

**PERBEDAAN REGULASI DIRI PADA PERILAKU BERKENDARA POSITIF  
PENGENDARA SEPEDA MOTOR MAHASISWA S1 UNIVERSITAS  
HASANUDDIN**

**SKRIPSI**

**Pembimbing:**

Dr. Muhammad Tamar, M. Psi  
Dra. Dyah Kusmarini, Psych

**Oleh:**

Yuki Qadriah Hasanuddin  
Q11115310



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
FAKULTAS KEDOKTERAN  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
2021**

**PERBEDAAN REGULASI DIRI PADA PERILAKU BERKENDARA POSITIF  
PENGENDARA SEPEDA MOTOR MAHASISWA S1 UNIVERSITAS  
HASANUDDIN**

**SKRIPSI**

Diajukan untuk Menempuh Ujian Sarjana  
pada Fakultas Kedokteran  
Program Studi Psikologi  
Universitas Hasanuddin

**Pembimbing:**

Dr. Muhammad Tamar, M. Psi  
Dra. Dyah Kusmarini, Psych

**Oleh:**

Yuki Qadriah Hasanuddin  
Q11115310



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
FAKULTAS KEDOKTERAN  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
2021**

**LEMBAR PENGESAHAN**

Halaman Pengajuan Ujian Tutup  
SKRIPSI

**PERBEDAAN REGULASI DIRI PADA PERILAKU BERKENDARA POSITIF  
PENGENDARA SEPEDA MOTOR MAHASISWA S1 UNIVERSITAS**  
disusun dan diajukan oleh:

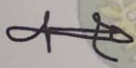
Yuki Qadriah Hasanuddin  
Q11115310

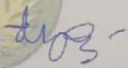
Telah disetujui oleh Tim Pembimbing untuk diseminarkan pada tanggal seperti  
tertera di bawah ini:

Makassar, Agustus 2021

Pembimbing I

Pembimbing II

  
Dr. Muhammad Tamar M.Psi.  
NIP.19641231 199002 1 004

  
Dra. Dyah Kusmarini, Psych.  
NIP.19590219 198609 2 001

Ketua Program Studi Psikologi  
Fakultas Kedokteran  
Universitas Hasanuddin



Dr. Ichlas Nanang Afandi, M.A  
NIP.19810725 201012 1 004

SKRIPSI

PERBEDAAN REGULASI DIRI PADA PERILAKU BERKENDARA POSITIF  
PENGENDARA SEPEDA MOTOR MAHASISWA S1 UNIVERSITAS



disusun dan diajukan oleh:

Yuki Qadriah Hasanuddin  
Q11115310

Telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
Pada tanggal 16 Agustus 2020

Menyetujui,

Panitia Penguji

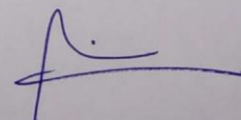
No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr.Muhammad Tamar, M.Psi.	Ketua	1. 
2.	Nur Syamsu Ismail, S.Psi.,M.Si.	Sekretaris	2. 
3.	Dr.Ichlas Nanang Afandi, S.Psi.,M.A	Anggota	3. 
4.	Nirwana Permatasari, S.Psi., M.Psi.,Psikolog	Anggota	4. 
5.	Dra.Dyah Kusmarini, Psych	Anggota	5. 
6.	Andi Tenri Pada Rustam, S.Psi., M.A.	Anggota	6. 

Mengetahui,

Wakil Dekan Bidang Akademik,  
Riset dan Inovasi Fakultas Kedokteran



Ketua Program Studi Psikologi  
Fakultas Kedokteran



Dr. Ichlas Nanang Afandi, M.A  
NIP.19810725 201012 1 004

## ABSTRACT

Yuki Qadriah Hasanuddin, Q11115310, Differences in Self-Regulation in Positive Driving Behavior of Motorcycle Riders, Undergraduate Students of Hasanuddin University, Thesis, Faculty of Medicine, Psychology Study Program, Hasanuddin University, 2021.

vii +135 pages, 4 attachments

Driving behavior is a driver who has good intentions in traffic. Drivers who adopt positive driving behavior can improve traffic safety on the road. Traffic safety is influenced by one's self-regulation ability. This study aims to determine the differences in self-regulation on positive driving behavior in motorcyclists of Hasanuddin University undergraduate students. This research is a descriptive qualitative research with data collection techniques using interviews. A total of five respondents in the category of high positive driving behavior and five respondents in the category of low positive driving behavior. The ten respondents were netted for their positive driving behavior using the Positive Driving Behavior Scale from Ozkan & Lajunen (2005). The results showed that there were differences in self-regulation in the positive driving behavior of motorcyclists of Hasanuddin University undergraduate students. For drivers in the category of high positive driving behavior, it was found that more self-regulation was sufficient than respondents based on the category of low positive driving behavior. In determining the standard, respondents in the high category consider traffic rules as guidelines and something that must be obeyed, while the low category considers traffic rules to be violated. In the monitoring process, respondents understand the limitations and realize that their actions are wrong so they want to improve their behavior that violates traffic, while in the low category they only want to make changes in themselves, but in practice they do not make changes. In the willpower process, respondents have the urge to make changes in their behavior such as no longer committing a violation, but it is said to be adequate because it has not been implemented optimally or is still committing a violation, while in the low category the encouragement to commit a violation is because they only want to commit a violation without any motivation, as well as in the low category. implementation there is no change in his behavior.

**Keywords:** self-regulation, positive driving behavior  
Bibliography, 41 (1990-2019)

## ABSTRAK

Yuki Qadriah Hasanuddin, Q11115310, Perbedaan Regulasi Diri pada Perilaku Berkendara Positif Pengendara Sepeda Motor Mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin, *Skripsi*, Fakultas Kedokteran, Program Studi Psikologi, 2021.

vii +135 halaman, 4 lampiran

Perilaku berkendara merupakan pengendara yang memiliki niat baik dalam lalu lintas. Pengendara yang menerapkan perilaku berkendara positif dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas di jalan. Keselamatan lalu lintas dipengaruhi oleh kemampuan regulasi diri seseorang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan regulasi diri pada perilaku berkendara positif pada pengendara sepeda motor mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin. Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data dengan menggunakan berupa wawancara. Sebanyak lima responden kategori perilaku berkendara positif tinggi dan lima responden kategori perilaku berkendara positif rendah. Kesepuluh responden tersebut dijarung perilaku berkendara positifnya dengan menggunakan skala *Positive Driving Behavior Scale* dari Ozkan & Lajunen (2005). Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada perbedaan regulasi diri pada perilaku berkendara positif pengendara sepeda motor mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin. Pada pengendara kategori perilaku berkendara positif tinggi ditemukan lebih banyak regulasi dirinya cukup memadai dibandingkan responden berdasarkan kategori perilaku berkendara positif rendah. Pada penentuan standar responden dengan kategori tinggi menganggap aturan lalu lintas sebagai pedoman dan sesuatu yang harus dipatuhi, sedangkan kategori rendah menganggap aturan lalu lintas bisa dilanggar. Pada proses *monitoring* responden memahami keterbatasan dan menyadari bahwa tindakannya salah sehingga ingin memperbaiki perilakunya yang melanggar lalu lintas, sedangkan pada kategori rendah hanya ingin melakukan perubahan dalam diri, namun dalam penerapannya tidak melakukan perubahan. Pada proses *willpower* responden memiliki dorongan untuk melakukan perubahan dalam perilakunya seperti tidak lagi melakukan pelanggaran, namun dikatakan cukup memadai karena belum diterapkan secara maksimal atau masih melakukan pelanggaran, sedangkan pada kategori rendah dorongan melakukan pelanggaran karena hanya ingin melakukan pelanggaran tanpa ada yang memotivasi, serta dalam penerapannya tidak ada perubahan dalam perilakunya.

