

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. *Aggressive driving***

##### **1. Pengertian *Aggressive driving***

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. National Highway Traffic and Safety Administration (NHTSA) (dalam Tasca, 2000) menjelaskan *Aggressive driving* sebagai penggunaan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau cenderung membahayakan orang lain atau properti jalanan.

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

Dula dan Ballard (2003) mendefinisikan pengemudi agresif sebagai perilaku mengemudi berbahaya (*dangerous driving*). Mengemudi berbahaya dikategorikan agresi apabila terdapat intensi untuk melukai, emosi negatif dan kognitif, seperti marah, frustrasi, dan perenungan (semuanya dapat memicu perilaku agresif), begitu pula dengan perilaku mengemudi beresiko yang sering kali dibandingkan dengan agresif, namun tanpa intensi untuk melukai.

Menurut peneliti dari beberapa defenisi yang dijelaskan oleh para ahli diatas dapat disimpulkan *Aggressive driving* adalah suatu perilaku yang dimotivasi oleh ketidak sabaran, kekesalan, permusuhan, upaya menghemat waktu dan dilakukan dengan secara sengaja yang memunculkan perilaku baru, seperti membuntuti, mengklakson, melakukan tindakan kasar, mengedipkan lampu jauh disaat suasana lalu lintas sepi dan terdapat intensi untuk melukai orang lain dan properti jalanan. Peneliti mengamsumsikan bahwa *Aggressive driving* adalah perilaku mengemudi individu yang dapat meningkatkan resiko orang lain terkena bahaya di jalan raya dan mengganggu pengguna lalu lintas lainnya dengan cara melukai.

##### **2. Faktor-faktor yang mempengaruhi *Aggressive driving***

Dibawah ini adalah beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi *Aggressive driving*, yaitu:

a. Usia dan jenis kelamin

Hasil penelitian Parry (dalam Tasca, 2000) menunjukkan bahwa kebanyakan pelaku *Aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun, lebih tinggi dari pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama. Menurut Tasca (2000) *Aggressive driving* termasuk ke dalam perilaku melanggar lalu lintas, pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka, peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuinya. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki banyak terlibat dalam *Aggressive driving* daripada pengemudi perempuan.

b. Anonimitas

Penelitian tentang perilaku agresif pada rangkaian lain telah secara konsisten menunjukkan bahwa lebih mungkin dalam situasi yang memberi anonimitas pada pelaku. Hal ini tampaknya membenarkan perilaku agresif di jalan juga. Bahkan, pentingnya faktor anonimitas untuk studi agresi di jalanan telah ditegaskan oleh Novaco (dalam Tasca 2000). Novaco (dalam Tasca 2000) mengatakan bahwa: "pada umumnya, seseorang akan kehilangan self-control ketika tidak sadar siapa mereka dan tempat mereka dalam tatanan masyarakat. Di jalan raya, terutama pada malam hari, menimbulkan anonimitas dan adanya kesempatan untuk melarikan diri. Harapan untuk menerima hukuman dapat berkurang, dan keinginan untuk agresif lebih mudah terjadi. Kesempatan untuk "lolos" dapat melepaskan agresi yang seharusnya dapat dihentikan. Hal ini dibuktikan dalam kemacetan lalu lintas, yang mengakibatkan beberapa insiden agresi, terlepas dari keadaan stress Anonimitas dapat dikatakan bahwa merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak dapat diketahui identitasnya, dikarenakan seseorang yang dalam kondisi anonimitas dapat dengan mudah untuk melakukan tindakan agresif. Tasca (2000) mengatakan bahwa orang yang dalam kondisi anonimitas dapat menimbulkan perilaku agresif lebih tinggi dibandingkan faktor-faktor usia dan jenis kelamin.

c. Faktor sosial

Dalam pandangan teori belajar-social (*sociallearning*), agresi adalah respon yang dipelajari melalui observasi atau imitasi dari orang lain yang terikat agresi, disebabkan oleh, hasil dari norma, pemberian hadiah, hukuman, dan model untuk individual yang telah menunjukkannya (Grey, dkk, dalam Tasca, 2000). Banyaknya kasus *Aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat

membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima (Novaco, dalam Tasca, 2000). Kondisi seperti inilah yang menyebabkan pengemudi merasa bahwa perilaku *Aggressive driving* yang dilakukannya tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi tetap melakukan *Aggressive driving* (Tasca, 2000).

d. Kepribadian

Arnett, dkk (dalam Tasca, 2000) menggunakan Arnett Inventory of Sensation Seeking (AISs) dan dari sub skala agresivitas California Psychological Inventory (CPI) untuk mengukur masing-masing, sensaton-seeking dan agresivitas dengan sampel dari 139 pembalap muda berusia 17-18 dan 38 orang dewasa berusia 41-59. Mereka menemukan kedua karakter kepribadian secara signifikan terkait dengan perilaku mengemudi ugal-ugalan seperti mengemudi 20 mph (32 km/jam) atau lebih di atas 20 batas kecepatan (diatas 100 km/jam), mobil balap lain dan lewat di zona dilarang lewat. Sensation seeking dan agresivitas secara signifikan berkorelasi dengan remaja, memiliki skor lebih tinggi daripada orang dewasa dan remaja laki-laki memiliki skor lebih tinggi dari remaja perempuan. Studi ini menemukan tidak hanya hubungan antara trait agresivitas (kecenderungan umum untuk menjadi agresif) dan mengemudi ugal-ugalan, tetapi juga menemukan bahwa kondisi agresivitas (yaitu berada dalam suasana hati yang marah pada waktu tertentu) berhubungan dengan episode mengemudi dengan kecepatan tinggi.

