

## AGGRESSIVE DRIVING PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA DI JALAN MACET

Suneeta Joys  
IrnaDarniati

Fakultas Psikologi Universitas Borobudur  
adjstwo@gmail.com

Meningkatnya jumlah kendaraan di kota-kota besar telah menimbulkan masalah-masalah lalu lintas antara lain kemacetan, pelanggaran rambu lalu lintas dan perilaku mengemudi secara agresif atau *aggressive driving*. Dilihat dari sudut pandang psikologi, faktor penyebab munculnya *aggressive driving* adalah kemacetan, stres, dan frustrasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran *aggressive driving* pengemudi dalam menghadapi kemacetan. Responden penelitian terdiri dari 3 (tiga) pengemudi angkutan kota trayek terminal Depok-Kalimulya, yang dipilih dengan teknik *purposive sampling*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan perspektif studi kasus. Metode pengumpulan data adalah wawancara mendalam dan observasi.

Proses pertama, subjek yang menghadapi kemacetan akan mengalami perasaan frustrasi dengan respon gelisah, kesal, dan marah karena ada tujuan yang terhambat dalam mengejar target sehingga memunculkan *aggressive driving*. Proses kedua, lamanya subjek terjebak dalam kemacetan akan mengalami stres dengan reaksi jantung berdebar, pusing, khawatir dan cemas karena subjek berorientasi terhadap tuntutan-tuntutan yang harus dipenuhi sehingga, mendorong subjek berkata kasar, mengklakson, mengebut dan menyalip atau *aggressive driving*.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa kemacetan, frustrasi dan stress dapat memunculkan *aggressive driving* pengemudi angkutan kota. *Aggressive driving* yang sering dilakukan oleh pengemudi angkutan kota adalah *behavior conflict* dan *speeding*. Dalam penelitian ini juga, ditemukan proses *self control* dan *low self control* pada pengemudi angkutan kota. Memiliki *self control* yang baik menyebabkan kondisi individu lebih tenang dan tidak melakukan *aggressive driving*; sedangkan *low self control* dapat mendorong *aggressive driving* pada pengemudi angkutan kota. Beberapa faktor yang secara signifikan membantu proses *self control* adalah: agama, karakteristik kepribadian, usia, dan pengalaman. Berdasarkan hal ini, sejumlah hal disarankan bagi peneliti selanjutnya untuk lebih dalam meneliti tentang *self control*.

**Kata kunci:** *aggressive driving*, kemacetan, stres, dan frustrasi.

### PENDAHULUAN

Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan menyebutkan bahwa penyebab kecelakaan paling besar dengan presentase sebesar 93,52% adalah pengemudi itu sendiri, yaitu salah satunya dipicu karena perilaku mengemudi yang tidak disiplin dan perilaku agresif pengemudi di jalan. Kemacetan dan kepadatan kendaraan yang tinggi di Depok

telah menciptakan sulitnya bagi para pengemudi angkutan kota untuk beroperasi. Situasi ini bisa mempengaruhi pengemudi merasa frustrasi dan stres, terutama ketika pengemudi angkutan kota mengejar waktu, kondisi ini mengakibatkan perilaku pengemudi menjadi agresif atau disebut *aggressive driving*.

Dalam dua tahun terakhir ini, kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga. WHO memperkirakan, sekitar 1,9 juta orang akan meninggal di jalan setiap tahun menjelang tahun 2020. WHO mencatat bahwa wilayah Afrika memiliki angka kematian tertinggi, sedangkan wilayah Eropa memiliki angka kematian terendah. Statistik menunjukkan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Afrika 24,1 kematian tiap 100 ribu orang, dibandingkan 10,3 kematian per 100 ribu di Eropa. Dilihat dari seluruh kasus kecelakaan yang ada, 91% diantaranya terjadi di negara-negara berkembang seperti Indonesia. *Global Status Report on Road Safety* tahun 2013 menempatkan Indonesia sebagai negara urutan kelima tertinggi angka kecelakaan tewas dalam berlalu lintas di dunia. Data dari Laka Lintas Polri tahun 2013 menyatakan bahwa, di Indonesia setiap jam rata-rata terjadi 12 kecelakaan, dengan korban tewas tiga orang. Bahwa dalam satu jam, rata-rata jumlah korban luka ringan sebanyak 13 orang, sedangkan luka berat sebanyak tiga orang per jam.

Menurut Kasatlantas Polresta Depok, dari hasil data operasi zebra akhir November hingga awal Desember 2011 terdapat 4.798 pelanggaran. Data pelanggaran didominasi oleh roda dua, yakni 3.265 kasus. Selanjutnya angkutan umum 1.209 kasus, angkutan barang 180 kasus, dan kendaraan mobil pribadi sebanyak 144 kasus. Kasus kecelakaan terjadi karena kurang disiplinnya para pengendara, terutama pengendara sepeda motor.

