

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dewasa ini, kendaraan bermotor merupakan sarana yang banyak digunakan sebagai media transportasi. Berdasarkan hasil survei dari Pusat Data dan Analisis Pembangunan Jawa Barat tahun 2017, di kota Bandung terdapat kendaraan bermotor roda dua dengan jumlah 2.657.612 unit dan kendaraan roda empat sebanyak 635.988 unit. Biasanya, kendaraan bermotor banyak digunakan individu untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Aktivitas tersebut dapat meliputi pergi ke sekolah, kuliah, bekerja, berlibur atau berwisata. Tidak hanya di kalangan atas, banyak dari kalangan pelajar dan mahasiswa pun sudah memiliki kendaraan bermotor untuk melakukan aktivitas sehari-harinya.

Dalam melakukan aktivitas yang menggunakan kendaraan bermotor, dapat terjadi hal yang tidak diinginkan seperti kendaraan mogok sampai terjadinya kecelakaan yang dapat mengganggu aktivitas individu. Menurut Jusri selaku *Training Director* dan *Founder* dari Jakarta *Defensive Driving Consulting*, terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Pertama, kurangnya konsentrasi pengemudi saat di jalan raya seperti melamun, melakukan panggilan telepon, atau mendengarkan lagu saat sedang berkendara. Kedua, adanya perilaku yang tidak disiplin dari para pengendara meliputi tidak menggunakan helm / sabuk pengaman, menerobos lampu merah, atau melawan arah. Ketiga, banyak pengendara yang mendahului pengendara lain tanpa adanya perhitungan situasi di jalan tersebut. Keempat, terlalu cepat dalam mengemudikan kendaraannya (Otomania, 2016).

Menurut Kasatlantas Polrestabes Bandung, pelanggaran lalu lintas mengalami peningkatan sebesar 25% jika dibandingkan dengan tahun 2016. Di tahun 2016 terdapat 4700 pelanggaran,

kemudian di tahun 2017 mengalami peningkatan menjadi 5900 pelanggaran. Data dari Polres Bandung menunjukkan telah terjadi kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh mobil dan sepeda motor sebanyak 441 kali, sedangkan pada Polrestabes Bandung terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan mobil dan sepeda motor sebanyak 783 kali. Kecelakaan yang terjadi di Polres dan Polrestabes ini melibatkan 12.714 orang mahasiswa.

Terdapat pula faktor lain yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas yaitu adanya tambahan fitur yang dapat mengalihkan perhatian yang dimiliki individu dan mungkin akan menyebabkan *human error*. Penelitian yang dilakukan oleh *National Highway Traffic Safety Administration* (2001) menunjukkan bahwa faktor manusia berperan sebesar 90% terhadap terjadinya kecelakaan. Faktor manusia (*human error*) ini dapat menyebabkan terjadinya *risky driving behavior*.

Risky driving behavior adalah perilaku yang akan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan (Parker, 2012). Salah satu perilaku yang menonjol dari *risky driving behavior* adalah *aggressive driving behavior*. *Aggressive driving behavior* merupakan perilaku mengemudi di bawah pengaruh emosi yang dapat menampilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain (James & Nahl, 2000).

Aggressive driving behavior dapat meliputi kecepatan kendaraan yang melebihi batas, tidak mematuhi peraturan lalu lintas, mengikuti kendaraan di depannya terlalu dekat, dan tindakan berpindah-pindah jalur saat mengemudi. Di Indonesia, terdapat beberapa penelitian yang menyatakan bahwa individu terlibat dalam *aggressive driving behavior*. Penelitian yang dilakukan oleh Sulistianingsih (2014) menyatakan bahwa mahasiswa di Malang sering menerobos rambu lalu lintas dan mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi. Penelitian lain yang dilakukan oleh Utari (2016) menunjukkan bahwa individu yang termasuk ke dalam kategori tinggi pada *aggressive driving behavior* sering melakukan aksi *ugal-ugalan* di jalan

dan dapat membahayakan orang lain. Utari juga menyatakan bahwa *aggressive driving behavior* terkait dengan emosi individu yang belum stabil.

