

JURNAL RAP

ISSN 2087-8699

Vol 4 No 2, Nopember 2013

RISET AKTUAL PSIKOLOGI
UNIVERSITAS NEGERI PADANG



DEPRESI PADA LANJUT USIA

Mia Lasmuni, Zainul Anwar

STRATEGI COPING PADA SINGLE FATHER

Khori Andayani, Duryati

**PENGARUH LATIHAN IMAJERI MENTAL
TERHADAP SELF EFFICACY PADA
ATLET SILAT**

Yudha Kuala Kepy, Tuti Rahmi

**HUBUNGAN KECANDUAN SMARTPHONE
DENGAN KONSENTRASI REMAJA**

Jaza Aufayani, Yolivia Irna Aviani

**SUBJECTIVE WELL BEING WANITA YANG
PERNAH MENJADI ISTRI KEDUA SIRI**

Citra Amelda, Niken Hartati

**PERBEDAAN AGGRESSIVE DRIVING
REMAJA DITINJAU DARI FREKUENSI
PERILAKU MEMBOLOS**

Muhammad Reza, Nevyarni, Nurmina

**HUBUNGAN ANTARA KECERDASAN
EMOSIONAL DENGAN ORGANIZATIONAL
CITIZENSHIP BEHAVIOR (OCB)
PADA PERAWAT**

Merlyn Pasaribu, Zulmi Yusra

**EFEKTIVITAS RANGSANGAN VISUAL
DALAM MENINGKATKAN KREATIVITAS
MENULIS KARANGAN PADA SISWA
SEKOLAH DASAR**

Fitria Tandika, Farah Aulia

**STUDI PERBANDINGAN TENTANG DAYA
INGAT BERDASARKAN METODA BELAJAR
PADA MURID TAMAN KANAK-KANAK (TK)**

Rozi Sastra Purna

**HUBUNGAN ANTARA DUKUNGAN TEMAN
SEBAYA DENGAN IDENTITY MORATORIUM
PADA REMAJA**

Musyaffiah Amini, Endah Puspita Sari



RAP
UNP

Volume 4

Nomor 2

Halaman
102-201

Bukittinggi
Nopember 2013

ISSN
2087-8699

DAFTAR ISI
JURNAL RAP UNP VOLUME 4 NOMOR 2, NOPEMBER 2013

- 1. DEPRESI PADA LANJUT USIA**
Mia Lasmi, Zainul Anwar - [102 s/d 111]
- 2. STRATEGI COPING PADA SINGLE FATHER**
Khori Andayani, Duryati - [112 s/d 118]
- 3. PENGARUH LATIHAN IMAJERI MENTAL TERHADAP SELF EFFICACY PADA ATLET SILAT**
Yudha Kuala Kepy, Tuti Rahmi - [119 s/d 128]
- 4. HUBUNGAN KECANDUAN SMARTPHONE DENGAN DAYA KONSENTRASI REMAJA**
Jaza Aufayani, Yolivia Irna Aviani - [129 s/d 137]
- 5. SUBJECTIVE WELL BEING WANITA YANG PERNAH MENJADI ISTRI KEDUA SIRI**
Citra Amelda, Niken Hartati - [138 s/d 149]
- 6. PERBEDAAN AGGRESSIVE DRIVING REMAJA DITINJAU DARI FREKUENSI PERILAKU MEMBOLOS**
Muhammad Reza, Nevyarni, Nurmina [150 s/d 161]
- 7. HUBUNGAN ANTARA KECERDASAN EMOSIONAL DENGAN ORGANIZATIONAL CITIZENSHIP BEHAVIOR (OCB) PADA PERAWAT**
Merlyn Pasaribu, Zulmi Yusra - [162 s/d 169]
- 8. EFEKTIVITAS RANGSANGAN VISUAL DALAM MENINGKATKAN KREATIVITAS MENULIS KARANGAN PADA SISWA SEKOLAH DASAR**
Fitria Tandika, Farah Aulia - [170 s/d 181]
- 9. STUDI PERBANDINGAN TENTANG DAYA INGAT BERDASARKAN METODA BELAJAR PADA MURID TAMAN KANAK-KANAK (TK)**
Rozi Sastra Purna - [182 s/d 190]
- 10. HUBUNGAN ANTARA DUKUNGAN TEMAN SEBAYA DENGAN IDENTITY MORATORIUM PADA REMAJA**
Musyaffiah Amini, Endah Puspita Sari- [191 s/d 201]

PERBEDAAN AGGRESSIVE DRIVING REMAJA DITINJAU DARI FREKUENSI PERILAKU MEMBOLOS

Muhammad Reza
Neviyarni
Nurmina *)

ABSTRACT

The researchers are interested to viewing from differences aggressive driving of adolescence in truancy frequency. The data was collected using the aggressive driving scale which is based on as many as 34 point Likert scale. Test results support the hypothesis that the research hypothesis is that there are differences aggressive driving of adolescence in truancy frequency with score $p = 0.016$.