Sebagai Negara yang berdasarkan atas hukum dalam mencapai tujuan kehidupan berbangsa dan bernegara terutama kesejahteraan masyarakat dalam pembangunan sebagai amanat Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, sistem lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran strategis sebagai sarana memperlancar arus transportasi barang dan jasa. Lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan

jalan dalam rangka mendukung pembangunan ilmu pengetahuan dan teknologi, ekonomi, otonomi daerah serta akuntabilitas penyelenggaraan Negara.

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya (Pasal 1 UU RI No. 22 Tahun 2009). Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi sudah semakin maju. Diantaranya adalah perkembangan dunia transportasi di perkotaan. Namun seiring dengan kemajuan ternyata muncul berbagai masalah yang marak terjadi saat ini adalah kemacetan lalu lintas yang telah meresahkan bagi para pengguna jalan raya. Masalah kemacetan, transportasi dan lalu lintas memang sering kali terjadi di daerah-daerah perkotaan di Indonesia. Hal itu terjadi karena konsentrasi kendaraan banyak menumpuk di area perkotaan. Sehingga tidak heran bila area perkotaan sering terjadi kemacetan karena kepadatan lalu lintas. Seiring dengan berjalannya waktu kondisi kemacetan yang terjadi di daerah perkotaan tidak semakin membaik, namun semakin memburuk.

Dalam keadaan yang macet ini muncul berbagai macam perilaku pengemudi, antara lain perilaku yang agresif dalam mengemudi. Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan, perilaku agresif dalam mengemudi dapat merugikan pengemudi angkutan kota itu sendiri dan orang lain. Pengemudi angkutan kota bermaksud untuk mencapai tujuan yaitu, mendapat sesuatu berharga atau bernilai dan terpenuhinya kebutuhan. Berdasarkan data dari Satlantas Polres Kota Depok, jumlah kecelakaan pada 2012 tercatat sebanyak 462 kasus, 2013 sebanyak 337 kasus, 2014 sebanyak 287 kasus dan 2015 sebanyak 251 kasus. Sementara pada periode Januari-Mei 2016 ada 201 kasus kecelakaan.

Pandangan bahwa agresi muncul terutama dari suatu dorongan (*drive*) yang ditimbulkan oleh faktor-faktor eksternal untuk menyakiti orang lain. Pendekatan Berkowitz (dalam Baron, 2005) ini direfleksikan dalam berbagai dorongan (*drive theories*) atas agresi. Kondisi-kondisi eksternal terutama frustrasi membangkitkan motif yang kuat untuk menyakiti orang lain. Pengemudi supir angkutan kota dalam melakukan perbuatan mengemudi yang tidak baik karena kondisi ekonomi dan biaya hidup yang tinggi serta tuntutan pekerjaan yang berat. Penyebab tuntutan-tuntutan yang harus terpenuhi merupakan permasalahan yang

menyebabkan pengemudi angkutan kota menjadi frustrasi. Para pengemudi sering menyalurkan rasa frustasinya tersebut pada saat berkendara dengan melakukan *aggressive driving* di jalanan. Rasa frustrasi semakin menjadi ketika mereka dihadapkan pada kemacetan lalu lintas.

Perilaku-perilaku para pengemudi angkutan kota seperti pengemudi tidak sabar, mengklakson, tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi dan melanggar rambu lalu lintas, termasuk ke dalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Namun, dari banyaknya fakta dan fenomena pengemudi angkutan kota yang melakukan *aggressive driving*, tidak menutup kemungkinan masih terdapat pengemudi angkutan kota yang tidak melakukan *aggressive driving*, yaitu pengemudi angkutan kota yang berhati-hati dan mempertimbangkan segala risiko baik untuk diri sendiri dan orang lain.

## LANDASAN TEORI

### Konsep Dasar Agresi

Menurut Dollard (dalam Baron, 2005) teori hipotesis frustrasi agresi (*frustration-aggression hypothesis*), frustrasi mengakibatkan terangsangnya suatu dorongan yang tujuan utamanya adalah menyakiti beberapa orang atau objek terutama yang dipersepsikan sebagai penyebab frustrasi. Terlebih lagi, agresi muncul dari banyak penyebab selain frustrasi.

### *Aggressive Driving*

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, dan atau upaya untuk mengemat waktu. Menurut James & Nahl (2000) mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan sesuatu yang sangat resiko pada pengemudi lain.

