



HUBUNGAN SELF CONTROL DENGAN AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR PADA PENGEMUDI BUS ANGKUTAN ANTARKOTA DLAMA PROVINSI (AKDP)

Annisa Khairani, Yuninda Tria Ningsih

Departemen Psikologi, Fakultas Psikologi dan Kesehatan, Universitas Negeri Padang

Abstrak

Tujuan dari penelitian ialah untuk melihat hubungan self control dengan aggressive driving behavior pada pengemudi bus angkutan antarkota dalam provinsi. Metode penelitian yang digunakan yakni kuantitatif korelasional dengan sampel penelitian 83 orang pengemudi bus AKDP dengan jalur Payakumbuh-Padang. Teknik pengumpulan data menggunakan skala brief self control scale dengan operasionalisasi De Ridder (2011) dan skala Aggressive driving behavior scale. Hasil uji korelasi mendapatkan koefisien sebesar $-0,233$ dengan signifikan $p= 0,34$ dengan artian H_a diterima dan H_0 ditolak. Hasil menunjukkan adanya hubungan yang negatif antara self control dengan aggressive driving behavior pada pengemudi bus AKDP. Semakin meningkat self control pengemudi akan semakin turun tingkat aggressive driving behavior, sebaliknya semakin turun tingkat self control/kontrol diri maka semakin meningkat aggressive driving behavior. Data penelitian diuji dengan menggunakan korelasi Product moment oleh Karl Person dengan SPSS.

Kata Kunci: Self control, aggressive driving behavior, pengemudi bus.

PENDAHULUAN

Transportasi umum ialah alat transportasi yang dipakai masyarakat di Indonesia. Dalam Wikipedia transportasi umum atau angkutan umum merupakan salah satu jasa yang digunakan untuk mengangkut penumpang dengan sistem dan dilaksanakan sesuai dengan jadwal, rute dan biaya yang dibayarkan pada setiap perjalanan. Transportasi umum

yang dapat digunakan masyarakat seperti pesawat, kereta api, bus antar kota, bus antar provinsi, angkutan kota, dan lainnya.

Di Sumatera Barat banyak terdapat penyedia jasa transportasi angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP), salah satunya AKDP dengan rute Payakumbuh-Padang. Terdapat beberapa penyedia jasa transportasi

yang memiliki rute yang sama seperti sinamar transport, ayah, tranex, sarah nursyifa transport, ricky rajo, tintin dan beberapa lainnya.

Wawancara yang dilakukan kepada penumpang bus dengan rute Payakumbuh-Padang dan sebaliknya, ditemukan bahwa mereka memilih untuk menggunakan transportasi angkutan antarkota karena harga yang ditawarkan lebih murah daripada transportasi lain, lebih cepat sampai dibanding menggunakan kendaraan sendiri dan tidak merasa lelah ketika sampai ditujuan.

Namun terdapat juga beberapa hal yang sering dikeluhkan oleh penumpang bus, sering kali sopir mengemudi dengan tidak memikirkan keselamatan para penumpangnya. Perilaku yang sering dikeluhkan seperti ugal-ugalan, memotong jalan kendaraan lain yang ada didepan, mengendarai dengan kecepatan yang berlebihan dan melanggar aturan lalu lintas.

Wawancara yang dilakukan kepada sopir angkutan antarkota mengenai perilaku yang dilakukan. Sopir angkutan antarkota (AKDP) melakukan hal tersebut dengan beberapa alasan, yaitu karena mereka memiliki jam jalan atau sesuai dengan urutan jadwal yang sudah ada yang mana jarak antara satu bus dengan bus berikutnya itu kurang lebih 30 menit, selain itu juga karena takut dipotong atau didahului oleh minibus lain dengan tujuan atau rute yang sama dan terakhir karena ingin cepat sampai ditujuan sesuai dengan perkiraan waktu yang sudah diperkirakan sebelumnya, dalam satu hari sopir memiliki target jalan dalam setiap harinya.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan terlihat bahwa perilaku sopir yang dikeluhkan oleh penumpang dapat mengakibatkan beberapa masalah, seperti kecelakaan lalu lintas serta rasa kurang aman yang dirasakan oleh penumpang.

