

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

(Studi Komparatif di SMAN “X” Kerinci)

SKRIPSI

Diajukan kepada Tim Penguji Skripsi Program Studi Psikologi
Jurusan Bimbingan dan Konseling sebagai salah satu persyaratan
Guna memperoleh Gelar Sarjana Psikologi



Oleh

MUHAMMAD REZA

NIM. 83342

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
JURUSAN BIMBINGAN DAN KONSELING
FAKULTAS ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2011
PERSETUJUAN SKRIPSI**

PERSETUJUAN SKRIPSI

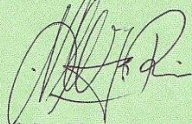
**PERBEDAAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA REMAJA DITINJAU DARI
FREKUENSI PERILAKU MEMBOLOS
(Studi Komparatif di SMAN "X" Kerinci)**

Nama : Muhammad Reza
NIM : 83342
Program Studi : Psikologi
Jurusan : Bimbingan dan Konseling
Fakultas : Ilmu Pendidikan

Padang, 5 Agustus 2011

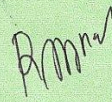
Disetujui Oleh

Pembimbing I,



Prof. Dr. Hj. Neviyarni S, M.S.
NIP. 19551109 198103 2 003

Pembimbing II,



Nurmina, S.Psi., M.A., Psi.
NIP. 19741110 200112 2 001

PENGESAHAN

Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi Program Studi
Psikologi Jurusan Bimbingan dan Konseling
Fakultas Ilmu Pendidikan
Universitas Negeri Padang

Judul : Perbedaan *Aggressive Driving* Pada Remaja Ditinjau Dari Frekuensi
Perilaku Membolos (Studi Komparatif di SMAN "X" Kerinci)

Nama : Muhammad Reza

NIM : 83342

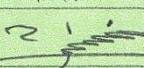
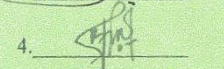
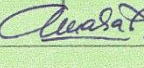
Program Studi : Psikologi

Jurusan : Bimbingan dan Konseling

Fakultas : Ilmu Pendidikan

Padang, 5 Agustus 2011

Tim Penguji

	Nama	Tanda Tangan
1. Ketua	: Prof. Dr. Hj. Neviyarni S, M.S	1. 
2. Sekretaris	: Nurmina, S.Psi., M.A., Psikolog	2. 
3. Anggota	: Dr. Afif Zamzami, M.Psi	3. 
4. Anggota	: Tuti Rahmi, S.Psi., M.Si., Psikolog	4. 
5. Anggota	: Amalia Roza Brillianty, S.Psi., M.Si., Psi	5. 

ABSTRAK

Judul : Perbedaan *Aggressive Driving* Pada Remaja Ditinjau Dari Frekuensi Perilaku Membolos (Studi Komparatif di SMAN “X” Kerinci)
Nama : Muhammad Reza
Pembimbing : 1. Prof. Dr. Hj. Neviyarni S, M.S
2. Nurmina, S.Psi., M.A., Psikolog

Penelitian ini berawal dari fakta tingginya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pelajar di Kabupaten Kerinci. Kondisi ini mengindikasikan banyaknya pelajar yang *aggressive driving* disaat jam sekolah. Faktor yang menyebabkan *aggressive driving* adalah faktor internal seperti kepribadian, kelelahan, dan faktor eksternal yakni membolos. Membolos dapat mengarahkan remaja pada *aggressive driving*. Melihat dari gejala tersebut. Maka, peneliti tertarik untuk melihat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos. Hipotesis penelitian ini adalah terdapat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran *aggressive driving* remaja yang sering membolos dan remaja yang jarang membolos serta untuk mengetahui perbedaan *aggressive driving* pada remaja yang sering membolos dan remaja yang jarang membolos. Desain penelitian ini adalah komparatif. Subjek penelitian merupakan 24 orang remaja SMAN 2 Kerinci tahun ajaran 2010/2011; 12 orang yang mempunyai atau membawa kendaraan ke sekolah dengan perilaku membolos sering dan 12 orang yang mempunyai atau membawa kendaraan ke sekolah dengan perilaku membolos jarang dengan menggunakan teknik sampel tak acak dengan cara *purposive sampling*. Pengumpulan data dilakukan dengan mempergunakan Skala *Aggressive Driving* yang disusun berdasarkan skala Likert sebanyak 34 butir. Data diperoleh dengan analisis uji beda dengan metode *Mann-Whitney U Test* menggunakan program *SPSS 17.0 for windows*.

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, Remaja, Perilaku Membolos*

ABSTRACT

Title : *Viewed From Differences Aggressive Driving Of Adolescence In Truancy Frequency (Comparative Studies in SMAN "X" Kerinci)*
Name : **Muhammad Reza**
Advisors : **1. Prof. Dr. Hj. Neviyarni S, M.S**
2. Nurmina, S.Psi, M. A., Psikolog

This study originated from the fact the high traffic violations by students in Kerinci. This condition indicates many students aggressive driving that during school hours. Factors that lead to aggressive driving are internal factors such as personality, fatigue, and external factors that truancy. Truancy can lead adolescents to aggressive driving. Viewing that symptoms. Thus, researchers are interested to viewing from differences aggressive driving of adolescence in truancy frequency. The hypothesis of this study is that there are differences aggressive driving of adolescence in truancy frequency.

The purpose of this study is to describe the aggressive driving of often truancy adolescence and seldom truancy adolescence and describe the differences in aggressive driving of often truancy adolescence and seldom truancy adolescence. The design of this study is comparative. Research subjects are 12 teenagers SMAN 2 Kerinci 2010/2011 academic year; 12 people have or bring vehicles to school with often truancy and 12 people have or bring vehicles to school with seldom truancy using not random sampling technique with purposive sampling technique. The data was collected using the aggressive driving scale which is based on as many as 34 point Likert scale. Data obtained with different test analysis using Mann-Whitney U Test using SPSS 17.0 for Windows.

Test results support the hypothesis that the research hypothesis is that there are differences aggressive driving of adolescence in truancy frequency with score $p = 0,016$.

Key words: *Aggressive Driving, Adolescence, Truancy*

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah peneliti ucapkan kehadiran Allah SWT, Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya skripsi dengan judul “ Perbedaan *Aggressive Driving* Pada Remaja Ditinjau Dari Frekuensi Perilaku Membolos (Studi Komparatif di SMAN “X” Kerinci)” ini dapat diselesaikan sebagaimana yang diharapkan. Shalawat serta salam peneliti mohonkan kepada Allah SWT agar disampaikan kepada arwah junjungan umat sedunia yakni Nabi Muhammad SAW yang telah membawa umat-Nya dari alam kebodohan kepada alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan seperti sekarang ini.

Skripsi ini diajukan sebagai salah satu persyaratan untuk mencapai gelar Sarjana S-1 Psikologi pada Program Studi Psikologi Jurusan Bimbingan dan Konseling Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Padang. Dalam proses penulisan skripsi ini peneliti menyadari bahwa keberhasilan penulisan skripsi ini tidak terlepas dari dukungan, bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak yang sangat bermanfaat, untuk itu dengan rendah hati peneliti menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada semua pihak yang telah memberikan dorongan, bimbingan, kekuatan dan bantuan sehingga skripsi ini dapat terwujud. Dalam kesempatan ini, peneliti ingin menyampaikan rasa terima kasih yang setulus-tulusnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Firman, M.S., Kons. selaku Dekan Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Padang yang telah memberikan kesempatan dan bekal ilmu pengetahuan kepada penulis.

2. Bapak Daharnis, M.Pd., Kons. dan Drs. Erlamsyah, M.Pd., Kons. selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Bimbingan dan Konseling. Terimakasih atas didikan, perhatian dan kemudahan selama penulis mengikuti jenjang perkuliahan yang Bapak berikan.
3. Bapak Dr. Afif Zamzami. M.Psi. selaku ketua Program Studi Psikologi, Bapak Mardianto, S.Ag., M.Si. selaku sekretaris Program Studi Psikologi beserta seluruh staf pengajar Psikologi dan dosen Bimbingan Konseling yang telah memberikan bimbingan dan pengetahuan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
4. Ibu Prof. Dr. Hj. Neviyarni S, M.S. selaku dosen PA (Pembimbing Akademik) dan sekaligus dosen pembimbing I yang telah mendidik dan membimbing serta meluangkan waktu untuk membimbing, mengarahkan, memberikan saran serta dukungan yang berarti kepada peneliti selama penulisan skripsi.
5. Ibu Nurmina, S.Psi., M.A., Psikolog. selaku dosen pembimbing II yang telah sepenuh hati, sabar dan ikhlas membimbing, memotivasi, memberikan saran, perhatian, bantuan serta dukungan kasih sayang sehingga peneliti lebih bersemangat dan pantang menyerah dalam menulis skripsi ini. Terima kasih dukungan moril dan materil dari Ibu.
5. Bapak Dr. Afif Zamzami, M.Psi; Ibu Tuti Rahmi, S.Psi., M.Si., Psikolog dan Ibu Amalia Roza Brillianty, S.Psi., M.Si, Psikolog. selaku dosen penguji yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membaca dan menguji skripsi peneliti sehingga peneliti bisa mengikuti ujian.