Menurut Houston, Harris & Norman (2003) *aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti (*tailgaiting*), mengklakson (*honking*), melakukan gerakan kasar (*rude gesturing*), dan mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (*flashing*

ligh). *National Highway and Traffic Safety Administration* (NHTSA) (dalam Tasca, 2000) bahwa *aggressive driving* adalah menggunakan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau cenderung atau membahayakan orang lain atau properti jalan.

#### Aspek-aspek *Aggressive Driving*

Houston, Harris, dan Norman (2003) membagi *aggressive driving* menjadi beberapa aspek, yaitu:

##### 1. Perilaku Konflik (*Conflict Behavior*)

*Conflict Behavior* melibatkan interaksi social langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang tidak kompatibel yang memperoleh respon konflik.

Indikator dari *conflict Behavior* adalah:

- a. Menyembunyikan klakson (*honking*)
- b. Memberi isyarat kasar (*rude gesturing*)
- c. Menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*)

##### 2. Mengebut (*Speeding*)

Perilaku mengebut (*speeding*) termasuk kedalam perilaku beresiko (*risk taking behavior*), menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) perilaku *speeding* tersebut tidak jelas merupakan perilaku yang memperhitungkan resiko, pembuatan keputusan secara *impulsivity* atau hanyalah kecerobohan dari pengemudi.

Indikator dari *speeding* adalah:

- a. Mengebut melewati batas kecepatan
- b. Membuntuti kendaraan lain
- c. Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala

#### Frustrasi

Menurut Berkowitz (dalam Baron, 2005) frustrasi merupakan suatu pengalaman yang tidak menyenangkan, dan frustrasi dapat menyebabkan agresi sebagian besar karena adanya fakta dalam berbagai penelitian terdahulu. Dengan kata lain, frustrasi kadang-kadang menghasilkan agresi karena adanya hubungan mendasar antara efek negatif (perasaan tidak menyenangkan) dengan perilaku agresif suatu hubungan yang telah dikonfirmasi oleh banyak penelitian.

Menurut Schneider (dalam Sangadah, 2008) frustrasi dapat dilihat dari beberapa aspek yaitu:

- a. Frustrasi dapat ditandai dengan adanya respon yang tidak berarti. Respon ini muncul karena ketidakmampuan untuk melakukan sesuatu dalam kondisi frustrasi. Respon ini berupa respon keluar seperti marah, kesal, iri, dan respon ke dalam seperti merasa malu, kecewa, dan menangis.
- b. Kekacauan emosi menimbulkan keadaan yang meledak guna melepas ketegangan, perasaan yang terpendam atau kebingungan. Apabila motivasi kurang dapat dipahami dan ekspresi yang biasa muncul dari frustrasi tidak ada, maka akan menimbulkan ketidakberdayaan seperti cemas, pusing, gelisah yang terjadi secara bersamaan.
- c. Tanda frustrasi yang lain adalah kebiasaan yang mudah menyerah, menghindarkan diri dari tugas dan posisi yang menuntut tanggung jawab serius.

### Stress

Suprapti & Makam (2003) mengemukakan stress adalah suatu keadaan dimana beban yang dirasakan seseorang tidak sepadan dengan kemampuan untuk mengatasi beban itu.

### Aspek-aspek respon stres

Pendapat Taylor (dalam Segarahayu, 2013) aspek-aspek reaksi stress yaitu, sebagai berikut:

- a. Aspek Emosional (Perasaan). Meliputi: merasa cemas (*feeling anxious*), merasa ketakutan (*feeling scared*), merasa mudah marah (*feeling irritable*), merasa suka murung (*feeling moody*), dan merasa tidak mampu menanggulangi (*feeling of inability to cope*).
- b. Aspek Kognitif (Pikiran). Meliputi: Penghargaan atas diri rendah (*low self esteem*), takut gagal (*fear failure*), tidak mampu berkonsentrasi (*inability to concentrate*), mudah bertindak memalukan (*embarrassing easily*), khawatir akan masa depannya (*worrying about the future*), Mudah lupa (*forgetfulness*), dan emosi tidak stabil (*emotional instability*).
- c. Aspek perilaku sosial. Meliputi: Jika berbicara gagap atau gugup dan kesukaran bicara lainnya (*stuttering and other speech difficulties*), enggan bekerja sama (*uncooperative activities*), tidak mampu rileks (*inability to*

*relax*), menangis tanpa alasan yang jelas (*crying for no apparent reason*), bertindak impulsif atau bertindak sesuka hati (*acting impulsively*), mudah kaget atau terkejut (*startling easily*), menggertakkan gigi (*grinding teeth*), frekuensi merokok meningkat (*increasing smoking*), penggunaan obat-obatan dan alkohol meningkat (*increasing use of drugs and alcohol*), mudah celaka (*being accident prone*), dan kehilangan nafsu makan atau selera makan berlebihan (*losing appetite overeating*).