Keywords: *aggressive driving, adolescence, truancy*

ABSTRAK

Peneliti tertarik untuk melihat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos. Pengumpulan data dilakukan dengan mempergunakan Skala *Aggressive driving* yang disusun berdasarkan skala Likert sebanyak 34 butir. Hasil uji hipotesis yang dilakukan mendukung hipotesis penelitian yaitu terdapat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos dengan skor $p = 0.016$.

Kata Kunci : *aggressive driving, adolescence, truancy*

PENDAHULUAN

Kehidupan manusia tidak terlepas dari mobilitas. Transportasi merupakan faktor penentu kelancaran mobilisasi sehingga permasalahan mengenai transportasi menjadi salah satu

permasalahan yang berpengaruh terhadap kondisi manusia baik secara eksternal maupun internal dan merupakan permasalahan yang senantiasa dihadapi manusia dalam kehidupan sehari-hari.

*) **Muhammad Reza** (reza_psiunp@yahoo.co.id), adalah alumni Program Studi Psikologi, JBK, FIP, Universitas Negeri Padang

Neviyarni, adalah Dosen Jurusan BK, FIP, Universitas Negeri Padang

Nurmina (nurmina-davy@yahoo.co.id), adalah Dosen Program Studi Psikologi, JBK, FIP, Universitas Negeri Padang

Permasalahan transportasi sangatlah kompleks dan tidak selalu hanya mengenai permasalahan infrastruktur maupun sarana dan prasarana. Isu-isu yang mencuat ke permukaan dalam sepuluh tahun terakhir ini adalah kemacetan, dominasi penggunaan kendaraan pribadi, marginalisasi angkutan umum, aksi premanisme di jalan raya, polusi udara, dan lebih jauh lagi adalah masalah sosial psikologis yang menyertai permasalahan transportasi, misalnya kemacetan, polusi dan perilaku pengemudi kendaraan. Hal tersebut tidak terlepas dari semakin bertambahnya populasi kendaraan bermotor terutama sepeda motor.

Sepeda motor adalah alat transportasi yang dominan di Kerinci. Dalam catatan Badan Statistika Kerinci hingga 2009 tercatat jumlah kendaraan roda dua sebanyak 30.567 unit. Banyaknya sepeda motor yang ada di Kerinci ini dapat disebabkan oleh berbagai keunggulan yang dimilikinya, antara lain harga sepeda motor yang relatif terjangkau dan konsumsi bahan bakar yang relatif irit

Berdasarkan banyaknya jumlah sepeda motor, tidak mengherankan kalau sepeda motor merupakan kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan. Data Asian Development Bank menyebutkan lebih dari 1,3 juta orang meninggal dalam kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Sekitar 3.500 jiwa hilang setiap harinya akibat kecelakaan di jalan raya. Ironisnya, 85 persen tingkat kematian dan korban luka

akibat kecelakaan lalu lintas terjadi di negara dengan perekonomian rendah. Dari sejumlah kecelakaan tersebut, 60% terjadi di negara-negara ASEAN, (<http://www.ugm.ac.id>). Menurut laporan POLRI pada tahun 2006 jumlah korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 55% yang melibatkan sepeda motor. Lebih dari 53% korbannya adalah pelajar SMU dan lebih dari 64% korbannya adalah usia produktif, (www.hubdat.web.id). Menurut data Polres dari 1.739 pelanggaran lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun 2010, 402 di antaranya dilakukan oleh pelajar. Sementara pelaku pelanggaran terbanyak lainnya, dilakukan oleh karyawan swasta sebanyak 335 kasus, dan disusul mahasiswa sebanyak 258 kasus, (<http://jambi.tribunnews.com>).

Kemungkinan terjadinya kecelakaan dapat meningkat bila pengemudi sepeda motor yang menggunakan jalan tersebut melanggar peraturan lalu lintas. Misalnya seorang pengemudi sepeda motor melanggar lampu merah, kemudian dapat mengakibatkan tabrakan dengan kendaraan lain yang bergerak dari arah kanan atau kiri. Faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas secara umum ada tiga, yaitu kendaraan, jalan dan lingkungan, serta manusia. Menurut Gunawan, Peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada, berdasarkan data kecelakaan 2004, kesalahan manusia (human error) menjadi penyebab kecelakaan hingga 92 persen. Faktor kendaraan rusak seperti kerusakan rem

dan sejenisnya hanya 5 persen, sedangkan 3 persen akibat faktor lingkungan atau jalan, (<http://bataviase.co.id>). Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kesalahan manusia dapat terjadi di jalan yang lurus, tikungan, dan persimpangan jalan. Hal seperti ini disebabkan oleh perilaku pengendara kendaraan yang ugal-ugalan, melanggar lampu pengatur lalu lintas maupun menyerobot trotoar. Tidak jarang kecelakaan yang terjadi didahului dengan pelanggaran peraturan lalu lintas. Sebagai contoh adalah pengendara sepeda motor yang memacu motornya di atas batas kecepatan yang diperbolehkan, sehingga akhirnya bertabrakan dengan kendaraan lain di depannya.