6. Ibu Dra. Zuyetti, M.Pd. yang telah bersedia membantu peneliti dalam mendapatkan surat-menyerat.
7. Bapak Kepala Sekolah dan seluruh Guru SMAN 2 Kerinci yang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian ini.
8. Orang tua penulis yang tercinta dan terhormat Ayah H. Nursaudin, A.Ma dan Ibu Hj. Risiana terima kasih atas cinta, doa, pengorbanan dan perhatian yang diberikan. Dukungan ayah dan ibu membuat saya kuat berdiri dengan kedua kaki saya untuk dapat menghadapi kehidupan sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
9. Saudaraku Emi Eprianti, Dedes Wita, Ir. Nofrizal, Dewi Puspita, A.Md, Taupik, dan Winda Maya Sari terima kasih atas segala kasih sayang dan dukungannya selama ini, tidak dapat terbayangkan bagaimana saya hidup jika tanpa kalian.
10. Etek Etrialis dan Pak Etek Yuperzal, S.Pd dan anggota keluarga lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang selalu memberikan bantuan dan dorongan selama menyelesaikan skripsi ini.
11. Sahabat sejawatku “Rifki, Dally, Arki, Vega, Vito, Gema, dan Kakak Aya ” yang selalu ada untuk memberikan supportnya di saat penulis merasa jenuh.
12. Teman seperjuangan Arif T, Lit, Yanti, Arif R, dan Rizki M, Nopi D dan anak-anak Psi B 07 terima kasih atas dukungan dan kebersamaanya selama ini.
13. Adik-adik di Psikologi UNP Mia, Nesa, Andra, Hebi, Satria, Fani, Aufa, Coni, Eka, Nanda, Lia terimakasih atas dukungannya.

14. Semua teman-teman angkatan 2007 dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam membantu penulis menyelesaikan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Semoga segala amal, kebaikan dan pertolongan yang telah diberikan kepada peneliti mendapatkan berkah dari Allah SWT. Akhir kata peneliti mohon maaf apabila masih banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang memerlukan dan berguna untuk pengembangan ilmu di kemudian hari. AMIN.

Padang, 5 Agustus 2011
Peneliti

Muhammad Reza

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	10
C. Batasan Masalah	10
D. Rumusan Masalah	10
E. Tujuan Penelitian	11
F. Manfaat Penelitian	11
BAB II KAJIAN TEORI	
A. <i>Aggressive Driving</i>	12
1. Pengertian Agresi	12
2. Pengertian <i>Aggressive Driving</i>	13
3. Bentuk-bentuk <i>Aggressive Driving</i>	16

4. Faktor-faktor Penyebab <i>Aggressive Driving</i>	19
5. Pencegahan dan Pengendalian <i>Aggressive Driving</i>	24
B. Perilaku Membolos	26
1. Pengertian Perilaku Membolos	26
2. Faktor-faktor Penyebab Membolos.....	29
C. Remaja	32
1. Definisi Remaja	32
2. Ciri-ciri Remaja	33
3. Tugas-tugas Perkembangan Remaja	34
D. <i>Aggressive Driving</i> dan Perilaku Membolos	36
E. Kerangka Konseptual.....	39
F. Hipotesis	39

BAB III METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian	40
B. Definisi Operasional	41
1. Variabel Terikat : <i>Aggressive Driving</i>	41
2. Variabel bebas : Perilaku Membolos	41
C. Subjek Penelitian	41
D. Instrumen dan Teknik Pengumpulan Data.....	44
E. Prosedur Penelitian	47
F. Validitas dan Reliabilitas	49
1. Validitas Alat Ukur	49

2. Reliabilitas Alat Ukur	51
G. Teknik Analisis Data.....	52

BAB IV HASIL PENELITIAN

A. Deskripsi Data Penelitian.....	53
B. Analisis Data	55
1. Perilaku Membolos	55
2. Uji Hipotesis	56
C. Pembahasan.....	58

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	65
B. Saran.....	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Daftar Subjek Penelitian.....	44
2. Kriteria Dan Nilai Alternatif Jawaban Skala <i>Aggressive Driving</i>	46
3. <i>Blue-Print</i> Skala <i>Aggressive Driving</i>	46
4. <i>Blue Print</i> Skala <i>Aggressive Driving</i> setelah Hasil	51
5. Hasil Korelasi Aitem Dan Reliabilitas Alat Ukur	52
6. Rerata Empiris dan Rerata Hipotetik <i>Aggressive Driving</i>	53
7. Kategori Skor <i>Aggressive Driving</i> Remaja	54
8. Perbandingan Frekuensi Membolos Remaja	56
9. Hasil Uji <i>Mann-Whitney U Aggressive Driving</i> Remaja Membolos	57
10. Perbedaan <i>Mean Rank</i> Hasil Uji <i>Mann-Whitney U</i> <i>Aggressive Driving</i> Remaja Membolos	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. <i>Factors That Affect Teen Driving Behavior</i>	22
2. Kerangka Konseptual.....	39
3. Skema Penentuan Subjek.....	43

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Blue Print Skala <i>Aggressive Driving</i>	71
2. Uji Coba Skala <i>Aggressive Driving</i>	76
3. Tabulasi Data <i>Tryout</i> Skala <i>Aggressive Driving</i>	83
4. Hasil Validitas dan Reliabilitas Aitem Skala <i>Aggressive Driving</i>	89
5. Blue Print Skala <i>Aggressive Driving</i> Setelah Uji Coba	92
6. Skala <i>Aggressive Driving</i>	93
7. Tabulasi Skor <i>Aggressive Driving</i> Remaja yang Sering Membolos.....	100
8. Tabulasi Skor <i>Aggressive Driving</i> Remaja yang Jarang Membolos.....	101
9. Frekuensi <i>Aggressive Driving</i>	102
10. Analisis Deskriptif	103
11. Uji Hipotesis	103
12. Perbandingan Skor Kelompok	104

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

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.

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 pengendara 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 fakta begitu 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 Kerinci meskipun kecelakaan lalu lintas tidak terlalu tinggi, namun angka pelanggaran lalu lintas di Kerinci mayoritas didominasi oleh pelajar. 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 pengendara sepeda motor yang menggunakan jalan tersebut melanggar peraturan lalu lintas. Misalnya seorang pengendara 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 lalulintas 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.

Jika dilihat dari fenomena di atas maka diketahui bahwa perilaku mengemudi juga memberikan gambaran agresivitas. Agresivitas dalam mengemudi disebut juga dengan *aggressive driving*. Istilah lain yang juga dipakai untuk menggambarkan perilaku mengemudi agresif adalah *road rage*, McDonald (2002:1) atau *driving behavior (Applied social psychology)*. Maksudnya mengemudi yang dipengaruhi oleh tingkatan emosi dan kesadaran seseorang tentang keselamatan dirinya dan orang lain. Suster (dalam Lonero, 2000:2) 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*, 1997:128-129) mendefinisikan mengemudi agresif dalam dua cara: definisi pertama yakni agresi dalam berkendara yang lebih ekstrim. Meliputi bentuk-bentuk yang lebih ekstrim dari agresi, termasuk perilaku dengan sengaja menyebabkan kerugian atau kerusakan fisik atau psikologis pada diri sendiri, pengguna jalan lain atau properti. Ini termasuk serangan fisik atau psikologis, pembunuhan atau bunuh diri. Definisi kedua yakni agresi dalam berkendara yang kurang ekstrim melibatkan perilaku ekstrim dan meliputi baik perilaku agresif aktual dan perilaku agresif yang tampak. Tujuan utama bukan cidera dari korban namun beberapa motif yang tidak diketahui di luar ini, misalnya tiba lebih cepat, sensasi, pelepasan ketegangan emosional, pemaarah.

Menurut Tasca (2008:9) 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.

Karakteristik *aggressive driving* di atas sering terlihat pada remaja diberbagai kota salah satunya Kerinci. Saat ini di Kerinci terdapat beberapa tempat dimana remaja sering terlihat balapan liar dengan teman-temanya yakni jalan raya Kerinci-Padang dan Komplek perkantoran Kerinci. SMAN “X”

merupakan sekolah yang terletak di jalan raya Kerinci-Padang. Menurut salah seorang Guru SMAN “X” 50% dari 870 siswanya membawa sepeda motor ke sekolah. Hal ini memungkinkan siswanya melakukan pelanggaran lalulintas yang merupakan karekteristik dari mengemudi agresif.

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

berkendaraan 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.