- d. Aspek fisiologis. Meliputi: Berkeringat (*perspiration/sweaty*), detak jantung meningkat (*increased heart beat*), menggigil atau gemetaran (*trembling*), gelisah atau gugup (*nervous*), mulut dan kerongkongan kering (*dryness of throat and mouth*), mudah letih (*tiring easily*), sering buang air kencing (*urinating frequently*), mempunyai masalah dengan tidur (*sleeping problems*), diare/ ketidaksanggupan mencerna/ muntah (*diarrhea/indigestion/ vomiting*), perut melilit atau sembelit (*coil around in stomach*), sakit kepala (*headaches*), tekanan darah tinggi (*high blood pressure*), dan sakit pada leher dan atau punggung bawah (*pain in the neck and or lower back*).

#### METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif. Pendekatan dan metode ini digunakan dengan pertimbangan bahwa penelitian akan menggambarkan dan menganalisis menggunakan latar alamiah, dengan maksud menafsirkan fenomena secara kualitatif tentang gambaran *aggressive driving* pengemudi angkutan kota.

Teknik pengambilan sampel penelitian dilakukan dengan cara *purposive sampling* yaitu, menentukan subjek/objek sesuai tujuan. Dengan fokus penelitian kualitatif pada kedalaman dan proses, dalam rangka memperoleh ketepatan dan kecukupan informasi yang dibutuhkan sesuai dengan tujuan atau masalah yang akan dikaji.

Teknik Pengumpul Data agar diperoleh data yang valid dan bisa dipertanggung jawabkan, maka data diperoleh melalui : 1) Wawancara tidak terstandar dilakukan karena peneliti belum tahu jawaban apa yang akan diperoleh

dari informan dan jawaban-jawaban itu akan menjadi titik berangkat pengembangan pertanyaan; 2) Observasi Partisipatif tujuannya adalah untuk mendapatkan satu keakraban yang dekat dan mendalam dengan satu kelompok individu dan perilaku mereka melalui satu keterlibatan yang intensif dengan orang dilingkungan alamiah mereka; 3) Dokumen sebagai bukti yang otentik dan menjadi pendukung kebenaran dalam penelitian ini. Dokumen juga dibutuhkan sebagai proses melihat kembali sumber-sumber data dari dokumen yang ada dan dapat digunakan untuk memperluas data-data yang telah ditemukan.

Validitas dan Reliabilitas dilakukan dengan teknik memperoleh kepercayaan dari kriteria sebagai berikut: 1) Meningkatkan Kredibilitas (validitas internal) dengan perpanjangan pengamatan, peningkatan ketekunan, triangulasi, diskusi dengan teman sejawat, analisis kasus negatif, member chek; 2) *Transferability* (validitas eksternal) peneliti akan dalam membuat laporan dengan rinci, jelas, sistematis, dan dapat dipercaya; 3) *Dependability* (reliabilitas) Penelitian dikatakan *reliable* apabila orang lain dapat mengulangi proses penelitian tersebut; 4) *Confirmability* (objektivitas) Penelitian dikatakan objektif bila hasil penelitian telah disepakati banyak orang.