e. Gaya hidup

Penelitian mengenai faktor gaya hidup belum dapat diaplikasikan secara spesifik untuk perilaku *Aggressive driving*. Menurut Tasca (2000) fokus gabungan antara kepribadian dan faktor sosial yang khas dari penelitian gaya hidup, akan menambah kemampuan untuk mengerti motivasi dari seseorang yang sering memunculkan perilaku *Aggressive driving* (seperti pengemudi agresif). Konsep gaya hidup mengarah kepada kelompok perilaku yang khas dilakukan oleh individu dengan berbagai kepribadian. Beirness (dalam Tasca, 2000) melakukan peninjauan terhadap berbagai penelitian yang berhubungan dengan gaya hidup, performa mengemudi dan resiko tabrakan yang difokuskan pada pengemudi usia muda. Mereka memiliki gaya hidup seperti minum-minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Dimana gaya hidup tersebut menyerap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara.

f. Sikap pengemudi (driver attitude)

Pengemudi lebih mungkin untuk melakukan pelanggaran lalu lintas secara agresif jika mereka mengalami situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraan mereka atau ketika pengemudi lain menunjukkan permusuhan langsung terhadap

mereka. Pengemudi yang berfikir memiliki keterampilan mengemudi yang tinggi, penanganan kendaraan lebih mungkin untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menimbulkan laju kendaraannya terhambat. Sebaliknya, pengemudi yang berfikir untuk memperoleh keselamatan lebih tinggi, mungkin akan sedikit terganggu oleh laju kendaraan lain yang terhambat atau permusuhan dari pengemudi lainnya. Ini adalah contoh dari pengemudi yang dilaporkan mengemudi lebih defensif (misalnya menjaga jarak aman). Hal tersebut dapat diartikan bahwa orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *Aggressive driving*. Sedangkan orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan, kecil kemungkinan untuk melakukan *Aggressive driving*, karena ia lebih mengutamakan keselamatan (Tasca, 2000).

g. Faktor Lingkungan

Shinar (1999) melaporkan hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dengan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Lajunen (dalam Tasca, 2000) menjelaskan kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *Aggressive driving*. Ellison-Potter, dkk (dalam Lin, 2009) meneliti tentang ciri-ciri agresifitas yang dimanipulasi oleh kemunculan kata-kata agresif atau kata-kata netral pada layar komputer di papan iklan atau tanda di gedung bangunan. Peneliti berasumsi bahwa perilaku *Aggressive driving* lebih tinggi pada kelompok atau komunitas dengan menggunakan lisan maupun kata-kata agresif dibandingkan dengan kelompok lain. Kemudian Sarwono (1995) menyatakan bahwa crowd situation (kepadatan) seringkali memberikan dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif.

Berdasarkan penjelasan diatas bawah penulis menyimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* adalah usia, jenis kelamin, individu atau pengemudi yang berkendara di jalan yang cenderung macet dan mengendarai kendaraan dengan ugal-ugalan yang terkadang di pengaruhi oleh lingkungan bahkan gaya hidup pengendara motor di jalan yang menyebabkan munculnya faktor-faktor tersebut yang memicu munculnya *aggressive driving*.

### 3. Aspek-aspek *Aggressive Driving*

Tasca (2000) mengemukakan beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai *Aggressive driving*, yaitu:

- a). membuntuti terlalu dekat,
- b). keluar-masuk lajur,

- c). menyalip dengan kasar,
- d.) memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat,
- e.) menyalip dari bahu jalan,
- f.) berpindah-pindah lajur tanpa memberikan tanda
- g.) menghalangi pengemudi lain untuk menyalip,
- h.) tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam lajur,
- i). mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan pengemudi lain berpindah lajur,
- j). melewati (menerobos) lampu merah,
- k). melewati tanda yang mengharuskan berhenti (tanda stop) sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Perilaku *aggressive driving* dapat diidentifikasi dalam emosi-emosi terganggu yang mempunyai 3. Selain itu, Houston, Harris, dan Norman (2003) membagi perilaku *Aggressive driving* menjadi beberapa aspek, yaitu:

- a. Perilaku Konflik (*conflict behavior*) melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang tidak kompatibel yang memperoleh respon konflik.

Indikator dari *conflict behavior* adalah: 1). Membunyikan klakson (*honking*), 2). Memberi isyarat kasar (*rude gesturing*), 3). Menyalakan lampu jauh. (*flashing high beams*)

- b. Mengebut (*Speeding*) Perilaku mengebut (*speeding*) termasuk kedalam perilaku beresiko (*risk-taking behavior*), menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) perilaku speeding yaitu tidak merupakan perilaku yang memperhitungkan resiko, pembuatan keputusan secara impulsif atau hanyalah kecerobohan dari pengemudi. Indikator dari speeding adalah: 1). Mengebut melewati batas kecepatan, 2). Membuntuti kendaraan lain, 3). Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.

