

The roles of self-control on prosocial and aggressive driving style

Hubungan kontrol diri dengan gaya berkendara prososial dan agresif

Yusnita Tarigan¹

¹Universitas Sumatera Utara, Kota Medan, Indonesia

Abstract. This study examines the relationship between self-control with prosocial driving style and aggressive driving style. This correlational study ($N = 659$) showed that high self-control correlated positively with prosocial driving style and inversely related with aggressive driving style. These results suggest that it is possible to mitigate traffic accidents caused by aggressive drivers by increasing their ability to control themselves while driving.

Keywords: self-control, prosocial driving style, aggressive driving style

Abstrak. Penelitian ini mengkaji hubungan antara pengendalian diri dengan gaya mengemudi prososial dan gaya mengemudi agresif. Studi korelasional ini ($N = 659$) menunjukkan bahwa pengendalian diri yang tinggi berkorelasi positif dengan gaya mengemudi prososial dan berbanding terbalik dengan gaya mengemudi agresif. Hasil ini menunjukkan bahwa adalah mungkin untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengemudi agresif dengan meningkatkan kemampuan mereka untuk mengendalikan diri saat mengemudi.

Keywords: kontrol diri, gaya berkendara prososial, gaya berkendara agresif

1 Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas adalah masalah di berbagai belahan dunia. Badan Pusat Statistik mencatat tren kecelakaan lalu lintas yang meningkat sejak tahun 2015 sampai tahun 2018 (Badan Pusat Statistik, 2019). Kerugian yang ditimbulkan mencapai 254,779 milyar rupiah, dengan korban 25,671 jiwa (Badan Pusat Statistik, 2019). Provinsi Sumatera Utara memiliki kasus kecelakaan lalu lintas yang banyak sepanjang tahun 2019 dengan jumlah 6.580 kasus. Kota Medan menjadi tempat dengan kasus kecelakaan lalu lintas tertinggi dibandingkan kota/kabupaten lainnya di provinsi Sumatera Utara (Badan Pusat Statistik, 2019). Menimbang kerugian tersebut, perlu diambil langkah strategis untuk mengatasi permasalahan kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

Langkah dasar untuk mengatasi permasalahan lalu lintas adalah dengan mengetahui faktor-faktor yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lintas. Ada dua faktor yang ditelaah di dalam penelitian ini, yaitu perilaku berkendara agresif dan perilaku berkendara prososial.

*Korespondensi: Yusnita Tarigan, Fakultas Psikologi, Universitas Sumatera Utara, Jl. Dr. Mansur 7, Medan 20155, Indonesia. Surel: ys.nitatarigan@gmail.com

Harris *et al* (2014), yang menyatakan perilaku berkendara agresif adalah perilaku berkendara tidak aman yang dapat membahayakan pengendara dan orang lain, sedangkan perilaku berkendara prososial adalah perilaku berkendara aman yang dapat melindungi kesejahteraan pengendara dan orang lain. Dua faktor ini ditentukan oleh kepribadian pengendara (Porter, 2011). Secara spesifik, saya akan menelaah kontrol diri sebagai faktor kepribadian yang dapat menjadi penentu perilaku berkendara agresif dan prososial seorang pengendara. Penelaahan kontrol diri ini saya lakukan dengan alasan telah banyak penelitian kontrol diri yang menunjukkan perannya dalam perilaku yang berkonsekuensi positif dan negatif.

Kontrol diri adalah kemampuan seseorang untuk menunda keinginannya, mengontrol perilaku, dan menyesuaikan perilaku sesuai dengan nilai, moral, dan harapan sosial lingkungannya (Tangney, Baumeister, & Boone, 2004). Kontrol diri juga menentukan cara seseorang berpikir, merasa, dan berperilaku (Calhoun dan Acocella, 1990). Orang-orang dengan kontrol diri yang rendah cenderung melakukan perilaku yang berbahaya, karena mereka berkecenderungan impulsif, tidak dapat menunda keinginan, dan berpikir pendek akan konsekuensi perilaku yang mereka tampilkan (Gottfredson dan Hirschi, 1990). Mereka lebih mungkin berperilaku agresif dibanding orang-orang yang memiliki kontrol diri yang tinggi (Denson, DeWall, dan Finkel, 2012). Atas pertimbangan ini, sangat mungkin kontrol diri menjadi penentu perilaku berkendara agresif seseorang.