Menurut James & Nahl (2000), *aggressive driving behavior* dapat dipengaruhi oleh tiga gangguan emosi yaitu *impatience* dan *inattentiveness*, *power struggle*, serta *recklessness* dan *road rage*. Adanya pengaruh emosi terhadap *aggressive driving behavior* didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Shinar (2001) juga menyatakan bahwa *aggressive driving behavior* dipengaruhi oleh kemarahan atau frustrasi. Demikian pula dengan penelitian yang dilakukan oleh Dula dan Geller (2003) menunjukkan bahwa *aggressive driving behavior* seringkali didorong oleh adanya emosi, termasuk marah, sedih, dan perasaan tidak puas.

Menurut Ciccarelli (2012), emosi merupakan aspek *feeling* dari kesadaran yang dicirikan oleh ketergugahan fisik tertentu, tingkah laku tertentu yang mengungkapkan emosi ke dunia luar, dan *inner awareness* dari *feelings*. Penelitian mengenai *aggressive driving behavior* mengadopsi pandangan bahwa individu harus mengalami keadaan emosi negatif, seperti tingginya tingkat frustrasi dan rasa marah ketika mengekspresikan *aggressive driving behavior* saat mengemudi di jalan (Deffenbacher et al., 1994; Lajunen & Parker, 2001; Shinar 1998). Penelitian ini didukung oleh penelitian Berkowitz (1993) yang menyatakan bahwa adanya kemarahan yang dialami oleh individu akan menghasilkan *aggressive driving behavior*.

Menurut Deffenbacher et al. (2000), *emotional arousal* memberikan pengaruh yang signifikan pada persepsi dan kinerja individu. Ketika individu sedang mengemudi dan terdapat stimulus yang merangsang emosi marah maka hal ini akan berpengaruh pada kemampuan individu dalam memperhatikan, mempersepsi, dan mengolah informasi sehingga meningkatkan kecenderungan individu untuk terlibat dalam perilaku agresi (Deffenbacher, Huff, Lynch, Oetting, & Salvatore, 2000; Lynch, Deffenbacher, Oetting, & Yingling, 1995). Dengan demikian, individu yang sedang dalam keadaan marah diduga akan terlibat dalam *aggressive driving behavior*. Deffenbacher juga melakukan sebuah penelitian, namun hasil yang

ditunjukkan oleh penelitian tersebut menunjukkan bahwa kemarahan yang dirasakan individu tidak memiliki korelasi dengan *aggressive driving behavior*. Menurut Deffenbacher, hal ini dikarenakan stimulus tidak dihadirkan secara langsung sehingga partisipan tidak terlalu terprovokasi.

Pada penelitian-penelitian sebelumnya, banyak dari peneliti *aggressive driving behavior* yang menggunakan *Aggressive Driving Behavior Questionnaire*. Kuesioner termasuk ke dalam kategori teknik pengukuran, yaitu *self-report* (Veitch dan Arkkelin, 1995). Cohen dan Swerdlik (2005) mengatakan bahwa *self-report* kurang akurat karena adanya kesengajaan responden untuk memberikan jawaban yang tidak sesuai dengan dirinya karena khawatir menimbulkan penilaian negatif dari orang lain. Selain itu, Paul Sarbescu, PhD dan Andrei Rus, PhD (2015) menyatakan *self-report* dapat tidak bersifat akurat karena ketika melakukan *self-report* pelaporan yang dilakukan dapat dipengaruhi oleh *bias*, termasuk respon yang diharapkan oleh lingkungan sosial, respon yang ekstrim / moderat, serta kecenderungan untuk setuju dengan semua *item* yang terdapat pada kuesioner (*acquiescence*).

Adanya keterbatasan dalam penggunaan kuesioner menyebabkan banyak ahli yang menggunakan teknik pengukuran lainnya yang dianggap dapat lebih objektif dalam mengukur sikap dan perilaku. Salah satu teknik pengukuran yang digunakan adalah program *Implicit Association Test* atau IAT. Menurut Greenwald dkk (2009), IAT menunjukkan bahwa *implicit measures* lebih baik untuk memprediksi tingkah laku karena individu tidak menyadari ketika dilakukan proses penilaian terhadap sikap dan perilakunya.

Pada penelitian ini, IAT digunakan untuk mengukur sikap implisit dari *aggressive driving behavior*. *Aggressive driving behavior* dapat terpicu dari adanya emosi yang dirasakan oleh individu sehingga memengaruhi individu dalam bertingkah laku. Berdasarkan penelitian yang ada sebelumnya emosi marah yang dirasakan dapat memengaruhi *aggressive driving behavior*

individu. Pengaruh emosi marah terhadap *aggressive driving behavior* dapat pula dialami oleh individu yang sedang menempuh suatu pendidikan.