Berdasarkan uraian diatas maka peneliti akan menggunakan aspek-aspek *aggressive driving* Tasca (2000) skala *aggressive driving* yang terdiri dari 6 aspek dari Tasca (2000). Keenam aspek tersebut antara lain (1) melewati jalan yang tidak boleh dilalui seperti melintas di jalur fly over, menerobos jalur satu arah, naik turun trotoar, dan menyalip ketika ditikungan; (2) menyalip pengendara lain dengan cara yang berbahaya seperti misalnya berpindah-pindah jalur tanpa melihat keberadaan pengendara lain, menyalip pada saat kondisi padat tanpa lampu sen, memotong laju kendaraan lain secara tiba-tiba, dan menyalip kendaraan tanpa peduli dengan arus kendaraan dari arah berlawanan; (3) berkendara dengan kecepatan tinggi misalnya memacu kecepatan pada daerah rawan kecelakaan, tergesa-gesa agar tidak terlambat, saat berkendara membayangkan sedang adu kecepatan yang terwujud secara nyata,

dan kebiasaan untuk memacu secara maksimal laju kendaraan bermotor; (4) menerobos rambu lalu lintas seperti menerobos lampu merah, melanggar rambu aturan putar balik arah, memajukan kendaraan sedikit demi sedikit ketika lampu merah dan langsung belok kiri meski ada tanda belok kiri ikuti isyarat lampu; (5) meluapkan kemarahan saat di jalan dengan cara mengklakson kendaraan lain dengan cepat dan berulang-ulang, memaki pengendara lain, mengutuk pengendara lain dan tidak segan untuk bertengkar dengan pengendara lain ketika merasa dirugikan; (6) menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului dengan cara mengemudi motor berjajar dengan teman, menambah kecepatan ketika dipersimpangan, dan tidak memberi celah pengendara lain untuk masuk jalur.

## **B. Harga Diri (*self-esteem*)**

### **1. Pengertian *Self-esteem***

*Self-esteem* merupakan salah satu bagian dari kepribadian seseorang yang sangat penting dalam kehidupan sehari-hari. Menurut Coopersmith (1967), *self-esteem* adalah evaluasi yang di buat oleh individu dan biasanya berhubungan dengan penghargaan terhadap dirinya sendiri, hal ini mengekspresikan suatu sikap setuju atau tidak setuju dan menunjukkan tingkat dimana individu itu menyakini diri sendiri mampu, penting, berhasil dan berharga. Secara umum *Self-esteem* merupakan suatu komponen evaluatif dari konsep diri, representasi diri yang lebih luas sehingga mencakup aspek kognitif dan behavior yang bersifat menilai dan afektif. Blascovich & Tomaka (dalam Coetzee, 2005). Menurut Santrok (2003) *Self-esteem* merupakan dimensi evaluatif yang menyeluruh dari diri. *Self esteem* juga di sebut sebagai harga diri atau gambaran diri.

Roman (dalam Coetzee, 2005) menjabarkan *Self-esteem* sebagai kepercayaan diri seseorang, mengetahui apa yang terbaik bagi diri dan bagaimana melakukannya. Clemens dan Bean (1995) juga menyatakan *Self esteem* adalah penilaian-penilaian seseorang tentang dirinya sendiri dari berbagai titik pandangan yang berbeda, apakah individu tersebut sebagai orang yang berharga dan sebaliknya. Menurut Maslow (dalam Alwisol, 2002) *Self-esteem* merupakan suatu kebutuhan manusia yang memerlukan pemenuhan atau pemuasan untuk dilanjutkan ke tingkat kebutuhan yang lebih tinggi. Kebutuhan terhadap *Self esteem* oleh Maslow dibagi menjadi dua jenis yaitu penghargaan diri dan penghargaan dari orang lain. Maslow (dalam Schultz, 1981) juga mengemukakan bahwa sekali seseorang merasa dicintai dan memiliki rasa (*sense of belonging*), maka mereka akan mengembangkann kebutuhan untuk penghargaan (*need for esteem*).

Dariuszky (2004) mengemukakan *self-esteem* sebagai penilaian seseorang bahwa dirinya mampu menghadapi tantangan hidup dan mendapat

kebahagiaan. Atwater (dalam Dariuszky, 2004) mengemukakan, sebenarnya *self-esteem* adalah cara seseorang merasakan dirinya sendiri, dimana seseorang akan menilai tentang dirinya sehingga mempengaruhi perilaku dalam kehidupannya sehari-hari. Seseorang yang memiliki *self-esteem* yang tinggi, lebih menghargai dirinya atau melihat dirinya sebagai sesuatu yang bernilai dan dapat mengenali kesalahan-kesalahannya, tetapi tetap menghargai nilai-nilai yang ada pada dirinya (Rosenberg, dalam Sara Burnett dan Wright, 2002). Menurut Brandent (2005) *self-esteem* adalah pengalaman bahkan kita cocok dengan kehidupan ini dan dengan persyaratan dari kehidupan lebih spesifik lagi. *self-esteem* adalah pertama, keyakinan dalam kemampuan untuk bertindak dan menghadapi tantangan hidup ini. Kedua, keyakinan dalam hak kita untuk bahagia, perasaan berharga, layak, memungkinkan untuk menegasakan kebutuhan dan keinginan kita serta menikmati buah dari hasil kerja keras (Nathaniel Branden, 2005).