Sementara kontrol diri yang rendah berasosiasi dengan beragam perilaku maladaptif seperti peminum alkohol, agresi, minuman keras, penggunaan ganja, dan *bullying* (Foster, Young, & Barnighausen, 2014; Hastuti, 2018; Ford & Blumenstein, 2013; Unnever & Cornell, 2003), kontrol diri yang tinggi berasosiasi dengan berbagai perilaku yang adaptif seperti penyesuaian diri, kemampuan interpersonal, mengurangi makan berlebihan, hubungan yang lebih baik, disiplin, (Tangney, Baumeister, & Boone, 2004; Adlya, Yusuf, & Effendi, 2020). Penelitian-penelitian tersebut menunjukkan orang dengan kontrol diri tinggi lebih mungkin dapat mengatasi perilaku-perilaku yang berkonsekuensi negatif dibandingkan orang dengan kontrol diri rendah. Berdasarkan penelaahan yang telah saya lakukan sejauh ini, secara logis, kontrol diri merupakan faktor kepribadian yang dapat menentukan kecenderungan perilaku berkendara agresif dan prososial seseorang.

2 Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif korelasional. Perlu menjadi catatan bahwa penelitian ini merupakan bagian payung penelitian skripsi tentang perilaku lalu lintas yang dikoordinasi oleh Bagian Psikologi Sosial Universitas Sumatera Utara. Pengambilan data penelitian saya lakukan secara simultan bersama empat orang mahasiswa sepayung penelitian via satu kuesioner yang berisikan variabel-variabel yang menjadi perhatian saya sekaligus variabel-variabel yang menjadi perhatian rekan-rekan sepayung skripsi lainnya.

2.1 Partisipan

Total partisipan dalam penelitian ini sebanyak 659 data (*laki-laki* = 399, *perempuan* = 256, *tidak menjawab* = 4). Rata-rata partisipan kami berusia 25 tahun ($SD = 8.61$). Partisipan

dalam penelitian ini adalah warga Medan yang menggunakan kendaraan dan berusia 17 tahun ke atas.

2.2 Prosedur

Partisipan dalam penelitian ini direkrut menggunakan teknik *nonprobability sampling* dengan metode insidental. Pengambilan data melalui media sosial dengan menyebarkan *google form* sebanyak 543 data dan 116 data tambahan diambil menggunakan kuesioner *paper* dan *pencil*. Saat proses pengambilan data, kami akan melakukan *debriefing* yaitu menjelaskan tentang maksud dan tujuan penelitian ini kepada partisipan. Setelah itu, kami meminta persetujuan mereka pada halaman *informed consent* untuk mengisi kuesioner yang telah kami persiapkan.

2.3 Alat ukur

Pada penelitian ini, setiap butir ukur kami menggunakan skala enam titik (1 = *sangat tidak sesuai* sampai 6 = *sangat sesuai*). Alat ukur penelitian ini menggunakan faktor analisis konfirmatori dengan kriteria *fit indices* yang baik yaitu $CFI = \geq .95$, $RMSEA = \leq .08$, $SRMR = \leq .09$ dan faktor analisis eksploratori akan memperlihatkan sejumlah faktor, aitem- aitem yang berkorelasi dengan kriteria nilai *factor loading* yang baik $> .30$ (Field, 2009). Kriteria Alat ukur kontrol diri terdiri dari 24 butir ukur dan alat ukur PADI terdiri dari 29 butir ukur. Pengujian reliabilitas pada kedua alat ukur menggunakan *Cronbach's Alpha* dengan kriteria reliabilitas yang baik apabila $> .70$ (Field, 2009).

3 Hasil

Hasil faktor analisis eksploratori memperlihatkan dua faktor yang ideal untuk alat ukur kontrol diri adaptasi. Faktor pertama berkorespondensi *impulsivity*, *risk seeking*, *physical activities*, *self-centered*, dan *temper*. Kami menamakan faktor pertama sebagai *lack of consideration*, yaitu kecenderungan tidak mempertimbangkan konsekuensi dari pemikiran, ucapan, dan Tindakan dirinya. Faktor kedua berkorespondensi *impulsivity*, *simple tasks*, *physical activities*, dan *temper*. Kami menamakan faktor kedua sebagai *selfishness*, yaitu kecenderungan memilih segala sesuatu hanya sesuai keinginannya. Untuk menguji hipotesis-hipotesis penelitian, kami menggunakan analisis korelasi pearson.

Hasil pengujian pada kontrol diri dengan perilaku berkendara prososial yaitu $-.147$ dengan signifikansi $p = .001$ mengartikan hipotesis 1 diterima, yaitu kontrol diri berbanding lurus dengan perilaku berkendara prososial. Ini menunjukkan semakin tinggi kontrol diri, maka semakin tinggi untuk menampilkan perilaku berkendara prososial. Hasil analisis regresi menunjukkan kontrol diri dapat memprediksikan sebesar 6.1 persen terhadap perilaku berkendara prososial. Hasil pengujian pada kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif yaitu $.489$ dengan signifikansi $p = .001$ mengartikan hipotesis 2 diterima, yaitu kontrol diri berbanding terbalik dengan perilaku berkendara agresif. Ini menunjukkan semakin rendah kontrol diri, maka semakin tinggi untuk menampilkan perilaku berkendara agresif. Hasil analisis regresi menunjukkan kontrol diri dapat memprediksikan sebesar 35 persen terhadap perilaku berkendara agresif.