Indonesia mengalami peningkatan dalam kenaikan jumlah kecelakaan lebih dari 80% (Republika.co.id). Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto setiap jamnya menimbulkan korban setidaknya 3 orang meninggal dunia akibat dari kecelakaan, yang mana 61% diantaranya diakibatkan karena faktor manusia, 9% dikarenakan penyebabnya kendaraan dan 30% karena disebabkan lingkungan (Kominfo.go.id). Ditinjau dari pusat data statistik provinsi Sumatera Barat, angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Sumatera Barat, pada tahun 2020 sebanyak 2.554 kasus, tahun 2021 sebanyak 2.973 kasus, dan pada tahun 2022 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya yakni sebanyak 2.956 kasus kecelakaan terjadi.

Tingginya angka kecelakaan yang terjadi dilalu lintas menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat disebabkan oleh faktor dominan yaitu faktor manusia (Soffania , 2018). Enggarsasi dan Sa'diyah (2017) mengatakan bahwa pengemudi kendaraan dalam keadaan buruk dan tidak mematuhi aturan lalu lintas juga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.

Faktor kelalaian manusia yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu *Aggressive driving behavior*. Menurut (Tasca, 2000) *aggressive driving behavior* merupakan tindakan mengemudi yang dilakukan dengan sengaja dan berdampak dalam resiko kecelakaan lalu lintas, yang didasari atas rasa tidak sabar, gangguan, perselisihan dan keinginan menghemat waktu. Houston et al.,(2003) mengatakan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku *disfungsional* sosial seseorang yang dapat membahayakan orang lain.

Perilaku *aggressive driving* dijalan raya yang dilakukan oleh pengemudi terdiri dari beberapa hal

seperti membuntuti pengendara lain, mengklakson pada keadaan yang tidak seharusnya, mengerem mendadak, menghidupkan lampu jauh dikeadaan yang tidak sesuai, berkendara di jalur yang salah dan memotong jalan pengendara lain.

Perilaku *aggressive driving* dapat terjadi karena dipengaruhi oleh beberapa faktor, salah satunya yaitu *self control* pengendara. *Self control* merupakan kemampuan seseorang dalam mengendalikan diri ketika mengambil tindakan yang dilakukan pada situasi yang sedang dihadapi, berperan dalam proses penyesuaian diri individu, dan sangat diperlukan untuk menata dan menyesuaikan perilaku seseorang ke arah yang baik dan sesuai dengan aturan ketika menghadapi keadaan disekitar.

Tangney (2004) mengatakan *self control* ialah kemampuan individu mengesampingkan ataupun merubah respon, dan menghentikan kecendrungan tindakan yang tidak diinginkan serta dapat menahan diri agar tidak melakukan. Baumeister et al., (2007) mengatakan bahwa *self control* merujuk pada keahlian seseorang merubah respon sehingga tetap sesuai dengan aturan, cita-cita, nilai, moral dan sosial. *Self control* juga membuat seseorang untuk menahan dan mengesampingkan respon. Kemudian, De Ridder et al., (2011) mengasumsikan bahwa *self control* membantu seseorang menghambat dorongan menuju capaian yang diinginkan untuk mencapai hasil lain yang diinginkan, mengorbankan tujuan jangka pendek demi tercapainya tujuan jangka panjang.

Setiap individu membutuhkan *self control* dalam setiap tindakan yang dilakukan, termasuk pengemudi. Pengemudi membutuhkan *self control* yang baik agar dapat menentukan tindakan yang sesuai dengan keadaan yang sedang dihadapi dilalu lintas. Ketika individu tidak mampu dalam mengontrol

dirinya maka ia tidak mampu untuk menentukan tindakan yang tepat yang harus dilakukan ketika menghadapi suatu hal. Selaras dengan pendapat Marsela & Supriatna (2019) bahwa individu dengan tingkat *self control* rendah tidak bisa mengatur perilaku, menginterpretasikan dorongan yang dihadapi dan tidak bisa menentukan perilaku yang sesuai sehingga mengacu pada perilaku agresif.

METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan metode kuantitatif. Tujuan dari penelitian adalah untuk melihat hubungan *self control* dengan *aggressive driving behavior* pada pengemudi bus angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP). Subjek dalam penelitian ialah pengemudi bus angkutan antarkota dalam provinsi dengan trayek atau jalur Payakumbuh-Padang dan sebaliknya sebanyak 83 orang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan ialah *accidental sampling*, yang mana semua orang yang bertemu secara kebetulan dan memiliki kriteria yang cocok dapat menjadi sampel dalam penelitian.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada subjek penelitian. Terdapat dua jenis skala penelitian yang diberikan kepada subjek yakni *self control scale* dengan menggunakan operasionalisasi De Ridder (2011) oleh Arifin & Mila (2020), dan skala ADBS (*Aggressive Driving Behavior Scale*) oleh Haris et al dan diadaptasi oleh Qadri (2020). Teknik analisis data yang digunakan ialah *correlation product moment karl person* dan dibantu dengan *software SPSS*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian yang dilakukan kepada 83 orang subjek penelitian menemukan bahwa pengemudi memiliki *self control* yang sangat baik. *Self control* membantu seseorang menghambat