Terkait dengan identifikasi *aggressive driving* pada remaja, diperlukan pengetahuan yang mendalam tentang faktor-faktor yang menyebabkan munculnya *aggressive driving*. Para peneliti mempercayai bahwa *aggressive driving* disebabkan oleh berbagai kombinasi faktor biologis dan lingkungan. 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 (2008:265). Lebih lanjut Shope & Bingham (2008:267) mengatakan bahwa remaja dengan nilai yang lebih baik di sekolah cenderung memiliki perilaku mengemudi yang tidak berisiko. 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*.

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). Artinya, ada siswa yang sering membolos dan ada pula yang jarang membolos. Remaja yang sering membolos cenderung menghabiskan waktunya berkeliaran diluar sekolah tanpa alasan yang jelas dan tanpa izin sekolah sehingga dimungkinkan mereka terlibat dalam perilaku mengemudi berisiko *aggressive driving* sedangkan remaja yang jarang membolos melakukan perilaku ini karena alasan-alasan jelas ataupun mendapat izin dari pihak sekolah seperti sakit ataupun ikut kegiatan sekolah sehingga kecendrungan untuk *aggressive driving* rendah.

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.

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, 2007:2) 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 *Adolescent Health Survey* menunjukkan masalah sekolah, termasuk membolos, berhubungan dengan kekerasan senjata, upaya dan pikiran untuk bunuh diri, dan hubungan seksual sebelum pernikahan, NCFSE (2007:12). 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, 2007:13).

Hasil penelitian Mardolly (2011) di SMPN 3 Batang Anai Kab. Padang Pariaman menyatakan bahwa perilaku membolos berhubungan dengan arsetivitas.

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. Penelitian lainnya Bell *et. al* (dalam Jacobs & Kristonis, 2007:2) menyatakan perilaku membolos berhubungan dengan seksual, alkohol, pergaulan bebas, penyalahgunaan narkoba, dan putus sekolah. Membolos mengarah pada kenakalan kemudian menjadi kejahatan dewasa, Walsh (dalam William, 2001:2) 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, 2001:2).

Beberapa penelitian dan fakta lapangan yang dipaparkan di atas menunjukkan membolos dapat menimbulkan masalah-masalah negatif dan dapat disimpulkan bahwa setiap kategori membolos memiliki kemungkinan untuk mengarah pada *aggressive driving*. Penelitian ini bertujuan untuk melihat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos. Di sisi lain, penelitian ini untuk melihat bagaimana perbedaan perilaku mengemudi remaja yang sering membolos dengan remaja yang jarang membolos. Oleh karena itu, dapat dipertanyakan bagaimana perbedaan *aggressive driving* pada remaja dilihat dari frekuensi perilaku membolos mereka?. Dengan demikian, peneliti tertarik untuk meneliti “Perbedaan *Aggressive Driving* Pada Remaja Ditinjau dari Frekuensi Perilaku Membolos”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya. Sesuai dengan adanya variabel penelitian yang terkait yaitu antara lain perbedaan *aggressive driving* remaja dan frekuensi perilaku membolos, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah yang akan dibahas adalah perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos.

C. Batasan Masalah

Untuk lebih fokusnya penelitian ini, maka pengkajian dalam penelitian ini dibatasi pada *aggressive driving* ditinjau dari frekuensi perilaku membolos.

D. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana gambaran *aggressive driving* pada remaja yang sering membolos ?
2. Bagaimana gambaran *aggressive driving* pada remaja yang jarang membolos ?
3. Apakah ada perbedaan *aggressive driving* remaja yang sering membolos dan yang jarang membolos?.

E. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui *aggressive driving* pada remaja yang sering membolos.
2. Untuk mengetahui *aggressive driving* pada remaja yang jarang membolos.
3. Untuk mengetahui apakah ada atau tidak ada perbedaan *aggressive driving* remaja yang sering membolos dengan yang jarang membolos.

F. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan akan diperoleh manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat dan memberikan wawasan berkaitan dengan psikologi sosial dan psikologi pendidikan khususnya *aggressive driving* remaja dan perilaku membolos.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi pihak sekolah, agar juga memperhatikan kondisi-kondisi yang terjadi di lingkungan sekolah, terutama dalam hal perilaku membolos remaja yang mengarah ke hal-hal negatif khususnya mengemudi agresif (*aggressive driving*), supaya dapat membantu remaja terhindar dari perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*).
- b. Bagi remaja, agar dapat menghindari perilaku membolos yang mengarah ke hal-hal negatif khususnya perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*) serta dapat menyadari pentingnya berkendara yang aman dan mengimplementasikannya dalam kehidupan sehari-hari.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Aggressive Driving

1. Pengertian Agresi

Agresi adalah tingkah laku yang diarahkan kepada tujuan menyakiti makhluk hidup lain yang ingin menghindari perlakuan semacam itu, Baron & Byrne (2005:137). Sedangkan menurut Anderson & Bushman (2002:28) agresi adalah setiap perilaku yang diarahkan terhadap individu lain yang dilakukan dengan kemarahan yang membahayakan orang lain.

Atkinson (2005:58) mendefinisikan agresi sebagai perilaku yang dimaksudkan untuk melukai orang lain (secara fisik maupun verbal) atau merusak harta benda. Pendapat lain diungkapkan oleh Kenrick, Neuberg & Cialdin (2007:365) yang mendefinisikan agresi sebagai perilaku yang dimaksudkan untuk melukai lainnya. Definisi ini senada dengan yang dikemukakan Sears, Freedman & Peplau (1985:44) yang mendefinisikan agresi sebagai tindakan yang melukai orang lain dan yang dimaksudkan untuk itu.

Berdasarkan berbagai pendapat diatas maka agresi didefinisikan sebagai perilaku atau perbuatan yang secara sosial tidak dapat diterima karena orientasinya merugikan diri sendiri dan orang lain. Agresi merupakan perilaku yang muncul karena adanya faktor-faktor pendorong baik yang berasal dari dalam individu maupun luar individu. Dengan kata lain munculnya agresi selalu didahului dengan penyebab. Seiring perkembangan jaman dan evolusi pemikiran

manusia maka kausalitas agresi mengalami perluasan bidang menjadi semua pengaruh negatif.

2. Pengertian *Aggressive Driving*

Agresi apabila dikaitkan dengan perilaku dalam mengemudi maka disebut dengan *aggressive driving*.

Grey, Triggs & Haworth (1989:10) mendefinisikan *aggressive driving* dalam dua hal: pertama *aggressive driving* termasuk apa yang biasanya diklasifikasikan sebagai perilaku ekstrim, dan tindakan pembunuhan, sengaja bunuh diri dan serangan berbahaya (fisik atau psikologis). Definisi kedua mencakup konsep mengambil risiko. Perilaku mengemudi yang agresif dalam penampilan, tetapi tidak selalu bermaksud untuk menyebabkan kerugian, walaupun selanjutnya dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko.

Hauber (dalam Tasca, 2008:4) mendefinisikan agresi di jalan sebagai sesuatu yang benar-benar terjadi atau perilaku dimana pelaku bermaksud untuk melukai secara fisik dan psikologis kepada korban berdasarkan atas pengalaman korban. Definisi tersebut menyatakan bahwa pelaku harus memiliki harapan bahwa perilaku mereka akan menyebabkan korban memiliki pengalaman terluka secara fisik atau psikologis

Mizell (1997:3) *aggressive driving* didefinisikan sebagai sebuah insiden di mana seorang pengendara mobil marah atau tidak sabar dan melukai pengendara lain, penumpang dan pejalan kaki sebagai respons terhadap sengketa atau keluhan lalu lintas. Definisi yang dikemukakan oleh Mizell senada dengan yang dikemukakan oleh *U.S. National Highway and Traffic Safety Administration*

(NHTSA). NHTSA mendefinisikan agresivitas berkendara sebagai cara berkendara kendaraan bermotor yang membahayakan atau mungkin membahayakan orang lain atau fasilitas. Bagi NHTSA perilaku pengendara agresif antara lain adalah: perilaku ngebut, tidak menjaga jarak dengan kendaraan lain, tidak mau mengalah, mengemudi secara zig-zag, menyalip dari arah sebelah kanan, mengubah jalur kendaraan secara tidak aman, melanggar rambu-rambu lalu lintas, membuat gerakan wajah atau tangan yang menunjukkan rasa tidak suka terhadap pengguna jalan yang lain, berteriak, menyalakan lampu dan klakson berulang-ulang. Sedangkan *The American Automobile Association* mendefinisikan agresivitas berkendara sebagai cara berkendara kendaraan bermotor tanpa memperhatikan keamanan pengguna jalan yang lain.

