

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA
ANGGOTA *CLUB* SEPEDA MOTOR HONDA CB150R DI KABUPATEN
KARAWANG**

***Dede Faturrohman, Nuram Mubina, Puspa Rahayu Utami**

***ps16.dedefaturrohman@mhs.ubpkarawang.ac.id**

Fakultas Psikologi Universitas Buana Perjuangan Karawang

Abstrak. Angka kecelakaan lalu lintas pada pengemudi sepeda motor semakin meningkat di Indonesia. Salah satu penyebabnya adalah human error. Perilaku *aggressive driving* disinyalir membahayakan kontribusi utama pada peningkatan angka kecelakaan tersebut. Dengan pengendalian diri yang baik, perilaku *aggressive driving* bisa dikurangi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku *aggressive driving* pada anggota *Club* sepeda motor Honda CB150R di Kabupaten Karawang. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif asosiatif dengan populasi sebanyak 135 orang dan teknik pengambilan sampel menggunakan *nonprobability sampling*. Instrumen dalam penelitian ini menggunakan skala kontrol diri dan skala perilaku *aggressive driving*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kontrol diri berpengaruh negatif terhadap perilaku *aggressive driving*, dengan nilai $r = -0,179$ dan $p = 0,00$ $p < 0,01$. Artinya, semakin tinggi kontrol diri maka akan semakin rendah perilaku *aggressive driving*, begitu pula sebaliknya. Pengaruh efektif kontrol diri terhadap perilaku *aggressive driving* sebesar 17,9% yang artinya masih ada 82,1% perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh variabel lain.

Kata Kunci: Kontrol diri, aggressive driving

Abstract. The number of traffic accidents on motorcyclists increased in Indonesia. One possible caused was human error. Aggressive driving behavior was allegedly contributed to the increase in the number of these accidents. With good self-control, aggressive driving behavior can reduce. This study aimed to examine the relationship between self-control toward aggressive driving behavior on the honda CB150R motorcycle Club in Karawang regency. The research design was associative quantitative with a population of 135 people. The sampling technique used nonprobability sampling. The instrument in this study used a self-control scale and an aggressive driving scale. The results of this study indicated that the self-control harms aggressive driving behavior, with $r = -0.537$ and $p = 0.00$; $p < 0.01$. That was, the higher the self-control, the lower of aggressive driving behavior, vice versa. The effect of self-control on aggressive driving behavior is 17.9%, which means that 82.1% of aggressive driving behavior influence by other variables

Keywords: Self-control, aggressive driving

Pengantar

Angka kecelakaan di Indonesia pada tahun 2019 mengalami peningkatan sebanyak 3% dibandingkan tahun sebelumnya. menurut Kepala kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri), Jendral Polisi Idham Azis, Jumlah kecelakaan lalu lintas selama 2019 berjumlah 107.500 kasus. Tetapi, jumlah korban meninggal dunia berkurang 6% di bandingkan 2018. Menurut Idhan faktor kesalahan manusia menjadi penyebab dominan kecelakaan lalu lintas sepanjang 2019. adapun jumlah pelanggaran lalu lintas selama 2019 juga meningkat dari tahun 2018 adalah 7.456.913 pelanggaran tilang dan 3.620.393 pelanggaran berupa teguran (kompas. 2019).

Penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba, serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku berkendara (luthfi, 2012).

Selain itu, Departemen Perhubungan RI mengumumkan bahwa 8 dari 10 kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda motor sebagai korban. Sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi, Penyebab Berikutnya adalah faktor kendaraan 4%, jalan dan prasarana 3 %, pemakai jalan lainnya 3%, faktor Lingkungan dan sebagainya 5%. Dari 85% tersebut, modus kesalahan yang dilakukan pengemudi, penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11 %), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu lalu lintas, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5% - 8 %. (Badan Pusat Statistik dalam luthfi, 2014).

Perilaku-perilaku para pengemudi sepeda motor, seperti pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, melanggar lalu lintas, termasuk kedalam perilaku mengemudi yang agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) definisi *Aggressive driving* adalah pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, menyorobos pintu rel kereta api yang hendak ditutup dan mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas yang terang.