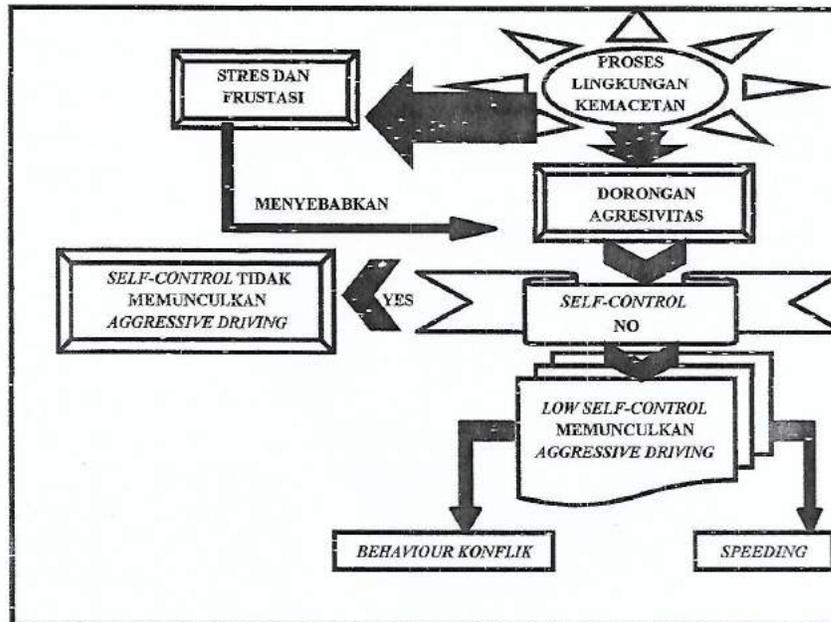
Teknik Analisa Data dalam penelitian ini mengandung tiga komponen utama yaitu: 1) Reduksi Data, data yang diperoleh ditulis dalam bentuk laporan atau data terperinci. Laporan yang disusun berdasarkan data yang diperoleh direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok, difokuskan pada hal-hal yang penting. Data hasil mengikhtiarkan dan memilah-milah berdasarkan satuan konsep, tema, dan kategori tertentu akan memberikan gambaran yang lebih tajam tentang hasil pengamatan juga mempermudah peneliti untuk mencari kembali data sebagai tambahan atas data sebelumnya yang diperoleh jika diperlukan; 2) Penyajian Data (*Display Data*) dilakukan dalam berbagai bentuk seperti tabel, grafik dan sejenisnya; 3) Verifikasi (*Menarik Kesimpulan*) merupakan intisari dari hasil penelitian yang menggambarkan pendapat terakhir peneliti. Kesimpulan ini diharapkan memiliki relevansi sekaligus menjawab fokus penelitian yang telah dirumuskan sebelumnya. Dengan demikian kesimpulan dalam penelitian kualitatif mungkin dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal.

**PEMBAHASAN**

Sebagaimana yang dikemukakan Alhadar (2011) kemacetan mengakibatkan kerugian secara ekonomi maupun immateril seperti menimbulkan stres karena kekesalan akibat tidak tepat waktu pada tujuan. Kemacetan yang merupakan faktor dari lingkungan tersebut cenderung banyak menimbulkan konflik, frustrasi, stres dan tekanan-tekanan sosial lain bagi para pengguna jalan khususnya pengemudi angkutan kota, sehingga kemungkinan besar pengemudi akan mudah bertindak agresif. Pengemudi yang agresif dapat dikatakan sebagai *aggressive driving*. *Aggressive driving* itu sendiri ditentukan oleh dorongan agresivitas dan *self-control* pada individu. Dorongan agresivitas dipengaruhi berbagai faktor.

Berkowitz (dalam Baron, 2005), bahwa agresi muncul terutama dari suatu dorongan (*drive*) yang ditimbulkan oleh faktor-faktor eksternal untuk menyakiti orang lain, ini direfleksikan dalam berbagai teori dorongan (*drive theories*) atas agresi. Teori-teori ini mengemukakan bahwa kondisi-kondisi eksternal terutama frustrasi membangkitkan motif yang kuat untuk menyakiti orang lain. Dorongan agresif ini, selanjutnya, menimbulkan agresi terbuka. Apabila dorongan agresivitas yang dimiliki lebih kecil dan memiliki *self-control* yang baik maka tidak akan memunculkan *aggressive driving*. Sebaliknya, apabila dorongan agresivitas yang dimiliki lebih besar dan *low self-control* yang dimiliki maka akan memunculkan *aggressive driving*.

**Proses terjadinya *aggressive driving* pengemudi angkutan kota**



***Aggressive driving* terjadi karena frustrasi**

Berdasarkan skema di atas, dapat diuraikan sebagai berikut: Diawali pengemudi angkutan kotamenemukan kemacetan. Kemacetan mengakibatkan tujuan dan harapan tidak tercapai atau yang dapat membuat frustrasi. Kemacetan termasuk faktor lingkungan penyebab frustrasi.

Respon frustrasi memunculkan gelisah, marah dan cemas sehingga mengakibatkan terjadinya *aggressive driving*. Keadaan frustrasi yang dirasakan subjek dapat memunculkan respon tidak berarti seperti: gelisah, cemas dan marah serta menimbulkan *aggressive driving* dengan tujuan untuk keluar dari situasi macet dan berusaha untuk mencapai tujuan yang belum tercapai. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Dollard yang mengatakan bahwa timbulnya agresi sebagai akibat timbulnya frustrasi.

Proses tujuan dan harapan tidak tercapai karena adanya rintangan atau hambatan yang disebut frustrasi dapat menimbulkan respon frustrasi. Keadaan subjek yang merasa frustrasi ini memunculkan perilaku agresif mengemudi seperti mengklakson berulang-ulang dan menyalip tidak sesuai aturan yang merupakan aspek dari *aggressive driving* yaitu, perilaku konflik (*behavior conflict*). Perilaku konflik adalah perilaku yang melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang tidak kompatibel yang dapat memperoleh respon konflik.