Sinar (dalam Tasca, 2008:6) mendefinisikan *aggressive driving* adalah perilaku yang diarahkan pada orang dengan niat kerusakan psikologis atau fisik yang merugikan kepada orang itu. Tingkat agresi sangat beragam tergantung dari tiga faktor penting. Faktor pertama adalah tingkat frustrasi pengendara. Pengendara memiliki ambang batas yang berbeda mengenai seberapa besar frustrasi yang dapat ditoleransi dalam situasi khusus. Faktor kedua yang mempengaruhi apakah perilaku agresif akan ditunjukkan adalah konsekuensi negatif dari agresi. Secara lebih luas konsekuensi termasuk didalamnya adalah konsekuensi personal, sosial, atau hukum. Suatu kondisi lingkungan yang akan meningkatkan persepsi bahwa konsekuensi negatif tidak sama halnya dengan tingkat dimana pengemudi merasa anonim (misalnya karena mereka mengemudi pada malam hari atau pada jalur bebas). Faktor ketiga adalah tingkat dimana

frustrasi terlihat sebagai sesuatu yang tidak adil atau tidak tepat. Hasil survey menunjukkan bahwa pengemudi biasanya merasa terganggu dengan kendaraan yang melaju dengan kecepatan rendah di jalur sebelah kiri jalan tol.

Shinar (dalam Tasca, 2008:7) juga membuat perbedaan mengenai pengemudi yang agresif dan mengemudi dengan agresif. Pengemudi agresif berkaitan dengan bagian kecil dari populasi pengemudi yang menunjukkan perilaku agresif berkendara dengan frekuensi yang sering. Sedangkan mengemudi dengan agresif berarti perilaku yang cenderung ditunjukkan oleh sebagian besar pengemudi dengan intensitas yang jarang.

Definisi dari Hauber, Mizell, dan Sinar kemudian disempurnakan oleh Tasca (2008:9) yang menyatakan *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.

Definisi lain dikemukakan oleh James & Nahl (2000:5) bahwa *aggressive driving* merupakan mengemudi di bawah pengaruh ketidakstabilan emosi, sehingga berdampak risiko pada orang lain. Dikatakan agresif karena diasumsikan bahwa orang lain berkesempatan terkena risiko yang sama.

Berdasarkan berbagai definisi yang dikemukakan ahli dapat dilihat bahwa *aggressive driving* memiliki pengaruh yang besar baik dari segi psikologis maupun fisik dan dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah suatu tindakan yang dapat membahayakan keselamatan diri pengendara dan keselamatan pengendara lain dikarenakan pengendara dipengaruhi oleh keadaan

emosional, perasaan tidak sabar yang menyebabkan pengendara menjadi frustrasi, ugal-ugalan di jalan, melanggar lalu lintas, dan menyalip kendaraan lain.

3. Bentuk-bentuk *Aggressive Driving*

Bentuk-bentuk agresivitas pengendara sepeda motor merupakan perilaku-perilaku agresivitas yang ditunjukkan selama mengendarai sepeda motor. Beberapa peneliti menganggap bahwa hostility, kemarahan, dan agresi dapat mewakili komponen kognitif, afektif, dan perilaku sebagai konsep multidimensi yang sama, Barefoot, Buss & Perry, (dalam Leon *et.al*, 2002:46). Sedangkan Buss & Perry, (dalam Leon *et.al*, 2002:46) menginterpretasi bahwa agresi terdiri atas empat sifat. Dalam hal ini agresi fisik dan verbal mewakili komponen instrumental atau motor, kemarahan mewakili komponen emosi atau afektif, dan permusuhan (*hostility*) mewakili komponen kognitif.

Buss dan Perry (1992:452) membagi agresi dalam empat jenis, yaitu:

1. Agresi fisik, yaitu bentuk agresi yang dilakukan untuk melukai orang lain secara fisik. Misalnya: menendang, memukul, menusuk, membakar sampai membunuh.
2. Agresi verbal, yaitu bentuk agresi yang dilakukan untuk menyakiti orang lain secara verbal. Yang termasuk dalam agresi bentuk ini misalnya: mengumpat, memaki, membentak.
3. Kamarahan merupakan salah satu agresi yang sifatnya tersembunyi dalam perasaan seseorang kepada orang lain tetapi efeknya bisa nampak dalam perbuatan yang menyakiti orang lain. Kamarahan merupakan perasaan

yang tidak menyenangkan sebagai reaksi atas cedera fisik maupun psikis yang dialami individu. Beberapa bentuk agresi dalam jenis ini antara lain: muka marah, muka melotot untuk membalas sapaan.

4. Permusuhan adalah sikap dan perasaan negatif terhadap orang lain yang muncul karena perasaan tertentu dan dalam bentuk perilaku yang menyakiti orang lain. Termasuk agresif dalam bentuk ini adalah iri, dengki, cemburu, dan memfitnah.

Berdasarkan pendapat Novaco (1991:6) bentuk tipologi agresi jalan ada enam jenis yakni *roadway shootings/throwing* (penembakan atau melempar di jalan), *assault with the vehicle* (penyerangan dengan kendaraan), *sniper-robber attacks* (Serangan Perampok), *drive-by shootings* (penembakan), *suicide/murder crashes* (Bunuh diri), dan *roadside confrontations* (konfrontasi dipinggir jalan). Sedangkan Johnson (2001:2), Stradling & Meadows (2001:1) mengemukakan bentuk *aggressive driving* berdasarkan pengertian *aggressive driving* yakni :

- a. *Lapse*

Lapse adalah kesalahan yang tidak tampak saat sedang berperilaku terkait dengan hilangnya konsentrasi saat akan menetapkan jalur yang akan ditempuh untuk mencapai suatu tujuan (tempat) ketika sedang mengemudi. *Lapse* terjadi lebih dahulu sebelum *error* (Johnson, 2001:3). Menurut Aberg & Rimmo (dalam Stradling & Meadows, 2001:1) *lapse* seringkali merupakan sumber dari ketidaknyamanan para pengemudi, tetapi bukan salah satu yang membahayakan jiwa.

b. *Error*

Error adalah perilaku menyimpang ataupun kesalahan yang dilakukan tanpa disengaja (Johnson, 2001:3). Menurut Reason dkk (dalam Stradling & Meadows, 2001:1) *error* merupakan salah satu contoh kesalahan pengemudi pada pelaksanaannya walaupun sebelumnya telah direncanakan oleh pengemudi tersebut. Sebagai contoh seseorang menerobos lampu merah.

c. *Violation*

Yang dimaksud dengan *violation* adalah dengan sengaja melakukan kesalahan dengan maksud melanggar hukum (Johnson, 2001:3). Menurut Reason, dkk (dalam Stradling & Meadows, 2001:3) *violation* merupakan salah satu bentuk perilaku yang secara tipikal mengarah pada *aggressive driving*. Dalam hal ini *violation* lebih didefinisikan sebagai bentuk penyimpangan yang disengaja.

Pendapat lain diungkapkan oleh Sinar (dalam Tasca 2008:6) yang mengidentifikasi dua kategori besar dari *aggressive driving*, yaitu :

1. Perasaan bermusuhan. Agresi karena rasa bermusuhan memiliki karakteristik emosi yang kuat dan melibatkan perilaku yang dimaksudkan untuk membuat penyerang merasa baik. Individu yang terlibat dalam agresi bermusuhan mengutarakan kemarahannya pada orang lain tanpa memperhatikan kemungkinan konsekuensi. Contoh dari agresi bermusuhan adalah pengemudi yang memutuskan untuk mengikuti kendaraan yang memotong jalur di jalan tol.

2. Agresi instrumental. Agresi instrumental berarti perilaku agresif yang digunakan untuk mengakhiri sebuah perilaku. Contoh dari agresi instrumental adalah pengemudi yang memutuskan mengemudi dengan zig-zag karena terlambat tiba di tempat tujuan.

Tasca (2008:9) mengatakan bahwa secara umum perilaku mengemudi dengan agresif 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, dan memaksa pengguna jalan yang lain untuk melakukan tindakan salip-menyalip.

Acuan bentuk *aggressive driving* yang akan digunakan dalam penelitian ini akan didasarkan pada teori 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.

