HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN PERILAKU AGRESIF DALAM BERKENDARA PADA KOMUNITAS MOTOR DI KOTA SURAKARTA

Disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Studi Strata I pada Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta

Oleh:

FIRMAN CAHYO SULISTYO

F 100 120 007

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA

2016

HALAMAN PERSETUJUAN

HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN PERILAKU AGRESIF DALAM BERKENDARA PADA KOMUNITAS MOTOR DI KOTA SURAKARTA

PUBLIKASI ILMIAH

Oleh:

FIRMAN CAHYO SULISTYO
F 100 120 007

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji oleh:

Dosen Pembimbing

Achmad Dwityanto O, S.Psi, M.si.

NIK/NIDN. 0609106802

HALAMAN PENGESAHAN

HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN PERILAKU AGRESIF DALAM BERKENDRA PADA KOMUNITAS MOTOR DI KOTA SURAKARTA

OLEH

FIRMAN CAHYO SULISTYO

F 100 120 007

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Fakultas Psikologi

Universitas Muhammadiyah Surakarta

Pada hari Sabtu , 19 November 2016

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Dewan Penguji :

1. Achmad Dwityanto, S.Psi., M.Si.

   (Ketua Dewan Penguji)

2. Drs. Mochammad Amir, M,Si.

   (Anggota I Dewan Penguji)

3. Aad Satria Permadi., S.Psi., MA

   (Anggota II Dewan Penguji)

Dekan,

Taufik Kasturi, S.Psi., M.Si., Ph.D.

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam naskah publikasi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain, kecuali secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila kelak terbukti ada ketidakbenaran dalam pernyataan saya di atas, maka akan saya pertanggungjawabkan sepenuhnya.

Surakarta, 02 November 2016

Penulis

METERAI TEMPEL

03C66AEF263378142

6000

ENAM RIBU RUPIAH

FIRMAN CAHYO S

F 100 120 007

HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN PERILAKU AGRESIF DALAM BERKENDARA PADA KOMUNITAS MOTOR DI KOTA SURAKARTA

ABSTRAK

Perilaku agresif pengendara yang terjadi di jalan yaitu membunyikan klakson ketika di lampu merah, menyenggol pengendara lain dengan niat melukai, melanggar lampu merah, melanggar marka dan lain-lain. Ketika perilaku agresif itu muncul, setiap individu memiliki suatu mekanisme yang dapat membantu, mengatur dan mengarahkan perilaku yaitu kontrol diri. Kontrol diri di perlukan ketika penendara berada di jalan. Hal ini bertujuan agar pengendara dapat berkendara dengan tenang dan tidak mengalami permasalahan ketika berkendara.Tujuan dari penelitian ini adalah (1) untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara pada pengendara, (2) untuk mengetahui tingkat kontrol diri pada pengendara motor, (3) untuk mengetahui tingkat perilaku agresif pada pengendara motor, (4) untuk mengetahui sumbangan efektif variabel kontrol diri terhadap perilaku agresif. Hipotesis yang diajukan yaitu ada hubungan negatif antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik *purposive sampling,* dengan subjek sebanyak 85. Menggunakan teknik pengambilan sampel *purposive sampling.* Alat ukur yang digunakan untuk mengungkap variabel-variabel penelitian ada 2 macam alat ukur, yaitu : (1) skala kontrol diri dan (2) skala perilaku agresif. Teknik analisis data menggunakan uji korelasi *product moment.* Analisis data pada penelitian ini menggunakan SPSS 15.0, diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar -0,579 dengan signifikansi (p) = 0,000; ($p \leq 0,01$) yang artinya ada hubungan negatif yang sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara. Rerata empirik variabel kontrol diri sebesar 76,94 dengan rerata hipotetik 60. Jadi rerata empirik > rerata hipotetik yang menggambarkan bahwa pada umumnya pengendara motor mempunyai kontrol diri yang tinggi. Selanjutnya rerata empirik variabel perilaku agresif sebesar 44,41 dengan rerata hipotetik sebesar 57,5. Jadi rerata empirik <rerata hipotetik yang berarti pada umumnya pengendara motor mempunyai perilaku agresif yang rendah. Peranan kontrol diri terhadap perilaku agresif sebesar 33,5% yang artinya masih terdapat 66,5% yang mempengaruhi perilaku agresif. Misalnya antara lain: faktor tingkah laku pengendara, faktor usia dan jenis kelamin.