Agresivitas dalam mengemudi disebut juga dengan *aggressive driving*. Istilah lain yang juga dipakai untuk menggambarkan perilaku mengemudi agresif adalah road rage, McDonald (2002) atau driving behavior (Applied social psychology). Suster (dalam Lonero, 2000) menyatakan bahwa secara umum *aggressive driving* sebagai salah satu bentuk perilaku beresiko dibelakang kemudi dimana seorang pengendara marah atau tidak sabar, termasuk didalamnya kebut-kebutan, tidak bisa menjaga jarak dengan kendaraan didepannya, menyalip keluar masuk lalu lintas dan juga mengabaikan tanda-tanda lalu lintas.

Mendukung pendapat diatas Grey (dalam Bay Street Communications, 1997) mendefinisikan mengemudi agresif dalam dua cara: definisi pertama yakni

agresi dalam berkendara yang lebih ekstrim.

Menurut Tasca (2008) secara umum *aggressive driving* memiliki salah satu atau lebih dari karakteristik berikut ini: termotivasi oleh ketidaksabaran, rasa jengkel atau marah dengan pengguna jalan yang lain atau berlaku seenaknya terhadap kondisi lalu lintas, menghitung penghematan waktu dengan mengorbankan pengguna jalan yang lain, menunjukkan sikap acuh terhadap pengguna jalan yang lain, menakut-nakuti atau membahayakan pengguna jalan yang lain, menyakiti atau membuat marah pengguna jalan yang lain memaksa pengguna jalan yang lain untuk melakukan tindakan salip-menyalip.\

Berdasarkan wawancara dengan 3 orang warga yang tinggal di sekitar SMAN "X" Kerinci (9 Februari 2011) menyatakan bahwa siswa SMAN "X" sering terlihat mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi yakni di atas batas kecepatan yang diperbolehkan, tidak menjaga jarak dengan kendaraan lain, melanggar peraturan atau rambu lalu lintas. Selain itu siswa SMAN "X" juga sering terlihat menyalip kendaraan lain dari sebelah kiri, dan berkata kasar ketika perilakunya mendapat teguran warga. Kemudian siswa SMAN "X" umumnya terlihat berkendara secara bersama-sama teman sebaya padahal seharusnya pada saat itu waktu mereka untuk mengikuti proses belajar mengajar. Data Polisi Pamong Praja Kerinci pada tahun 2006, 2 orang siswi SMAN "X" Kerinci ditangkap oleh Satuan Polisi

Pamong Praja ketika sedang berkendara di jalan raya pada saat jam pelajaran sedangkan 10 siswa lainnya berhasil meloloskan diri dari kejaran, serta 2 orang siswi tersebut dikembalikan ke sekolah untuk mendapatkan bimbingan.

Berdasarkan Observasi langsung mengenai *aggressive driving* (9 Februari 2011) pada siswa-siswi SMAN "X" Kerinci pada saat jam berangkat sekolah selama 30 menit, yaitu pukul 06.30-07.00 dan jam pulang sekolah selama 30 menit, yaitu pukul 13.30-14.00. Observasi dilakukan di ruas jalan menuju sekolah yang akan diteliti untuk memberikan gambaran yang nyata mengenai perilaku berkendara pelajar SMA. Informasi dikumpulkan dengan lokasi tetap dan pengukuran didasarkan atas pendataan atas perilaku *aggressive driving* yang ditunjukkan pelajar ketika mengendarai sepeda motor. *Aggressive driving* yang ditunjukkan oleh siswa-siswi SMAN "X" Kerinci adalah mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi yakni di atas batas kecepatan yang diperbolehkan, mengabaikan jarak dengan kendaraan lain, serta membunyikan klakson terus menerus untuk memperingatkan pengendara lain

Faktor-faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* pada remaja yakni kemampuan mengemudi, keadaan fisik dan perkembangan psikososial, perilaku, karakteristik kepribadian, demografi, lingkungan, lingkungan mengemudi, Shope dan Bingham (2008).

Berdasarkan pendapat tersebut disimpulkan remaja dengan nilai akademik yang rendah akan mudah terlibat dalam perasaan-perasaan negatif dan mengalami tekanan psikologis yang akhirnya dimanifestasikan kedalam bentuk perilaku negatif salah satunya *aggressive driving* dan faktor perilaku yakni membolos merupakan faktor yang mengarahkan remaja pada *aggressive driving*.