*Self-esteem* adalah suatu hasil penilaian individu terhadap dirinya yang di ungkapkan dalam sikap positif dan negatif. *self esteem* berkaitan dengan bagaimana orang menilai tentang dirinya akan mempengaruhi perilaku dalam kehidupan sehari-hari (Tambunan, 2001). Banyak sekali teori yang membahas tentang *self esteem*, Frey dan Carlock (1984) mengajukan dua komponen dalam *self-esteem* yaitu kompetensi diri dan keberhargaan diri. Kompetisi diri (*self competence*) adalah perasaan seseorang menumpuk *Self esteem*, bahwa dirinya kompeten untuk menjalani hidup.

Berdasarkan kesimpulan diatas penulis berkesimpulan bahwa *self-esteem* adalah suatu penilaian subyektif yang di buat seseorang sebagai hasil penilaian mengenai dirinya yang dalam bersikap positif atau negatif dan bersikap setuju maupun tidak yang bersumber dari eksternal maupun internal.

## 2. Aspek-aspek *Self-esteem*

Coopersmith (1967) menyebutkan terdapat empat aspek dalam *self-esteem* individu. Aspek-aspek tersebut yaitu :

- a. *View of life*
- b. *Family Relations*
- c. *Tolerance and confusion level*
- d. *Sosiability*

Mengantes (2005) juga mengemukakan bahwa *self-esteem* terdiri dari beberapa aspek yaitu pertama, kekuatan atau power merupakan suatu kemampuan untuk bisa mengatur dan mengontrol tingkah laku yang mendapatkan pengakuan dan rasa hormat yang di terima individu dari orang lain. Kedua,signifikansi yaitu adanya kepedulian, perhatian dan afeksi yang diterima individu dan lingkungan sosialnya. Ketiga,

kebajikan menunjukkan adanya suatu ketaatan untuk mematuhi dan tidak melanggar standar moral, etika, dan agama. Keempat, kompetensi adalah suatu kemampuan untuk sukses mematuhi tuntutan prestasi yang ditandai dengan keberhasilan individu dalam mengerjakan bermacam tugas dengan baik.

Menurut James (dalam Susanty, 2006), individu akan memiliki *self-esteem* yang tinggi apabila individu tersebut merasa sangat baik terhadap salah satu aspek yang diperdulikannya. Oleh karena itu apabila individu merasa sangat baik terhadap salah satu aspek maka ia akan memiliki *self-esteem* yang tinggi, begitu pula sebaliknya apabila individu merasa sangat baik terhadap salah satu aspek maka individu tersebut akan memiliki *self-esteem* yang rendah.

Crocker dan Wolfe (Crocker, dkk, 2000) mengemukakan bahwa *self-esteem* dapat berasal dari berbagai sumber, yaitu: a. *Family support*/ dukungan keluarga, b. *Competition*/ kompetisi, c. *Appearance*/ penampilan, d. *God's Love*/ anugerah Tuhan, e. *Academic competence*/ kompetensi akademik, f. *Virtue*/ nilai moral, g. *Approval from others*/ penghargaan dari orang lain

Individu dapat memiliki berbagai persepsi yang berbeda mengenai dirinya dalam berbagai aspek, seperti hubungan sosial, kemampuan akademik, atau penampilan fisik yang akan membawa pada penerimaan yang luas terhadap diri sebagai objek yang multidimensional. Crocker, dkk (dalam Hill, 2006) menyatakan bahwa individu dapat mengalami peningkatan *Self-esteem* karena adanya kesuksesan dalam aspek yang bersangkutan, sementara kegagalan dapat menimbulkan penurunan *self-esteem*.

Heatheron dan Polivy (dalam Susanty, 2006) menyebutkan bahwa ada tiga aspek *Self-esteem* yaitu:

- 1) *Performance Self-esteem*, mengacu pada kompetensi umum termasuk kecakapan intelektual, prestasi di sekolah, kapasitas yang berkaitan dengan diri, dan keberhasilan. Individu yang memiliki *Self-esteem* tinggi adalah individu yang percaya bahwa mereka pandai dan mampu
- 2) *Social Self-esteem*, mengacu pada bagaimana seseorang mempercayai persepsi orang lain terhadap dirinya, dalam hal ini mengenai penerimaan lingkungan sosial terhadap diri individu. Menurut Santrock (2002) dukungan emosional dan penghargaan sosial dari orang lain juga memiliki kekuatan tersendiri dalam mempengaruhi *self-esteem*. Mengacu pada bagaimana seseorang mempercayai persepsi orang lain terhadap dirinya, dalam hal ini mengenai penerimaan lingkungan sosial terhadap diri individu. Menurut Santrock (2002) dukungan emosional dan penghargaan sosial dari orang lain



juga memiliki kekuatan tersendiri dalam mempengaruhi *Self-esteem*. Beberapa anak yang memiliki *Self-esteem* yang rendah biasanya berasal dari keluarga yang mengalami konflik, kondisi dimana mereka mengalami pelecehan atau ditolak dan dukungan tidak mereka dapatkan.