Kata kunci : Kontrol Diri, Perilaku Agresif

ABSTRACT

Aggressive behavior rider happening on roads that is honking when at a red light , nudging other motorists with intention injure , breaking a red light , breaking markings and others .When it appeared aggressive behavior , each individual having a mechanism that can help , set and directing behavior that is self-control .Self-control in need when penendara was on the road .It is meant to the rider can drive calmly and has not problems when berkendara.tujuan from the study are (1) to know the relationship between self-control with the behavior aggressive in driving in the rider , (2) order to know the level self-control in motorists , (3) order to know the level behavior aggressive in motorists, (4) to know contributions effective control variables himself against aggressive behavior. Hypothesis advanced by which is there are negative relations between self-control with the behavior aggressive in driving.Technique the sample used in this research was using a technique purposive sampling, with the subject of 85.Using a technique the sample collection purposive sampling. A measuring instrument used to uncover variabel-variabel research is kind of the gauge 2 , namely: (1) scale self control and (2) scale aggressive behavior .Analysis techniques data using the correlation product moment .Analysis of data to research it uses spss 15.0 , obtained the value of a correlation coefficient of -0,579 with significance (p) = 0,000; ($p \leq 0,01$) which means there is a negative highly significant between control behaviors aggressive in driving. Empirical mean variable self control of 76,94 with mean hypothetic 60 . It shows that empirical mean > hypothetic mean that illustrates that the average motorists have self control high .The empirical mean variable aggressive behavior of 44,41 with mean hypothetic of 57,5 . It shows that empirical mean > hypothetic mean that illustrates that motorists have aggressive behavior low .The role of control of aggressive behavior of 33,5 % which means there are still 66,5 % affecting aggressive behavior .Such factors include: mannerisms riders , the age and sex.

Keywords : Self Control , Aggressive Behavior

1. PENDAHULUAN

Keselamatan berkendara adalah hal yang sangat penting untuk diperhatikan, namun terkadang seringkali para pengendara motor melalaikan keselamatan pada dirinya sehingga tak sedikit dari pengemudi yang melanggar lalulintas. Kecelakaan lalulintas merupakan suatu yang tidak diinginkan oleh setiap individu, apalagi kecelakaan lalulintas tersebut menyebabkan kerugian yang cukup berat misalnya cacat hingga kematian. Kontrol diri di perlukan ketika penendara 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).

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 lainya, 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 danmelangggar tata tertib yang ada. Perilaku diatas termasuk ke dalam kelas perilaku dipandang sebagai agresif di mana agresif berkendara dianggap sebagai tindakan yang dimaksudkan adalah melakukan tindakan fisik atau psikologis yang membahayakan target dan di mana target dirasakan bertindak agresif (Hauber dalam Dula , 2003).

Di Surakarta sendiri kecelakaan lalulintas semakin meningkat (Solopos.com, 2016) angka kecelakaan lalulintas di Kota Solo dalam dua bulan terakhir mencapai 103 kasus. Delapan diantaranya meninggal dunia akibat kecelakaan lalulintas. Kasatlantas Polresta Solo, Kompol Prayudha Widiatmoko, mengatakan jumlah kasus kecelakaan lalulintas pada periode yang sama tahun lalu dibandingkan tahun ini naik 5%. Meski demikian korban yang tewas akibat kecelakaan turun 14%. Hal ini menunjukkan bahwa setiap tahun angka kecelakaan lalulintas semakin mengalami peningkatan.

Seperti yang terjadi di Bogor (Beritasatu.com,2016) kecelakaan lalu lintas menimpa seorang anggota klub motor, Bahrudin (33) di Jalan Leuwimalang, Cisarua, Kabupaten Bogor, Minggu (11/1). Kepolisian menduga kecelakaan terjadi saat menyalip kendaran tanpa memperhatikan kendaraan di jalur berlawanan. Kurangnya kontrol diri pada pengendara menjadi penyebab kecelakaan di jalan raya. Meskipun banyak kecelakaan yang terjadi akibat touring tidak mengurangi antusiasme untuk menjadi bagian dari komunitas motor.

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 danmelangggar tata tertib yang ada. Perilaku diatas termasuk ke dalam kelas perilaku dipandang sebagai agresif di mana agresif berkendara dianggap sebagai tindakan yang dimaksudkan adalah melakukan tindakan fisik atau psikologis yang membahayakan target dan di mana target dirasakan bertindak agresif (Hauber dalam Dula , 2003)

Perilaku agresif merupakan perilaku yang merugikan sehingga banyak masyarakat yang tidak menyukai jika perilaku tersebut muncul. Karena perilaku tersebut juga dapat memberikan bahaya bagi orang-orang yang ada di sekitarnya. Banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi juga bisa dapat disebabkan karena padatnya kendaraan yang ada di jalan sebagai akibat dari meningkatnya jumlah pengendara, terutama pengendara sepeda motor, yang seringkali menimbulkan tingkah laku agresif. Kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia salah satunya timbul perilaku agresif (Sarwono,1995).