4. Faktor-faktor Penyebab *Aggressive Driving*

Menurut Baron & Byrne (2005:169) temuan penelitian mengindikasikan bahwa agresi berasal dari begitu banyak variabel yakni: faktor-faktor sosial seperti

frustasi, provokasi langsung, pemaparan terhadap kekerasan di media, dan keterangsangan yang meningkat, karakteristik pribadi seperti pola perilaku tipe A, bias atribusional *hostile*, gender, dan faktor-faktor situasional seperti suhu udara tinggi, alkohol, dan *belief* budaya, nilai-nilai. Dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor tersebut merupakan faktor yang juga menyebabkan *aggressive driving* yang dapat menimbulkan kerugian bagi individu maupun orang lain. Laing (2010:5-10) menjelaskan faktor-faktor penyebab mengemudi agresif yakni:

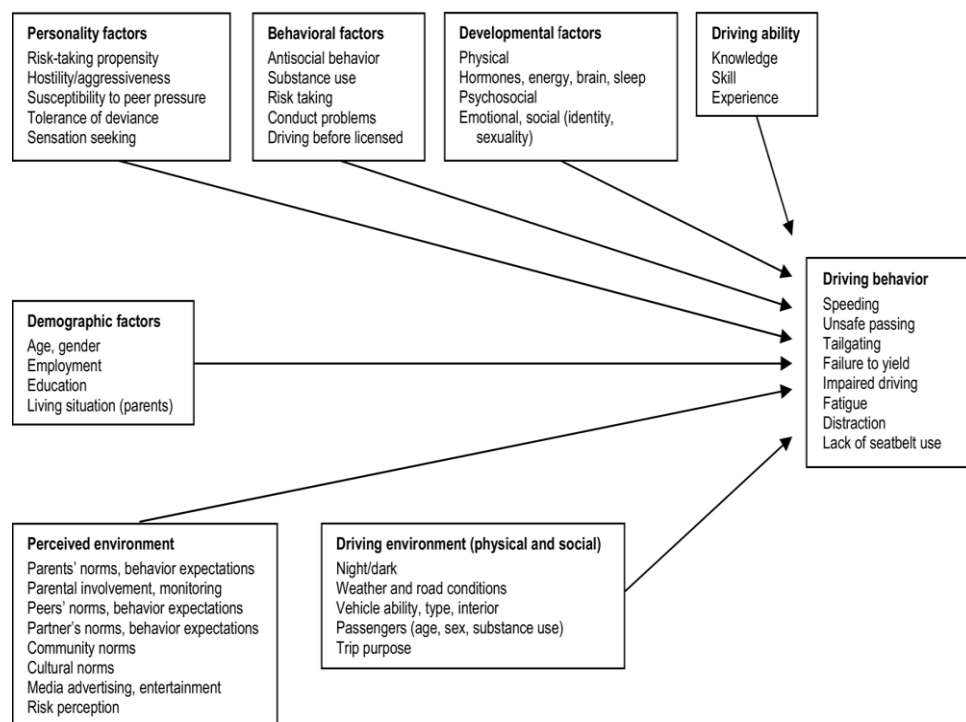
1. Frustrasi dan kemarahan. Frustrasi karena diperlambat atau digagalkan dari tujuan mengemudi dapat mengakibatkan kemarahan. Frustrasi juga dapat menyebabkan egois atau perilaku-perilaku kompetitif agresif yang dirancang untuk mencapai tujuan mengemudi pribadi dengan mengorbankan orang lain atau kepentingan umum.
2. Demografi. Penelitian menunjukkan bahwa kelompok terbesar agresif pada pengemudi Amerika berpendidikan rendah adalah orang kulit putih di bawah 30 tahun yang mendorong kinerja kendaraan tinggi. Ada korelasi kuat antara orang kulit putih muda dan kejahatan kekerasan, pelanggaran lalu lintas, suspensi lisensi.
3. Kepribadian atau sikap individu. Tampaknya ada dua jenis kepribadian utama yang rawan menjadi agresif di belakang kemudi. Pertama adalah antisosial, kepribadian bermusuhan, dan yang lain kompetitif.
4. Kondisi lingkungan. Sebuah kecenderungan kompetitif dalam agresi tidak cukup menyebabkan mengemudi agresif. Faktor lingkungan, situasional,

atau budaya adalah faktor yang juga berperan terhadap kecenderungan seseorang untuk mengemudi agresif.

5. Faktor situasional. Ada berbagai variabel situasional yang dapat menciptakan atau mempromosikan agresi situasional. Sebagai contoh, panas, kebisingan, atau kondisi lingkungan lainnya yang menjengkelkan dapat membuat pengemudi tersinggung dan meningkatkan kemungkinan bahwa pengemudi akan menggunakan kekerasan ketika merasa terganggu atau terancam di jalan.
6. Faktor budaya. Budaya mempengaruhi perilaku agresif dengan membentuk bagaimana menafsirkan adanya agresor memicu peristiwa dan dengan mempengaruhi apakah respon agresor kekerasan secara budaya dapat diterima dalam situasi tertentu.
7. Beberapa penyebab. Sementara masing-masing faktor di atas memberikan kontribusi untuk mengemudi agresif, tidak saja menjelaskan hal tersebut. Sebuah kompleks dinamis beroperasi dimana faktor sifat individu, keadaan situasional, mobil dan jalan, dan pengaruh budaya semua saling berhubungan untuk membangun tindakan agresif atau mengambil risiko saat mengemudi secara berlebihan

Menurut Shope dan Bingham (2008:265) dari banyak faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi remaja pengalaman mengemudi secara umum berpengaruh terhadap tingginya risiko kecelakaan pada remaja bila dibandingkan dengan orang dewasa, selain itu kecendrungan mencari sensasi juga menempatkan remaja pada risiko kecelakaan lebih tinggi. Faktor-faktor yang mempengaruhi

aggressive driving pada remaja yakni kemampuan mengemudi, keadaan fisik dan perkembangan psikososial, perilaku, karekteristik kepribadian, demografi, lingkungan, lingkungan mengemudi. Faktor-faktor ini dikategorikan dalam gambar dibawah ini:



Gambar 1. Factors that affect teen driving behavior.

Shope & Bingham (2008:267) juga mengatakan bahwa masalah perilaku telah dikaitkan dengan cedera kecelakaan kendaraan bermotor, seperti mengemudi sebelum mendapat surat izin. Lebih lanjut Shope & Bingham (2008:267) mengatakan bahwa remaja dengan nilai yang lebih baik di sekolah cenderung memiliki perilaku mengemudi yang tidak berisiko.

Sinar (dalam Tasca 2008:6) mengatakan bahwa tingkat agresi sangat beragam tergantung dari tiga faktor penting. Faktor pertama adalah tingkat

frustrasi pengendara. Pengendara memiliki ambang batas yang berbeda mengenai seberapa besar frustrasi yang dapat ditoleransi dalam situasi khusus. Faktor kedua yang mempengaruhi apakah perilaku agresif akan ditunjukkan adalah konsekuensi negatif dari agresi. Secara lebih luas konsekuensi termasuk didalamnya adalah konsekuensi personal, sosial, atau hukum. Suatu kondisi lingkungan yang akan meningkatkan persepsi bahwa konsekuensi negatif tidak sama halnya dengan tingkat dimana pengemudi merasa anonym (misalnya karena mereka mengemudi pada malam hari atau pada jalur bebas). Faktor ketiga adalah tingkat dimana frustrasi terlihat sebagai sesuatu yang tidak adil atau tidak tepat. Hasil survey menunjukkan bahwa pengemudi biasanya merasa terganggu dengan kendaraan yang melaju dengan kecepatan rendah di jalur sebelah kiri jalan tol.

Tasca (2008:22) menyimpulkan bahwa faktor-faktor yang tampaknya meningkatkan kemungkinan perilaku mengemudi agresif adalah:

1. Usia yang relatif muda.
2. Jenis kelamin laki-laki.
3. Berada pada situasi lalu lintas yang memberikan anonimitas atau dimana melarikan diri sangat mungkin.
4. Secara umum perilaku diarahkan untuk mencari sensasi atau agresivitas dalam situasi sosial lainnya.
5. Berada dalam suasana marah (mungkin karena peristiwa yang tidak terkait dengan situasi lalu lintas).
6. Keyakinan bahwa satu-satunya orang yang memiliki ketrampilan mengemudi unggul.

7. Kemacetan lalu lintas, tetapi hanya jika pengemudi tidak mengharapkannya.

Berdasarkan uraian diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor yang berkontribusi dalam memunculkan perilaku *aggressive driving* yakni faktor internal seperti kepribadian, suasana hati, gaya hidup, perilaku pengambilan risiko dan faktor eksternal seperti lingkungan, cuaca, dan kondisi jalan.

5. Pencegahan dan Pengendalian *Aggressive Driving*

Aggressive driving bukanlah suatu perilaku yang tidak dapat dihindari atau diubah. Pencegahan dan pengendalian *aggressive driving* dapat dilakukan dengan berbagai cara.

Menurut Baron & Byrne (2005:164) ada beberapa prosedur yang efektif dalam mengurangi frekuensi atau intensitas agresi manusia yakni:

1. Hukuman, yakni prosedur dimana konsekuensi yang menyakitkan diberikan pada individu-individu yang terlibat dalam tindakan tertentu.
2. Katarsis, pandangan bahwa menyediakan sesuatu kesempatan pada orang yang sedang marah untuk mengekspresikan impuls-impuls agresif mereka dalam cara yang relatif aman akan mengurangi tendensi mereka untuk terlibat dalam bentuk agresi yang lebih berbahaya.
3. Intervensi kognitif yakni permintaan maaf dan defisit kognitif. Permintaan maaf merupakan pengakuan kesalahan-kesalahan yang meliputi permintaan ampun atau maaf.