- 3) *Physical Self-esteem*, mengapa pada bagaimana individu mengandung tubuh fisiknya, termasuk penampilan yang menarik dan citra tubuh. Penampilan diri yang tidak menarik membuat individu menjadi rendah diri. Tiap cacat fisik merupakan sumber memalukan dan mengakibatkan perasaan rendah diri. Sebaliknya, daya tarik fisik menimbulkan penilaian yang menyenangkan terhadap citra kepribadian dan menambah dukungan sosial (Hurlock, 1990). Menurut harter (Santrock, 2003) penampilan fisik dan penerimaan sosial/teman sebaya memiliki korelasi yang lebih kuat terhadap *Self-esteem* secara global.

### **3. Tingkat dan Karakteristik *Self-esteem***

- a. Karakteristik *Self-esteem* yang tinggi

Menurut Coopersmith (dalam Pervin dan John, 2001) individu dengan *self-esteem* yang tinggi lebih asertif/tegas, mandiri dan kreatif. Individu tersebut juga kurang menerima definisi sosial mengenai realita kecuali mereka menyampaikan dengan pengamatan mereka sendiri, dimana lebih fleksibel dan imajinatif, dan mampu untuk menemukan solusi orisinal terhadap suatu masalah.

Menurut peneliti dari kesimpulan diatas menyatakan bahwa seseorang dengan *self-esteem* tinggi cenderung puas dengan karakter dan kemampuan dirinya. Adanya penerimaan dan penghargaan dari yang positif. stimulus dan lingkungan sosial. Sedangkan seseorang yang berself-esteem rendah cenderung kurang puas dengan karakter dirinya dan kemampuan dirinya, kurangnya penerimaan di lingkungan sosialnya dan kurang bahagia.

- b. Karakteristik *Self-esteem* yang rendah

Individu dengan *self-esteem* rendah memiliki rasa kurang percaya diri dalam menilai kemampuan dan atribut-atribut dalam dirinya, hal ini membuat individu tidak mampu mengekspresikan diri dalam lingkungan sosialnya. Mereka kurang mampu melawan tekanan untuk menyesuaikan diri dan kurang mampu untuk merasakan stimulus yang mengancam. Individu menarik diri dari orang lain dan memiliki perasaan tertekan secara terus menerus. Individu ini merasa inferior, takut atau malu, membeci dirinya, kurang mampu menerima dirinya, dan bersikap patuh atau submissif. Individu dengan *self-esteem* rendah menunjukkan level kecemasan yang lebih tinggi, dan lebih banyak menunjukkan simtom psikosomatis dan perasaan depresi.

Individu ini juga percaya bahwa mereka memiliki kesulitan yang besar dalam membentuk hubungan pertemanan ketimbang individu dengan *self-esteem* tinggi dan rendah. Individu dengan *self-esteem* yang rendah mungkin terlibat dalam aktivitas yang menyimpang dan memiliki masalah psikologis. Andrews dkk, (dalam Itasari, 2006) individu dengan *self-esteem* yang tinggi secara umum memiliki pengetahuan mengenai dirinya yang lebih baik dibanding individu dengan *self-esteem* rendah.

*Self-esteem* yang tinggi juga berhubungan dengan keterlibatan yang aktif dalam kehidupan sehari-hari, sikap yang lebih optimis, dan kesehatan psikologis yang lebih baik. Sebaliknya, individu dengan *self-esteem* yang rendah seringkali merasa tidak memadai dan tidak cakap, berharap untuk gagal, dan seringkali mudah menyerah, hal ini menimbulkan kegagalan dalam kehidupan. Seseorang dengan harga diri yang rendah kurang memiliki konsepsi diri yang jelas, berpikir kurang baik mengenai diri mereka sendiri, seringkali memilih tujuan akhir yang tidak realistis atau melarikan diri juga dihadapkan pada tujuan akhir bersama, cenderung pesimistis tentang masa depan, serta memiliki reaksi-reaksi emosional dan behavioral yang merugikan dalam bentuk kritik atau berbagai macam umpan balik yang bersifat negatif. Kernis, dkk (dalam Miller, 2006).

Rosenberg (dalam Reasoner, 2010) menjelaskan bahwa individu dengan harga diri yang rendah seringkali mengalami depresi dan ketidakbahagiaan, memiliki tingkat kecemasan yang tinggi, menunjukkan implus-implus agresivitas yang lebih besar, mudah marah dan mendendam, serta selalu menderita karena ketidakpuasan akan kehidupan sehari-hari. Individu dengan harga diri yang cenderung mencari bukti bahwa dirinya kurang memiliki kecakapan, sedangkan mereka yang memiliki harga diri yang tinggi memotivasi diri untuk menemukan bukti yang memperkuat semangat mereka. Mereka yang telah berhasil menampilkan diri akan mengatribusikan hasil kesuksesan pada karakteristik internalnya, sedangkan individu-individu dengan harga diri yang rendah cenderung mengatribusikan kesuksesan mereka pada pengaruh eksternal.

Dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan aspek-aspek *self-esteem* Coopersmith (1967) skala *self-esteem* yang terdiri dari 4 aspek Coopersmith (1967), yaitu 1). view of life, 2). family relations, 3). tolerance and confusion level, 4). sociability.