Dari hasil penelitian subjek MS, AN dan T, melakukan proses *aggressive driving* karena kemacetan menjadikan subjek merasa frustrasi sehingga memunculkan respon pada setiap subjek berbeda seperti, subjek MS dengan respon marah, subjek AN dengan respon khawatir (cemas), dan subjek T dengan respon gelisah ketika tujuan dan harapan ketiga subjek tidak tercapai karena adanya rintangan atau hambatan.

***Aggressive driving* terjadi karena stres**

Berdasarkan hasil penelitian, pengemudi angkutan kota yang merasa stres pada saat mengemudi di jalan macet dapat berperilaku agresif mengemudi, hal ini ditemukan pada subjek penelitian. Bentuk stres yang muncul pada pengemudi angkutan kota adalah ketegangan karena tuntutan-tuntutan setoran tidak tercapai disebabkan macet.

Kemacetan termasuk faktor lingkungan penyebab stres. Subjek yang berorientasi terhadap tuntutan-tuntutan karena harus membayar setoran dan harus memenuhi kebutuhan hidup. Dari banyaknya tuntutan yang diberikan lingkungan dapat membuat subjek memunculkan reaksi stres yang terbagi dari empat aspek yaitu, aspek emosional (perasaan), aspek kognitif (pikiran), aspek perilaku sosial dan aspek fisiologis.

Kemacetan dapat menyebabkan stres sebagaimana yang dikemukakan beberapa hal yang dapat menjadi penyebab terjadinya *stress eksternal*, yaitu kekecewaan yang mendalam berasal dari luar diri seseorang, misalnya kemacetan dan kepadatan lalu lintas dan *stress Internal*, yaitu kekecewaan yang berasal dari dalam diri seseorang, misalnya khawatir, cemas, kesal, jantung berdebar, pusing, kesal, atau suatu keadaanemosi.

Subjek merasa bahwa kondisi lingkungan yang macet dimana keadaan tersebut dinilai oleh subjek sebagai beban atau sesuatu yang melebihi kemampuannya dan dapat membahayakan kesejahteraannya karena bisa mengurangi pemasukan. Kehilangan waktu karena terjebak kemacetan dan harapan untuk sampai terminal tidak tercapai dan membuat subyek merasa tuntutan-tuntutan terhalang sehingga, subjek merasa tegang dan khawatir. Stres merupakan suatu kondisi pada individu yang tidak menyenangkan dimana dari hal tersebut dapat menyebabkan terjadinya tekanan fisik maupun psikologis pada individu. Kondisi yang dirasakan tidak menyenangkan itu disebabkan karena adanya tuntutan-tuntutan dari lingkungan yang dipersepsikan oleh individu sebagai sesuatu yang melebihi kemampuannya atau sumber daya yang dimilikinya, karena dirasa membebani dan merupakan suatu ancaman.

Ketika dalam kondisi macet subjek merasa bahwa keadaan tersebut sebagai beban, karena subjek merasa khawatir kendaraan tersalip oleh pengemudi angkutan kota sesama trayek, sedih, kesal, dan jengkel karena tidak dapat membayar setoran, sehingga ketegangan yang muncul dan diwujudkan dalam perilaku mengebut, berkata kasar, menyalip, dan klakson inilah disebut dengan *aggressive driving*.

Dari hasil penelitian pada ketiga subjek MS, AN dan T, melakukan proses *aggressive driving* karena kemacetan menjadikan subjek stres dan direspon, yaitu : subjek MS dengan reaksi tegang, khawatir, pusing, jantung berdebar dan gugup.

Subjek AN dengan reaksi tegang, jengkel, sedih, khawatir dan murung. Subjek T dengan reaksi tegang dan gelisah ketika tuntutan-tuntutan kebutuhan tidak terpenuhi.

#### **Peran *self-control* terhadap timbulnya *aggressive driving***

Berdasarkan dugaan awal yang diajukan bab tinjauan pustaka ada beberapa hal yang ditemui yang tidak sesuai dengan dugaan tersebut yaitu, munculnya perilaku *self-control* dan *low self-control*.

Proses *self control* yang dilakukan subjek dengan cara *behavior control* (mengontrol perilaku), yaitu subjek yang mempunyai kemampuan mengontrol diri dengan baik akan mampu mengontrol perilakunya sendiri seperti, menghindari perasaan stres dan frustrasi dengan cara merokok, main *handphone*, dengar musik, dan merenung serta subjek merasa harus mencegah *aggressive driving* karena takut adanya hukuman yang diberikan (kehadiran polisi). *Cognitive control* (mengontrol kognisi), yaitu dengan cara belajar dari pengalaman dan mengetahui dampak yang akan terjadi jika melakukan *aggressive driving*. *Decisional control* (mengontrol keputusan), yaitu dengan cara subjek mengambil keputusan yang terbaik dalam hidupnya dan bersabar dalam menghadapi setiap masalah.

*Self-control* yang dimiliki MS dengan melakukan *behavior control* yaitu, dengan merokok, memainkan *handphone*, mendengarkan musik, dan menyadari bahwa kemacetan merupakan sebuah rutinitas yang harus dijalani setiap harinya. Sama halnya dengan subjek T yang melakukan *behavior control* dengan main *handphone*, bikin status dan merokok ketika dilanda macet. Namun yang dilakukan MS dan T tidak selalu konsisten dan kurang mengelola informasi, dalam memecahkan masalah sebagai adaptasi psikologi untuk mengurangi tekanan sehingga subjek T dan MS melakukan tetap *aggressive driving*. Berbeda yang dilakukan oleh subjek AN yang dapat mengendalikan diri dengan baik dan memahami konsekuensi tindakan yang dilakukan ketika mengalami kemacetan. Subjek AN melakukan pertimbangan-pertimbangan terlebih dahulu sebelum memutuskan untuk bertindak *aggressive driving*. Subjek AN mencoba mengarahkan diri sesuai dengan yang AN kehendaki yaitu bersabar dan mengikuti peraturan lalu lintas ketika menemui kemacetan dan konflik di

jalan. Dengan demikian semakin tinggi *self-control* yang dimiliki oleh setiap subjek maka akan semakin intens pengendalian terhadap tingkah laku subjek.

#### **Gambaran *aggressive driving* pengemudi angkutan kota karena *low self-control***

Kemacetan merupakan penyebab awal terjadi *aggressive driving*. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan menyebabkan frustrasi dan stres bagi pengguna jalan. Akibatnya, pengemudi cenderung dalam kondisi emosional saat mengendarai kendaraan. Subjek yang *low self-control*, yaitu: *Impulsivity, simple task, risk seeking, physical activity, self-centered dan temper* akan mengendarai kendaraan dengan mengebut di jalan raya, mengklakson berkali-kali, mengeluarkan kata-kata kotor, menyalip dengan tidak santun dan lain-lain. Hal tersebut karena *low self control* yang dimiliki pengemudi angkutan kota.

*Low self-control* pada pengemudi angkutan kota yang memunculkan *aggressive driving* yang dapat meningkatkan resiko tabrakan. Subjek yang merasa harus mempertahankan apa yang menjadi haknya. Ketika kondisi macet dan pengemudi lain mengemudikan mobilnya dengan lambat maka subjek MS dan Takon melakukan perilaku konflik (*Conflict Behavior*) yaitu, interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang tidak kompatibel yaitu, mengklakson, menyalip kendaraan pengemudi lain, melanggar lalu lintas, kata-kata kasar, marah dan *speeding*.

Individu dengan *low self-control* adalah individu yang memiliki perilaku *impulsif*, memilih tugas yang cenderung mudah, memiliki potensi mencari resiko yang tinggi, menggunakan fisik, acuh dan mudah frustrasi. Orang yang rendah kemampuan mengontrol diri cenderung reaktif dan terus reaktif (terbawa hanyut ke dalam situasi yang sulit). Sedangkan orang yang memiliki kemampuan mengendalikan diri akan cenderung proaktif (punya kesadaran untuk memilih yang positif).

Menurut Dollard (dalam Baron, 2005) teori hipotesis frustrasi agresi (*frustration-aggression hypothesis*), frustrasi mengakibatkan terangsangnya suatu dorongan yang tujuan utamanya adalah menyakiti beberapa orang atau objek

terutama yang dipersepsikan sebagai penyebab frustrasi. Terlebih lagi, agresi muncul dari banyak penyebab selain frustrasi.

