

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk yang besar dan laju pertumbuhan penduduk yang tinggi, hal ini pula yang menjadi keunggulan Indonesia jika dilihat dari segi kependudukannya, dengan keadaan jumlah penduduk yang besar dibutuhkan perhatian khusus dan penanganan yang baik oleh pemerintah atau negara maupun lembaga karena jumlah penduduk yang begitu besar di Indonesia masih menjadi persoalan terutama di daerah perkotaan, karena semakin besar jumlah dan pertumbuhan penduduk, maka akan semakin banyak pula persoalan yang dihadapi oleh suatu wilayah, sebagai contoh dengan pertambahan jumlah penduduk akan semakin bertambahnya kepadatan pengguna jalan raya yang menggunakan kendaraan sebagai alat transportasi.

Transportasi merupakan salah satu elemen yang sangat penting dalam kehidupan manusia dan perkembangannya (Noor, 2015). Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana kegiatan pengangkutan dimulai) ke tempat tujuan (kemana kegiatan pengangkutan diakhiri). Transportasi bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan yang berusaha mengatasi kesenjangan jarak dan waktu. Menurut jenisnya transportasi dibedakan menjadi tiga yaitu transportasi darat, laut dan udara namun yang menjadi persoalan mendalam dinegara indonesia yaitu tingginya jumlah transportasi darat yang digunakan oleh warga indonesia.

Badan Pusat Statistik Republik Indonesia (2021) mencatat bahwa terdapat 136.316.726 kendaraan bermotor pada tahun 2020, pada tahun 2019 terdapat 133.811.462 kendaraan bermotor, dan data terakhir pada tahun 2018 terdapat 126.702.280 kendaraan bermotor yang terdiri dari mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor.

Perkembangan transportasi yang pesat secara tidak langsung akan memperbesar resiko tumbuhnya permasalahan lalu lintas. Tingginya jumlah kendaraan bermotor di jalan raya ini juga mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan berdampak pada tingginya angka kecelakaan yang terjadi salah satunya karena kelalaian pengemudi. Kecelakaan lalu lintas menurut UU RI No. 22 tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai faktor penyebab seperti pelanggaran atau tindakan tidak hati-hati para pengguna (pengemudi dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca dan pandangan yang terhalang. Pelanggaran lalu lintas yang cukup tinggi serta kepemilikan kendaraan pribadi yang semakin hari semakin meningkat, hal ini secara tidak langsung akan memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas (Pujiastutie,dkk 2016)

Batas keselamatan harus dijaga untuk menghindari kecelakaan dalam berkendara, namun nyatanya masih terdapat beberapa pengendara yang kurang baik dalam mengendarai seperti mengebut dan melanggar rambu-rambu lalu lintas (Bagaskara, 2017). Hal ini sesuai dengan data pusat badan statistik menyebutkan

jumlah kasus kecelakaan yang terjadi di Indonesia terus meningkat, yaitu pada tahun 2018 tercatat sebanyak 109.215 kasus, dengan korban meninggal sebanyak 29.472 orang, dengan kerugian mencapai Rp.213.866.000.000,-. Pada tahun 2020 (Kompas.com) mencatat salah satu penyumbang terbesar dalam pelanggaran lalu lintas adalah pengemudi roda empat mencapai 33.231 orang. Data ini didapatkan dari operasi patuh 2020 yang dilaksanakan selama 14 hari sejak 23 Juli hingga 5 Agustus 2020. Pada provinsi Sumatera Barat tahun 2020 terdapat 2.554 kasus kecelakaan kendaraan roda empat. Berdasarkan data dari polres kota Bukittinggi diperoleh data pada tahun 2020 terdapat 194 kecelakaan dengan kerugian mencapai Rp. 595.700.000,- dan pada tahun 2021 terdapat 144 kecelakaan dengan total kerugian Rp.960.600.000,- (Polres Bukittinggi, 2022).

Kecelakaan lalu lintas berdasarkan Pasal 1 angka 24 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas sendiri dapat disebabkan oleh ketidaktertiban pengemudi terhadap aturan lalu lintas dan kelengahan pengemudi dimana ketidaktertiban pengemudi disebabkan oleh ketidaksabaran untuk tiba di tempat tujuan sehingga pengemudi mengabaikan semua peraturan yang ada di jalan serta minimnya pengetahuan pengemudi tentang arti dari simbol marka jalan (Herawati, 2014).