### C. *Self-control*

#### 1. *Pengertian Self-control*

Chalhoun dan Acocella (1990) mendefinisikan kontrol diri (*self-control*) sebagai pengaturan proses-proses fisik, psikologis, dan perilaku seseorang, dengan kata lain serangkaian proses yang membentuk dirinya sendiri. Golfried dan Merbaum, mendefinisikan kontrol diri sebagai suatu kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu ke arah konsukuensi positif. Selain itu *Self-control* juga menggambarkan keputusan individu yang melalui pertimbangan kognitif untuk menyatukan perilaku yang telah disusun untuk meningkatkan hasil dan tujuan tertentu seperti yang diinginkan (Gufron & Risnawati, 2011)

Menurut Mahoney & Thoresen (2008), *self-control* merupakan jalinan yang secara utuh (intergrative) yang dilakukam individu terhadap lingkungannya. Individu dengan *self-control* tinggi sangat memerhatikan cara-cara yang tepat untuk berperilaku dalam situasi yang bervariasi. Individu cenderung akan mengubah perilakunya sesuai dengan permintaan situasi sosial yang kemudian dapat petunjuk situasional, lebih fleksibel, berusaha untuk memperlancar interaksi sosial, bersifat hangat, dan terbuka (Gufron & Risnawati, 2011).

Menurut Goleman (2005), *self-control* adalah ketrampilan untuk mengendalikan diri dari api-api emosi yang terlihat mencolok. Tanda-tandanya meliputi ketegangan saat menghadapi stress atau menghadapi seseorang yang bersikap bermusuhan tanpa membalas dengan sikap atau perilaku serupa. Ketika berinteraksi dengan orang lain, seseorang akan berusaha menampilkan perilaku yang dianggap paling tepat bagi dirinya, yaitu perilaku yang dapat menyelamatkan interaksinya dari akibat negative yang disebabkan karena respons yang dilakukannya. *self-control* diperlukan guna membantu individu dalam mengatasi berbagai hal merugikan yang mungkin terjadi yang berasal dari luar (Gufron & Risnawati, 2011).

Berdasarkan uraian para ahli di atas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa *self-control* adalah suatu pengendalian tingkah laku individu yang cenderung bertindak positif dalam berfikir dan pengendalian tingkah laku disini menurut peneliti adalah individu selalu melakukan berbagai pertimbangan terlebih dahulu sebelum melakukan atau memutuskan sesuatu untuk bertindak agar sesuai dengan keinginan individu dan rasa nyaman dengan orang lain.

## 2. Aspek-aspek *self-control*

Berdasarkan konsep Averill (dalam Ghufron, 2011), terdapat 3 jenis kemampuan mengontrol diri yang meliputi 3 aspek. Averill menyebut kontrol diri dengan sebutan kontrol personal, yaitu kontrol perilaku (*behavioral control*), kontrol kognitif (*cognitive control*), dan mengontrol kepuasan (*decisional control*). (Gufon & Risnawati, 2011) :

### a. *Behavioral control*

Merupakan kesiapan atau tersedianya suatu respon yang dapat secara langsung mempengaruhi atau memodifikasi suatu keadaan yang tidak menyenangkan. Kemampuan mengontrol perilaku ini diperinci menjadi dua komponen, yaitu mengatur pelaksanaan (*regulated administration*) dan kemampuan memodifikasi stimulus (*stimulus modifiability*). Kemampuan mengatur pelaksanaan merupakan kemampuan individu untuk menentukan siapa yang mengendalikan keadaan, dirinya sendiri atau sesuatu yang ada di luar dirinya. Kemampuan mengatur stimulus merupakan kemampuan untuk mengetahui bagaimana dan kapan suatu stimulus yang tidak dikehendaki di hadapi.

### b. *Cognitive control*

Merupakan kemampuan individu dalam mengelola informasi yang tidak diinginkan dengan cara menginterpretasi, menilai atau menggabungkan suatu kejadian dalam suatu kerangka kognitif sebagai adaptasi psikologis atau untuk mengurangi tekanan. Aspek ini terdiri dari dua komponen, yaitu memperoleh informasi dan melakukan penilaian. Dengan informasi yang dimiliki oleh individu mengenai suatu keadaan yang tidak menyenangkan, individu dapat mengantisipasi keadaan tersebut dengan berbagai pertimbangan. Melakukan penilaian berarti individu berusaha menilai dan menafsirkan suatu keadaan atau peristiwa dengan cara memperhatikan segi-segi positif secara subjektif.

### c. *Decisional control*

Merupakan kemampuan seseorang untuk memilih atau suatu tindakan berdasarkan pada sesuatu yang diyakini atau disetujuinya. Kontrol diri dalam menentukan pilihan akan berfungsi baik dengan adanya suatu kesempatan, kebebasan, atau kemungkinan pada diri individu untuk memilih berbagai kemungkinan tindakan.

Menurut Tangney, dkk (2004) terdapat lima dimensi kontrol diri, yaitu sebagai berikut:

- a. *Self-discipline* (disiplin diri), disiplin diri yaitu mengacu pada kemampuan individu dalam melakukan disiplin diri seperti tindakan mengikuti peraturan yang ada di lingkungan sosialnya.
- b. *Deliberate/Non-impulsive* (tindakan atatu akasi yang tidak impulsif), menilai tentang kecenderungan individu untuk melakukan tindakan yang tidak impulsif (memberikan respon kepada stimulus dengan pemikiran yang matang)
- c. *Healthy habits* (kebiasaan baik), kebiasaan baik merupakan kemampuan individu dalam mengatur pola pikir perilaku menjadi sebuah kebiasaan yang pada akhirnya menyehatkan. Biasanya individu yang memiliki kebiasaan baik akan menolak sesuatu yang dapat menimbulkan dampak buruk walaupun hal tersebut menyenangkan baginya.
- d. *Work ethic* (etika kerja), etika kerja berkaitan dengan penilaian individu terhadap regulasi dirinya dalam layanan etika kerja, biasanya individu mampu memberikan perhatian penuh pada pekerjaan yang dilakukan. Kemampuan mengatur diri individu tersebut di dalam layanan etika.
- e. *Reliability* (keterandalan), keterandalan dimensi terkait penilaian individu terhadap kemampuan dirinya dalam pelaksanaan rancangan jangka panjang untuk pencapaian tertentu. Biasanya individu secara konsisten akan mengatur perilaku untuk mewujudkan setiap perencanaannya.

