

- d. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat;
- e. Menyalip dari bahu jalan;
- f. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda;
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip;
- h. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur;
- i. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur;
- j. Melewati (melanggar) lampu merah;
- k. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Selanjutnya, James dan Nahl (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori, yaitu : *Impatience and inattentiveness, Power Struggle, Recklessness and Road Rage*.

Kategori 1: *Impatience* (ketidaksabaran) dan *Inattentiveness* (ketidakperhatian)

- a. Menerobos lampu merah.
- b. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning.
- c. Berpindah-pindah jalur.
- d. Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam diatas batas kecepatan aman maksimum.
- e. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya.

3. Faktor-faktor Penyebab *Aggressive Driving*

Menurut Tasca (2000), faktor-faktor penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut :

a. Usia dan Jenis Kelamin

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebanyakan *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. *Aggressive driving* termasuk perilaku melanggar lalu lintas, pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko 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 mematuhi. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

b. Anonimitas

Anonimitas biasanya mengacu pada seseorang, yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui. Jalan raya, terutama pada malam hari, memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Keadaan tersebut memberikan kesempatan untuk “lolos begitu saja” dari diketahuinya seseorang sebagai pengemudi yang melakukan *aggressive driving*. Dengan

mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Kamus Besar Bahasa Indonesia/KBBI (2002), menjelaskan bahwa pengemudi adalah orang yang (pekerjaannya) mengemudikan (perahu, mobil, pesawat terbang, sepeda motor, dsb). Oleh karena itu, pengguna sepeda motor remaja adalah orang yang mengemudikan sepeda motor dalam usia 12 tahun sampai 22 tahun (dalam Santrock, 2003).

Batasan usia remaja dikemukakan dalam berbagai pendapat, antara lain (Monks, dkk, 2002) memberi batasan usia remaja adalah 12-21 tahun. Sedangkan Santrock (2003) berpendapat bahwa usia remaja berada pada rentang usia 12-23 tahun. Berdasarkan pernyataan ahli di atas dapat diamati bahwa proses mulainya masa remaja relatif sama sedangkan masa berakhirnya berbeda-beda. Ada yang dipercepat dan ada yang diperlambat. Hal ini tergantung dari kondisi lingkungan tempat remaja tersebut berkembang. Monks, dkk, (2002) menambahkan pembagian masa remaja mulai dari remaja awal antara usia 12-15 tahun, remaja tengah antara usia 15-18 tahun dan remaja akhir antara usia 18-22 tahun.

Batasan usia pengemudi remaja sendiri telah dikemukakan oleh beberapa ahli. Pengemudi remaja termasuk ke dalam golongan pengemudi usia muda. Tasca (2000) menyatakan bahwa perilaku *aggressive driving* paling banyak ditampilkan oleh pengemudi yang berusia 17-35 tahun, yaitu *young driver* atau pengemudi muda. Penelitian menunjukkan bahwa perilaku agresif di jalan didominasi oleh pengemudi usia muda (16-23 tahun), biasanya mereka tidak menggunakan sabuk pengaman, dibawah

kendali alkohol, tidak mempunyai surat ijin yang valid. Selain itu situasi juga memicu terjadinya *aggressive driving*, diantaranya seorang remaja membawa penumpang sesama remaja, kondisi jalan padat pada pagi hari, dan batas kecepatan yang ada pada peraturan (Paleti, Eluru & Bath, 2010).

Beberapa studi juga menemukan penilaian subyektif pengemudi usia muda terkait kesesakan yang dialami di lalu lintas. Shinar (2004) menjabarkan dalam penelitiannya bahwa kondisi lalu lintas yang padat akan memicu *aggressive driving*. Respon yang muncul antara lain perilaku agresif, kompetitif dan perilaku negatif lainnya (Holahan, 1982). Holahan, (1982) menambahkan bahwa perilaku reaktif ditunjukkan pada individu dengan usia muda lebih banyak dibanding usia tua.

Aggressive driving sendiri telah dimasukkan menjadi salah satu pembahasan dalam psikologi perkembangan remaja. Beberapa diantaranya telah diuraikan oleh Santrock (1988); Papalia, Old, & Feldman (2009). Kovar (1991), Millstein & Litt (1990) & Takanishi (1993) menguraikan bahwa tiga penyebab utama kematian pada masa remaja adalah kecelakaan, bunuh diri, dan pembunuhan (dalam Santrock, 2003). Lebih dari setengah seluruh kematian pada remaja usia 10-19 disebabkan karena kecelakaan, dan kebanyakan berupa kecelakaan kendaraan bermotor, terutama pada remaja yang lebih tua. Kebiasaan mengemudi berisiko yang sering menyebabkan kecelakaan pada usia remaja yaitu ngebut (*speeding*), membuntuti (*tailgating*), dan mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan (Santrock, 2003).