**Kata Kunci:** regulasi diri, perilaku berkendara positif

Daftar Pustaka, 41 (1990-2019)

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur atas kehadiran Allah SWT., atas segala rahmat, nikmat, dan karunia-Nya terutama kesehatan dan kemudahan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Alhamdulillah atas berkat hidayah, skripsi yang berjudul **“Perbandingan Regulasi Diri pada Perilaku Berkendara Positif Pengendara Sepeda Motor Mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin”** dapat diselesaikan sebagai persyaratan akademik untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Program Studi Psikologi, Fakultas Kedokteran, Universitas Hasanuddin Makassar. Tidak lupa shalawat serta salam senantiasa tercurah atas junjungan Nabi Muhammad SAW., yang menjadi suri teladan pada seluruh aspek kehidupan manusia.

Dalam proses penyelesaian skripsi ini, peneliti melalui berbagai pengalaman yang unik dan merasakan berbagai macam perasaan baik itu positif maupun negatif. Pengalaman dan perasaan tersebut mengantarkan peneliti mendapatkan banyak proses pembelajaran hidup serta insight yang sangat bermakna dan bermanfaat bagi diri peneliti. Proses penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari berbagai rintangan dan hambatan, akan tetapi berkat dukungan, bimbingan, bantuan, dan kolaborasi dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Oleh karenanya, penghargaan dan ucapan terima kasih yang tak terhingga penulis ucapkan kepada:

1. Orang tua saya, Hasanuddin Ishak, ibu (alm) Rialid Halide, dan Juwanita Sahid yang dengan penuh ketulusan, kasih sayang dan cinta telah merawat, mendidik, dan membesarkan penulis hingga saat ini. Senantiasa memanjatkan doa kepada Allah SWT, memberikan dukungan dan bimbingan baik secara materil, emosional, dan spiritual. Serta kakak peneliti yang

tersayang Abdurrahman Hasanuddin yang selalu memberikan dukungan dan membantu peneliti.

2. Bapak Dr. Ichlas Nanang Afandi, S.Psi., M.A selaku Ketua Program Studi Fakultas Kedokteran Universitas Hasanuddin. Terima kasih atas dukungan yang telah diberikan kepada peneliti.
3. Bapak Dr. Muhammad Tamar, M.Psi. selaku pembimbing satu yang dalam prosesnya memberikan saran-saran dan masukan, serta memberikan dukungan ke peneliti. Terima kasih atas segala waktu, ilmu, umpan balik, dukungan dan kebaikan bapak selama proses pengerjaan skripsi.
4. Ibu Dra. Dyah Kusmarini, Psych selaku pembimbing akademik dan pembimbing kedua yang banyak membantu peneliti selama berproses sebagai mahasiswa, mengarahkan, dan membantu peneliti menemukan fitrah diri. Terima kasih juga telah banyak membantu selama sakit saat pengerjaan skripsi, membantu peneliti untuk bangkit kembali mengerjakan skripsi, memberikan semangat, memberikan saran-saran, dan memberikan umpan balik.
5. Ibu Triani Arfah, S.Psi., M.Psi., Psikolog dan Ibu Nirwana Permatasari, S.Psi., M.Psi., Psikolog selaku pembahas saat seminar proposal dan seminar hasil. Terima kasih atas segala masukan dan koreksi saat seminar proposal dan seminar hasil untuk perbaikan skripsi peneliti.
6. Seluruh Dosen Program Studi Psikologi, Fakultas Kedokteran, Universitas Hasanuddin yang banyak membagikan ilmu dan mendampingi peneliti selama berproses sebagai mahasiswa.



7. Ibu Nur Aswi atas segala bantuannya terutama dalam pengurusan berkas-berkas skripsi. Terima kasih atas waktu dan dukungan yang diberikan kepada peneliti.
8. Keluarga besar Prof. Halide, Isdjar Family, dan Sahid Family atas dukungannya saat mengerjakan skripsi dan membantu menyebarkan kuisioner.
9. Kaka sepupu tercinta kaka Nisa yang banyak membantu peneliti selama mengerjakan skripsi, tempat curhat, tempat bertanya, dan tempat berkonsultasi.
10. Lan jalan family sebagai teman jalan-jalan dan teman kumpul. Terima kasih atas dukungannya selalu dan menjadi tempat peneliti mengisi energi saat berkumpul bersama.
11. Novi Susanti yang mendukung peneliti secara penuh selama proses pengerjaan skripsi. Tempat peneliti bertanya, curhat, dan segala hal selama skripsi. Teman sebangku saat awal-awal kuliah. Terima kasih atas dukungan dan bantuannya sehingga peneliti bisa menyelesaikan skripsi.
12. Lala dan Dhence sahabat terdekat peneliti, terima kasih atas segala dukungan dan bantuan yang diberikan kepada penulis ketika menghadapi kesulitan selama mengerjakan skripsi.
13. Tim Sehat Mental dan polisi skripsi (Lala, Dhence, Ocha, Vanessa, dan Epes) yang saling mensupport saat kesulitan dalam mengerjakan skripsi, gengs di psikologi, teman diskusi, dan teman jalan-jalan.
14. Vanessa dan Ita yang telah berproses bersama selama mengerjakan skripsi. Teman pergi ke café, teman kerja bareng skripsi saat mulai skripsi hingga selesai.

15. Sitha sahabat terdekat peneliti selama berproses di Psikologi FK Unhas yang banyak memberikan dukungan ke peneliti selama berproses Psikologi dan tempat peneliti bertanya dan berkonsultasi tentang skripsi.
16. Evi, Aisyah, Afi, Mahruf, Jeje, Nadia Ulfa dan Najma yang menjadi tempat peneliti bertanya dan meminta tentang skripsi. Terima kasih atas waktu, dukungan, dan saran kepada penulis.
17. Teman-teman satu bimbingan (Vanessa, Epes, Novi, Euginia, dan Yanuarita) yang telah berproses bersama dengan peneliti.
18. Kaka Muthia (2013), kaka Syura, dan kaka angkatan lainnya yang membantu peneliti selama proses pengerjaan skripsi.
19. Teman-teman Pembimbing Akademik (PA), terima kasih untuk semua dukungan kepada peneliti selama berproses sebagai mahasiswa.
20. Teman-teman angkatan 2015 (Mindsight) yang telah kebersamai selama berproses di psikologi, saling membantu dan saling berbagi baik susah maupun senang.
21. Seluruh responden penelitian yang telah mengisi kuisioner dan 10 responden yang bersedia diwawancarai sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi.
22. Teman-teman yang membantu peneliti menyebarkan kuisioner sehingga peneliti bisa menyelesaikan skripsi ini.
23. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dan telah memberikan bantuan, masukan, motivasi, dukungan serta menjadi saksi perjalanan penulis mendapatkan gelar sebagai seorang sarjana Psikologi.

Penulis berharap agar penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi banyak pihak, terutama bagi pengembangan keilmuan Psikologi, khususnya bidang Psikologi Keluarga. Walaupun demikian, penulis menyadari bahwa penelitian ini

masih jauh dari kesempurnaan baik dari segi penulisan maupun dari segi pembahasan. Olehnya itu, penulis mengharapkan kontribusi pembaca melalui feedback serta saran guna kesempurnaan dalam melakukan penelitian selanjutnya.