Fenomena *aggressive driving* di Kabupaten Karawang bukanlah fenomena baru. Salah satu fenomena *aggressive driving* di kabupaten Karawang yaitu meninggalnya “pengendara sepeda motor Honda CB150R tewas di tempat setelah bertabrakan dengan truk di Jalan Suhud Hidayat Dusun Gorowong Kelurahan Adiarsa Timur Kabupaten Karawang. Peristiwa terjadi ketika seorang pengendara sepeda motor Honda CB150R melaju dari arah bunderan Adiarsa menuju Warung Bambu, ketika menikung motor terjatuh dan korban terpental dan dari arah berlawanan ada truk dan korban terlindas hingga meninggal. (prasastijabar. 2019).

Fenomena *aggressive driving* yang lainnya seperti dua anggota *Club* sepeda motor tewas tertabrak kereta api tubuhnya terhempas 75 meter, peristiwa nahas menimpa keduanya terjadi di perlintasan rel kereta api di Jalan Tuparev, Kelurahan Nagasari, Kecamatan Karawang Barat, Kabupaten Karawang. Menurut Informasi yang di peroleh dari Kabid Humas Polda Jabar Kombes Pol Yusri Yunus pada wartawan via pesan singkat. Kejadian berawal ketika dua orang yang menggunakan sepeda motor KLM melawan arus. Keduanya lengah saat melintasi rel kereta api itu. "Mereka menyeberang dengan cara melawan arus lalu lintas tiba-tiba dari arah Barat datang kereta api jenis Parahyangan jurusan Jakarta-Bandung. (Merdeka, 2019).

Perilaku *aggressive driving* terjadi ketika individu kesulitan mengontrol emosinya ketika sedang berkendara. Perilaku ini biasanya muncul dengan bentuk keberanian pengendara untuk mengambil risiko di jalan raya dengan tidak menaati peraturan dan melanggar tata tertib yang ada.

Salah satu faktor yang menyebabkan pengemudi sepeda motor mempunyai perilaku *aggressive driving* adalah kontrol diri. Menurut Hurlock (2000) kontrol diri bisa muncul karena adanya perbedaan dalam pengolahan emosi, cara mengatasi masalah, tinggi rendahnya motivasi, dan kemampuan mengolah segala potensi dan pengembangan kompetensinya.

Kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mampu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya. Kurangnya kontrol diri pada pengendara bisa menimbulkan perilaku agresif, diklasifikasikan bahwa perilaku-perilaku yang berkendara agresif adalah perilaku berkendara yang sengaja meningkatkan risiko kecelakaan yang didorong oleh kurangnya kesabaran. Faktor lain penyebab banyaknya kecelakaan yang telah disebutkan sebelumnya dapat disebabkan karena padatnya kendaraan yang ada di jalan raya sebagai akibat dari meningkatnya jumlah pengendara, terutama pengendara sepeda motor, yang seringkali menimbulkan perilaku *aggressive driving*. (luthfi, 2012).

Perilaku *aggressive driving* yang dimunculkan dengan salah satu faktor yang mempengaruhi yaitu kontrol diri. Seseorang yang mengemudikan sepeda motor dalam salah satu faktor lingkungan yaitu kondisi kemacetan yang tidak diperkirakan akan menimbulkan emosi marah pada pengemudi lain, sehingga seseorang tersebut akan membenarkan tindakan mereka dan melakukan perilaku tidak bermoral / tidak manusiawi (dalam penelitian ini perilaku tidak manusiawi tersebut adalah *aggressive driving*). Oleh sebab itu setiap pengendara harus memiliki suatu mekanisme yang dapat membantu mengatur dan mengarahkan perilaku. Mekanisme yang dimaksud ialah kontrol diri. Kontrol diri diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif (Goldfried dan Marbaum dalam Aini, 2011).

Berdasarkan fenomena di atas, penulis ingin melihat adakah Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku *Aggressive driving* Pada anggota *Club* Sepeda Motor Honda CB150R Di Kabupaten Karawang. Oleh karena itu penulis tertarik mengambil tema skripsi dengan judul “Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku *Aggressive driving* Pada anggota *Club* Sepeda Motor Honda CB150R Di Kabupaten Karawang.