dorongan menuju capaian yang diinginkan untuk mencapai hasil lain yang diinginkan, mengorbankan tujuan jangka pendek demi tercapainya tujuan jangka panjang (De Ridder et al., 2011). Tangney (2004) mengatakan self control merupakan kemampuan individu mengesampingkan ataupun merubah respon, dan menghentikan kecenderungan tindakan yang tidak diinginkan serta dapat menahan diri agar tidak melakukan.

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah didapatkan, peneliti melakukan pengkategorian berdasarkan skala self control dan aggressive driving behavior subjek, berikut tabel kategorisasi.

Tabel 1. Kategori Self Control

| Skor | Kategori | F | Persentase |
|-------------------------------|----------------------|-----------|-------------|
| $X < 25$ | Sangat Rendah | 0 | 0% |
| $25 < X \leq 35$ | Rendah | 6 | 7% |
| $35 < X \leq 45$ | Sedang | 14 | 17% |
| $45 < X \leq 55$ | Tinggi | 29 | 35% |
| $X > 55$ | Sangat Tinggi | 34 | 41% |
| | | 83 | 100% |

Berdasarkan pada tabel diketahui bahwa subjek penelitian memiliki *self control* yang sangat baik, terlihat dari kategori yang berada pada kategori sangat tinggi. Pengemudi yang dapat mengontrol dirinya dengan baik dapat mengarahkan dan menahan dirinya dari godaan yang datang dan menghindari perilaku yang tidak diinginkan. Subjek penelitian dengan *self control* yang baik mampu mengedepankan hal yang berkaitan dengan tujuan jangka panjang.

Seiring dengan pendapat De Ridder (2011) bahwa seseorang dengan *self control* yang tinggi mampu mencapai hasil yang diinginkan dan sesuai dengan norma masyarakat, serta memiliki hasil

yang lebih baik dari berbagai bidang (Tangney et al., 2004). Sebaliknya seseorang dengan tingkat *self control* rendah tidak bisa untuk mengatur perilaku, menginterpretasikan dorongan yang dihadapi dan tidak bisa menentukan tindakan yang sesuai sehingga mengarah pada perilaku agresif (Marsela & Supriatna, 2019).

Nugroho (2017) mengatakan bahwa individu yang memiliki *self control* tinggi dapat mewujudkan perilaku yang terampil dan baik. Sebaliknya ketika *self control* rendah cenderung berperilaku ceroboh dan mementingkan diri sendiri sehingga dalam berkendara akan berperilaku ceroboh.

Houston et al., (2003) mengatakan bahwa *aggressive driving behavior* ialah perilaku yang tidak sesuai dengan perilaku sosial yang dapat menimbulkan ancaman yang serius.

Tabel 2. Kategori Aggressive Driving Behavior

| Subjek | | | |
|---|---------------|-----------|------------|
| Skor | Kategori | F | Persentase |
| $X < 24,76$ | Sangat Rendah | 9 | 11% |
| $24,76 < X \leq 33,92$ | Rendah | 18 | 22% |
| $33,92 < X \leq 43,08$ | Sedang | 27 | 33% |
| $43,08 < X \leq 52,24$ | Tinggi | 12 | 14% |
| $X > 52,24$ | Sangat Tinggi | 17 | 20% |
| TOTAL | | 83 | 100% |

Berdasarkan tabel, didapatkan bahwa kategori aggressive driving subjek penelitian berada pada kategori sedang. Artinya pengemudi kadang kala masih melakukan pelanggaran aturan lalu lintas dan melakukan perilaku agresif ketika mengemudi, seperti lupa menyalakan lampu sein, mempertimbangkan terlebih dahulu sebelum memotong kendaraan didepan, memperkirakan jarak kendaraan dengan kendaraan yang didepan, serta berkendara di jalur yang salah.

Pengemudi dengan kategori sedang dapat meningkatkan resiko kecelakaan serta kematian pada diri sendiri maupun pegemudi lain dalam peristiwa yang berbahaya ataupun dalam kecelakan lalu lintas (Wulandari et al., 2022).