4 Diskusi

Hasil uji hipotesis 1 memperlihatkan kontrol diri berbanding lurus dengan perilaku berkendara prososial, yang berarti semakin tinggi kontrol diri pengendara, maka semakin ada kecenderungan menampilkan perilaku berkendara prososial. Hasil tersebut sesuai dengan penelitian Nugroho (2017) bahwa individu dengan kontrol diri yang tinggi akan menampilkan perilaku yang dapat menciptakan lingkungan yang aman saat berkendara seperti disiplin mematuhi rambu lalu lintas. Sehingga dalam segi berkendara, individu-individu yang memiliki kontrol diri yang tinggi lebih dapat mempertimbangkan tindakannya dan menampilkan berkendara prososial (misal, menjaga jarak yang aman dengan kendaraan di depan) dan tidak membahayakan diri dan orang lain.

Selanjutnya, hasil penelitian juga menunjukkan kontrol diri berbanding terbalik dengan perilaku berkendara agresif. Ini menunjukkan semakin rendah kontrol diri pengendara, maka semakin ada kecenderungan menampilkan perilaku berkendara agresif. Hasil penelitian ini menjawab hipotesa yang diajukan. Sesuai dengan penelitian Taufiq (2018) yang menyatakan individu dengan kontrol diri rendah secara signifikan menunjukkan perilaku berkendara agresif.

Beberapa kelebihan dalam penelitian ini yaitu (1) penelitian ini menggunakan sampel dengan jumlah besar yaitu 659 orang sehingga sampel yang diperoleh dapat lebih menggambarkan keadaan populasi, (2) penelitian ini memperlihatkan dua komponen kontrol diri yaitu lack of consideration dan selfishness, dan (3) alat ukur PADI yang kami adaptasi telah sesuai dengan perilaku berkendara prososial dan agresif di kota Medan sehingga alat ukur PADI ini dapat digunakan untuk penelitian selanjutnya tentang topik yang sama.

Beberapa kelemahan dalam penelitian ini yaitu karakteristik sampel pada penelitian hanya pengendara yang berdomisili di kota Medan dan berusia 17 tahun ke atas; bukan pengendara yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Mengingat hasil penelitian memperlihatkan kontrol diri berperan 35 persen terhadap perilaku berkendara agresif dan hanya berperan 6.1 persen terhadap perilaku berkendara prososial, hal ini kemungkinan berbeda apabila sampel penelitian ini merupakan pengendara yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Sebagai penutup, kami ingin menyimpulkan bahwa kontrol diri berbanding lurus dengan perilaku berkendara prososial dan berbanding terbalik dengan perilaku berkendara agresif. Kemudian, dengan adanya penelitian ini diharapkan pihak-pihak yang berwenang (mis, Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Dinas Lalu Lintas Angkatan Jalan) dapat melakukan upaya preventif seperti pengendara yang ingin memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) diwajibkan memiliki kontrol diri tinggi sehingga diprediksi lebih menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman dan menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas dan dapat melibatkan Ilmuwan Psikologi untuk membuat program pelatihan kontrol diri untuk pengendara.

Referensi

- Adlya, S. I., Yusuf, A. M., Effendi, Z. M. (2020). *The contribution of self control to students' dicipline. Journal of Counseling and Educational Technology*. 3, 1-5.
- BPS. (2018). Statistik transportasi darat. Badan Pusat Statistik Kota Medan: Medan
- BPS. (2019). Kota Medan dalam angka. Badan Pusat Statistik Indonesia:Jakarta
- Calhoun, J. F., Acocella, J. R. (1990). *Psychology of adjustment and human relationship*. McGraw-Hill Inc: New York
- Denson, T. F., Dewall, C. N., Finkel, E. J. (2012). *Self-control and aggression. Current directions in psychological science*, 21, 20-25.
- Ford, J. A., Blumenstein, L. (2013). *Self-control and substance use among college students. Journal of Drug Issues*. 43, 56-68
- Foster, D. W., Young, C. M., Barnighausen, T. W. (2014). *Self-control as a moderator of the relationship between drinking identity and alcohol use. Informa healthcare*, 49, 1340-1348
- Gottfredson, M. R., Travis, H. (1990). *A general theory of crime*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Harris et al., (2014). *The prosocial and aggressive driving inventory (PADI): A self-report measure of safe and unsafe driving behaviors. Accident analysis & prevention*, 72, 1-8.
- Porter, B. (2011). *Handbook of traffic psychology*. First Edition. New York: Academic Press.
- 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. <https://doi.org/10.1111/j.0022-3506.2004.00263.x>