Pendidikan merupakan sebuah sarana untuk membantu individu mengembangkan potensi yang ada di dalam dirinya agar dapat bermanfaat bagi kehidupan bermasyarakat. Pendidikan dapat ditempuh melalui tiga jalur yaitu jalur formal, informal, dan non-formal. Pendidikan dengan jalur formal dapat ditempuh mulai dari Sekolah Dasar hingga ke Perguruan Tinggi. Perguruan Tinggi memiliki berbagai macam bentuk, salah satunya adalah Universitas. Dalam sebuah Universitas akan terdapat berbagai macam fakultas, salah satunya adalah Fakultas Psikologi. Psikologi merupakan ilmu yang berfokus pada perilaku dan proses mental yang melatarbelakangi, serta penerapan dalam kehidupan manusia (Kode Etik Himpunan Psikologi Indonesia, 2010).

Pada Fakultas Psikologi Universitas “X” Bandung, proses pembelajaran dilakukan dengan menitikberatkan pada keaktifan mahasiswa. Dalam kegiatan perkuliahannya, mahasiswa harus dapat berpikir kritis, lebih terlibat secara aktif di dalam kelas, mencari materi dari buku referensi yang lain, melakukan presentasi, dan terkadang mahasiswa juga dituntut untuk menyelesaikan tugas di dalam kelas. Tuntutan-tuntutan dalam proses pembelajaran tersebut dapat memicu emosi yang dirasakan oleh para mahasiswa. Emosi yang dirasakan mahasiswa ini cenderung akan berdampak pada perilaku yang akan ditampilkan ke lingkungan. Salah satu perilaku yang dapat terkena dampak dari emosi yang sedang dirasakan adalah perilaku dalam mengendarai kendaraan bermotor.

Peneliti telah melakukan survei awal kepada mahasiswa Fakultas Psikologi mengenai pengaruh emosi terhadap *aggressive driving behavior*. Hasil survei menunjukkan bahwa mahasiswa lebih terbawa emosi yang sedang dirasakan dan hal tersebut memengaruhi perilaku mereka dalam mengemudikan kendaraan. Secara spesifik, peneliti telah melakukan survei kepada 33 mahasiswa Fakultas Psikologi. Berdasarkan hasil survei, didapatkan pula data bahwa

10 responden (30,30%) merasa perilaku mengemudi mereka akan berubah terutama ketika mereka merasa marah. Ketika merasa marah, mereka akan cenderung tergesa-gesa, menambah kecepatan kendaraan, marah-marah di dalam mobil, menginjak rem secara mendadak, sering membunyikan klakson, dan memainkan gas kendaraan. Selain itu, dari hasil survei diketahui terdapat delapan responden (24,24%) yang ketika merasa kesal juga akan menambah kecepatan kendaraan, dan sering membunyikan klakson, serta terdapat dua responden (6,06%) yang ketika merasa kesal mereka cenderung akan melamun dan tidak berkonsentrasi saat mengemudi.

Hasil survei menunjukkan satu responden (3,03%) yang ketika merasa senang, ia cenderung akan lebih pelan dalam mengemudikan kendaraannya, sedangkan satu responden (3,03%) lainnya mengatakan ketika sedang senang ia menjadi tidak memerhatikan kondisi jalan di sekitarnya. Hasil survei juga menunjukkan terdapat satu responden (3,03%) yang saat merasa takut ia akan cenderung lebih lambat dalam mengemudikan kendaraannya dan satu responden (3,03%) lainnya mengatakan ia akan menjadi menambah kecepatan saat merasa takut.

Berdasarkan survei juga diketahui terdapat delapan responden (24,24%) ketika sedang sedih mereka akan cenderung lebih lambat, melamun, dan kurang berkonsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya, sedangkan satu responden (3,03%) lainnya mengatakan bahwa ia akan cenderung menambah kecepatan saat merasa sedih. Hasil survei yang didapatkan pun menunjukkan bahwa dua responden (6,06%) yang merasa cemas cenderung tidak berkonsentrasi dalam mengemudi, sedangkan dua responden (6,06%) lainnya akan menambah kecepatan kendaraan ketika merasa cemas. Terdapat pula sembilan responden (27,27%) yang mengatakan bahwa emosi tidak memengaruhi perilaku dalam mengemudi dan satu responden (3,03%) lainnya mengatakan bahwa emosi yang dialami tidak terlalu memengaruhi caranya dalam mengemudi, namun ketika ia terburu-buru ia akan menambah kecepatannya dalam mengemudi.