Makassar, Agustus 2021

Yuki Qadriah Hasanuddin

## DAFTAR ISI

<b>SAMPUL</b> .....	<b>i</b>
<b>Halaman Persetujuan</b> .....	<b>iii</b>
<b>Halaman Pengesahan</b> .....	<b>iv</b>
<b>Halaman Pernyataan</b> .....	<b>v</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>vi</b>
<b>Abstrak</b> .....	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xvii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Persoalan.....	7
C. Maksud, Tujuan, dan Manfaat Penelitian .....	7
C.1. Maksud Penelitian .....	7
C.2. Tujuan Penelitian .....	7
C.3. Manfaat Penelitian .....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>9</b>
A. Perilaku Berkendara .....	9
B. Perilaku Berkendara Positif.....	10
B.1. Definisi Perilaku Berkendara Positif .....	10
B.2. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Berkendara Positif .....	12
C. Regulasi Diri .....	14
C.1. Definisi Regulasi Diri .....	14
C.2. Komponen Regulasi Diri.....	15
C.3. Faktor yang Memengaruhi Regulasi Diri.....	17
C.4. Perkembangan Regulasi Diri .....	19
D. Dewasa Awal.....	21
E. Hubungan Regulasi Diri dengan Perilaku Berkendara Positif.....	22
F. Kerangka Konseptual.....	24
<b>BAB III MATERI DAN METODE</b> .....	<b>26</b>
A. Materi.....	26
B. Metode.....	27
B.1. Pendekatan Penelitian .....	27
B.2. Responden Penelitian.....	27
C. Fokus Penelitian.....	28
D. Teknik Pengumpulan Data .....	28
E. Teknik Analisis Data.....	29
F. Teknik Keabsahan Data.....	30
G. Prosedur Kerja .....	31
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>34</b>
A. Hasil Penelitian .....	34
A.1. Profil Responden Secara Keseluruhan.....	34
B. Profil Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Tinggi .....	35
B.1. Responden T1 .....	35
B.2. Responden T2 .....	41

B.3. Responden T3 .....	47
B.4. Responden T4 .....	52
B.5. Responden T5 .....	58
B.6. Simpulan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Tinggi .....	69
C. Profil Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Rendah .....	69
C.1. Responden R1 .....	69
C.2. Responden R2 .....	74
C.3. Responden R3 .....	80
C.4. Responden R4 .....	85
C.5. Responden R5 .....	90
C.6. Simpulan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Rendah.....	94
D. Pembahasan .....	105
E. Limitasi.....	111
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>113</b>
A. Kesimpulan .....	113
B. Saran .....	114
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>116</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.2. <i>Timeline</i> Kegiatan .....	33
Tabel 4.1. Keseluruhan Profil Responden.....	36
Tabel 4.2. Keseharian Berkendara Keseluruhan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Tinggi.....	62
Tabel 4.3. Perilaku Berkendara Positif Keseluruhan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Tinggi.....	62
Tabel 4.4. Regulasi Diri Keseluruhan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Tinggi.....	62
Tabel 4.5. Keseharian Berkendara Keseluruhan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Rendah.....	96
Tabel 4.6. Perilaku Berkendara Positif Keseluruhan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Rendah.....	96
Tabel 4.7. Regulasi Diri Keseluruhan Responden Berdasarkan Kategori Perilaku Berkendara Positif Rendah.....	100

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Kerangka Hasil Temuan Responden 1 (T1) .....	41
Gambar 4.2. Kerangka Hasil Temuan Responden 2 (T2) .....	47
Gambar 4.3. Kerangka Hasil Temuan Responden 3 (T3) .....	52
Gambar 4.4. Kerangka Hasil Temuan Responden 4 (T4) .....	57
Gambar 4.5. Kerangka Hasil Temuan Responden 5 (T5) .....	61
Gambar 4.6. Kerangka Keseluruhan Responden Berdasarkan Perilaku Berkendara Positif Tinggi.....	68
Gambar 4.7. Kerangka Hasil Temuan Responden 6 (R1).....	75
Gambar 4.8. Kerangka Hasil Temuan Responden 7 (R2).....	81
Gambar 4.9. Kerangka Hasil Temuan Responden 8 (R3).....	86
Gambar 4.10. Kerangka Hasil Temuan Responden 9 (R4).....	91
Gambar 4.11. Kerangka Hasil Temuan Responden 10 (R5).....	95
Gambar 4.12. Kerangka Kerangka Keseluruhan Responden Berdasarkan Perilaku Berkendara Positif Rendah.....	103

## **DAFTAR LAMPIRAN**

- Lampiran 1 Laporan Pra-Survey
- Lampiran 2 Kuisisioner Penelitian
- Lampiran 3 Look for Participants
- Lampiran 4 Surat Turun Lapangan



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Perilaku berkendara terdiri dari keterampilan mengemudi dan gaya mengemudi, serta melibatkan keterampilan motorik dan pemrosesan informasi (Elander etc., 1993). Perilaku berkendara memainkan peran penting terhadap keterlibatan kecelakaan. Perilaku berkendara yang menyimpang akan menyebabkan lebih banyak kecelakaan dan perilaku berkendara positif akan meningkatkan lingkungan keselamatan lalu lintas. Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbesar ke-4 di dunia, dengan jumlah penduduk ± sebanyak 270 juta jiwa (Worldometers, 2019). Perkembangan penduduk ini memicu berbagai aktivitas di masyarakat. Berbagai aktivitas tersebut terlihat di beberapa kondisi lalu lintas. Aktivitas lalu lintas yang padat terlihat di beberapa kota-kota besar, salah satunya di Kota Makassar.

Celebesmedia.ID menyatakan bahwa kepemilikan kendaraan pribadi (motor/mobil) di Sulawesi Selatan meningkat sebanyak 5-6% tiap tahunnya. Jumlah kendaraan 3 tahun terakhir (2016-2018) di Kota Makassar mencapai 3.761.421 unit. Jenis kendaraan yang paling banyak digunakan oleh masyarakat adalah kendaraan sepeda motor. Hal tersebut karena kendaraan sepeda motor merupakan kendaraan yang relatif murah daripada kendaraan mobil, sehingga kendaraan sepeda motor dapat digunakan oleh semua kalangan di masyarakat (Massara & Wicaksono, 2018). Pertambahan volume kendaraan yang meningkat tiap tahunnya dapat memicu kepadatan lalu lintas. Satriarida & Yanuvianti (2019) menjelaskan bahwa kepadatan lalu lintas dapat menimbulkan stres berkendara

yang mengarah pada perilaku berkendara yang berisiko. Gaya mengemudi yang berisiko akan memengaruhi keselamatan lalu lintas dalam berkendara, sedangkan gaya mengemudi yang berorientasi pada keselamatan lalu lintas tidak berdampak pada keterlibatan kecelakaan pada pengendara (Porter, 2011).

Perilaku berkendara positif merupakan pengendara yang memiliki niat baik dalam lalu lintas. Tujuan utama perilaku berkendara positif yaitu untuk menjaga lingkungan lalu lintas, membantu dan bersikap sopan terhadap pengguna jalan lainnya dengan atau tanpa kesalahan. Perilaku berkendara positif berfokus pada hal yang akan dilakukan dalam lalu lintas (positif/negatif) yang dapat proaktif, serta intervensi bermanfaat untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas (Ozkan & Lajunen, 2005). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Ozkan & Lajunen (2005) menunjukkan bahwa perilaku berkendara positif berhubungan negatif dengan perilaku pelanggaran lalu lintas. Pengendara yang memiliki tingkat perilaku berkendara positif yang tinggi dapat mengurangi perilaku pelanggaran lalu lintas, sedangkan pengendara yang memiliki tingkat perilaku berkendara positifnya rendah, maka tingkat pelanggaran lalu lintasnya tinggi.

Melalui penjelasan tersebut perilaku berkendara positif seyogyanya dapat mengurangi perilaku pelanggaran lalu lintas. Namun, kenyataan yang ditemukan dalam penelitian Buwana (2013) yaitu sebanyak 78% pengendara menjawab belum menaati peraturan lalu lintas, dan sebanyak 22% menjawab sudah menaati aturan lalu lintas. Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas tersebut berupa melanggar rambu-rambu lalu lintas, menerobos *traffic light*, melanggar marka jalan, melawan arus, tidak memiliki SIM, tidak memakai helm dll. Rizqa (2016) juga menemukan bahwa dari 100 pengendara, sebanyak 43% menunjukkan

sikap positif terhadap aturan lalu lintas dan sebanyak 57% menunjukkan sikap negatif terhadap aturan lalu lintas.