Perilaku membolos yang meningkat dari tahun ke tahun dapat menimbulkan kerugian yang besar. Hal ini dapat terjadi karena perilaku membolos sering diremehkan oleh siswa. Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti dengan 3 orang siswa SMAN "X" Kerinci yang sering membolos (9 April 2011) menyatakan bahwa membolos awalnya dilakukan karena keterlambatan datang ke sekolah. Jika terlambat maka mereka memilih untuk tidak masuk sekolah dan berkeliaran di tempat-tempat umum seperti, warnet, dan di tempat permainan *PlayStation*. Siswa yang membolos juga mengaku bahwa saat bolos mereka biasanya juga memanfaatkan untuk balapan liar. Kebiasaan mengemudi berisiko lainnya adalah mengemudi sambil menggunakan telepon. Sedangkan 2 orang siswa yang jarang membolos mengaku meskipun terlambat datang ke sekolah, mereka akan berusaha berbicara pada guru untuk memperbolehkan mereka masuk kelas, jika tidakizinkan juga, maka mereka memilih untuk membaca buku dikantin atau mengisi waktu dengan kegiatan

bermanfaat lainnya. Sedangkan menurut Guru SMAN "X" siswa yang membolos pada jam pelajaran setiap harinya rata-rata 4 siswa setiap kelas. Saat ini di SMAN "X" terdapat 22 kelas rombongan belajar yang berarti setiap harinya akan terdapat 88 orang siswa membolos.

Setiap remaja pernah membolos, tetapi dalam frekuensi yang berbeda-beda. Oleh karena itu, perilaku membolos juga merupakan perilaku yang berbeda dalam hal frekuensi ketidakhadiran, siswa yang tergolong pembolos adalah mereka setelah tiga kali berturut-turut absen atau telah lima kali absen tanpa izin dari sekolah, Zhang (2007).

Dalam sebuah studi yang dilakukan oleh Malcolm (dalam Reid, 2004) membolos diartikan sebagai ketidakhadiran para murid dimana alasan dari ketidakhadiran tersebut tidak dapat diterima oleh guru dan pihak sekolah. Menurut Teasley (dalam Jacobs & Kristonis, 2007) membolos dari sekolah mungkin menjadi salah satu tanda pertama dalam serangkaian perilaku antisosial yang mengarah pada hasil pribadi dan perkembangan negatif. Orang muda yang membolos sekolah juga terlibat dalam sejumlah perilaku berisiko. Data Studi dari Monitoring the Future menunjukkan bahwa membolos adalah prediksi minum-minuman keras, berkendara setelah minum-minuman keras, dan berkendara dengan seseorang yang telah minum-minuman keras, O'Malley & Johnston, (dalam NCFSE, 2007).

Hasil penelitian Mardolly (2011) di SMPN 3 Batang Anai Kab. Padang Pariaman menyatakan bahwa perilaku membolos berhubungan dengan asertivitas. Terdapat hubungan yang negatif antara asertivitas dengan perilaku membolos pada siswa SMPN 3 Batang Anai Kab. Padang Pariaman dimana semakin rendah asertivitas maka semakin sering terjadinya perilaku membolos. Hasil penelitian juga telah mengidentifikasi hubungan antara perilaku membolos dengan masalah seperti kekerasan, masalah perkawinan, masalah pekerjaan, kriminalitas dewasa, dan penahanan, Dryfoos, Catalano et al, Robins and Ratcliff, Snyder and Sickmund (dalam Barker, Sigmont & Nugent, 2001).

METODE

Variabel dalam penelitian ini adalah variabel dependen yaitu *Aggressive driving* dan variabel independen yaitu Perilaku Membolos.

Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling. Purposive berarti sebagai maksud atau tujuan, Yusuf (2005).

Sampel yang digunakan dalam penelitian ini mempunyai ciri-ciri sebagai berikut : (1) usia 15-18 tahun. (2) siswa-siswi SMAN "X" Kerinci tahun ajaran 2010/2011. (3) mempunyai atau membawa kendaraan ke sekolah. (4) perilaku membolos. Dilihat berdasarkan pendapat dari Hartenstein (dalam Zhang,

2007) yaitu minimal dua belas hari atau lebih dalam 1(satu) tahun ajaran.

Proses untuk mendapatkan subjek didasarkan pada wawancara survey awal dan melihat daftar kehadiran di sekolah tahun ajaran 2010/2011. Berdasarkan hal ini maka diperoleh 24 subjek dengan perilaku membolos serta mempunyai atau membawa kendaraan ke sekolah. Selanjut ke 24 subjek ini dibagi dalam jumlah yang sama 12 remaja yang sering membolos mempunyai atau membawa kendaraan ke sekolah dan 12 remaja yang jarang membolos mempunyai atau membawa kendaraan ke sekolah dan didasarkan pada norma kelompok yakni nilai mean.