Landasan Teori

Aggressive Driving

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2019) mengartikan *aggressive driving* sebagai suatu pengoperasian kendaraan bermotor yang dapat membahayakan dirinya sendiri atau mungkin membahayakan seseorang, atau properti. Pengemudi bersikap tidak sabar dan kurang peduli sehingga memancing emosi pengguna jalan lain di sekitarnya. James dan Nahl (2009) mengemukakan *aggressive driving* adalah mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat risiko pada pengemudi lain. Dikatakan *aggressive* karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama, dan mengasumsikan bahwa seseorang berhak meningkatkan risiko orang lain untuk terkena bahaya.

Houston, Harris, dan Norman (dalam adam, 2014) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa aspek, yaitu: Perilaku konflik (*Conflict Behavior*) dan Mengebut (*Speeding*).

Kontrol Diri

Kontrol diri merupakan kecakapan individu dalam kepekaan membaca situasi diri dan lingkungannya serta kemampuan untuk mengontrol dan 16 mengelola faktor-faktor perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi untuk menampilkan diri dalam melakukan sosialisasi kemampuan untuk mengendalikan perilaku, kecenderungan untuk menarik perhatian, keinginan untuk mengubah perilaku agar sesuai dengan orang lain, menyenangkan orang lain, selalu comfrom dengan orang lain dan menutup perasaannya (Ghufron,201). Menurut averill Kontrol diri terdiri dari beberapa jenis, yakni kontrol perilaku (*behavior control*), kontrol kognitif (*cognitif control*), dan mengontrol keputusan (*decisional control*). Maka untuk mengukur kontrol diri biasanya digunakan aspek-aspek seperti: (a) Kemampuan mengontrol perilaku; (b) Kemampuan mengukur stimulus; (c) Kemampuan mengantisipasi suatu peristiwa atau kejadian; (d) Kemampuan menafsirkan peristiwa atau kejadian; dan (e) Kemampuan mengambil keputusan.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif. Dalam penelitian yang akan dilakukan ini memiliki tujuan untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving* pada *club* sepeda motor Honda di Kabupaten Karawang. Dengan demikian, metode yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan bentuk penelitian asosiatif. Dalam melakukan penelitian data merupakan salah satu hal yang utama, untuk memperoleh data tersebut peneliti menggunakan skala sebagai alat ukur, skala tersebut berisikan pernyataan-pernyataan yang disesuaikan dengan variabel dalam penelitian kemudian akan di isi oleh subyek penelitian. Jenis skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala Likert. Dalam penelitian ini yang menjadi populasi adalah anggota *Club* sepeda motor CB 150 R yang tergabung di dalam *Club* motor CB150R yang berada di kabupaten karawang yang berjumlah 135 orang. Metode yang digunakan peneliti dalam pengambilan sampel adalah *nonprobability sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memiliki peluang / kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Dan jenis pengambilan sampel yang digunakan adalah *sampling kuota* yaitu teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Rumus dalam menentukan ukuran sampel dari populasi yang diketahui jumlahnya dengan menggunakan rumus *yamane* dengan taraf kesalahan 5%.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada kontrol diri terhadap *aggressive driving* menunjukan hasil sebesar -0,743 tanda negatif pada koefisien korelasi yang berarti bahwa variable kontrol diri terhadap *aggressive driving* berhubungan negatif, hal ini mengartikan bahwa semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah tingkat *aggressive driving* pada anggota *Club* sepeda motor CB150R di Karawang. Kemudian dilakukan uji regresi linear sederhana untuk melihat bagaimana besaran pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving* dengan hasil $(Y) = 168.585 + -0.743$ yaitu 168.585 merupakan nilai konstanta *aggressive driving* tanpa dipengaruhi kontrol diri, kemudian setiap naik satu satuan pada variabel kontrol diri akan bertambah sebanyak - 0.743 dengan nilai koefisien determinasi

sebesar 0.179 (0.179×100) yaitu kontrol diri berperan negatif sebanyak 17.9% terhadap *aggressive driving*. Hasil tersebut hanya berlaku pada subjek penelitian yang populasi penelitian, dan tidak dapat digeneralisasikan pada populasi lain karena sebaran data yang dilakukan menurut hasil uji normalitas menunjukkan tidak normal.