Pengemudi yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor (Bagaskara, 2017). Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta aman dan tepat.

Berdasarkan riset yang dilakukan di Amerika, kecelakaan di jalan raya terjadi karena pengemudi masih belum bisa berfikir jauh atas apa yang telah dilakukan. Menurut kasiduk dikmas subditdikmas ditkamsel korlantas polri AKBP Danang Sarifudin mengatakan, kecelakaan lalu lintas di Indonesia umumnya terjadinya akibat kelalaian pengemudi, teknik berkendara yang salah, tidak mematuhi etika berkendara, dan juga faktor kesehatan rohani dan jasmani si pengemudi (Jaya, 2021). Penyebab kecelakaan lalu lintas juga disebabkan oleh kelengahan pengemudi yang tidak sabar untuk sampai di tempat tujuan yang menyebabkan pengemudi mengabaikan peraturan yang ada di jalan raya, kondisi lain yang menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah minimnya pengetahuan pengemudi tentang arti dari simbol marka jalan (Herawati, 2014).

Perilaku pengemudi yang lengah dan tidak tertib dengan alasan untuk menghemat waktu, secara teori diistilahkan dengan perilaku *aggressive driving* (Tasca, dalam Kurniawan 2020). *Aggressive driving* adalah perilaku mengemudi yang secara sengaja, berkemungkinan besar dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan perilaku ini dimotivasi oleh ketidaksabaran, gangguan, permusuhan, dan usaha untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Aggressive driving adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman yang bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi (Houston, dkk;

dalam Gradiyanto 2019). *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) mengartikan *aggressive driving* sebagai suatu pengoperasian kendaraan bermotor yang dapat membahayakan dirinya sendiri atau mungkin membahayakan seseorang, atau properti.

Kemungkinan munculnya perilaku *aggressive driving* akan lebih besar terjadi pada pengendara yang berusia muda, berjenis kelamin laki-laki. Penelitian dari Utami (2010) mendapatkan hasil bahwa pengemudi remaja jika dibandingkan dengan umur lainnya memiliki kecenderungan pola perilaku agresif saat berkendara yang tinggi, pengendara berada pada kondisi lalu lintas yang memungkinkan dirinya untuk melarikan diri, pengendara sedang dalam kondisi marah, pengendara percaya bahwa dirinya memiliki kemampuan mengemudi yang superior, dan kemacetan lalu lintas yang tidak diduga. Johnson (dalam Gradiyanto 2019) menyatakan bahwa ada beberapa aspek dalam *agresivitas driving* antaranya *lapse* (kesalahan tidak tampak saat berperilaku) *error* (perilaku menyimpang atau kesalahan dilakukan tanpa sengaja) *violasi* (dengan sengaja melakukan kesalahan dengan maksud melanggar hukum). Menurut Saucan, Micle, Popa, dan Oancea (2011), terdapat beberapa faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, yaitu kepribadian yang agresif, penunjukkan kekuatan, dan pencarian sensasi.

Menurut Krahe (dalam Sentana dan Intan, 2017) agresivitas yang muncul pada diri individu dapat dipengaruhi oleh faktor kepribadian yaitu *self control* (Kontrol diri), iritabilitas, kerentanan emosional, pikiran yang kacau, harga diri dan gaya atribusi permusuhan. Lebih lanjut Krahe (dalam Fasilia, 2012)

menekankan bahwa bagian kepribadian yang relevan untuk memahami agresi pada diri seseorang adalah *self Control* (Kontrol diri).

Denson, DeWall, dan Finkel (2012) menjelaskan bahwa kegagalan dalam *self control* (Kontrol diri) dapat menimbulkan agresi dan begitu pula sebaliknya, bahwa keberhasilan dalam *self control* (Kontrol diri) dapat mengendalikan perilaku agresi. Kurangnya kontrol diri pada pengendara bisa menimbulkan perilaku agresif, diklasifikasikan perilaku-perilaku sebagai perilaku berkendara yang agresif, yang didefinisikan sebagai perilaku berkendara yang sengaja cenderung meningkatkan risiko kecelakaan, atau untuk mempengaruhi pengendara lain, yang didorong oleh kurangnya kesabaran. Perilaku agresif terjadi ketika individu kesulitan mengontrol emosinya ketika sedang berkendara. Perilaku ini biasanya muncul dengan bentuk keberanian pengendara untuk mengambil resiko di jalan raya dengan tidak menaati peraturan dan melanggar tata tertib yang ada. Perilaku diatas termasuk ke dalam kelas perilaku dipandang sebagai agresif di mana agresif berkendara dianggap sebagai tindakan fisik atau psikologis yang membahayakan target dan di mana target dirasakan bertindak agresif (Hauber dalam Firman, 2016).