Metode pengumpulan data yang dipergunakan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah dengan skala, identitas dan informasi responden, dokumentasi serta wawancara. Skala yang digunakan adalah skala *aggressive driving* sedangkan dokumentasi yang digunakan adalah dokumentasi daftar kasus kehadiran sekolah.

Skala *aggressive driving* disusun berdasarkan bentuk-bentuk *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Buss dan Perry karena merupakan bentuk *aggressive driving* yang nampak dalam perilaku berkendara. Hal ini didukung oleh hasil penelitian mengenai bentuk agresivitas berkendara Tasca (2008), Johnson, Stradling & Meadows (2001) yang merupakan manifestasi dari pendapat Buss dan Perry. Skala *aggressive driving* menggunakan lima alternatif

jawaban yaitu: Sangat Sesuai (SS)=5, Sesuai (S)=4, Kadang-kadang (KK)=3, Kurang Sesuai (KS)=2, Tidak Sesuai (TS)=1

Penelitian ini termasuk jenis penelitian komparatif yang berarti membandingkan dan menggunakan statistik nonparametrik. Dipilihnya analisa statistik nonparametrik didasarkan pada jumlah subjek yang sedikit. Adapun metode yang digunakan adalah dengan teknik Mann Whitney U - Test.

HASIL DAN BAHASAN

Hasil

Deskripsi data penelitian terdiri dari rerata empiris dan rerata hipotetik. Rerata ini diperoleh dari hasil skor skala *aggressive driving* remaja yang sering membolos dan *aggressive driving* remaja yang jarang membolos.

Penelitian menggambarkan skor *aggressive driving* remaja yang sering membolos dan *aggressive driving* remaja yang jarang membolos. Rangkuman data penelitian ini digunakan untuk mengkategorisasikan skor ke dalam interval yang ditetapkan yaitu sebanyak 5 kelas. Kelima kelas interval tersebut yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah. Dalam menentukan rerata hipotetik digunakan asumsi bahwa data yang berdistribusi normal memiliki enam simpangan baku, karena jumlah aitem sebanyak 34 butir, maka skor total bergerak dari 34 (34×1) sampai dengan 170 (34×5), sehingga luas sebarannya,

yaitu $170 - 34 = 136$. Dengan demikian setiap satuan deviasi standar bernilai $\sigma = 136/6 = 23$ dibulatkan dan mean hipotetiknya (μ) $23 \times 3 = 69$.

Berdasarkan deskripsi data dapat dilihat adanya perbedaan skor *aggressive driving* remaja yang sering membolos dan *aggressive driving* remaja yang jarang membolos. Remaja yang sering membolos memiliki persentase remaja dengan *aggressive driving* sangat tinggi daripada remaja yang jarang membolos.

Pembuktian terhadap hipotesis penelitian dilakukan melalui serangkaian Mann-Whitney U Test dengan bantuan SPSS versi 17.0 for windows. Mann-Whitney U merupakan metode analisis data secara non parametrik pada data-data ordinal. Apabila hasil analisis menunjukkan nilai $p > 0.05$ berarti data yang diperoleh tidak signifikan. Sehingga dapat disimpulkan tidak terdapat perbedaan antara kedua kelompok tersebut.

Hasil pengujian statistik dengan bantuan SPSS 17.0 for windows diperoleh nilai $Z = -2.399$ dengan nilai $p = 0.016$ untuk uji 2 sisi. Berdasarkan nilai tersebut, tampak bahwa nilai p lebih kecil dari 0.05, yang berarti signifikan. Pada hasil uji U perbedaan mean score, diperoleh hasil bahwa perbedaan tingkat *aggressive driving* remaja yang sering membolos berada pada *rank* 15.96 sedangkan remaja yang jarang membolos berada pada *rank* 9.04. Hal ini menunjukkan bahwa *mean rank* remaja yang sering membolos lebih tinggi dibanding remaja yang jarang membolos.

Maka, disimpulkan hipotesis yang menyatakan "terdapat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos" diterima.

Bahasan

Hasil penelitian ini menerima hipotesis yang menyatakan terdapat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos, dilihat dari mean rank tabel 4, secara nyata remaja yang sering membolos memiliki tingkat *aggressive driving* tinggi dari pada remaja yang jarang membolos. Tidak hanya dilihat dari persentase skor berdasarkan kategorisasi, perbedaan *aggressive driving* remaja yang sering membolos dengan remaja yang jarang membolos, namun juga melalui hasil analisis data uji beda dua kelompok penelitian. Dimana hasil yang didapatkan nilai $p = 0.016$, dinyatakan signifikan berbeda karena nilai $p < 0.05$.

