara, persiapan berkendara dan saat berkendara. Maka dari itu, seseorang yang memiliki regulasi diri yang tinggi cenderung mempunyai kemampuan untuk mengatur dan memonitor perilakunya dalam berkendara agar sesuai dengan standar dan aturan yang telah ditetapkan untuk mencapai rasa puas dalam berkendara aman.

Penjelasan mengenai regulasi diri dan kepatuhan berkendara ini tidak lepas dari teori kognitif sosial. Bandura (1989) menyatakan bahwa dalam perspektif sosial, individu dianggap mampu dan berkemampuan untuk mengatur dirinya sendiri. Manusia dipandang sebagai sosok yang dapat melakukan pengorganisasian diri, proaktif dan reflektif diri dalam adaptasi dan perubahan manusia. Seseorang yang mempunyai regulasi diri yang baik akan melakukan hal yang sesuai dengan aturan dan nilai sosial yang dianut tanpa diperintahkan. Begitupun sebaliknya. Maka dalam konsep ini, seseorang yang mempunyai regulasi diri yang baik akan menaati peraturan berkendara yang berlaku tanpa diperintahkan.

Berdasarkan pernyataan-pernyataan diatas, sehubungan dengan tingginya tingkat kepemilikan sepeda motor di Kota Bandung yang dapat menyebabkan macet serta kecelakaan, maka di asumsikan bahwa individu yang memiliki regulasi diri yang tinggi mampu mengontrol dan mengatur dirinya agar dapat selalu mematuhi peraturan lalu lintas. Tetapi dalam kenyataannya masih banyak remaja yang belum mampu mematuhi peraturan lalu lintas dan menyebabkan kecelakaan. Dengan demikian menjadi penting untuk melihat relevansi antara regulasi dan diri kepatuhan para pengendara motor di jalan raya. Maka dari itu, peneliti tertarik untuk mengetahui dan melakukan studi tentang “*Hubungan Antara Regulasi Diri dengan Kepatuhan Berkendara pada Pengendara Motor Usia Remaja di Kota Bandung*”.

## **B. Pertanyaan Penelitian**

Pertanyaan pada penelitian ini adalah “Apakah terdapat hubungan antara regulasi diri pada remaja dengan kepatuhan berkendara?”

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pertanyaan penelitian diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara regulasi diri pada remaja dengan kepatuhan berkendara di Kota Bandung.

## **D. Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Teoretis**

Secara teoretis, penelitian ini diharapkan mampu untuk menambah ilmu pengetahuan mengenai perilaku berkendara dalam kajian teori kognitif sosial khususnya pada variabel regulasi diri.

### **2. Manfaat Praktis**

- a. Bagi pengendara motor remaja, penelitian ini dapat memberikan implikasi praktis bagi remaja mengenai pentingnya melatih regulasi diri sejak dini dan selalu mematuhi aturan berkendara yang sudah ditetapkan.
- b. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumber informasi dan pengetahuan untuk melakukan penelitian lebih lanjut dengan variabel yang serupa.

## **E. Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan proposal ini adalah sebagai berikut:

### **1. BAB I PENDAHULUAN**

Bab I berisi pendahuluan yang menjelaskan mengenai latar belakang, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan proposal.

## **2. BAB II KAJIAN PUSTAKA**

Bab II berisi penjelasan landasan teoretis yang digunakan dalam penelitian. Bab ini menjelaskan konsep mengenai penyesuaian diri, kesepian dan kebutuhan afiliasi. Bab ini juga berisi kerangka berpikir, asumsi, serta hipotesis penelitian.

## **3. BAB III METODE PENELITIAN**

Bab III berisi penjelasan mengenai metode yang digunakan dalam penelitian ini. Bab ini menjelaskan tentang desain penelitian, populasi dan sampel, variabel penelitian dan definisi operasional, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, analisis data, dan prosedur pelaksanaan penelitian.

## **4. BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab IV berisi penjelasan hasil penelitian yang didapat dan pembahasan mengenai hasil data yang sudah dianalisis. Data yang sudah dianalisis akan menunjukkan hasil sesuai dengan hipotesis.

## **5. BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Bab V berisi kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian yang sudah dijelaskan dan rekomendasi kepada pembaca penelitian ini.