Tasca (2000) mengatakan bahwa Perilaku *aggressive driving behavior* dengan kategori sedang banyak terjadi pada pengemudi yang tidak acuh terhadap keselamatan berkendara namun tetap berkendara dalam keadaan yang sesuai dan wajar.

Hasil penelitian selaras dengan yang dilakukan oleh Qadri (2020) yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan kategori sedang memiliki perilaku yang bervariasi dikarenakan subjek yang memiliki latar belakang lingkungan yang berbeda serta ciri khas individu, perilakunya seperti lupa menyalakan sein, berkendara dilajur lain, san meningkatkan kecepatan ketika lampu berwarna kuning. Pengemudi dengan *aggressive driving behavior* yang tinggi merupakan pengemudi yang menyalip secara kasar, mendedipkan lampu jauh, mengklakson berlebihan, berkendara melebihi kecepatan, mengikuti kendaraan didepan dengan jarak yang dekat, dan menambah kecepatan pada saat akan memotong jalan, sedangkan pengemudi dengan kategori rendah tidak melakukan hal-hal tersebut (Rumasoreng et al., 2021).

Peneliti melakukan uji normalitas dan linearitas pada data penelitian yang sudah didapatkan yang bertujuan untuk melihat apakah data yang didapatkan berdistribusi normal atau tidak, serta apakah data yang didapatkan linear.

Tabel 3. Uji Normalitas

| | SD | Mean | K-SZ | Asymp Sig | ket |
|--------------------|--------|-------|------|-----------|--------|
| Self Control | 9,6 | 51,75 | ,953 | ,323 | Normal |
| Aggressive Driving | 11,654 | 39,73 | ,869 | ,438 | Normal |

Tabel 4. Uji Linearitas

| Variabel | F | Sig |
|-----------------------------|-------|------|
| Self Control | 5,131 | ,028 |
| Aggressive Driving Behavior | | |

Berdasarkan hasil uji normalitas dan linearitas penelitian, disimpulkan bahwa data penelitian berdistribusi normal dan linear

Selanjutnya peneliti melakukan uji hipotesis data penelitian yang bertujuan untuk melihat hubungan *self control* dengan *aggressive driving behavior* pada pengemudi bus angkutan antarota dalam provinsi. Uji hipotesis dilakukan dengan teknik analisis data *correlation product momen* oleh *karl person* melalui SPSS

Tabel 5. Uji Hipotesis

| Variabel | Koefisien Korelasi | Sig |
|-----------------------------|--------------------|------|
| Self Control | | |
| Aggressive Driving Behavior | -,233 | ,034 |
| Inhibition | | |
| Aggressive Driving Behavior | -,288 | ,008 |
| Initiation | | |
| Aggressive Driving Behavior | -,080 | ,473 |

Berdasarkan hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa hipotesis penelitian diterima, bahwa terdapat hubungan negatif antara *self control* dengan *aggressive driving behavior* pada pengemudi bus angkutan antarkota dalam provinsi. Dengan artian semakin

tinggi tingkat *self control* pengemudi maka akan semakin rendah tingkat *aggressive driving*, sebaliknya ketika tingkat *self control* rendah maka akan semakin tinggi tingkat *aggressive driving* pengemudi.

Sejalan dengan temuan (Joys & Daniarti, 2016), bahwa *aggressive driving* ditentukan dan didorong oleh agresifitas dan *self control* individu, dengan artian bahwa ketika dorongan agresifitas rendah maka tidak akan memunculkan *aggressive driving*, begitu sebaliknya apabila dorongan agresifitas tinggi maka akan memunculkan *aggressive driving*.

Penelitian yang dilakukan oleh Angeline & Arjadi (2021), bahwa kontrol diri merupakan prediktor yang signifikan untuk memperkirakan perilaku agresif pada pengemudi mobil, dengan artian bahwa kontrol diri yang tinggi dapat memperkirakan perilaku mengemudi agresif pengemudi yang rendah dan begitu pula sebaliknya.

Selanjutnya peneliti melakukan uji terhadap masing-masing jenis dari *self control*, pertama jenis *inhibition* yakni ketika individu mampu untuk menaham godaan dan peparuh yang datang, pada jenis ini terdapat adanya hubungan negatif yang signifikan antara jenis *inhibition* dengan *aggressive driving behavior*, dengan artian bahwa semakin mampu subjek menahan godaan yang datang maka akan semakin rendah *aggressive driving behavior*, dan begitu pula sebaliknya. Kedua jenis *initiation* yakni ketika seseorang mampu untuk menentukan perilakunya dalam mencapai suatu tujuan, pada jenis *initiation* ini tidak terdapat hubungan dengan *aggressive driving behavior* subjek penelitian.