Pada skala kontrol diri terdapat tiga kategori yaitu kategori lemah, sedang, kuat. Kontrol diri dengan kategori lemah sebanyak 45 orang atau 45.5%, kategori sedang sebanyak 3 orang atau 3%, dan kategori tinggi sebanyak 51 orang atau 51.5%. Pada hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa jumlah anggota *Club* sepeda motor CB150R dengan kontrol diri tinggi lebih banyak dibandingkan dengan jumlah anggota yang memiliki kontrol diri sedang atau lemah. Sejalan dengan hasil analisis frekuensi *aggressive driving* yang menunjukkan bahwa anggota dengan *aggressive driving* rendah lebih banyak dari pada anggota dengan *aggressive driving* tinggi.

Pada skala *aggressive driving* menunjukkan bahwa responden pada penelitian ini atau anggota *Club* sepeda motor CB150R memiliki *aggressive driving* dengan kategori tinggi sebanyak 37.4% atau 37 orang, kategori sedang sebanyak 4% atau 4 orang, dan kategori rendah sebanyak 58.6% atau 58 orang. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa frekuensi paling kuat yang dimiliki oleh anggota *Club* sepeda motor CB150R di karawang pada variabel *aggressive driving* adalah kategorisasi *aggressive driving* yang rendah yaitu sebanyak 58 orang atau 58.6%.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Philippe, et al. (dalam Febrianto, 2016) seseorang yang memiliki gairah obsesi akan lebih cenderung melakukan *aggressive driving*, dari pada gairah harmoni. Seseorang yang memiliki gairah obsesi akan cenderung lebih terkontrol dengan apa yang akan dilakukannya dan diinginkannya. Sehingga akan berusaha untuk bisa memenuhi keinginannya dengan secepat-cepatnya. Hal ini ditunjukkan pengendara sepeda seperti berkendara dengan kecepatan tinggi untuk sampai tepat waktu, dan ketika apa yang sudah direncakannya untuk dilakukan mendapati hambatan, seperti kemacetan maka pengendara ini akan lebih cenderung melakukan *aggressive driving*. Sedangkan seseorang yang memiliki gairah harmoni, akan lebih tenang sehingga dapat mengontrol dorongan internalnya karena cenderung lebih dapat menerima keadaan yang sedang terjadi.

Pada saat ada stimulus-stimulus yang mengganggu di jalan, seperti ada pengendara yang memotong jalan atau kondisi yang aktif, stimulus ini akan diproses dengan otak dan kemudian akan memunculkan respon jengkel, kesal, dan memunculkan kemarahan pengendara. Akibatnya dapat memicu pengendara untuk melakukan *aggressive driving*. Namun seseorang yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan mampu menjadi lebih sabar, sehingga tidak mudah terpengaruhi oleh keadaan lalu lintas. Dan orang yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan lebih mampu memunculkan emosi yang lebih positif dikarenakan akan lebih berfikir secara kritis terlebih dahulu sebelum mengutarakan atau memunculkan emosi yang dirasakannya.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada anggota *club* sepeda motor honda CB150R di Kabupaten Karawang. Di buktikan dengan nilai signifikan variabel kontrol diri lebih kecil dari nilai signifikan yang telah ditentukan dengan nilai $0,000 < 0,05$ ($p < 0,05$).

Kepustakaan

- Aini, A.N., & Mahardayani, I. H. (2011). Hubungan antara kontrol diri dengan prokrastinasi dalam menyelesaikan skripsi pada mahasiswa universitas muria kudos. *Jurnal psikologi pitutur*, 65-71
- Azwar, S. (2019). *Penyusunan skala psikologi edisi 2*. Jagjakarta: Pustaka pelajar
- Febrianto, E. (2016). Hubungan antara self-control terhadap perilaku aggressive driving pada anggota komunitas motor. *Skripsi*. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang
- Ghufron, M. N., & Risnawita, R. (2018). *Teori-teori psikologi*. Jogjakarta: Ar-rizzmedia
- Houston, M. J., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: develoving a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5(2), 269-278
- Luthfie, A. (2014). Pengaruh self control dan moral disengagemen terhadap aggressive driving pada pengemudi sepeda motor. *Skripsi*. Jakarta: UIN syarif Hidayatullah Jakarta
- Sugiyono. (2018). *Metode penelitian kuantitatif*. Bandung: Alfabeta
- Tasca, L. (2000). *A review of the literatur an aggressive driving research*. Canada: Road User Safety Branch.
- Widhiarso, W. (2012). *Tanya jawab tentang uji normalitas*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM.