

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perilaku mengemudi agresif, perilaku mengemudi sosial disfungsi (Harris, Houston dan Norman, 2003) yang sangat memperhatikan. Lulie dan Atmoko (2005) menyatakan bahwa perilaku mengemudi agresif sangat berkaitan dengan resiko kecelakaan lalu lintas. Faktor individu (pengemudi) berperan 80 – 90% dalam berbagai kasus kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan penjelasan yang ada di atas peneliti menyimpulkan salah satu pemicu kecelakaan lalu lintas di jalan raya adalah mengemudi yang bersifat agresif. Senada dengan kutipan yang ditulis oleh Divisi Humas Polri “*Aggressive drivers* cenderung ingin menang sendiri dan tidak mengindahkan peraturan lalu – lintas yang ada,” (<http://oto.detik.com/>).

Berdasarkan informasi dari Badan Pusat Statistik (<http://www.bps.go.id/>), diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2010 mencapai 66.488 yang mengakibatkan korban meninggal sebanyak 19.873 orang, sedangkan pada tahun 2011 kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 108.696 yang mengakibatkan korban meninggal sebanyak 31.195 orang.

Faktor pengemudi atau individu yang berperan dalam kasus kecelakaan memiliki beberapa hal yang menyertainya seperti sikap dan pengambilan keputusan ketika berkendara. Sikap dari gaya hidup seseorang (*life style*)

dalam kehidupan sehari – hari bisa saja terbawa saat berkendara, seperti menggunakan *handphone* ketika berkendara, berperilaku mengemudi yang tidak mematuhi aturan yang mengarah ke perilaku mengemudi agresif, menyerempet bahaya (memacu adrenalin) hanya untuk sekedar iseng – iseng, menerobos lampu lalu lintas dan berkendara dengan kecepatan tinggi. Permasalahan yang tampak disini adalah ketidaksadaran pengemudi terkait efek dari perilaku mengemudi agresif dapat membahayakan dirinya serta orang lain.

Perilaku mengemudi agresif didefinisikan oleh Ellison – Potter, Bell dan Deffenbacher (dalam Schreer, 2002) dengan kebiasaan mengemudi yang sering membahayakan orang lain. Senada dengan yang diungkapkan oleh Harris & Houston (2008) bahwa mengemudi agresif merupakan suatu pola perilaku mengemudi yang tidak aman yang dapat dinilai oleh siapapun tanpa harus melihat sisi emosional serta motivasinya, atau dengan kata lain dilihat dari seberapa seringkah individu melakukan perilaku mengemudi yang tidak aman. Penelitian lain Shinar (1998) menuturkan mengemudi agresif didefinisikan dalam hal model frustrasi – agresi lebih spesifik dalam konteks ini mengemudi agresif adalah sindrom perilaku pengemudi frustrasi yang dilakukan karena adanya pengaruh lingkungan dari pengemudi. Sementara itu, Harris, Houston dan Norman (2003) juga menambahkan mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai perilaku seperti mengikuti kendaraan dengan jarak yang terlalu dekat, membunyikan klakson, memberi isyarat

kasar, menyalakan lampu jauh secara sering pada saat lalu lintas yang macet, dan mengebut.

Sharkin (2004) menyatakan bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi agresif antara lain, kondisi situasional, demografi, dan kepribadian. Salah satu faktor yang ada yaitu kondisi situasional ditemukan sangat erat kaitannya dengan identitas sosial. Terkait pada faktor situasional tersebut pengemudi agresif dapat dipengaruhi dengan identitas dirinya sebagai anggota kelompok atau menjadikan dirinya memiliki identitas sosial, sehingga memberikan stimuli untuk berperilaku mengemudi agresif. Senada dengan Shinar (1998) yang menyebutkan bahwa mengemudi agresif adalah sindrom perilaku pengemudi frustrasi yang dilakukan karena adanya pengaruh lingkungan dari pengemudi merupakan bagian dari lingkungan. Identitas sosial seseorang juga akan memberikan pengaruh pada situasi ketika seseorang itu berkendara, yang dapat menyebabkan perilaku agresif di jalan raya. Lebih lanjut teori identitas sosial menyatakan ketika individu bergabung dengan kelompok, dan kelompok itu memiliki status yang superior dibandingkan kelompok lain, maka hal ini akan meningkatkan *self – image* mereka sendiri. Hal ini lah yang membuat mereka melakukan agresifitas di jalan raya, yang dapat meningkatkan resiko kecelakaan bagi individu maupun orang lain.

Faktor yang lainnya yaitu kepribadian merupakan faktor yang mewakili langsung dari pengemudi (individu). Berdasarkan penjelasan di atas yang mengatakan bahwa faktor pengemudi (individu) juga merupakan faktor yang

memicu timbulnya perilaku mengemudi agresif. Hasil temuan Patil, Shope, Raghunathan, dan Bingham (dalam Marksaityte 2009) menunjukkan bahwa individu yang memiliki karakter pengambil resiko cenderung lebih agresif dalam berkendara. Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa kepribadian berperan dalam mempengaruhi perilaku mengemudi agresif hal ini di perkuat oleh pernyataan yang di sampaikan oleh Lustman, Wiesenthal, dan Flett (2010) bahwa kepribadian narsis memiliki kecenderungan untuk merespon secara agresif terhadap perilaku berkendara pengemudi lain yang menimbulkan rasa frustrasi.

Secara teoritis Rhodewalt dan Morf pada tahun 1998 (dalam Lustman, 2010) mendefinisikan narsisme sebagai perilaku terus menerus untuk mempertahankan citra diri namun rentan akan kepercayaan diri sendiri. Merekapun menambahkan bahwa narsisme juga dapat ditemukan di dalam perilaku interpersonal yang sangat erat dengan permusuhan, rentan terhadap penghinaan, dan perilaku agresif. Lustman (2010) juga menemukan bahwa individu narsis cenderung menggunakan perilaku agresif di jalan raya sebagai mekanisme untuk meningkatkan harga dirinya.

Penelitian narsisme yang dilakukan oleh Schreer (2002) ditemukan bahwa aspek – aspek tertentu dari narsisme akan menjadi prediktor terbaik dari perilaku mengemudi agresif. Terutama sikap ingin pamer, sikap ingin memiliki dan rasa kurang puas sangat berkorelasi tinggi dengan perilaku mengemudi agresif. Emmons pada tahun 1984 (dalam Emmons, 1987) mengatakan bahwa narsisme ditemukan berhubungan dengan harga diri yang

tinggi. Emmons (1987) juga mengatakan individu yang memiliki sikap narsisme akan mudah terpengaruhi harga dirinya. Masih pada penelitian yang sama, Emmons juga menyimpulkan ada beberapa aspek dari narsime itu sendiri, yaitu *Leadership / Authority*, *Self – Absorption / Self – Admiration*, *Superiority / Arrogance*, dan *Exploitiveness / Entitlement*.

Berdasarkan dari penjelasan serta uraian yang ada di atas peneliti meyimpulkan suatu pertanyaan “apakah ada hubungan antara kepribadian narsis dan tipe mengemudi yang agresif pada seseorang (individu) khususnya pengguna sepeda motor?”

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara kepribadian narsis dan perilaku mengemudi agresif.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini bermanfaat dalam bidang psikologi terutama dalam bidang Psikologi Sosial, Psikologi Klinis dan Psikologi Kepribadian. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi baru dan menambah khasanah keilmuan pada mahasiswa, dosen, ilmuwan dan praktisi untuk ke depannya. Melalui penelitian hubungan antara kepribadian narsis dan perilaku mengemudi agresif.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini memberikan gambaran bagi masyarakat umum akan hubungan dari kepribadian narsis dan perilaku mengemudi agresif. Diharapkan dari penelitian ini mahasiswa dan masyarakat dapat menunjukkan kepribadian yang baik ketika sedang mengendarai kendaraan, sehingga mampu terhindar dari perilaku mengemudi yang agresif.

D. Keaslian Penelitian

Penelitian serupa telah banyak dilakukan di seluruh dunia. Adapun beberapa penelitian serupa seperti yang dilakukan oleh George E. Schreer (2002), *Narcissism and Aggression: Is Inflated Self – Esteem Related to Aggressive Driving?*. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan hubungan antara narsisme dan perilaku mengemudi agresif. Penelitian ini menggunakan 91 partisipan (63 perempuan dan 28 laki – laki) dengan rata – rata usia 20 tahun. Ditemukan bahwa tingkat agresifitas mengemudi pada wanita sama besarnya dengan pria dimana hal tersebut di pengaruhi oleh kepercayaan diri dan rasa minder. Ditemukan juga hubungan positif antara kepribadian narsis dan perilaku mengemudi agresif.

Penelitian kuantitatif yang lain yang dilakukan di Indonesia berjudul *Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi* (Lulie dan Atmoko, 2005) menunjukkan adanya hubungan erat antara perilaku agresif sebagai pemicu timbulnya kecelakaan di jalan raya. Penelitian ini

menggunakan kuisisioner yang diberikan secara acak. Responden dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di kota Yogyakarta yang berjumlah 90 orang. Ditemukan juga dari seluruh jumlah responden tersebut terdapat 75 responden (83%) yang pernah mengalami kecelakaan.

Dalam penelitian yang lain yang berjudul *Narcissism and Aggressive Driving: Is an Inflated View of the Self a Road Hazard?* (Lustman, Wiesenthal, dan Flett, 2010) menunjukkan bahwa kepribadian narsis memiliki kecenderungan untuk merespon secara agresif terhadap perilaku berkendara pengemudi lain yang menimbulkan rasa frustrasi. Penelitian ini melibatkan partisipan yang berjumlah 210 orang (144 wanita dan 66 pria) dari kalangan mahasiswa di *York University*. Semua partisipan diharuskan memiliki Surat Izin Mengemudi dengan rentang usia 17 hingga 53 tahun.

Berdasarkan penelitian – penelitian sebelumnya, maka penulis ingin melakukan sebuah penelitian yang orisinil dengan menggunakan topik, teori, alat ukur dan subjek yang berbeda dengan penelitian – penelitian sebelumnya.

1. Keaslian topik penelitian

Penelitian ini juga menggunakan judul – judul penelitian yang terdahulu sesuai dengan uraian yang di atas. Kepribadian narsis menjadi variabel independen dan perilaku mengemudi agresif sebagai variabel dependen.

Berdasarkan dari jumlah dan kriteria subjek yang digunakan dalam penelitian ini berbeda dengan penelitian yang pernah ada sebelumnya.

2. Keaslian teori

Teori – teori yang digunakan dalam penelitian ini merupakan teori yang diambil dari pendapat para ahli. Beberapa penelitian terdahulu yang sudah menggunakan teori yang sama dengan teori yang akan digunakan oleh peneliti dalam mengkaji perilaku mengemudi agresif dan kepribadian narsis secara terpisah, namun sejauh pengamatan peneliti adanya penelitian yang menggunakan teori – teori tersebut secara bersamaan dalam satu penelitian untuk mengkaji hubungan antara perilaku mengemudi agresif dan kepribadian narsis.

Pada variabel kepribadian narsis menggunakan teori kepribadian narsis yang dikemukakan oleh Rhodewalt dan Morf (Lustman, 2010). Sedangkan pada variabel perilaku mengemudi agresif peneliti menggunakan teori Harris, Houston dan Norman (2003). Peneliti menggunakan teori yang sama dari jurnal – jurnal sebelumnya.

3. Keaslian alat ukur

Dalam melakukan pengambilan data, peneliti akan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan menggunakan metode skala sebagai alat ukur. Ada dua macam skala yang nantinya akan digunakan, Variabel kepribadian narsis menggunakan skala dari Emmons (1987), sedangkan variabel perilaku mengemudi agresif menggunakan skala mengemudi agresif dari Harris, Houston dan Norman (2003).

4. Keaslian subjek Penelitian

Subjek penelitian ini lebih memfokuskan pada anggota klub sepeda motor di kota Yogyakarta yang memiliki dan mengendarai sepeda motor sebagai alat transportasinya. Subjek tidak dibedakan dalam taraf pendidikan dan jenis pekerjaannya namun ditentukan secara khusus berjenis kelamin laki – laki.

Melihat dari penelitian yang tergolong masih sangat jarang dilakukan, keaslian dari subjek dalam penelitian ini masih dapat dipertanggungjawabkan.