SIMPULAN

Berasarkan hasil penelitian terhadap 83 orang subjek penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat hubungan negatif antara *self control* dengan *aggressive driving*

behavior pada pengemudi bus angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP). dengan artian ketika *self control* pengemudi tinggi maka *aggressive driving* rendah, begitu sebaliknya ketika *self control* pengemudi rendah maka tingkat *aggressive driving* tinggi. Selanjutnya pada jenis-jenis *self control* yang pertama jenis *inhibition* terdapat hubungan negatif signifikan terhadap *aggressive driving behavior* dengan artian bahwa semakin mampu subjek menahan godaan atau peparuh yang datang maka akan semakin rendah *aggressive driving behavior* dan begitu sebaliknya. Kedua jenis *initiation* tidak terdapat hubungan dengan *aggressive driving behavior* pada subjek penelitian dengan subjek penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Angeline, P., & Arjadi, R. (2021). Peran Kontrol Diri Sebagai Prediktor Perilaku Mengemudi Agresif pada Pengemudi Mobil di Jakarta. *Jurnal Ilmiah Psikologi MANASA*, 55-64.
- Arifin, H. H., & Milla, M. N. (2020). Adaptasi dan properti psikometrik skala kontrol diri ringkas versi Indonesia. *Jurnal Psikologi Sosial*, 179-195.
- De Ridder, D. T., De Boer, B. J., Lugtig, P., Bakker, A. B., & Van Hooft, E. A. (2011). Not doing bad things is not equivalent to doing the right thing: Distinguishing between inhibitory and initiatory self control. *Personality and Individual Differences*, 1006-1011.
- Enggarsasi, U., & Sa'diyah, N. K. (2017). Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu lintas. *Perspektif*, 238-247.
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5, 193-202.
- Harris, P. B., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., Harms, A., Dahlke, J. A., & Sachau, D. A. (2014). The prosocial and aggressive driving inventory (PADI): A self-report measure of safe

and unsafe driving behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 1-8.

James, L. & Nahl, D. (2000). Aggressive driving is emotionally impaired driving. *Hawai. Journal research*, 3-6.

Joys, S., & Darniati, I. (2016). Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota di Jalan Macet.

Marsela, R. D., & Supriatna, M. (2019). Kontrol Diri : Definisi dan Faktor. *Journal of Innovative Counseling : Theory, Practice & Research*, 65-69.

Nugroho, M. R. (2017). Hubungan antara Self Control dengan Safety Driving pada Pengemudi Bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) di Kota Solo. Retrieved from <http://eprints.ums.ac.id/50666>

Qadri, H. N (2020). Big Five Sebagai Prediktor Terhadap Aggressive Driving Pada Pengemudi Dewasa Awal, Universitas Bosowa, <https://repository.unibos.ac.id/xmlui/bitstream/handle/123456789/1028/2020%20HASMA%20NUR%20QADRI%204515091013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Republika.co.id. (2014). *Survei kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia: Orang-orang yang mati dalam diam*. <http://republika.co.id/berita/koran/halaman-1/14/11/07/nenhso57-survei-kecelakaan-lalu-lintas-di-seluruh-dunia-orang-orang-yang-mati-dalam-diam>. Diakses: 6 Februari 2023.

Rumasoreng, J., Zubair, A. G., & Rakhmat, A. B. (2021). Aggressive Driving: Studi Perbandingan Demografi di Kota Makassar. *Jurnal Psikologi Karakter*, 109 - 116.

Sihombing, S. J., & Darniati, I. (2016). Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota di Jalan Macet. *JP3SDM*, 22-37.

Soffania, M. I. (2018). Hubungan Aggressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor Dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Mahasiswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 220-231.

Tasca, L. (2000). A Review Of Literature On Aggressive Driving Research . *Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat* , 1-25.

Tangney, J.P., Baumeister, R.F., & Boone, A.L. (2004). High self-control predicts good adjustment, less pathology, better grades, and

interpersonal success. *Journal of Personality*, 72, 271-324.

Wulandari, S., Khumas, A., & Faradhillah. (2022). Pengaruh Big Five Personality Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengemudi Dewasa Awal Di Univeristas Negeri Makassar. *journal.iaisambas*, 833-847.