Perilaku agresif yang ditunjukkan dapat dilakukan secara individual ataupun kelompok. Jika secara individual ketika seorang melintas atau menyebrang jalan individu tersebut tidak mau mengalah dan malah membunyikan klakson terus menerus. Sedang perilaku agresif dalam kelompok bisa dilakukan atau muncul ketika touring ataupun ketika melakukan iring-iringan maupun konvoi, komunitas motor kadang mengusir pengendara yang ada di depannya untuk menyingkir dan diminta memberikan jalan.

Jovanovic & Lipovac dalam Anitei (2014) menjelaskan perilaku berkendara yang agresif sebagai perilaku dimaksudkan untuk menyebabkan cidera fisik atau penderitaan psikologis atau niat untuk menyakiti atau melukai, yaitu berkendara dengankecepatan yang berlebihan, sering membunyikan klakson, terlalu dekat dengan pengendara lain, memotong jalan.

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 bentuh perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif (Goldfried dan Marbaum dalam Aini,2011)

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara. Hipotesis dalam penelitian ini adalah ada hubungan negatif antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara.

2. METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode peneitian kuantitatif. Subjek yang diambil dalam penelitian ini adalah pengendara motor yang tergabung di dalam komunitas motor yang berjumlah 107 orang. Menggunakan teknik pengambilan sampel *purposive sampling* artinya pemilihan sekelompok subjek berdasarkan ciri-ciri atau sfat populasi yang telah diketahui. Sehingga didapatkan 85 pengendara dari 107 pengendara yang akan diteliti. Metode pengambilan data menggunakan skala kontrol diri dan skala perilaku agresif. Teknik analisis data dengan menggunakan uji korelasi *product moment* mensyaratkan data normal dan linier sehingga uji hipotesis terlebih dahulu dilakukan uji asumsi yang meliputi uji normalitas sebaran dan uji linieritas.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar rxy = -0,579 dengan p = 0,000 ($p < 0,01$). Hasil tersebut menunjukkan ada hubungan negatif sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresif. Artinya semakin tinggi kontrol diri maka akan semakin rendah perilaku agresif, dan semakin rendah harga diri maka akan semakin tinggi perilaku agresif. Dengan demikian hipotesis yang penulis ajukan diterima.

Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Gottfredson dan Hirschi (Aroma, 2012) mengemukakan bahwa Individu yang memiliki kontrol diri rendah cenderung bertindak impulsif, lebih memilih tugas sederhana dan melibatkan kemampuan fisik, egois, senang mengambil resiko dan mudah kehilangan kendali emosi karena frustasi. Individu dengan karakteristik ini lebih mungkin terlibat dalam hal kriminal dan perbuatan menyimpang dari pada mereka yang memiliki kontrol diri tinggi. Perilaku agresif berkendara menurut Hauber

(dalam Tasca, 2000) dapat didefinisikan sebagai perilaku agresif di jalan dimana pelanggar berfikir bahwa dirinya akan membahayakan pengguna jalan yang lain, baik secara fisik maupun psikologis. Seseorang dikatakan memiliki perilaku agesif yang tinggi apabila dirinya berkendara tanpa memikirkan keselamatan dirinya sehingga bisa membahayakan pengendara lain yang berada di sekitarnya.

Sumbangan efektif kontrol diri terhadap perilaku agresif sebesar 33,5 % ditunjukkan oleh koefisien determinan r^2 = 0,335. Berarti masih terdapat 66,5% variabel lain yang mempengaruhi perilaku agresif diluar variabel kontrol diri.

Berdasarkan penelitian didapatkan hasil analisis variabel kontrol diri memiliki (RE) sebesar 76,94 dan rerata hipotetik (RH) 60 yang berarti kontrol diri yang tergolong tinggi, yang artinya subjek didalam penelitian ini memiliki tingkat kontrol diri yang sangat tinggi. Hal ini sesuai dengan Widiana (2004) kontrol diri pada individu dengan individu lain tidaklah sama. Ada individu yang memiliki kontrol diri yang tinggi dan ada individu yang memiliki kontrol diri yang rendah. Thompson (Smet, 1994) mengatakan bahwa seseorang merasa memiliki kontrol diri ketika mereka mampu mengenal apa yang dapat dan tidak dapat dipengaruhi lewat tindakan pribadi dalam sebuah situasi, ketika mereka memfokuskan pada bagian yang dapat dikontrol lewat tindakan pribadi, dan ketika mereka yakin bahwa mereka memiliki kemampuan agar supaya berperilaku dengan sukses.