Berdasarkan survei yang telah dilakukan, peneliti memperoleh data bahwa emosi memiliki peran penting bagi mahasiswa. Bagi mahasiswa yang menggunakan kendaraan bermotor, emosi yang masih dirasakan cenderung dapat memengaruhi perilaku mereka dalam berkendara.

Berdasarkan fenomena dan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, didapatkan data bahwa terdapat penelitian dan pernyataan responden yang mengatakan bahwa emosi negatif yaitu marah menjadi salah satu hal yang memiliki pengaruh pada *aggressive driving behavior*, namun terdapat pula pernyataan responden yang mengatakan bahwa emosi yang dimiliki oleh pengendara tidak memiliki pengaruh pada *aggressive driving behavior*. Oleh sebab itu, peneliti tertarik untuk meneliti mengenai “Pengaruh Emosi Marah Terhadap Sikap Implisit *Aggressive Driving Behavior* Pada Mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas “X” Bandung”. Peneliti juga tertarik untuk menggunakan IAT karena dengan menggunakan IAT diharapkan hasil penelitian yang didapat akan lebih spontan dan responden tidak menyadari hal-hal apa yang dinilai sehingga peluang responden untuk memanipulasi perilakunya dapat diminimalisir.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan di atas, maka identifikasi masalah penelitian ini adalah bagaimana pengaruh emosi marah terhadap sikap implisit *aggressive driving behavior* pada mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas “X” Bandung.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud penelitian ini adalah ingin mendapatkan gambaran mengenai emosi marah dan *aggressive driving behavior* pada mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas “X” Bandung.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengetahui ada atau tidaknya pengaruh emosi marah terhadap sikap implisit *aggressive driving behavior* pada mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas “X” Bandung yang terukur melalui *Implicit Association Test*.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

- 1) Menyediakan informasi mengenai pengaruh emosi marah terhadap *aggressive driving behavior* pada bidang Psikologi Klinis.
- 2) Memberikan informasi bagi peneliti selanjutnya apabila tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai emosi marah dan *aggressive driving behavior*.

1.4.2 Kegunaan Praktis

- 1) Menyediakan informasi kepada mahasiswa bentuk-bentuk emosi seperti apa yang dapat berpengaruh dan mengarah pada *aggressive driving behavior*. Informasi yang diperoleh dapat digunakan untuk membantu mahasiswa dalam mengenali emosi yang dirasakan sehingga *aggressive driving behavior* dapat diminimalisir.

1.5 Kerangka Pemikiran

Secara umum, individu yang sedang menempuh pendidikan di perkuliahan (mahasiswa) merupakan individu yang berusia 18 sampai 25 tahun. Menurut Arnett (2007), saat individu berusia 18 sampai 25 tahun, individu berada pada masa *emerging adulthood*. Salah satu ciri individu yang berada pada masa ini adalah individu akan melakukan eksperimen dan mengeksplorasi setiap kemungkinan yang ada dalam hidupnya. Hal ini juga akan dirasakan oleh para mahasiswa yang berada pada masa *emerging adulthood*.

Pada masa *emerging adulthood*, Anderson (dalam Mappiare, 1983) memaparkan bahwa mahasiswa akan mengalami kematangan baik kematangan fisik maupun psikologis. Dalam proses kematangan psikologis, terdapat ciri perkembangan dimana mahasiswa memiliki kemampuan untuk mengendalikan perasaan pribadi yang dirasakannya. Perasaan yang dirasakan oleh mahasiswa tersebut dapat berupa emosi.

Secara umum, proses munculnya emosi dimulai dengan persepsi terhadap stimulus. Stimulus yang dimaksud dapat berupa berbagai macam kejadian atau hal-hal yang terdapat di lingkungan. Stimulus pada lingkungan ini akan memunculkan persepsi tertentu pada mahasiswa. Persepsi merupakan suatu metode yang membuat sensasi-sensasi yang dialami pada saat tertentu, diinterpretasikan dan diorganisasikan secara bermakna (Ciccarelli, 2012).