Baron & Byrne (2005:168) menyebutkan bahwa agresi juga dapat dikurangi dengan pemaparan terhadap model nonagresif, pelatihan dan keterampilan sosial, serta pembangkitan kondisi afeksi yang tidak tepat dengan agresi. Menurut Grey, Triggs & Haworth (1989:70) untuk mengatasi perilaku *aggressive driving* dapat dilakukan dengan cara-cara sebagai berikut:

1. Modifikasi perilaku.

Upaya untuk memodifikasi sikap dan perilaku pengemudi berkonsentrasi pada pelaksanaan pendidikan dan penegakan hukum melalui program iklan di media massa dan pendidikan di sekolah tinggi. Menurut Henderson (dalam Grey, Triggs & Haworth, 1989:70) modifikasi perilaku pengemudi telah banyak berhasil dalam penurunan tingkat kecelakaan, hal ini dipengaruhi oleh faktor motivasi pengemudi untuk mengemudi secara aman.

2. Penegakan hukum dan pemberian sanksi.

Brown dan Copeman (Grey, Triggs & Haworth, 1989:70) berpendapat bahwa perhatian yang lebih besar harus diberikan kepada desain sanksi sebagai metode untuk menyampaikan nilai-nilai sosial. "Idealnya sanksi akan menggambarkan batas-batas perilaku yang dapat diterima". Brown dan Copeman (dalam Grey, Triggs & Haworth, 1989:70) juga menjelaskan bahwa kekuatan sanksi harus sesuai dengan persepsi pengemudi terhadap pelanggaran.

3. Pendidikan bagi pengemudi.

Naatanen dan Summala, Hampson (dalam Grey, Triggs & Haworth (1989:71) menyarankan bahwa pendidikan pengemudi mungkin dapat menekan kesalahan dalam mengemudi daripada peran pelatihan untuk meningkatkan

keterampilan pengemudi. Grey, Triggs & Haworth (1989:71) menjelaskan bahwa : pendidikan umum oleh media massa akan mengarahkan perhatian pengemudi terhadap informasi dari kesalahan yang cenderung mereka lakukan, dan mengajarkan mereka untuk menyesuaikan batas keselamatan yang sesuai.

Bidang pendidikan pengemudi dapat dibagi secara kasar menjadi tiga bagian; program pendidikan mengemudi untuk orang dewasa, peserta didik atau siswa sekolah menengah, pendidikan mengemudi untuk mereka yang diidentifikasi sebagai pengemudi bermasalah, dan iklan di media massa.

Berdasarkan penjelasan diatas diketahui bahwa upaya dalam mengatasi perilaku *aggressive driving* dapat dilakukan dengan berbagai cara yakni memodifikasi perilaku individu, penegakan hukum, pelatihan keterampilan dan pendidikan bagi individu.

B. Perilaku Membolos

1. Pengertian Perilaku Membolos

Menurut Irwanto, dkk (1994:20) pada umumnya perilaku dapat ditinjau secara *sosial*, yaitu pengaruh hubungan antara organisme dengan lingkungannya terhadap perilaku, *intrapsikis* yaitu proses-proses dan dinamika mental atau psikologis yang mendasari perilaku, serta *biologis*, yaitu proses-proses dan dinamika yang syaraf-faali (*neural fisiologis*) yang ada dibalik perilaku. Sedangkan Soekidjo (dalam Sunaryo, 2004:3) secara operasional perilaku diartikan suatu respon organisme atau seseorang, terhadap rangsangan dari luar subjek tersebut.

Ensklopedia Amerika (dalam Sunaryo, 2004:3) mengartikan perilaku sebagai suatu aksi reaksi organisme terhadap lingkungannya. Perilaku baru terjadi apabila ada sesuatu yang diperlukan untuk menimbulkan reaksi, yakni yang disebut rangsangan. Berarti rangsangan tertentu akan menghasilkan reaksi atau perilaku tertentu, Notoatmodjo (dalam Sunaryo, 2004:3).

Kwick (dalam Sunaryo, 2004:3) mendefinisikan perilaku sebagai tindakan atau perilaku suatu organisme yang dapat diamati dan bahkan dapat dipelajari. Sedangkan menurut Sunaryo (2004:3) perilaku manusia adalah aktivitas yang timbul karena adanya stimulus dan respon serta dapat diamati secara langsung maupun tidak langsung.

Perilaku berhubungan dengan esensi dasar manusia diantaranya adalah perilaku membolos. Membolos adalah tidak masuk selama waktu pelajaran di sekolah. Teasley (dalam Jacobs & Kristonis, 2007) mendefinisikan membolos sebagai setiap kejadian ketika seorang siswa tidak hadir sekolah. Stou (dalam Reid, 2004:59) menjelaskan bahwa perilaku membolos merupakan perilaku sebagai absen dari sekolah untuk alasan yang tidak sah. Sedangkan Reeves (2006) mendefinisikan membolos sebagai ketidakhadiran tanpa alasan selama lima kali atau lebih per semester.

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. Reid (2004) menjelaskan dalam penelitian tentang siswa yang sering membolos, mendefinisikan para siswa tersebut sebagai siswa-siswa sekolah yang

“menghilang” dari sekolah selama 65% atau lebih dalam 1 (satu) tahun masa belajar. Sedangkan Zhang (2007) menyatakan bahwa siswa yang tergolong pembolos adalah mereka setelah tiga kali berturut-turut absen atau telah lima kali absen tanpa izin dari sekolah.

Selanjutnya Hartenstein (dalam Zhang, 2007) mendefinisikan membolos sebagai berikut: pembolos yang telah terbiasa membolos adalah anak-anak usia sekolah yang tidak hadir tanpa alasan yang jelas selama lima hari atau lebih secara berurutan, tujuh hari atau lebih pada hari sekolah dalam satu bulan, dua belas hari atau lebih pada hari sekolah dalam 1(satu) tahun ajaran.

Bell *et. al* (dalam Jacobs & Kristonis, 2007) mendefinisikan membolos sebagai ketidakhadiran yang melanggar peraturan dimana tidak ada permintaan izin, tanpa sepengetahuan sekolah, serta persetujuan orang tua. Ketidakhadiran yang tidak diketahui atau disetujui oleh orang tua. Tidak disetujui oleh sekolah, dan tidak dapat untuk dimaafkan. Jensen (dalam Sarwono, 2008:209) menjelaskan bahwa membolos termasuk jenis kenakalan yang melawan status, artinya siswa yang membolos telah mengingkari statusnya sebagai pelajar karena tidak hadir dalam kegiatan belajar mengajar di sekolah. Selain itu Jensen (dalam Sarwono, 2008:209) juga menambahkan bahwa membolos ini memang belum melanggar hukum dalam arti sesungguhnya karena yang dilanggar adalah status dalam lingkungan sekunder (sekolah), namun jika tidak diatasi akan mempengaruhi kehidupan siswa pada saat dewasa, pelanggaran status ini dapat dilakukannya terhadap atasannya di kantor atau petugas hukum di dalam masyarakat.

Berdasarkan penjelasan tentang perilaku membolos oleh beberapa ahli, maka penelitian ini dapat difokuskan bahwa perilaku membolos merupakan suatu bentuk kenakalan yang dilakukan siswa dengan tidak hadir dalam mengikuti kegiatan di sekolah minimal dua belas hari atau lebih dalam 1(satu) tahun ajaran tanpa alasan yang jelas serta tidak dapat diterima oleh guru atau pihak sekolah.

2. Faktor-faktor Penyebab Perilaku Membolos

Menurut Bishop (dalam Clark, *et.al*, 2005:11) alasan yang diberikan oleh siswa untuk absen terus menerus dari sekolah terutama berhubungan dengan faktor rumah, sekolah dan kesehatan.

Menurut Clark, *et.al* (2005:11) aspek pengalaman pribadi seorang remaja dan keluarga dapat menyebabkan perilaku membolos sekolah yang meliputi:

1. Kurangnya dukungan orangtua dan pengakuan dari nilai pendidikan.
2. Status sosial-ekonomi rendah.
3. Budaya dan harapan budaya.
4. Pengangguran.
5. Disfungsi keluarga.
6. Penyalahgunaan zat,
7. penyalahgunaan wewenang oleh anggota keluarga individu.
8. Keterbelakangan dan kesulitan belajar.
9. Kebosanan dan kurangnya motivasi untuk belajar.
10. Isolasi dan ketidakmampuan untuk bergabung dengan teman-teman
11. Harga diri yang rendah dan tanggapan kemarahan yang tidak pantas.

12. Fobia sekolah.
13. Fungsi sosial dan emosional yang tidak memadai.
14. Konflik etnis atau ras.
15. Kegagalan untuk belajar.
16. Buta aksara.
17. Masalah kesehatan (anak dan orang tua).
18. Lebih protektif dari anggota keluarga,.
19. *Bullying*.
20. Kesehatan mental atau depresi,
21. Transportasi.
22. Tekanan teman.