Ghufron & Risnawita (2012) menjelaskan bahwa *Self control* (Kontrol diri) adalah kemampuan menyusun, membimbing, mengelola, dan mengarahkan perilaku yang dapat membawa konsekuensi positif.

Menurut Eviyah dan Farid (2014) *self control* (kontrol diri) adalah suatu aktivitas pengendalian tingkah laku, Kemampuan menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan tingkah laku. Kemampuan menyusun, membimbing,

mengatur dan mengarahkan tingkah laku dapat membawa individu ke arah konsekuensi positif. Saat dorongan untuk berbuat agresif berada pada puncaknya, kontrol diri dapat membantu individu menurunkan agresif dengan mempertimbangkan aturan dan norma yang berlaku. Goldfried dan Merbaum (dalam Muharsih, 2008) mendefinisikan *self control* (kontrol diri) sebagai suatu kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur, dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu ke arah konsekuensi positif.

Skinner (2013) mengatakan aspek yang berperan dalam pembentukan *self control* (kontrol diri) pada diri seorang individu adalah kemampuan mengendalikan perilakunya sendiri yaitu dengan cara mengontrol perilaku menggunakan kemampuan dirinya, kemampuan ini diperinci sebagai proses mengatur pelaksanaan dalam berperilaku. Kemampuan memosisikan diri dalam penekanan ketika lingkungan berubah merupakan suatu proses mempertimbangkan dengan cara memosisikan suatu keadaan yang tidak menyenangkan dengan memerhatikan segi positif secara subjektif. Kemampuan menentukan diri yaitu merupakan kemampuan seseorang untuk memilih hasil atau tindakan yang diyakini dengan menentukan pilihan yang akan berfungsi baik dalam tindakan.

Self control (kontrol diri) diperlukan ketika pengendara berada di jalan. Hal ini bertujuan agar pengendara dapat mengendarai motor dengan tenang dan tidak mengalami permasalahan. Dalam literatur klinis dicatat berbagai pengendara yang bermasalah misalnya, disorientasi, melambat ketika lampu hijau, berkendara jauh di atas batas kecepatan (Koch & Taylor dalam Clap, 2011).

Berdasarkan observasi yang peneliti lakukan di Bukittinggi pada tanggal 1 sampai 6 November dalam 1 jam setiap harinya terhadap pengemudi (*driver*) roda empat menemukan banyak perilaku *aggressive driving* dari pengemudi (*driver*) selama berkendara di jalan raya. Beberapa dari pengendara roda empat yang peneliti observasi mengabaikan keselamatan seperti melajukan kendaraan dengan kecepatan tinggi, kebut kebutan dikota, menyalip dan berbelok tanpa memberikan sen, enggan mengurangi kecepatan di persimpangan, keluar gang tanpa melihat kiri kanan. Dalam keadaan macet, pengendara roda empat juga sering mengambil jalur lawan lalu menyerobot memasuki jalur kembali saat bertemu kendaraan dari arah berlawanan, mereka sering kali tidak peduli dengan mobil yang di serobot, terkadang mobil yang di serobot marah lalu terjadi aksi saling tidak memberi jalan antar kedua pengendara, bahkan bisa sampai mengakibatkan perkelahian setelah cekcok antar pengendara.

Dalam kejadian lain, pengemudi juga sering mengeluarkan kata kata kasar terhadap pengemudi lain, mereka juga meludah, memepet bahkan menabrak dengan sengaja pengendara lain yang memancing emosi dari pengendara tersebut karena merasa jalannya terganggu.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan tanggal 10 Oktober 2021 pada pengemudi kendaraan roda empat (hyundai) yang mengalami kecelakaan dengan kendaraan umum (angkot), kecelakaan ini terjadi karena mereka yang melaju dengan kecepatan tinggi di persimpangan, keduanya sama-sama merasa di jalan yang benar dan tidak ada yang mau mengalah, akibatnya angkot menabrak bagian belakang kiri hyundai, yang mencapai kerugian kurang lebih Rp.2.000.000,-

setelah terjadi tabrakan pun mereka masih sama-sama bersikeras menyalahkan pengemudi lain sampai terjadi perkelahian.