Block dan Block menjelaskan ada tiga jenis kualitas kontrol diri, yaitu: over control, under control, dan appropriate control (Gufon & Risnawati, 2011).

- a. *Over control*, yaitu merupakan kontrol diri yang dilakukan oleh individu secara berlebihan yang menyebabkan individu banyak menahan diri beraksi terhadap stimulus.
- b. *Under control*, yaitu merupakan suatu kecenderungan individu untuk melepaskan implus dengan bebas tanpa perhitungan yang matang.
- c. *Appropriate control*, yaitu merupakan kontrol individu dalam upaya mengendalikan implus secara tepat.

Menurut Thompson (1994) ciri-ciri seseorang yang memiliki *self-control* adalah sebagai berikut:

- a. Kemampuan untuk mengontrol perilaku atau tingkah laku impulsif yang ditandai dengan kemampuan menghadapi stimulus yang tidak diinginkan.

- b. Kemampuan menunda kepuasan dengan segera untuk keberhasilan mengatur perilaku dalam mencapai sesuatu yang lebih berharga atau diterima dalam masyarakat
- c. Kemampuan mengantisipasi peristiwa yaitu kemampuan untuk mengantisipasi keadaan melalui berbagai pertimbangan secara relatif obyektif. Hal ini didukung dengan adanya informasi yang dimiliki individu.

Berdasarkan uraian diatas maka peneliti menggunakan aspek *Self-control* yang di kemukakan oleh Averill (dalam Ghufon, 2017), terdapat tiga aspek yaitu kontrol perilaku yang mempengaruhi individu dalam mempengaruhi keadaan. Kontrol kognitif yaitu kemampuan individu dalam mengolah informasi yang tidak diinginkan dengan cara menginterpretasi, menilai, atau menghunungkan dalam suatu kejadian. Mengontrol keputusan merupakan kemampuan individu dalam memutuskan sesuatu tindakan yang berdasarkan pada suatu yang di setujuinya. Sehingga dapat di tarik kesimpulan bahwa aspek *self-control* meliputi aspek kontrol perilaku, kognitif dan mengontrol keputusan. Aspek ini digunakan sebagai acuan dalam pembuatan indikator skala *self-control* yang meliputi seperti: 1). Mampu mengontrol diri, 2). Mampu mengontrol stimulus, 3). Mampu menafsirkan keadaan atau peristiwa dengan memperhatikan segi-segi positif, 4). Mampu menafsirkan peristiwa atau keadaan yang melalui pertimbangan, 5). Mampu memilih tindakan berdasarkan apa yang diyakini individu, 6). Mampu memilih tindakan berdasarkan apa yang disetujui individu. Pemilihan acuan pembuatan skala berdasarkan *Self-control* dikarenakan aspek dapat mewakili kondisi untuk mengukur tingginya rendahnya seseorang dalam mengontrol dirinya.

### **3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *self-control***

Faktor yang mempengaruhi kontrol diri dipengaruhi oleh beberapa faktor. Menurut Ghufon dan Rini (2011) secara garis besarnya faktor-faktor yang mempengaruhi kontrol diri terdiri dari:

- a. Faktor internal. Faktor internal yang ikut andil terhadap kontrol diri adalah usia. Semakin bertambah usia seseorang maka, semakin baik kemampuan mengontrol diri seseorang itu dari diri individu.
- b. Faktor eksternal ini diantaranya adalah lingkungan keluarga. Lingkungan keluarga terutama orangtua menentukan bagaimana kemampuan mengontrol diri seseorang. Bila orangtua menerapkan disiplin kepada anaknya sikap disiplin secara intens sejak dini, dan orangtua tetap konsisten terhadap semua konsekuensi yang dilakukan anak bila ia menyimpang dari yang sudah

ditetapkan, maka sikap konsisten ini akan diinternalisasi oleh anak dan kemudian akan menjadi kontrol diri baginya.

Berdasarkan uraian diatas yang telah di jelaskan oleh Ghufron dan Rini (2011) dapat di simpulkan bahwa *self-control* yang dapat mempengaruhi *self-control* di bagi menjadi dua yaitu: faktor internal yang berasal dari usia dan kematangan pada individu, sedangkan faktor eksternal berasal dari lingkungan keluarga individu dan lingkungan luar.