Adanya stimulus yang diberikan cenderung akan memengaruhi persepsi mahasiswa. Kemudian, persepsi mahasiswa terhadap pemrosesan stimulus tersebut dapat membuat adanya *arousal* yang dirasakan oleh mahasiswa. *Arousal* merujuk pada pengalaman peningkatan aktivitas fisiologis di dalam tubuh (Foster, 1998). Ketika terjadi perubahan dalam tubuh, akan terdapat emosi yang dirasakan karena adanya peningkatan aktivitas fisiologis (Schachter & Singer, dalam Morgan 1986). Menurut Ciccarelli (2012), emosi merupakan aspek *feeling* dari kesadaran yang dicirikan oleh ketergugahan fisik tertentu, tingkah laku tertentu yang mengungkapkan emosi ke dunia luar, dan *inner awareness* dari *feelings*.

Salah satu emosi yang dapat disebabkan oleh adanya *arousal* adalah emosi marah. Emosi marah yang dirasakan oleh mahasiswa cenderung akan merangsang perilaku negatif terhadap orang lain atau lingkungan (Fredrickson, 2009). Emosi marah ini juga dapat memengaruhi sikap implisit yang dimiliki mahasiswa. Sikap implisit merupakan sikap yang tidak disadari individu yang merefleksikan pengalaman masa lalu mengenai perasaan atau pemikiran yang *favourable* atau *unfavourable* terhadap tindakan sosial (Greenwald & Banaji, 1995). Sikap implisit mencerminkan *unspoken judgment* mengenai suatu objek sebagai hal yang baik / buruk, menguntungkan / tidak menguntungkan, atau menyenangkan / tidak menyenangkan.

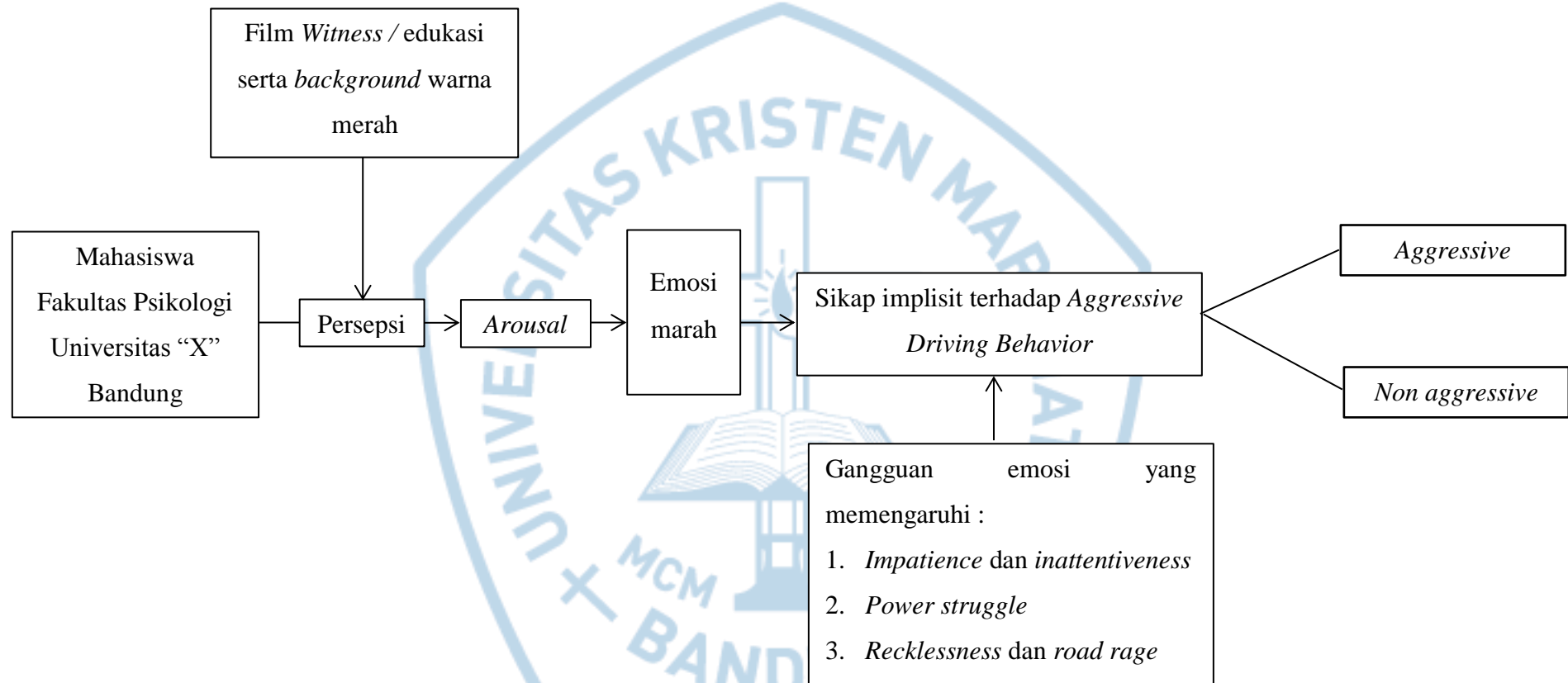
Sikap implisit yang dimiliki mahasiswa dapat memengaruhi sikap-sikap dalam keseharian, salah satunya berupa sikap implisit terhadap *aggressive driving behavior*. *Aggressive driving behavior* merupakan perilaku mengemudi di bawah pengaruh emosi yang mengakibatkan munculnya perilaku berisiko kepada orang lain (James & Nahl, 2000). *Aggressive driving behavior* yang dilakukan oleh mahasiswa juga dipengaruhi oleh gangguan emosi dan dimunculkan dalam bentuk perilaku. Terdapat 3 jenis gangguan emosi yang memengaruhi *aggressive driving behavior*. Pertama, *impatience* dan *inattentiveness* yang berarti pengemudi tidak sabar dan tidak memerhatikan hal-hal di jalan raya. Perilaku yang dimunculkan dari gangguan emosi ini meliputi menerobos lampu lalu lintas, menambah kecepatan saat lampu kuning, *rolling stops*, berpindah-pindah jalur, *blocking intersections*, mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam di atas batas kecepatan aman maksimum, terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, tidak memberikan tanda saat dibutuhkan, serta menambah dan mengurangi kecepatan secara mendadak.