Hasil pra-survey yang dilakukan pada 116 pengendara sepeda motor mahasiswa S1 di beberapa Universitas di Kota Makassar. Hasil pra-survey tersebut menunjukkan bahwa responden yang menjawab pernah melakukan pelanggaran lalu lintas sebanyak 89% dan sebanyak 11% menjawab tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas. Jenis pelanggaran yang paling banyak dilakukan oleh pengendara yaitu melawan arus (*contra flow*) sebanyak 26,9%, tidak menggunakan helm sebanyak 25,6% melanggar lampu lalu lintas (*traffic light*) sebanyak 17,5%, pelanggaran lainnya sebanyak 22%, dan sebanyak 8% yang menjawab tidak pernah. Hasil tersebut dihitung berdasarkan total keseluruhan jawaban tiap responden mengenai jenis pelanggaran lalu lintas. Total jawaban mengenai jenis pelanggaran lalu lintas yaitu sebanyak 160 jawaban. Data mengenai waktu terakhir melakukan pelanggaran lalu lintas paling banyak ditemukan pada tahun 2020 (Januari & Februari), yakni sebanyak 45%, <2019 sebanyak 29%, yang menjawab lupa sebanyak 6%, dan sebanyak 11% yang menjawab tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas.

Hasil pra-survey tersebut menunjukkan bahwa terdapat lebih banyak mahasiswa yang menjawab pernah melakukan pelanggaran lalu lintas dan data terakhir melakukan pelanggaran lalu lintas banyak ditemukan pada tahun 2020. Berdasarkan beberapa penjelasan tersebut ditemukan adanya kesenjangan antara perilaku berkendara positif yang seyogyanya dapat mengurangi perilaku pelanggaran lalu lintas, dengan kenyataan yang ditemukan banyak pengendara yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Selain itu, ditemukan juga pelanggaran

lalu lintas pada mahasiswa S1 pengendara sepeda motor di beberapa universitas di Kota Makassar.

Gueho (2014) menjelaskan bahwa perilaku berkendara positif juga dipengaruhi oleh perilaku positif yang mengarah pada perilaku prososial. Hal tersebut karena perilaku berkendara positif memfasilitasi kelancaran lalu lintas, serta memerhatikan pengendara maupun pengguna jalan lainnya. Harris & Houston (2014) menjelaskan bahwa perilaku berkendara yang prososial dapat mengurangi perilaku-perilaku berkendara agresif atau menyimpang. Perilaku berkendara yang berisiko atau tidak aman, tidak menerapkan perilaku yang prososial, karena perilaku berkendara yang berisiko tidak mempedulikan keselamatan baik pengendara itu sendiri, maupun pengendara lainnya. Taubman-Ben-Ari (2004) juga menjelaskan perilaku berkendara positif lainnya mengenai gaya mengemudi yang sabar dan hati-hati. Gaya mengemudi tersebut cenderung mengemudi dengan aman dan kecil kemungkinannya terlibat dalam kecelakaan. Gaya mengemudi tersebut mengacu pada kesabaran ketika berada di jalan, sopan santun, ketenangan, dan ketaatan terhadap aturan lalu lintas.

Ozkan & Lajunen (2005) menyatakan bahwa perilaku berkendara positif dapat memengaruhi keselamatan lalu lintas. Keselamatan lalu lintas yang dimaksud adalah kurangnya kecelakaan, kerusakan, dan cedera. Hasil penelitian Ozkan & Lajunen (2005) menemukan bahwa perilaku berkendara agresif berhubungan langsung dengan kecelakaan lalu lintas. Shen (2018) juga menemukan bahwa perilaku berkendara yang aman seperti perilaku berkendara prososial dan gaya mengemudi yang hati-hati berhubungan negatif dengan kecelakaan. Hal tersebut karena pengendara yang menerapkan perilaku prososial dan gaya mengemudi yang hati-hati dapat mengurangi keterlibatan

dalam kecelakaan lalu lintas. Melalui penjelasan tersebut, perilaku berkendara positif seyogyanya dapat mengurangi perilaku berkendara tidak aman seperti perilaku berkendara agresif dan perilaku berkendara berisiko, karena perilaku berkendara positif menerapkan perilaku yang prososial. Perilaku berkendara positif juga seyogyanya dapat mengurangi keterlibatan kecelakaan lalu lintas, karena perilaku berkendara positif menerapkan perilaku keselamatan lalu lintas.

Kenyataan yang ditemukan dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Rizqa (2016) menemukan bahwa dari 100 pengendara, sebanyak 81% diantaranya menunjukkan perilaku berkendara berisiko dengan kategori yang tinggi dan 19% diantaranya menunjukkan perilaku berkendara berisiko dengan kategori yang rendah. Hasil penelitian Fisu (2019) menyatakan bahwa Kota Makassar merupakan kawasan yang tergolong sebagai jumlah kecelakaan tertinggi, yakni dari tiap 100.000 populasi penduduknya terdapat sekitar 54-55 kejadian kecelakaan lalu lintas. Jumlah kendaraan yang meningkat tiap tahunnya merupakan faktor pendukung meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian Halim dkk. (2017) yang dilakukan di Kota Makassar menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengguna kendaraan sepeda motor yakni mencapai 64,35%. Tingginya angka kecelakaan tersebut disebabkan oleh jumlah kendaraan sepeda motor yang semakin hari semakin bertambah, namun kesadaran keselamatan lalu lintas masih kurang diperhatikan.

Berdasarkan penjelasan tersebut, ditemukan adanya dua gejala. Pertama ditemukan adanya kesenjangan antara perilaku berkendara positif yang seyogyanya dapat mengurangi perilaku berkendara berisiko, karena menerapkan perilaku berkendara yang prososial, dengan kenyataan yang ditemukan bahwa terdapat perilaku berkendara berisiko dengan kategori yang tinggi. Kedua

ditemukan adanya kesenjangan antara perilaku berkendara positif yang seyogyanya dapat mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas karena perilaku berkendara positif menerapkan perilaku keselamatan lalu lintas, dengan kenyataan yang ditemukan Kota Makassar tergolong sebagai jumlah kecelakaan tertinggi, serta kecelakaan lalu lintas yang didominasi oleh pengguna kendaraan sepeda motor.

Keselamatan lalu lintas juga dipengaruhi oleh kemampuan regulasi diri seseorang. Kemampuan regulasi diri dapat menjadi strategi untuk mengurangi risiko kecelakaan (Gwyther & Holland, 2012). Regulasi diri merupakan kemampuan seseorang untuk mengendalikan perasaan, pikiran, dan perilaku. Individu yang mampu melakukan regulasi diri, seseorang tersebut mampu untuk mengubah respon, mengontrol impuls, kemampuan menunda kepuasan, dan menentukan pilihan (Baumeister & Vohs, 2004). Regulasi diri yang efektif memungkinkan seseorang tersebut untuk menepati janji, mematuhi peraturan, menghormati orang lain, mengendalikan emosi, dan melakukan hal-hal yang membuat hubungan antarpribadi menjadi lebih baik (Vohs & Baumeister, 2011).

Boekarts dkk (2000) menyatakan bahwa kemampuan regulasi diri telah berkembang di usia 3-4 tahun kemudian berkembang secara bertahap mulai dari masa SD hingga masa remaja. Kemampuan regulasi diri ini mulai matang pada masa dewasa awal, seperti sukses secara profesional dan memiliki kehidupan sosial yang lebih menarik. Mischel (dalam Peterson & Seligman, 2004) menyatakan bahwa regulasi diri yang efektif pada usia 4 tahun akan memprediksi hasil yang positif di masa dewasa. Santrok (2011) menyatakan bahwa masa dewasa awal merupakan masa transisi dari SMA menuju perguruan tinggi, dengan rentan usia sekitar 18-25 tahun.

Kenyataan yang ditemukan dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Rosa (2018) pada mahasiswa menunjukkan bahwa terdapat 21,8% kategori regulasi diri yang tinggi, 47,9% kategori regulasi diri sedang, dan 30,3% kategori regulasi diri yang rendah. Penelitian lain yang dilakukan oleh Wicaksana (2014) menunjukkan bahwa terdapat 7,55% mahasiswa kategori regulasi diri yang tinggi, sebanyak 62,5% kategori sedang, dan terdapat 30% mahasiswa kategori regulasi diri yang rendah. Berdasarkan pemaparan tersebut ditemukan adanya kesenjangan antara mahasiswa yang seyogyanya regulasi diri telah matang di usia dewasa awal, dengan kenyataan yang ditemukan yaitu ditemukan sejumlah mahasiswa dengan kategori regulasi diri yang rendah. Oleh karena itu, permasalahan yang diangkat adalah “Apakah Ada Perbedaan Regulasi Diri pada Perilaku Berkendara Positif Pengendara Sepeda Motor Mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin?”.