#### **D. Kerangka Berpikir**

Bertambahnya alat transportasi yang berada di kota-kota besar di Indonesia terumata Kota Surabaya yang tidak lepas dari permasalahan kepadatan kendaraan, kemacetan dan kecelakaan lakalantas berupa kecelakaan tunggal maupun berkelompok, namun seiring bertambahnya jumlah kendaaran atau merek baru motot di Kota Surabaya juga menambah komunitas motor dan anggotanya tidak diiringi dengan peningkatan skill dalam berkendara, anggota komunitas cenderung sudah mampu membawa dirinya dalam berkendara. Banyak dari anggota komunitas motor tidakm menyadari bahwa mereka telah melakukan *aggressive driving* pada saat mengendarai kendaraannya, seperti mengendarai kendaraan dengan ugal-ugalan, melanggar rambu lalu lintas, dan menerobos lampu lampu merah. Hal ini dapat terjadi karena kurangnya kontrol diri individu dan kurangnya kemampuan untuk mengontrol emosi dalam berkendara. Dalam penelitian ini *aggressive driving* berdasarkan indikator menurut Tasca (2000) skala *aggressive driving* yang terdiri dari 6 aspek dari Tasca (2000). Keenam aspek tersebut antara lain (1) melewati jalan yang tidak boleh dilalui seperti melintas dijalur fly over, menerobos jalur satu arah, naik turun trotoar, dan menyalip ketika ditikungan; (2) menyalip pengendara lain dengan cara yang berbahaya seperti misalnya berpindah-pindah jalur tanpa melihat keberadaan pengendara lain, menyalip pada saat kondisi padat tanpa lampu sen, memotong laju kendaraan lain secara tiba-tiba, dan menyalip kendaraan tanpa peduli dengan arus kendaraan dari arah berlawanan; (3) berkendara dengan kecepatan tinggi misalnya memacu kecepatan pada daerah rawan kecelakaan, tergesa-gesa agar tidak terlambat, saat berkendara membayangkan sedang adu kecepatan yang terwujud secara nyata, dan kebiasaan untuk memacu secara maksimal laju kendaraan bermotor; (4) menerobos rambu lalu lintas seperti menerobos lampu merah, melanggar rambu aturan putar balik arah, memajukan kendaraan sedikit demi sedikit ketika lampu merah dan langsung belok kiri meski ada tanda belok kiri ikuti isyarat lampu; (5) meluapkan kemarahan saat di jalan dengan cara mengklakson kendaraan lain dengan cepat dan berulang-ulang, memaki pengendara lain, mengutuk pengendara lain dan

tidak segan untuk bertengkar dengan pengendara lain ketika merasa dirugikan; (6) menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului dengan cara mengemudi motor berjajar dengan teman, menambah kecepatan ketika dipersimpangan, dan tidak memberi celah pengendara lain untuk masuk jalur.

*Self-esteem* dapat mempengaruhi individu dalam berkendara, individu yang memiliki *self-esteem* tinggi cenderung akan melakukan hal-hal yang negatif, seperti anggota komunitas motor harley atau bisa disebut dengan komunitas motor gede yang melakukan arogansi karena kebanyakan komunitas motor gede apabila sedang berkumpul atau touring akan di kawal oleh pihak kepolisian dan membuat anggota komunitas tersebut merasa mempunyai harga diri yang tinggi karena memakai motor yang terbilang mahal dan jalannya dikawal oleh pihak kepolisian. dalam penelitian ini *Self-esteem* diukur berdasarkan indikator menurut Coopersmith (1967) yaitu: meliputi 1). Menunjukkan pada adanya kemampuan seseorang untuk dapat mengatur dan mengontrol tingkah laku dan mendapat pengakuan atas tingkah laku tersebut dari orang lain. 2). menunjukkan pada kepedulian, perhatian, afeksi dan ekspresi cinta yang di terima oleh seseorang dari orang lain. 3). menunjukkan suatu ketaatan untuk mengikuti standar moral dan etika serta agama 4). menunjukkan suatu performasi yang tinggi untuk memenuhi kebutuhan dan mencapai prestasi.

Tidak hanya *Self-esteem* yang dapat mempengaruhi individu seseorang menjadi *aggressive driving*, salah satu faktor lain yang menyebabkan orang lain berperilaku agresif adalah *self-control*, *self-control* diri diperlukan oleh individu dalam berkendara. Apabila individu yang memiliki *self-control* rendah akan mudah terpancing emosinya apabila anggota komunitas atau pengendara dalam keadaan macet dan akan mengambil resiko untuk melakukan perbuatan yang akhirnya tanpa disadari akan melakukan *aggressive driving* di jalan. dalam penelitian ini, *Self-control* diukur berdasarkan indikator menurut Averill (dalam Ghufroon, 2017) yaitu: meliputi 1). Mampu mengontrol perilaku. 2). Mampu mengontrol. 3). Mampu menafsirkan keadaan atau peristiwa dengan memperhatikan segi-segi positif. 4). Mampu menafsirkan peristiwa atau keadaan melalui berbagai pertimbangan. 5). Mampu memilih tindakan berdasarkan apa yang diyakini oleh individu. 6). Mampu memilih tindakan berdasarkan apa yang disetujui oleh individu.



## **E. Hipotesis**

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

- a. Ada hubungan antara *self-esteem* dan *self-control* dengan *aggressive driving* pada komunitas motor di Kota Surabaya
- b. Ada hubungan antara *self-esteem* dengan *aggressive driving* pada komunitas motor di Kota Surabaya
- c. Ada hubungan antara *self-control* dengan *aggressive driving* pada komunitas motor di Kota Surabaya.