Zhang, *et. al* (2010:229) menjelaskan bahwa studi penelitian telah membuktikan secara konsisten bahwa faktor-faktor tertentu yang terkait dengan perilaku membolos yakni: faktor keluarga, faktor sekolah, pengaruh ekonomi (misalnya, pendapatan keluarga dan lingkungan), dan variabel pelajar.

- a. Faktor keluarga. Hal ini meliputi kurangnya bimbingan atau pengawasan orang tua, kekerasan, kemiskinan, penyalahgunaan narkoba atau alkohol di rumah, kurangnya kesadaran hukum kehadiran, dan sikap berbeda terhadap pendidikan.
- b. Faktor sekolah. Ini termasuk isu iklim sekolah seperti: ukuran sekolah, sikap guru, siswa lainnya, administrator dan tidak fleksibelnya gaya pembelajaran siswa dalam beragam budaya.

Sekolah sering memiliki prosedur tidak konsisten untuk masalah ketidakhadiran dan mungkin tidak memiliki konsekuensi yang pasti untuk perilaku membolos.

- c. Pengaruh ekonomi. Ini termasuk pekerjaan siswa, orang tua tunggal, tingkat mobilitas tinggi, orang tua yang memiliki beberapa pekerjaan, dan kurang terjangkaunya transportasi dan perawatan anak.
- d. Variabel siswa. Ini termasuk penyalahgunaan alkohol dan obat-obatan, kurangnya pemahaman kehadiran hukum, kurangnya kompetensi sosial, masalah-masalah kesehatan mental, dan kesehatan fisik yang buruk.

Colorado foundation (dalam Lasater & Robinson, 2007:6) telah mengkaji penelitian yang luas mengenai perilaku membolos dan faktor-faktor yang berkontribusi dalam perilaku membolos yakni:

- a. Faktor sekolah mencakup prestasi akademik yang rendah dan kurangnya harga diri serta terikat pada kinerja yang rendah, kurangnya tujuan pribadi dan pendidikan karena kurangnya peran sekolah, variabel guru, seperti kurangnya rasa hormat untuk siswa, dan penelantaran siswa yang mempunyai beragam kebutuhan, kurangnya konsistensi sekolah dan keseragaman untuk kehadiran dan kebijakan absensi, serta tidak adanya kesadaran dan pemberitahuan orang tua / wali.
- b. Faktor rumah dan masyarakat yakni model peran negatif, seperti rekan-rekan yang bolos atau terlibat dalam masalah yang lebih serius, masalah kesehatan keluarga atau keuangan yang dapat memberikan tekanan pada siswa untuk tidak hadir karena membantu keluarga. Anak menjadi korban

penyalahgunaan, kelalaian masalah manajemen keluarga, tekanan orangtua, kurangnya dukungan keluarga.

Berdasarkan uraian diatas maka disimpulkan bahwa perilaku membolos disebabkan oleh interaksi berbagai faktor yang saling berhubungan yakni faktor personal, keluarga, dan sekolah.

C. Remaja

1. Definisi Remaja

Menurut Hurlock (1980:206) istilah *adolescences* atau remaja berasal dari kata latin *adolescere* (kata bendanya, *adolescentia* yang berarti remaja) yang berarti “tumbuh” atau “tumbuh menjadi dewasa.” Sekarang ini istilah remaja sangat luas yakni rentang usia yang berada diantara masa anak-anak dan dewasa. Piaget (dalam Hurlock, 1980:206) mengungkapkan tentang definisi remaja secara psikologis yaitu usia dimana individu berintegrasi dengan masyarakat dewasa, usia dimana anak tidak lagi merasa dibawah tingkat orang-orang yang lebih tua melainkan berada dalam tingkatan yang sama. Sekurang-kurangnya dalam masalah hak. Ditinjau dari rentang umurnya berdasarkan jenis kelamin serta kematangannya.

Berdasarkan batasan usia maka Monks, dkk ((2001:256) mengatakan bahwa batasan usia remaja adalah masa diantara 12-21 tahun dengan perincian 12-15 tahun remaja awal, 15-18 tahun remaja pertengahan, dan 18-21 tahun masa remaja akhir, masa pubertas meliputi remaja awal dan berisi perubahan fisik seperti percepatan pertumbuhan dan timbulnya seksualitas.

2. Ciri-ciri Remaja

Menurut Hurlock (1980:207-209) seperti halnya dengan semua periode yang penting selama rentang kehidupan, masa remaja mempunyai ciri-ciri tertentu yang membedakannya dengan periode sebelum dan sesudahnya. Adapun ciri-ciri tersebut yakni :

1. Masa remaja sebagai periode yang penting karena mempunyai pengaruh baik jangka panjang maupun jangka pendek sebagai akibat fisik dan psikologis.
2. Masa remaja sebagai periode peralihan yakni peralihan dari pola-pola perilaku kekanak-kanakan ke pola perilaku yang baru dan sikap baru untuk menggantikan perilaku dan sikap yang telah ditinggalkan.
3. Masa remaja sebagai periode perubahan yakni perubahan dalam sikap dan perilaku sejajar dengan perubahan fisik. Perubahan-perubahan yang bersifat universal adalah meningkatnya emosi, perubahan tubuh, minat, dan peran, perubahan nilai-nilai, remaja bersikap ambivalen terhadap perubahan.
4. Masa remaja sebagai usia bermasalah. Masalah pada masa remaja sering menjadi masalah yang sulit diatasi, hal ini disebabkan karena pada masa kanak-kanak masalah mereka diselesaikan oleh orang tua dan guru, sehingga membuat mereka tidak berpengalaman mengatasi masalah, dan karena ketidakmampuan mereka untuk mengatasi sendiri masalahnya.
5. Masa remaja sebagai masa mencari identitas, dalam hal ini penyesuaian diri dengan standar kelompok menjadi penting seperti dalam hal

berpakaian, berbicara, dan perilaku ingin cepat besar seperti anak dalam gengnya.

6. Masa remaja sebagai usia yang menimbulkan ketakutan. Gambaran negatif dari masyarakat tentang remaja yang identik dengan perilaku merusak menyebabkan orang dewasa melepas tanggung jawab untuk membimbing dan bersikap simpatik terhadap perilaku remaja yang normal.
7. Masa remaja sebagai masa yang tidak realistik, remaja memandang dirinya dan orang lain sebagaimana yang ia inginkan bukan apa adanya, hal ini terutama berhubungan dengan cita-cita remaja.
8. Masa remaja sebagai ambang masa dewasa. Semakin dekatnya kematangan menyebabkan remaja menjadi gelisah untuk meninggalkan keyakinan bahwa mereka sudah hampir dewasa. Remaja mulai memusatkan diri pada perilaku yang berhubungan dengan orang dewasa, yaitu merokok, minum-minuman keras, menggunakan obat-obatan, dan terlibat dalam perbuatan seks.

3. Tugas- tugas Perkembangan Remaja

Menurut Havighurts (dalam Monks, dkk, 2001:261) tugas-tugas perkembangan remaja 12-18 tahun adalah:

1. Perkembangan aspek-aspek psikologis.
2. Menerima peranan dewasa berdasarkan pengaruh kebiasaan masyarakat sendiri.
3. Mendapatkan kebebasan emosional dari orang tua atau orang dewasa lain.

4. Mendapatkan pandangan hidup sendiri.
5. Merealisasi suatu identitas sendiri dan dapat mengadakan partisipasi dalam kebudayaan pemuda sendiri.

Menurut Hurlock (1980:209) semua tugas pada remaja dipusatkan pada penanggulangan sikap dan perilaku yang kekanak-kanakan dan mengadakan persiapan untuk menghadapi masa dewasa. Adapun tugas perkembangan remaja itu adalah :

1. Mencapai peran sosial pria dan wanita.
2. Mencapai hubungan baru dan yang lebih matang dengan teman sebaya baik pria maupun wanita.
3. Menerima keadaan fisiknya dan menggunakan tubuhnya secara efektif.
4. Mencapai kemandirian emosional dari orang tua dan orang dewasa lainnya.
5. Mempersiapkan karir ekonomi untuk masa yang akan datang.
6. Mempersiapkan perkawinan dan keluarga, dan
7. Memperoleh peringkat sosial dan sistem etis sebagai pegangan untuk berperilaku dan mengembangkan ideologi.

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa tugas-tugas perkembangan remaja itu dapat mencakup tugas perkembangan fisik, emosional, dan sosial.

D. *Aggressive Driving* dan Frekuensi Perilaku Membolos

Dewasa ini remaja menghadapi tuntutan, harapan, serta risiko-risiko dan godaan-godaan, yang nampaknya lebih banyak dan kompleks daripada yang dihadapi oleh para remaja generasi sebelumnya, Feldman, Elliot, Hamburg, Hechinger (dalam Santrock, 2002:30). Semakin kompleksnya tuntutan, harapan, risiko-risiko dan godaan-godaan membuat remaja menjadi kebingungan sehingga berpengaruh pada perilaku mereka salah satunya perilaku mengemudi.