## KESIMPULAN

Berikut perilaku-perilaku yang muncul dari setiap subjek:

Gambaran Item	Subjek MS	Subjek T	Subjek AN
Frustrasi	Marah	Gelisah	Cemas
Stres	Tegang, khawatir, pusing, jantung berebar, gugup	Tegang, gelisah	Tegang, jengkel, sedih, murung, khawatir
Self-control	Main HP, merokok, mendengarkan music	Main HP, merokok, membuat status	Bersabar, mengikuti peraturan
Low self-control	Mudah mengeluarkan kata-kata kasar, ketika ada sela ngebut, ketika ada yang memancing emosi dobrak kaca, ketika apa yang bisa dilakukan ya dilakukan	Dengan marah merasa lega, ketika sabar tidak lebih baik, ketika tertekan akan <i>tempered</i>	X
Aggressive driving	Ngebut tancap gas, mepet-mepet mobil depan, salip kanan-kiri, klakson, ada sela ngebut terobos lampu lalu lintas, kata-kata kasar	Kata-kata kasar, main gas, salip yang mendahului, main rem, salip kanan kiri, jarak terlalu dekat dengan pengemudi lain.	X

karena subjek berorientasi terhadap tuntutan-tuntutan yang harus dipenuhi sehingga, mendorong subjek untuk *aggressive driving* dengan melakukan perilaku konflik (*behavior conflict*) dan ngebut (*speeding*). Tetapi *aggressive driving* hanya dilakukan oleh subjek MS dan T karena memiliki *lowself-control* yang dapat membahayakan dirinya sendiri dan orang lain. Sebelumnya MS dan T terlebih dahulu mencoba melakukan *self-control* dengan merokok, mendengarkan musik, merenung, dan memainkan *handphone* sertamembuat status di *handphone* akan tetapi *aggressive driving* tetap muncul pada diri subjek. Keadaan macet yang merupakan rutinitas sehari-hari membuat subjek harus memiliki konsistensi *self control* dalam mengatasi dorongan agresi.

Individu dengan *low self-control* adalah individu yang memiliki perilaku *impulsivity*, memilih tugas yang cenderung mudah, memiliki potensi mencari resiko yang tinggi, menggunakan fisik, acuh dan mudah frustrasi. Orang yang rendah kemampuan mengontrol diri cenderung terbawa hanyut ke dalam situasi yang sulit. Sedangkan orang yang memiliki kemampuan mengendalikan diri akan cenderung memiliki kesadaran untuk memilih perilaku positif.

Berbeda dengan subjek AN karena dilatarbelakangi dengan usia yang lebih tua dan pernah mendapat pendidikan agama selama 3 tahun dan memiliki kontrol yang baik, maka tidak melakukan *aggressive driving*. Subjek AN tidak memiliki kecenderungan *aggressive driving* yang ditunjukkan dengan sabar dan mengikuti aturan. Subjek AN sudah 18 tahun menjadi supir angkot sehingga banyak pengalaman dan subjek AN merasa pengalamantersebut menjadi proses belajar bagi subjek AN.

*Aggressive driving* itu sendiri ditentukan oleh dorongan agresivitas dan *self-control* pada individu. Dorongan agresivitas dipengaruhi berbagai faktor. Jadi, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa apabila dorongan agresivitas yang dimiliki lebih kecil dan memiliki *self-control* yang baik maka tidak akan memunculkan *aggressive driving*. Sebaliknya, apabila dorongan agresivitas yang dimiliki lebih besar dan *low self-control* yang dimiliki maka akan memunculkan *aggressive driving*.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, B. S. (2015). *Psikologi Sosial*. Bandung: CV Pustaka Setia
- Baron, R., & Byrne, D. (2005). *Psikologi Sosial Jilid 2*. Jakarta: Erlangga.
- Ghufron, M. N. (2003). *Hubungan Control Diri Dan Persepsi Remaja Terhadap Penerapan Disiplin Orangtua Dengan Prokrastinasi Akademik*. Universitas Gadjah Mada.
- Harris, P. B., & Houston, J. M. (2010). Recklessness in Context: Individual and Situational Correlates to Aggressive Driving. *Environment and Behavior*, Vol. 42, 1: pp. 44-60.
- 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*, Vol. 5, No. 2, 269-278.
- James, L., & Diane, N. (2000). Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving.

- Mumtahinnah, N. (2008). Hubungan Antara Stres dengan Agresi. *Jurnal Psikologi*.
- Sangadah, N. (2008). *Hubungan antara Kecerdasan Emosional Dengan Reaksi Frustrasi Pada Santri Pondok Pesantren*. Yogyakarta: Fakultas Dakwah UIN.
- Satori, D., & Komariah, A. (2013). *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Segarahayu, R. D. (2013). Pengaruh Manajemen Stres Terhadap Penurunan Tingkat Stres Pada Narapidana Di Lpn Malang. *Jurnal Psikologi*.
- Slamet, S., & Markam, S. (2008). *Psikologi Klinis*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Tasca, L. (2000). A Review Of The Literatur An Aggressive Driving Research. *Road User Safety Branch*. Canada.
- Winurini, S. (2012). Perilaku Agresi Pengemudi Kendaraan Bermotor. Vol. IV, No.13.