## **B. Rumusan Persoalan**

Bagaimana perbedaan regulasi diri pada perilaku berkendara positif pengendara sepeda motor mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin?

## **C. Maksud, Tujuan, dan Manfaat Penelitian**

### **C.1. Maksud Penelitian**

Maksud dari penelitian ini yaitu untuk memperoleh data dan informasi mengenai regulasi diri dan perilaku berkendara positif pada pengendara sepeda motor mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin.

### **C.2. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan regulasi diri pada perilaku berkendara positif pengendara sepeda motor mahasiswa S1 Universitas Hasanuddin.

### **C.3. Manfaat Penelitian**

#### **C.3.1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis, peneliti mengharapkan penelitian ini dapat menambah wawasan dalam bidang *self-development* mengenai regulasi diri dengan perilaku berkendara positif pada pengendara sepeda motor.

#### **C.3.2. Manfaat Praktis**

Manfaat praktis yang diharapkan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

##### 1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman kepada peneliti mengenai regulasi diri dan perilaku berkendara positif pada pengendara sepeda motor.

##### 2. Bagi Pihak Terkait

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran mengenai regulasi diri dan perilaku berkendara positif pada pengendara sepeda motor. Melalui hal tersebut dapat menjadi referensi dan menerapkan perilaku berkendara yang berorientasi pada keselamatan berkendara.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA KONSEPTUAL

Pada bab ini akan menguraikan tentang beberapa literatur yang berhubungan dengan variabel penelitian. Adapun literatur yang akan dibahas, definisi perilaku berkendara secara umum. Penjelasan terkait perilaku berkendara positif, meliputi definisi dan faktor-faktor yang memengaruhi. Teori regulasi diri yang meliputi, definisi, komponen, faktor yang memengaruhi, dan perkembangan regulasi diri. Kemudian penjelasan tentang perkembangan dewasa awal dan tugas perkembangan dewasa awal, serta penjelasan tentang hubungan regulasi diri dengan perilaku berkendara positif. Kerangka konseptual yang menggambarkan alur pikir peneliti, serta sebagai dasar penarikan hipotesis dalam penelitian ini.

#### A. Perilaku Berkendara

Elander, West, & French (1993) menyatakan bahwa perilaku berkendara terdiri dari keterampilan mengemudi dan gaya mengemudi. Keterampilan mengemudi menyangkut pada batasan kinerja pada elemen tugas berkendara. Hal tersebut berupa cara menggunakan kemudi ketika di jalan, dan waktu yang dibutuhkan untuk mendeteksi dan merespon bahaya. Keterampilan mengemudi ini dapat meningkat dengan latihan dan pelatihan. Gaya mengemudi menyangkut cara individu memilih untuk mengemudi atau kebiasaan mengemudi yang telah mapan selama bertahun-tahun. Hal tersebut termasuk kecepatan mengemudi, menyalip, *headway*, dan kecenderungan untuk melakukan pelanggaran. Porter (2011) menjelaskan bahwa perilaku berkendara melibatkan pemrosesan informasi, keterampilan motorik, dan keselamatan dalam berkendara yang meningkat dengan pengalaman berkendara. Berdasarkan penjelasan tersebut, perilaku berkendara terdiri dari keterampilan berkendara dan gaya berkendara,

serta melibatkan pemrosesan informasi dan keterampilan motorik yang dapat meningkat dengan pengalaman berkendara.

## **B. Perilaku Berkendara Positif**

### **B.1 Definisi Perilaku Berkendara Positif**

Ozkan & Lajunen (2005) menyatakan bahwa perilaku berkendara positif adalah sopan santun dalam mengemudi yang dipelajari dari pengalaman dalam lalu lintas. Tujuan utama dari perilaku berkendara positif adalah untuk menjaga lingkungan lalu lintas atau pengguna jalan lainnya, serta membantu dan bersikap sopan dengan atau tanpa masalah keamanan. Perilaku berkendara positif juga berfokus pada hal yang ingin dilakukan dalam lalu lintas, serta intervensi bermanfaat untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas. Perilaku positif berarti orang tersebut memiliki niat baik dalam lalu lintas. Perilaku berkendara ini dapat dilakukan tanpa pelanggaran atau kesalahan jika tindakan yang dilakukan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai yakni memfasilitasi kelancaran mengemudi. Perilaku berkendara positif berhubungan negatif dengan perilaku berkendara yang agresif. Perilaku berkendara positif juga dapat dikatakan baik untuk iklim lalu lintas dan suasana mengemudi.

Berdasarkan penjelasan tersebut, perilaku berkendara positif merupakan pengendara yang menjaga lingkungan lalu lintas, membantu dan bersikap sopan terhadap pengendara lainnya. Perilaku berkendara positif juga seseorang yang memiliki niat yang baik dalam lalu lintas.

Taubman-Ben-Ari (2004) mengemukakan perilaku berkendara positif lainnya yakni terkait gaya berkendara yang sabar dan hati-hati. Gaya berkendara tersebut merupakan perilaku lalu lintas yang positif atau penuh perhatian. Gaya mengemudi yang sabar dan hati-hati cenderung mengemudi dengan aman dan

kecil kemungkinannya terlibat dalam kecelakaan. Gaya mengemudi ini juga mengacu pada perencanaan ke depan, perhatian, kesabaran ketika berada di jalan, kesopanan, ketenangan saat mengemudi, dan ketaatan terhadap aturan lalu lintas. Pengendara yang bersikap sopan terhadap pengendara yang lain, pengendara tersebut tidak merasakan tekanan selama berkendara, serta menunjukkan kesabaran ketika berkendara.

Pengendara yang berhati-hati selama berkendara, secara efektif merencanakan lintasan mengemudinya, dan mengadopsi sikap penyelesaian masalah dan hambatan ketika berkendara. Gaya berkendara ini juga berhubungan negatif dengan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas (Taubman-Ben-Ari, 2004). Berdasarkan penjelasan tersebut, perilaku berkendara positif merupakan gaya berkendara yang sabar dan hati-hati, taat aturan lalu lintas, bersikap sopan, serta kecil kemungkinan keterlibatannya dalam kecelakaan lalu lintas.

Gueho et al (2014) menyatakan bahwa perilaku berkendara positif sesuai dengan perilaku positif yang melibatkan perilaku yang lebih prososial. Hal tersebut karena perilaku berkendara positif memfasilitasi interaksi dengan pengguna jalan lainnya, baik itu pengemudi atau pejalan kaki. Seperti tidak menjadi penghambat bagi pengendara lainnya, menghindari memercikkan air ke pejalan kaki atau pengguna jalan lainnya, ketika menemukan genangan air. Berdasarkan penjelasan tersebut, perilaku berkendara positif melibatkan perilaku positif yang mengarah pada perilaku prososial, karena perilaku berkendara positif memfasilitasi interaksi dengan pengguna jalan lainnya.

Perilaku berkendara positif dapat diukur menggunakan alat ukur *Positif Driving Behavior Scale* (PDBS) yang disusun oleh Ozkan & Lajunen (2005). Di

dalam alat ukur ini memuat episode-episode perilaku berkendara positif. Episode perilaku berkendara positif yakni seperti pengendara tidak memercikkan air kepada pengguna jalan lain atau pejalan kaki, memarkirkan kendaraan dengan memerhatikan gerakan bebas pengendara lainnya, melambaikan tangan atau berterima kasih kepada pengendara lainnya dll.