Sedangkan hasil analisis variabel perilaku agresif dalam berkendara memiliki (RE) sebesar 44,41 dan rerata hipotetik (RH) 57,5 yang berarti perilaku agresif yang tergolong rendah, yang artinya subjek didalam penelitian ini memiliki tingkat perilaku agresif yang rendah. Perilaku agresif berkendara menurut Hauber (dalam Tasca, 2000) dapat didefinisikan sebagai perilaku agresif di jalan dimana pelanggar berfikir bahwa dirinya akan membahayakan pengguna jalan yang lain, baik secara fisik maupun psikologis. Seseorang dikatakan memiliki perilaku agesif yang tinggi apabila dirinya berkendara tanpa memikirkan keselamatan dirinya sehingga bisa membahayakan pengendara lain yang berada di sekitarnya.

Oleh sebab itu bisa ditarik kesimpulan bahwa seorang yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan bisa menjaga sikap, emosi serta tidak terburu-buru ketika bertindak, sedang sebaliknya seorang yang memiliki kontrol diri rendah akan mudah terpancing emosinya mudah frustasi dan hal ini bisa saja membahayakan dirinya sendiri bahkan orang lain yang berada disekitarnya.

4. PENUTUP

Adapun keisimpulan dan saran dari peneliti adalah: a. Ada hubungan negatif antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara pada komunitas motor, yang berarti semakin tinggi kontrol diri maka semakin rendah perilaku agresif ketika berkendara, sedangkan sebaliknya semakinn rendah kontrol diri maka akan semakin tinggi perilaku agresif ketika berkendara.; b. Tingkat kontrol diri pada pengendara motor tergolong tinggi; c. Tingkat perilaku agresif pada pengendara motor tergolong rendah; d. Sumbangan efektif kontrol diri terhadap perilaku agresif dalam berkendara sebesar 33,5%. Hal ini berarti menunjukkan bahwa terdapat faktor-faktor sebesar 66,5% selain kontrol diri yang mempengaruhi komitmen organisasi antara lain: faktor tingkah laku pengendara, faktor usia dan jenis kelamin.

Berdasarkan penelitian di atas maka peneliti dapat memberikan saran kepada :

Berdasarkan kesimpulan yang telah dikemukakan di atas, maka dapat diajukan beberapa saran antara lain

Bagi pengendar motor

Bagi pengendara motor dilihat dari hasil penelitian untuk vaiabel kontrol diri tergolong tinggi disarankan untuk tetap mempertahankan kontrol diri yang baik ketika berkendara sehingga mampu berfikir dengan baik sebelum bertindak, tidak tergesa gesa dalam mengambil keputusan, mampu mengendalaikan emosi ketika berkendara agar terciptanya tertib berlalulintas dan mengurangi angka kecelakaan.

Bagi peneliti lain

Perilaku agresif dalam berkendara merupakan perilaku yang tidak baik dan tidak sepantasnya ditiru oleh siapapun. Banyak variabel yang mempengaruhi perilaku ini dan masih banyak lagi peneliti selanjutnya untuk mengetahui hal-hal yang berkaitan dengan perilaku agresif dalam berkendara yang berada selain dengan variabel kontrol diri tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Aini, A. N., & Mahardayani, I. H. (2011). Hubungan Antara Kontrol Diri dengan Proskrastinasi Dalam Menyelesaikan Skripsi Pada Mahasiswa Universitas Muria Kudus. *Jurnal Psikologi Pitutur*, 65-71.

Anitei, M., Chraif, M., & Butaverde, V. (2014). The Big Five Personality Factors In The Prediction Of Aggressive Driving Behavior Among Romanian Youngster. *International Journal of Traffic and Transportation Psychology, Vol.2*.

Aroma, I. S. (2012). Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Kecendrungan Kenakalan Remaja. *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan, Vol.01*.

Clapp, J. P., Olsen, S. A., & Beck, J. G. (2010). The Drivinng Behavior Survey: Scale Contruction and Validation. *Journal of Axiety Disorder*, 96-105.

Dula , C. S., & Ballard, M. E. (2003). Development and Evaluation Of A Measure Of Danngerous, Aggressive, Negative Emotional, And Risky Driving . *Journal of Applied Social Psychology*, 263-282.

Kecelakaan di Solo dua bulan terakhir menewaskan delapan orang. (2016, April 15). *Solo Pos.* Diunduh dari http://m.solopos.com

Menyalip kendaraan anggota klub motor tewas. (2016, April 18). *Berita Satu.* Diunduh dari http://www.beritasatu.com

Sarwono, S. W. (1995). *Psikologi Lingkungan.* Jakarta: Grasindo.

Smet, B. (1994). *Psikologi Kesehatan.* Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia

Tasca, Leo. 2000. A Review of The Literature On Aggressive Driving Research .http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.463.957&rep=rep1&type=pdf. Tanggal akses 9 April 2016

Widiana, S. H., Retnowati, S., & Hidayat , R. (2004). Kontrol Diri dan Kecenndrungan Kecanduan Internet. *Psychologycal Journal*, 6-16.