Wawancara selanjutnya dilakukan pada tanggal 17 Oktober 2021 pada seorang pengemudi (*driver*) roda empat yang bertengkar dengan pengendara lain karena tidak terima disalib oleh pengemudi lain yang menyerobot dari jalur kanan, tidak ada yang mau mengalah hingga menyebabkan kedua mobil saling bergesekan hingga menyebabkan baret pada mobil, tidak henti permasalahan tersebut juga menjadi ajang adu pukul dan berakhir di kantor kepolisian. Wawancara dengan narasumber lain yaitu dengan pengemudi roda empat yang menabrak angkot yang berhenti mendadak karena akan menurunkan penumpang menyebabkan kaca belakang angkot pecah dan luka-luka pada penumpang, pengemudi roda empat turun dan memaki sopir angkot serta meminta ganti rugi dengan cara kasar dan menghardik sopir angkot.

Berdasarkan fenomena diatas dapat dilihat bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu pengemudi yang melakukan pelanggaran, hal itu dilakukan secara sadar yang merupakan suatu bentuk ketidaksabaran pengendara seperti pengemudi menerobos lampu merah, marah-marah dan membunyikan klakson ketika lampu baru hijau disuatu persimpangan agar pengendara yang berada di depannya dapat melaju dan tidak menghalangi jalannya. Hal ini juga didasari oleh sikap agresif pengemudi (*driver*) dan ketidak sabaran untuk mengendalikan dirinya berkendara di kota yang rata-rata laju kendaraan di kota hanya 30 km/jam. Sikap tidak sabaran ini lah yang membuktikan pengemudi

(*driver*) tidak mampu mengontrol dirinya sehingga cenderung bersifat agresif dan melampiaskan dengan kemarahan pada pengendara lain.

Penelitian tentang *self control* (kontrol diri) dengan perilaku *aggressive driving* pernah dilakukan oleh Novita Susanti (2020) dengan judul “Hubungan Kontrol Diri Dengan *Aggressive Driving* Pada Remaja Di Pekanbaru” selanjutnya dilakukan oleh Wika Kurniawan (2020) dengan judul “Peran *Self Control* Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* Pengguna Sepeda Motor”. Penelitian lainnya dilakukan oleh nisa Nulia Nita (2018) dengan judul “Hubungan Antara *Self Control* Dengan *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Di Unit Bus Pt. Jasa Malindo Ibu Di Padang”

Adapun perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada sampel penelitian, tempat dan tahun dilakukannya penelitian. Pada penelitian ini subjek yang diteliti adalah pengendara kendaraan roda empat di Bukittinggi dimaksudkan untuk melihat bagaimana Hubungan Antara *Self Control* Dengan Perilaku *Aggressive Driving* Kendaraan Roda Empat Di Kota Bukittinggi

Berdasarkan fenomena dan latar belakang yang telah dikemukakan di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul Hubungan Antara *Self Control* Dengan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Pengendara Kendaraan Roda Empat Di Kota Bukittinggi.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat dibuat rumusan masalah yaitu apakah ada Hubungan Antara *Self Control* Dengan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Pengendara Kendaraan Roda Empat Di Kota Bukittinggi?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada Hubungan Antara *Self Control* Dengan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Pengendara Kendaraan Roda Empat Di Kota Bukittinggi.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, diharapkan penelitian dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu psikologi khususnya pada bidang Psikologi Sosial.

2. Manfaat praktis

a. Bagi pengemudi

Bagi pengemudi diharapkan dapat dijadikan bahan informasi dan pengetahuan tentang *self control* (kontrol diri) dan disiplin berlalu lintas diharapkan berhati-hati dalam berkendara sehingga terhindar dari kecelakaan yang diakibatkan dari perilaku-perilaku agresif dalam berkendara. Emosi yang positif melalui *self control* (kontrol diri) yang baik diharapkan mampu menurunkan tingkat agresif dalam berkendara.

b. Bagi peneliti selanjutnya

Penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan perbandingan dan menambah wacana pemikiran untuk mengembangkan, memperoleh, dan memperkaya khasanah teoritis mengenai hubungan antara *self control* (kontrol diri) dengan *aggressive driving*.