## **B.2. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Berkendara Positif**

Faktor-Faktor yang memengaruhi perilaku berkendara positif, yakni sebagai berikut:

### **1. Usia dan pengalaman**

Usia menunjukkan bahwa pengendara yang lebih muda, melakukan lebih banyak pelanggaran, daripada pengendara yang lebih tua. Pengendara yang lebih muda memiliki pengalaman yang lebih sedikit, sehingga mereka lebih cenderung melakukan kesalahan dibandingkan pengendara yang lebih berpengalaman. Pengalaman berkendara juga meningkat seiring dengan bertambahnya usia (Gueho, 2014). Ozkan & Lajunen (2005) menjelaskan bahwa pengemudi pemula perlu lebih memerhatikan situasi lalu lintas dan penanganan kendaraan ketika berkendara.

### **2. Jenis Kelamin**

Pengendara laki-laki lebih sering terlibat dalam kecelakaan dan pelanggaran daripada pengendara perempuan. Pengendara laki-laki juga cenderung lebih agresif daripada pengendara perempuan. Hal tersebut karena laki-laki mungkin memiliki tingkat maskulinitas yang tinggi, sehingga dapat mempengaruhi perilakunya terhadap situasi lalu lintas (Ozkan & Lajunen, 2005; Gueho, 2014). Shen (2018) menemukan bahwa skor PDBS pada perempuan lebih tinggi daripada laki-laki.

### 3. Kepribadian

Shen (2018) menyatakan bahwa perilaku berkendara positif dipengaruhi oleh kepribadian seseorang. Perilaku berkendara yang positif berhubungan negatif dengan neurotisme. Perilaku berkendara positif berhubungan positif dengan *extraversion*, *agreeableness* (ramah), *conscientiousness* (sangat berhati-hati), dan *openness to experience* (keterbukaan terhadap pengalaman). Ozkan & Lajunen (2005) menemukan bahwa perilaku berkendara positif secara negatif terkait dengan agresi yang bermusuhan dan balas dendam yang dilakukan oleh pengemudi itu sendiri, maupun pengemudi lainnya.

### 4. Persepsi

Persepsi dapat mempengaruhi gaya mengemudi pengemudi. Gaya mengemudi yang berorientasi pada keselamatan dapat melindungi efek kesalahan dan pelanggaran terhadap agresi, terutama ditempat-tempat kontak antarpribadi sering terjadi (Ozkan & Lajunen, 2005).

### 5. Jarak Tempuh Mengemudi

Jarak tempuh secara positif terkait dengan perilaku mengemudi yang positif. Hal tersebut berarti semakin tinggi jarak tempuh, maka semakin tinggi pula perilaku berkendara positif (Ozkan & Lajunen, 2005).

## C. Regulasi Diri

### C.1 Definisi Regulasi Diri

Regulasi diri merupakan dasar dari proses sosialisasi yang menghubungkan semua perkembangan fisik, kognitif, sosial, dan emosional. Regulasi diri adalah kemampuan untuk menghalangi impuls, mengontrol perilaku, kemampuan mental serta pengendalian emosi. Kemampuan regulasi diri tersebut dapat membantu seseorang mengatur perilakunya dengan baik (Papalia dkk., 2010). Menurut APA

*Dictionary of Psychology*, regulasi diri merupakan kontrol perilaku dengan melakukan pemantauan diri (memantau perilaku), evaluasi diri (menilai informasi yang diperoleh selama pemantauan diri), dan penguatan diri (memberi penghargaan pada diri sendiri untuk perilaku yang sesuai atau mencapai tujuan) (VandenBos,2015).

Baumeister & Vohs (2004) menyatakan bahwa regulasi diri merupakan kemampuan seseorang untuk mengendalikan perasaan, pikiran, dan perilaku. Individu yang mampu melakukan regulasi diri, seseorang tersebut mampu untuk mengubah respon, mengontrol impuls, kemampuan menunda kepuasan, dan menentukan pilihan. Peterson & Seligman (2004) menjelaskan bahwa regulasi diri mengacu pada bagaimana seseorang menggunakan kontrol atas responnya sendiri untuk mencapai tujuan dan memenuhi standar. Respon tersebut termasuk pikiran, emosi, impuls, penampilan dan perilaku lainnya. Standar tersebut mencakup cita-cita, perintah moral, norma, target kinerja, dan harapan orang lain. Mengesampingkan atau mengubah respon merupakan hal yang sangat penting dalam regulasi diri.

Melalui beberapa penjelasan sebelumnya, regulasi diri merupakan kemampuan individu untuk mengarahkan, mengendalikan dirinya, mengontrol impuls, dan mengubah respon untuk mencapai tujuan atau standar.

## **C.2 Komponen-Komponen Regulasi Diri**

Baumeister & Bushman (2014) menyatakan bahwa regulasi diri terdiri dari 3 komponen yaitu standar (komitmen terhadap standar), monitoring (pemantauan diri dan perilakunya), *willpower* (hal yang dibutuhkan untuk melakukan perubahan). Ketiga komponen ini diperlukan untuk melakukan regulasi diri yang efektif. Gangguan atau masalah dengan salah satu komponen tersebut dapat

menyebabkan kegagalan regulasi diri. Berikut penjelasan komponen-komponen tersebut.

#### 1. Standar

Standar adalah gagasan (konsep) tentang segala sesuatu yang mungkin terjadi. Standar mencakup cita-cita, norma, harapan, prinsip-prinsip moral, hukum, segala sesuatu di masa lalu, dan hal yang dilakukan oleh orang lain. Standar merupakan kekuatan gagasan yang menyebabkan dan membentuk perilaku. Memiliki standar yang jelas dan tidak bertentangan penting untuk keberhasilan regulasi diri. Jika seseorang tidak tahu cara untuk mengubah dirinya atau tidak tahu ingin menjadi apa, maka sangat sulit untuk mengubah diri ke arah tujuan yang ingin dicapai.

Baumeister & Heatherton (1996) juga menjelaskan bahwa standar yang tidak sesuai seperti standar yang terlalu tinggi atau terlalu rendah juga dapat menghambat dan menggagalkan regulasi diri. Regulasi diri pada dasarnya adalah mengubah diri, tetapi perubahan tersebut tak dapat dilakukan secara acak atau tanpa tujuan. Pada komponen ini seseorang seyogyanya memiliki dan mengetahui standar yang ingin dicapai (Baumeister & vohs, dalam Kruglanski & Higgins, 2007). Standar juga dapat disediakan oleh budaya seperti memberi tahu hal-hal yang benar atau cara baik untuk bertindak. Standar yang dipelajari dari budaya melibatkan hal-hal yang tidak boleh dilakukan, contohnya: jangan berbohong, menipu, mencuri, meludah ke lantai, mengucapkan kata-kata terlarang, memotong antrean, mengkhianati teman, mengucapkan kata-kata terlarang, menyetir ketika mabuk, dll. Aturan dari budaya merupakan standar dan regulasi diri dibutuhkan untuk menerapkan aturan tersebut (Baumeister & Bushman, 2014).

## 2. Monitoring

Komponen kedua regulasi diri adalah monitoring atau pemantauan. Monitoring atau pemantauan yaitu melacak perilaku atau respon yang ingin diatur. Kesadaran diri dibutuhkan saat melakukan pemantauan diri yaitu memantau seberapa jauh atau sejauhmana perubahan yang dilakukan sesuai dengan tujuan atau standar. Regulasi diri akan sulit tanpa kesadaran diri. Proses monitoring digambarkan dalam *fase test* pada *feedback loop* yaitu melakukan perbandingan antara diri dengan standar. Hal tersebut dilakukan dengan cara orang tersebut memantau perilakunya dan melacak tindakannya sejauh mana perilakunya sudah mendekati standar atau tujuan yang ingin dicapai (Baumeister & Bushman, 2014). Baumeister & Heatherton (1996) menjelaskan bahwa kegagalan regulasi diri juga terjadi karena orang tersebut kurang mampu menilai kemampuan dirinya sendiri. Pada proses regulasi diri ini, seseorang seyogyanya mampu menilai kemampuan dirinya untuk meninjau dirinya dalam mencapai standar maupun tujuan.