Perbedaan penyebaran skor *aggressive driving* antara remaja yang sering membolos dengan remaja yang jarang membolos, diperoleh hasil remaja kategori *aggressive driving* sangat tinggi pada remaja yang sering membolos 25% sedangkan remaja yang jarang membolos tidak ada yang memiliki skor *aggressive driving* sangat tinggi. Kategori skor *aggressive driving* tinggi pada remaja yang sering membolos 25%, sementara itu remaja yang jarang membolos 8.33%. Kategori skor *aggressive driving* sedang pada remaja yang sering membolos 50%

sedangkan pada remaja yang jarang membolos memiliki skor 66.67%. Remaja yang sering membolos tidak ada yang memiliki skor *aggressive driving* rendah sedangkan remaja yang jarang membolos memiliki skor *aggressive driving* rendah sebanyak 25 %.

Tasca (2008) menyatakan bahwa *aggressive driving* sebagai suatu perilaku mengemudi yang disengaja yang kemungkinan untuk meningkatkan risiko tabrakan dan termotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan atau upaya untuk menghemat waktu. Selain itu Tasca (2008) menyatakan bahwa karakteristik *aggressive driving* remaja adalah menunjukkan sikap acuh terhadap pengguna jalan yang lain, menakut-nakuti atau membahayakan pengguna jalan yang lain, menyakiti atau membuat marah pengguna jalan yang lain, dan memaksa pengguna jalan yang lain untuk melakukan tindakan salip-menyalip saat berkendara.

Hal di atas diperkuat hasil wawancara dengan 3 warga yang tinggal di sekitar SMAN "X" Kerinci (9 Februari 2011) menyatakan bahwa siswa SMAN "X" sering terlihat mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi yakni di atas batas kecepatan yang diperbolehkan, tidak menjaga jarak dengan kendaraan lain, melanggar peraturan atau rambu lalu lintas. Selain itu siswa SMAN "X" juga sering terlihat menyalip kendaraan lain dari sebelah kiri, dan berkata kasar ketika perilakunya mendapat teguran warga. Hal ini mengindikasikan bahwa siswa SMAN

"X" terlibat dalam perilaku mengemudi berisiko yakni *aggressive driving*. *Aggressive driving* pada remaja dapat disebabkan oleh tekanan psikologis yang dialami oleh remaja akibat dari ketidakmampuan mereka menghadapi tuntutan-tuntutan yang ada di lingkungan. Selain itu semakin kompleksnya permasalahan yang dihadapi remaja juga mendorong mereka terlibat dalam kenakalan remaja.

Menurut Hurlock (1980) setiap periode mempunyai masalahnya sendiri-sendiri, namun masalah masa remaja sering menjadi masalah yang sulit diatasi baik oleh anak laki-laki maupun anak perempuan. Masalah-masalah yang sering dihadapi remaja diantaranya adalah membolos. Remaja yang membolos juga terlibat dalam perilaku negatif lainnya seperti merokok, minuman keras, dan balapan liar. Balapan liar merupakan salah satu bentuk dari *aggressive driving*.

Selain itu membolos juga menyebabkan pencapaian nilai akademik menurun. Nilai akademik yang menurun menyebabkan remaja memiliki perasaan tidak berguna dan tertekan secara psikologis sehingga sangat mudah terpengaruh untuk melakukan tindakan negatif seperti *aggressive driving*, sedangkan remaja yang jarang membolos akan mampu mencapai nilai akademik yang baik dan ketika dihadapkan pada kesulitan mereka juga mampu memecahkannya, begitupula dengan perilaku mengemudi mereka juga tidak berisiko. Hal ini sejalan dengan pendapat

Shope & Bingham (2008) yang menyatakan bahwa remaja dengan nilai yang lebih baik di sekolah cenderung memiliki perilaku mengemudi yang tidak berisiko. Jadi, faktor membolos merupakan salah satu faktor yang penting dalam mempengaruhi *aggressive driving* pada remaja.

Hal di atas juga diperkuat dengan hasil wawancara yang dilakukan peneliti dengan 3 orang siswa SMAN "X" Kerinci yang sering membolos (9 April 2011) menyatakan bahwa membolos awalnya dilakukan karena keterlambatan datang ke sekolah. Jika terlambat maka mereka memilih untuk tidak masuk sekolah dan berkeliaran di tempat-tempat umum seperti, warnet, dan di tempat permainan *PlayStation*. Siswa yang membolos juga mengaku bahwa saat bolos mereka biasanya juga memanfaatkan untuk balapan liar. Kebiasaan mengemudi berisiko lainnya adalah mengemudi sambil menggunakan telepon. Sedangkan 2 orang siswa yang jarang membolos mengaku meskipun terlambat datang ke sekolah, mereka akan berusaha berbicara pada guru untuk memperbolehkan mereka masuk kelas, jika tidakizinkan juga, maka mereka memilih untuk membaca buku dikantin atau mengisi waktu dengan kegiatan bermanfaat lainnya.

Hasil penelitian ini memperkuat hasil penelitian yang dilakukan oleh Teasley (dalam Jacobs & Kristonis, 2007) membolos dari sekolah menjadi salah satu tanda pertama dalam serangkaian perilaku antisosial yang mengarah pada

hasil pribadi dan perkembangan negatif. Penelitian Dryfoos, Catalano, dkk., Robins & Ratcliff, Snyder & Sickmund (dalam Barker, dkk., 2001) mengidentifikasi hubungan antara membolos dengan masalah seperti kekerasan, masalah perkawinan, masalah pekerjaan, kriminalitas dewasa, dan penahanan. Sedangkan hasil penelitian Mardolly (2011) di SMPN 3 Batang Anai Kab. Padang Pariaman menyatakan bahwa perilaku membolos berhubungan dengan asertivitas. Terdapat hubungan yang negatif antara asertivitas dengan perilaku membolos pada siswa SMPN 3 Batang Anai Kab. Padang Pariaman dimana semakin rendah asertivitas maka semakin sering terjadinya perilaku membolos. Dari penelitian Mardolly dapat disimpulkan bahwa ketidakmampuan remaja untuk menolak ajakan atau mengatakan tidak pada teman-teman untuk membolos menyebabkan remaja menjadi tertekan secara psikologis, sehingga mereka terjebak dalam konflik batin yang pada akhirnya mereka memanifestasikan perasaan mereka pada tindakan negatif pula seperti halnya *aggressive driving*. Selain itu menurut *National Center for School Engagement* (NCFSE) remaja yang membolos secara signifikan berkontribusi terhadap kejadian kejahatan siang hari.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan data *National Incidence Reporting System* di Denver yang menunjukkan bahwa jumlah kejahatan yang dilakukan oleh remaja usia sekolah selama jam sekolah melebihi orang-orang yang

berkomitmen terhadap sekolah, MacGillivray & Mann-Erickson (dalam NCFSE, 2007). Sedangkan data dari *Adolescent Health Survey* menunjukkan masalah sekolah, termasuk membolos, berhubungan dengan kekerasan senjata, upaya dan pikiran untuk bunuh diri, dan hubungan seksual sebelum pernikahan, NCFSE (2007). Sedangkan data studi dari *Monitoring the Future* menunjukkan bahwa membolos adalah prediksi minum-minuman keras, berkendara setelah minum-minuman keras, dan berkendara dengan seseorang yang telah minum-minuman keras, O'Malley & Johnston, (dalam NCFSE, 2007).

Melalui perbedaan mean rank skor *aggressive driving* remaja yang sering membolos sebesar 15.96, dan remaja yang jarang membolos 9.04, ini berarti remaja yang sering membolos memiliki tingkat *aggressive driving* yang tinggi dibandingkan remaja yang jarang membolos. *Aggressive driving* berasal dari sebuah keinginan membolos, selanjutnya melakukan perilaku-perilaku negative seperti merokok, minum-minuman keras dan balapan liar, meskipun membolos itu tidak selalu mengarahkan remaja pada *aggressive driving*, didalam membolos tersebut *aggressive driving* bisa meningkat atau melemah, ini membuktikan bahwa suatu keinginan untuk sering membolos tergantung pada individu itu sendiri. Jadi seseorang yang telah berkeinginan kuat untuk sering membolos, kemungkinan keinginannya berkurang ataupun bertambah untuk melakukan tindakan *aggressive driving*, hal ini

disebabkan karena bermacam-macam pengaruh, baik dari dalam diri individu (internal) maupun dari luar diri individu (eksternal).

Berdasarkan hal di atas dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* pada remaja itu juga dipengaruhi oleh perilaku membolos. Sejauh mana remaja sering membolos dan perilaku-perilaku yang dilakukan, berkemungkinan remaja tersebut berkeinginan kuat untuk terlibat dalam perilaku negatif salah satunya *aggressive driving*, hal ini dipengaruhi oleh sikap negatif remaja terhadap lingkungan atau tekanan-tekanan psikologis yang dirasakan, begitupun sebaliknya remaja yang jarang membolos kecil kemungkinan untuk terlibat dalam perilaku-perilaku negatif, namun untuk lebih jelasnya hal ini perlu dilakukan penelitian yang lebih fokus pada pengaruh *aggressive driving* remaja terhadap pencapaian prestasi akademik.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Permasalahan yang hendak dijawab dalam penelitian ini adalah bagaimana gambaran *aggressive driving* pada remaja yang sering membolos? bagaimana gambaran *aggressive driving* pada remaja yang jarang membolos? apakah ada perbedaan *aggressive driving* remaja yang sering membolos dan yang jarang membolos? berdasarkan hasil pengolahan data didapatkan (1) *aggressive driving* remaja yang sering membolos di SMAN "X" Kerinci, sangat tinggi 25%,

tinggi 25% dan sedang 50% dengan *mean rank* 15.96. (2) *aggressive driving* remaja yang jarang membolos di SMAN "X" Kerinci tinggi 8.33%, sedang 66.67% dan rendah 25% dengan *mean rank* 9.04. (3) terdapat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos. Dilihat melalui nilai $p = 0.016 < p = 0.05$ yang berarti terdapat perbedaan yang signifikan antara dua kelompok beda.