Kedua, *power struggle* yang berarti pengemudi ingin unjuk kekuatan di jalan. Perilaku yang dimunculkan dari gangguan emosi ini meliputi menghalangi orang yang berpindah jalur dan menolak untuk memberi jalan, mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali, mengikuti

kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut, memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain, dan menginjak rem secara mendadak untuk membalas pengemudi lain.

Ketiga, *recklessness* dan *road rage* yang berarti pengemudi ceroboh dan marah-marah saat di jalan. Perilaku yang dimunculkan dari gangguan emosi ini meliputi mengemudi dalam kondisi mabuk, mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain, mengemudi dengan kecepatan sangat tinggi, dan menyerang dengan menggunakan mobilnya sendiri atau memukul suatu objek.

Pada penelitian ini, sikap implisit mahasiswa terhadap *aggressive driving behavior* yang dipengaruhi ketiga gangguan tersebut dapat digambarkan melalui hasil *implicit measurement*. Hasil *implicit measurement* merupakan sikap atau kognisi yang diukur secara tidak sengaja walaupun partisipan tidak memiliki niat untuk mengungkapkan sikap atau kognisi mereka atau jika partisipan tidak memiliki niat untuk memberikan informasi tentang sikap atau kognisi tersebut. Hasil *implicit measurement* pada penelitian ini akan terlihat dari IAT D-scores. Jika IAT D-scores semakin besar, maka semakin tinggi asosiasi yang dihasilkan semakin kuat sehingga mahasiswa cenderung dikatakan *aggressive*. Jika IAT D-scores semakin kecil, maka semakin rendah asosiasi yang dihasilkan semakin lemah sehingga mahasiswa cenderung dikatakan *non-aggressive*.



1.1 Bagan Kerangka Pemikiran

1.6 Asumsi Penelitian

- Terdapat emosi marah yang dirasakan oleh mahasiswa setelah menonton film *Witness*.
- Persepsi terhadap film *Witness* menimbulkan *arousal* yang dirasakan mahasiswa.
- Persepsi terhadap *background* layar berwarna merah menimbulkan *arousal* yang dirasakan mahasiswa.
- *Arousal* yang dirasakan menyebabkan kecenderungan mahasiswa untuk merasakan emosi marah.
- Emosi marah memiliki dampak pada sikap implisit *aggressive driving behavior* mahasiswa.
- Gangguan emosi dalam kategori *impatience* dan *inattentiveness*, *power struggle*, serta *recklessness* dan *road rage* yang dialami mahasiswa dapat mengarah pada *aggressive driving behavior*.

1.7 Hipotesis Penelitian

Terdapat pengaruh emosi marah terhadap sikap implisit *aggressive driving behavior* pada mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas “X” Bandung.