Diet merupakan salah satu contoh kasus tentang pentingnya melakukan monitoring. Seseorang yang sedang melakukan diet akan memantau berapa banyak makanan yang dimakan, memerhatikan makanan yang dimakan, menghitung kalori dll. Jika orang tersebut berhenti melakukan pemantauan diri, orang tersebut menjadi lebih banyak makan dan kehilangan kontrol. Baumeister & Vohs (dalam Kruglanski & Higgins, 2007) menjelaskan bahwa meningkatkan pemantauan adalah salah satu cara yang baik untuk meningkatkan regulasi diri. Kesuksesan lebih mungkin terjadi ketika orang mengamati perilaku mereka sendiri.



### 3. Willpower

Komponen ketiga dalam regulasi diri adalah kemampuan untuk melakukan perubahan. Komponen ketiga dalam regulasi diri terkandung dalam *fase operate* pada *feedback loop* yaitu seseorang tersebut benar-benar melakukan perubahan sehingga sesuai dengan standar atau tujuan yang ingin dicapai. Kapasitas ini biasa dikenal dengan istilah “kemauan keras” yang tampaknya beroperasi seperti kekuatan atau energi. Kemauan ini bisa habis ketika orang tersebut menggunakannya. Baumeister & Heatherton (1996) menjelaskan bahwa motivasi dalam diri diperlukan untuk mendorong diri melakukan perubahan untuk mencapai standar yang diinginkan. Kegagalan regulasi diri dapat terjadi karena orang tersebut tidak melakukan perubahan yang diinginkan, meskipun standar yang dimiliki sudah jelas dan pemantauan diri efektif. Ketiga komponen ini dibutuhkan untuk keberhasilan regulasi diri.

### **C.3 Faktor-Faktor yang Memengaruhi Regulasi Diri**

Faktor-Faktor yang memengaruhi regulasi diri (Seligman & Peterson, 2004), yakni sebagai berikut:

#### 1. Sumber Daya

Sumber daya merupakan hal yang mirip dengan kekuatan atau energi. Ketika sumber daya terbatas, seseorang tersebut kurang mampu melakukan kontrol. Sumber daya tersebut perlu dikelola secara efektif. Sumber daya terbatas biasa juga disebut sebagai penipisan ego. Sumber daya dapat dijaga dengan meningkatkan kebiasaan, rutinitias, dan proses otomatis lainnya, sehingga kendali sadar atas diri dapat dijaga (Seligman & Peterson, 2004).

## 2. *Attention*

Atensi sangat penting untuk keberhasilan regulasi diri. Proses atensi tersebut merupakan langkah pertama menuju keberhasilan atau kegagalan pada regulasi diri. Seperti berkurangnya proses monitoring diri merupakan faktor pemicu kegagalan regulasi diri, karena seseorang tersebut tidak dapat mengevaluasi jarak antara keadaan saat ini dengan tujuan yang ingin dicapai. Menghadirkan diri juga penting karena seseorang perlu fokus pada dirinya sendiri untuk melakukan kontrol secara sadar atas tindakannya. Ketika seseorang berhenti memperhatikan perilakunya sendiri, maka regulasi diri dapat memburuk (Seligman & Peterson, 2004).

## 3. Standar yang Bertentangan

Standar yang saling bertentangan atau tidak jelas dapat merusak regulasi diri. Standar yang bertentangan seringkali menjadi masalah karena seseorang tersebut fokus untuk mencapai berbagai tujuan. Akibatnya, beberapa tujuan tersebut akan bertentangan satu sama lain (Seligman & Peterson, 2004).

## 4. *Self-Awareness* atau Kesadaran Diri

*Self-awareness* atau kesadaran diri ini sangat penting untuk memantau perilaku seseorang. Hal-hal yang merusak kesadaran diri akan mengurangi kontrol terhadap diri. Pengaruh alkohol berkontribusi pada kegagalan regulasi diri di banyak bidang yang berbeda (Seligman & Peterson, 2004).

## 5. Budaya

Budaya dapat memengaruhi regulasi diri seseorang. Hal tersebut karena, budaya menetapkan aturan tentang perilaku apa yang seharusnya diatur oleh seseorang (Seligman & Peterson, 2004). Baumeister & Bushman (2014) menjelaskan bahwa budaya dapat memengaruhi perilaku seseorang. Budaya

dapat memberi tahu hal yang benar atau cara yang baik untuk bertindak. Beberapa standar yang melibatkan hal yang tidak boleh dilakukan, seperti: jangan berbohong, mencuri, menipu, menyetir ketika mabuk, memotong antrian dll.

#### 6. Lingkungan

Kruglanski & Higgins (2007) menjelaskan bahwa regulasi diri dapat dipengaruhi oleh lingkungan sekitar diri. Contohnya ketika orang-orang yang berbeda pergi ke bioskop. Ada orang yang berbisik dan ada orang yang melihat kelayar. Kebanyakan perilaku tersebut berubah tanpa melibatkan diri dengan cara regulasi diri yang aktif, namun ada kemungkinan kehadiran penonton di bioskop, memicu perilaku yang diarahkan untuk menonton film. Meskipun regulasi diri menyiratkan pengaturan perilaku oleh diri untuk mengejar tujuan secara sadar, namun beberapa bentuk regulasi diri terjadi tanpa kesadaran atau intervensi aktif oleh diri.

#### **C.4. Perkembangan Regulasi Diri**

Baumeister & Vohs (2004) menjelaskan bahwa perkembangan regulasi diri berkembang pada usia 5 tahun. Proses perkembangan regulasi diri tersebut dimulai sejak masa balita hingga sekolah. Pada bayi usia 6 bulan menggunakan strategi kerewelan dan tatapan keengganan. Strategi tersebut untuk menenangkan diri (*self-soothing*) dan mengatasi gangguan pada diri sendiri (*self-distraction*). Pada usia 2 hingga 3 tahun anak telah membangun kemampuan dasar yakni kemampuan menunda kepuasan. Proses regulasi diri tersebut terus berkembang pada usia balita. Usia pra-sekolah merupakan kunci dalam pengembangan berkelanjutan dalam proses regulasi diri. Pada usia pra-sekolah,

pengembangan kapasitas regulasi diri lebih spesifik seperti kontrol motorik dan kontrol kognitif.

Boekarts, Pintrinch, & Moshe (2000) juga menjelaskan bahwa perkembangan regulasi diri mulai sejak usia 3-4 tahun. Anak-anak pada usia tersebut ditawarkan sebuah cemilan dan memintanya untuk menunggu selama 15 menit. Pada rentan waktu tersebut, anak tersebut diobservasi apakah anak tersebut dapat menahan untuk tidak menyentuhnya atau bisa saja anak tersebut menyerah. Kemampuan menunda kepuasan ini berkembang pada masa SD, sekitar usia 10-12 tahun. Kemampuan regulasi diri kemudian bertahap berkembang menjadi perencanaan yang merupakan pengaturan diri jangka panjang atau strategis. Tugas-tugas tersebut belum dapat diselesaikan di usia 13-14 tahun.

Pada usia 13-14 tahun, remaja mulai berpikir tentang apa yang mereka inginkan dalam kehidupan dan mengikuti rencana jangka panjang, seperti program pendidikan tertentu, untuk mewujudkan ambisi mereka. Kemudian kemampuan regulasi diri mulai matang pada usia dewasa awal, seperti sukses secara profesional dan memiliki kehidupan yang lebih menarik (Boekarts, Pintrinch, & Moshe, 2000). Mischel (dalam Peterson & Seligman, 2004) juga menjelaskan bahwa regulasi diri yang efektif pada usia 4 tahun akan memprediksi hasil yang positif di masa dewasa. Bisa jadi kapasitas regulasi diri sudah ada pada usia 4 tahun dan sebagian besar tetap stabil sepanjang hidup (Peterson & Seligman, 2004). Melalui beberapa penjelasan tersebut, perkembangan regulasi diri telah berkembang sejak usia 4 tahun dan mulai matang di usia dewasa awal.