Saran

Ada beberapa saran yang dapat dipertimbangkan. Pertama pihak sekolah, dapat meningkatkan perhatian terhadap perilaku membolos remaja yang mengarah ke hal-hal negatif khususnya perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*). Pemberian pemahaman mengenai berkendara yang aman juga harus diberikan sekolah. Sehingga sekolah memiliki peran yang strategis untuk memberikan pemahaman dan pengawasan mengenai perilaku remaja, termasuk perilaku berkendara yang aman.

Dua bagi remaja SMA, informasi bahaya membolos dan mengenai berkendara yang aman haruslah dimulai dari lingkungan keluarga, karena keluarga merupakan tempat pertama kali bagi anak untuk belajar mengenai segala sesuatu. Sehingga orang tua memiliki peran yang strategis untuk memberikan pemahaman dan pengawasan mengenai perilaku anak, termasuk tentang perilaku membolos dan berkendara yang aman. Dalam hal ini orang tua dapat

bekerjasama dengan berbagai pihak yang terkait, misalnya sekolah untuk memberikan informasi dan sosialisasi mengenai berkendara yang aman.

Ketiga faktor penyebab *aggressive driving* sangat banyak. Peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti faktor yang lain seperti kepribadian, regulasi emosi, kelelahan, *risk taking behaviour* sehingga dapat melengkapi penelitian yang telah ada

DAFTAR RUJUKAN

- Anonim. 2010. *Human Error Penyebab Utama Kecelakaan*. Diakses pada tanggal 26 November 2010, dari <http://bataviase.co.id>.
- Bay Street Communications. 1997. *Aggressive Driving/Young Drivers: Road Safety Campaign Literature Review*. Canberra, ACT: NRMA-ACT Road Safety Trust.
- Buss, A., & Perry, M. 1992. The Aggression Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63. 452-459.
- Grey, E.M., Triggs, T.J., & Haworth, N.L. 1989. *Driver Aggression: The Role of Personality, Social Characteristics, Risk and Motivation*. Australian Transport Safety Bureau - CR-81.
- Hurlock, E. 1980. *Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. (Edisi Kelima). Jakarta: Penerbit Erlangga.

- Jacobs, K.D., & Kritsonis, W.A. 2007. An Analysis of Teacher and Student Absenteeism in Urban Schools: What the Research Says and Recommendations for Educational Leaders. *The Lamar University Electronic Journal Of Student Research*.
- Johnson, C.W. 2001. *Error*. Diakses pada 12 Desember 2010, dari <http://www.dcs.gla.ac.uk>.
- Lonero, L.P. 2000. *A Preliminary Heuristic Model of Aggressive Behaviour In Drivers*. Northport Associates. Canada. Diakses pada tanggal 12 Desember 2010, dari <http://www.aggressive.drivers.com>
- Mardolly, W.P. 2011. Hubungan Asertivitas Dengan Perilaku Membolos Pada Siswa SMPN 3 Batang Anai Kab. Padang Pariaman. *Skripsi*. Universitas Negeri Padang.
- McDonald, S. 2002. *Psychology of Aggressive driving and Road Rage*. Diakses pada tanggal 12 Desember 2010, dari <http://www.brake.org.au>.
- National Center for School Engagement. 2007. *Pieces of The Truancy Jigsaw: A Literature Review*. An initiative of the Colorado Foundation for Families and Children. Denver
- Reid, K. 2004. "The Causes, Views and Traits of School Absenteeism and Truancy." *Research in Education*. No. 74.
- Shope, J.T & Bingham, R. 2008. Teen Driving Motor Vehicle Crashes and Factors That Contribute. *American Journal of Preventive Medicine*. 35, 261-271.
- Stradling, S.G. & Meadows, M.L. 2001. *Highway Code and Aggressive Violations In UK*. Diakses pada tanggal 20 Desember 2010, dari <http://www.aggressive.drivers.com>.
- Tasca, L. 2008. A Review of The Literature on Aggressive driving Research. *Road User Safety Branch*, 1-25.
- Yusuf, A.M. 2005. *Metodologi Penelitian: Dasar-Dasar Penyelidikan Ilmiah*. Padang: UNP Press.
- Zhang, D., dkk. 2007. "Truancy Of-ferders in The Juvenile Justice System". *Remedial and Special Education*. Vol 28 No. 4. Page 244-256.