Dalam kehidupan modern dengan transportasi yang semakin kompleks, perilaku mengemudi yang sering ditampilkan remaja adalah *aggressive driving*. *Aggressive driving* menyebabkan frekuensi kecelakaan dalam berkendara meningkat. Frekuensi kecelakaan mobil, penembakan, dan bunuh diri pada usia dini merefleksikan kultur kekerasan sekaligus kedangkalan pengalaman dan ketidakmatangan remaja yang kerap kali mengacu pada pengambilan risiko dan ketidakpedulian akan akibat perbuatannya, Papalia, dkk (2008:552). Hal ini terjadi apabila remaja kurang mampu mengadaptasikan keinginan-keinginan dengan kenyataan-kenyataan yang ada, baik kenyataan yang ada di dalam maupun di luar dirinya.

Segala macam bentuk *aggressive driving* yang ditunjukkan remaja pada dasarnya disebabkan oleh kurang mengertinya mereka akan keterbatasan-keterbatasan sendiri, ketidakmampuan untuk melawan keterbatasan inilah yang akan menimbulkan frustrasi, konflik, gelisah, dan rasa bersalah yang merupakan sumber dasar dari *aggressive driving*. Frustrasi merupakan suatu pengalaman yang tidak menyenangkan, dan frustrasi dapat menyebabkan agresi sebagian besar

karena adanya fakta tersebut, Berkowitz (dalam Baron & Byrne, 2005:144). Frustrasi merupakan determinan kuat dalam memunculkan kemarahan di jalan yang merupakan salah satu dari karakteristik *aggressive driving*. Frustrasi dapat berfungsi sebagai determinan kuat dari agresi dalam kondisi tertentu, terutama ketika faktor penyebabnya dipandang tidak legal atau adil, Baron & Byrne (2005:144).

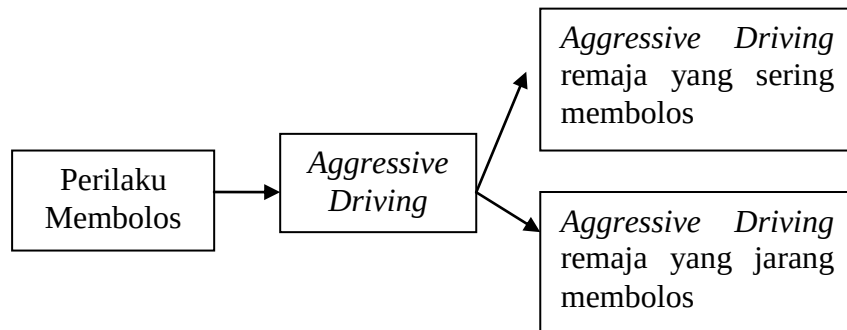
Faktor yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi remaja ada berbagai macam, termasuk didalamnya adalah kemampuan mengemudi, perkembangan fisik dan psikososial, faktor perilaku, karakteristik kepribadian, faktor demografi, lingkungan yang dirasakan, dan lingkungan mengemudi, Shope dan Bingham (2008:265). Lebih lanjut Shope & Bingham (2008:267) mengatakan bahwa masalah perilaku telah dikaitkan dengan cedera kecelakaan kendaraan bermotor, seperti mengemudi sebelum mendapat surat izin. Selanjutnya, remaja dengan nilai yang lebih baik di sekolah cenderung memiliki perilaku mengemudi yang tidak berisiko dan salah satu masalah perilaku yang mengarah kepada *aggressive driving* adalah membolos.

Membolos merupakan perilaku dimana siswa tidak masuk ke sekolah selama jam belajar dan melanggar peraturan yang berlaku di sekolah. Menurut *California Education Code* (dalam Gardner, 2008:1) membolos diartikan sebagai pelajar yang diminta untuk menghadiri sekolah dalam waktu penuh dan yang memiliki pelanggaran tiga absensi dari 30 menit atau lebih selama tahun ajaran. Membolos identik dengan pelanggaran absensi sekolah. Menurut Teasley (dalam Jacobs & Kristonis, 2007:2) membolos dari sekolah mungkin menjadi salah satu

tanda pertama dalam serangkaian perilaku antisosial yang mengarah pada hasil pribadi dan perkembangan negatif. Membolos mengarah pada kenakalan kemudian menjadi kejahatan dewasa, Walsh (dalam William, 2001:2). Penelitian Dryfoos, Catalano *et al.*, Robins & Ratcliff, Snyder & Sickmund (dalam Barker, *et. al*, 2001:2) mengidentifikasi hubungan antara membolos dengan masalah seperti kekerasan, masalah perkawinan, masalah pekerjaan, kriminalitas dewasa, dan penahanan. Data *Adolescent Health Survey* menunjukkan masalah sekolah, termasuk membolos, berhubungan dengan kekerasan senjata, upaya dan pikiran untuk bunuh diri, dan hubungan seksual sebelum pernikahan, *National Center for School Engagement* (2007:12). Sedangkan Data Studi dari *Monitoring the Future* menunjukkan bahwa membolos adalah prediksi pemabuk, mengemudi setelah minum-minuman keras, dan berkendara dengan seseorang yang telah minum-minuman keras, O'Malley & Johnston (dalam NCFSE, 2007:13).

Setiap orang pernah melakukan perilaku membolos, namun frekuensi membolos masing-masing orang berbeda satu sama lain. Frekuensi membolos yang berbeda menyebabkan perilaku yang dimunculkan yakni *aggressive driving* juga berbeda. Berdasarkan hal tersebut, diketahui bahwa perilaku membolos mengarahkan seseorang ke hal-hal negatif dan *aggressive driving* pada remaja SMA berbeda-beda ditinjau dari perilaku membolos.

E. Kerangka Konseptual



Gambar 2. Kerangka Konseptual

Berdasarkan kerangka pikir diatas dapat dijelaskan bahwa penelitian ini membahas perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos. Hal ini didasarkan pendapat Shope dan Bingham (2008:265) yang menyatakan bahwa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi remaja ada berbagai macam, termasuk didalamnya adalah kemampuan mengemudi, perkembangan fisik dan psikososial, faktor perilaku, karakteristik kepribadian, faktor demografi, lingkungan yang dirasakan, dan lingkungan mengemudi.

F. Hipotesis

Hipotesis kerja dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Ha : Terdapat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos.

Ho : Tidak terdapat perbedaan *aggressive driving* pada remaja ditinjau dari frekuensi perilaku membolos.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian pada bab IV sebelumnya, dapat disimpulkan beberapa hal. Antara lain :

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.

B. Saran

Berdasarkan hasil yang diperoleh dari penelitian yang telah dilakukan, berikut ini disampaikan beberapa saran yang dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak yang terkait:

1. Bagi 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.

2. 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.
3. Faktor penyebab *aggressive driving* sangatlah banyak, dalam penelitian ini hanyalah menguji satu faktor saja, sehingga pada peneliti selanjutnya diharapkan dapat meneliti faktor penyebab *aggressive driving* yang lain seperti kepribadian, regulasi emosi, kelelahan, *risk taking behaviour* sehingga dapat melengkapi penelitian yang telah ada.

DAFTAR PUSTAKA

- A, Muri Yusuf. 2005. *Metodologi Penelitian: Dasar-Dasar Penyelidikan Ilmiah*. Padang: UNP Press.
- Anderson, Craig, A & Bushman, Brad, J. 2002. Human Aggression. Department of Psychology Iowa State University : *Annual Review. Psychology*, 53, 27-51.
- Anonim. 2010. *Human Error Penyebab Utama Kecelakaan*. Diakses pada tanggal 26 November 2010, dari <http://bataviase.co.id>.
- Arikunto, S. 1998. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Atkinson, R. 2005. *Pengantar Psikologi*. Jilid II. Jakarta: Erlangga.
- Badan Pusat Statistik Kerinci. 2011.
- Baker, Myriam,. L, Sigmond, Jane. N,. Nugent, M Elaine. 2001. Truancy Reduction: Keeping Students in School. *Juvenile Justice Buletin*. U.S. Department of Justice.
- Baron, R.A & Byrne, D. 1994. *Psikologi Sosial. (Jilid II)*. Jakarta: Erlangga.
- 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.
- Cooper, Jhon, O., *et. al.* 1998. *Applied Behaviour Analysis*. Colombus: Merrill Prentice Hall.
- Clark, Marilyn, *et. al.* 2005. *School Attendance Improvement*. Floriana: Ministry of Education, Youth and Employment.
- Edi, Januar. 2011. *Pelajar Pelanggar Lalulintas Tertinggi*. Diakses pada tanggal 01 Januari 2011, dari <http://tribunjambinews.com>.
- Gardner, Jhon, W. 2010. *Examining Truancy and Early Chronic Absenteeism in California*. Youth Data Archive Policy Factsheet. Dikases pada tanggal 06 April 2011, dari <http://www.gardnercenter.stanford.edu>.