#### **D. Dewasa Awal**

Masa dewasa awal merupakan tahap perkembangan dalam periode transisi dari masa remaja ke masa dewasa. Transisi dari masa remaja ke masa dewasa disebut sebagai beranjak dewasa (*emerging adult*). Masa dewasa awal berlangsung antara usia 18-25 tahun. Pada masa ini ditandai dengan eksperimen dan eksplorasi. Pada masa ini juga ditandai dengan masa transisi dari sekolah menengah atas ke perguruan tinggi (Santrok, 2011). Arnett (2015) juga menyatakan bahwa usia dewasa awal berlangsung sekitar usia 18-25 tahun. Pada masa dewasa, seseorang akan menyusun rancangan jangka panjang dan membuat komitmen.

Arnett (2015) mendeskripsikan lima ciri-ciri orang yang beranjak dewasa sebagai berikut:

1. Eksplorasi identitas, khususnya dalam relasi romantis dan pekerjaan. Beranjak dewasa merupakan masa sebagian besar individu mengalami perubahan penting yang menyangkut identitas.
2. Ketidakstabilan yakni perubahan tempat tinggal, ketidakstabilan dalam relasi romantis, pekerjaan, dan pendidikan.
3. *Self-focused* (berfokus pada diri) yakni individu yang berada di beranjak dewasa, cenderung berfokus pada diri sendiri, dalam arti mereka kurang terlibat dalam kewajiban sosial, melakukan tugas dan berkomitmen terhadap orang lain, serta mengakibatkan mereka memiliki otonomi yang besar dalam mengatur kehidupannya sendiri.
4. *Feeling between* (merasa seperti berada di peralihan), di masa ini banyak orang yang tidak menganggap dirinya sebagai remaja atau sepenuhnya sudah dewasa dan berpengalaman.

5. Usia dengan berbagai kemungkinan, sebuah masa di mana individu memiliki peluang untuk mengubah kehidupan mereka. Berbagai kemungkinan tersebut yaitu (1) banyak orang yang sedang beranjak dewasa yang optimis dengan masa depannya, (2) bagi mereka yang mengalami kesulitan ketika bertumbuh besar, masa beranjak dewasa merupakan sebuah kesempatan untuk mengarahkan kehidupan mereka ke arah yang lebih positif.

Melalui beberapa penjelasan tersebut, masa dewasa awal merupakan masa transisi dari masa remaja menuju masa dewasa. Masa dewasa awal berlangsung dari usia 18-25 tahun.

#### **E. Hubungan Regulasi Diri dengan Perilaku Berkendara Positif**

Regulasi diri merupakan kemampuan seseorang untuk mengubah respon dan mengarahkan perilakunya pada respon yang lebih diinginkan. Individu yang memiliki kemampuan regulasi diri yang efektif, maka individu tersebut memungkinkan untuk mempromosikan perilaku moral yang lebih baik, disiplin, dan berbudi luhur. Regulasi diri yang berhasil juga memungkinkan seseorang tersebut dapat menundukkan godaan jangka pendek ke tujuan jangka panjang, dapat mengelola kepuasan yang tertunda, mentolerir frustrasi yang dikaitkan dengan bertahan dalam menghadapi tantangan atau kesulitan (Vohs & Baumeister, 2004).

Regulasi diri yang efektif juga dapat menahan keinginan egois yang dapat mengancam kepentingan kelompok, seperti mengekang impuls bermusuhan dan agresif yang dapat merusak tujuan prososial, dan untuk mengatasi kecenderungan alami yang secara inheren mementingkan diri sendiri demi kebaikan kolektif yang lebih besar. Kegagalan dalam regulasi diri merupakan akar permasalahan, baik itu secara pribadi maupun sosial. Hal tersebut seperti

kekerasan antarpribadi, perilaku yang mengalahkan diri sendiri, penyalahgunaan zat, kesehatan yang buruk, kurang berprestasi, obesitas dll. (Vohs & Baumeister, 2004).

Regulasi diri berhubungan dengan perilaku berkendara berdasarkan beberapa hasil penelitian yang akan dijelaskan sebagai berikut. Gwyher & Holland (2012) menjelaskan bahwa kemampuan regulasi diri dapat menjadi strategi untuk mengurangi risiko kecelakaan. Beberapa penelitian juga mengungkapkan mengenai hubungan regulasi diri dengan perilaku berkendara. Hasil penelitian Nirmala (2016) mengungkapkan bahwa regulasi diri berhubungan negatif dengan perilaku berkendara berisiko. Pengendara yang memiliki tingkat regulasi diri yang tinggi dapat menurunkan perilaku berkendara berisiko, dan pengendara yang memiliki tingkat regulasi diri rendah, maka perilaku berkendara berisikonya juga meningkat atau tinggi.

Penelitian lain Hastuti dkk. (2013) mengungkapkan bahwa regulasi diri berhubungan dengan perilaku berkendara yang tidak aman (*unsafe driving behavior*). Hasil yang ditemukan menjelaskan bahwa regulasi diri berkorelasi negatif dengan *unsafe driving behavior*. Pengendara yang memiliki tingkat regulasi diri yang tinggi, maka *unsafe driving behavior* rendah, sedangkan pengendara yang memiliki tingkat regulasi diri yang rendah, maka *unsafe driving behavior* juga tinggi.

Ozkan & Lajunen (2005) menjelaskan bahwa perilaku berkendara positif berhubungan negatif dengan perilaku berkendara agresif. Perilaku berkendara positif seyogyanya dapat mengurangi perilaku berkendara yang agresif. Hal tersebut karena perilaku berkendara positif memfasilitasi kelancaran mengemudi. Gueho (2014) juga menjelaskan bahwa perilaku berkendara positif

merupakan perilaku positif yang mengarah pada perilaku prososial. Hal tersebut karena pengendara yang menerapkan perilaku berkendara positif lebih mengutamakan keselamatan lalu lintas. Pada penjelasan regulasi diri sebelumnya juga telah mengungkapkan bahwa regulasi diri dapat mengekang impuls bermusuhan dan agresif yang dapat mengurangi tujuan prososial (Vohs & Baumeister, 2004).

Melalui beberapa penjelasan sebelumnya, terdapat beberapa penelitian mengenai hubungan antara regulasi diri dan perilaku berkendara. Penelitian-penelitian tersebut menjelaskan bahwa pengendara yang memiliki tingkat regulasi diri yang tinggi dapat mengurangi perilaku berkendara yang berisiko dan perilaku berkendara yang tidak aman. Namun, belum ada penelitian yang meneliti secara langsung terkait hubungan antara regulasi diri dengan perilaku berkendara positif. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk meneliti terkait hubungan antara regulasi diri dengan perilaku berkendara positif.

#### **F. Kerangka Konseptual**

Gambar di bawah ini merupakan kerangka konseptual mengenai regulasi diri dan perilaku berkendara positif. Kerangka konseptual tersebut menunjukkan bahwa yang menjadi fokus pada penelitian ini adalah regulasi diri dan perilaku berkendara positif. Regulasi diri dipengaruhi oleh perangkat personal. Kemudian *Psychological attributes* dipengaruhi oleh *Frame of Reference* (F.O.R) individu yang diperoleh dari lingkungan, kemudian tanda panah dari F.O.R. ke persepsi dan dari persepsi ke F.O.R. yang artinya persepsi saling memengaruhi satu sama lain dengan F.O.R. Pada regulasi diri terdiri dari 3 komponen yaitu standar, *monitoring*, dan *willpower*. Kemudian tanda panah bolak balik antara regulasi diri dengan perilaku berkendara positif menunjukkan hubungan. Regulasi diri berada



di dalam kotak tersebut karena regulasi diri merupakan proses yang terjadi di dalam diri. Kemudian perilaku berkendara positif berada di luar kotak karena perilaku berkendara positif merupakan perilaku yang terjadi di lingkungan. Faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara positif terdiri dari 4 yaitu usia dan pengalaman, jenis kelamin, persepsi, jarak tempuh mengemudi, dan kepribadian. Melalui hal tersebut nampaknya ada kaitan regulasi diri dengan perilaku berkendara positif.