B. Crowded Perception di Jalan Raya

1. Perception atau Persepsi

a. Definisi Perception

Menurut Robbins (2006) persepsi atau *perception* adalah proses yang digunakan individu mengelola dan menafsirkan kesan indera mereka dalam rangka memberi makna kepada lingkungan mereka. Meski demikian, apa yang dipersepsikan seseorang dapat berbeda dari kenyataan objektif. Individu-individu memandang satu benda yang sama, namun mempersepsikannya secara berbeda. Sejumlah faktor berperan dalam membentuk dan kadang memutarbalikkan persepsi. Faktor-faktor ini dapat berbeda dalam objek atau target yang dipersepsikan, atau dalam konteks situasi dimana persepsi itu dibuat.

Persepsi adalah proses dari seseorang dalam memahami lingkungannya yang melibatkan pengorganisasian dan penafsiran sebagai rangsangan dalam suatu pengalaman psikologis. Setiap orang memberi arti sendiri arti sendiri terhadap rangsangan, individu melihat hal yang sama dengan cara yang berbeda. Persepsi berperan dalam penerimaan rangsangan, mengaturnya, dan menterjemahkannya atau menginterpretasikan rangsangan untuk mempengaruhi perilaku dan membentuk sikap (Gibson, 1996, dalam Utami, 2010).

Ivancevich, Konopaske, & Matteson, (2008), melanjutkan bahwa persepsi merupakan suatu proses kognitif dari setiap individu untuk

mempersepsikan suatu objek atau kejadian sesuai dengan apa yang diharapkan.

2. Target atau obyek persepsi, karakteristik dari obyek yang dipersepsikan dapat mempengaruhi apa yang dipersepsikan. Rangsang obyek yang bergerak di antara obyek yang diam akan lebih menarik perhatian. Demikian juga rangsang obyek yang paling besar diantara yang kecil, yang kontras dengan latar belakangnya dan intensitas rangsanganya paling kuat. Karakteristik orang yang dipersepsi baik itu karakteristik personal sikap ataupun tingkah laku dapat berpengaruh terhadap orang yang mempersepsikannya karena manusia dapat saling mempengaruhi persepsi satu sama lain, orang tua yang berinteraksi dengan anaknya dengan penuh perhatian, hangat, selalu antusias, dan sebagainya akan berpengaruh terhadap persepsi anak akan orang tuanya.
3. Faktor situasi yaitu saat persepsi muncul, konteks situasi saat melihat objek baik berupa lokasi, cahaya dan suasana sangatlah penting. Pada faktor situasi terdapat beberapa hal yang dapat mempengaruhi, antara lain :
 - a) Konteks sosial, bagaimana lingkungan sosial memandang objek persepsi seseorang adalah kecenderungan sesuai dengan apa yang dipersepsikan lingkungan sosialnya.
 - b) Konteks pekerjaan, persepsi seseorang terhadap suatu peristiwa dalam lingkup pekerjaan.

2. Komponen afektif (komponen emosional), yaitu komponen yang berhubungan dengan rasa senang atau tidak senang terhadap objek sikap. Rasa senang merupakan hal yang positif, sedangkan rasa tidak senang merupakan hal yang negatif.
3. Komponen konatif (komponen perilaku, atau action component), yaitu komponen yang berhubungan dengan kecenderungan bertindak terhadap objek sikap. Komponen ini menunjukkan intensitas sikap, yaitu menunjukkan besar kecilnya kecenderungan bertindak atau berperilaku seseorang terhadap objek sikap.

2. *Crowded* atau Kesesakan

a. Definisi *Crowded*

Kesesakan ada hubungannya dengan kepadatan namun kepadatan bukanlah merupakan syarat yang mutlak untuk menimbulkan perasaan sesak. Secara teoritis perlu dibedakan antara kepadatan (*density*) dengan kesesakan (*crowded*). Kepadatan mengacu kepada jumlah orang dalam ruang (*space*) sehingga sifatnya mutlak, sedangkan kesesakan adalah persepsi seseorang terhadap kepadatan, sehingga sifatnya subjektif (Halim, 2008).

Gifford (1987) menyatakan bahwa kesesakan adalah perasaan seseorang atau perasaan subjektif karena banyaknya orang disekitarnya. Selanjutnya Sears (2007, dalam Erlinda, 2016) mengungkapkan bahwa kesesakan merupakan perasaan sempit dan tidak memiliki cukup ruang yang bersifat subjektif atau rasa sesak adalah keadaan psikologis yang

menekan dan tidak menyenangkan, yang dikaitkan dengan keinginan untuk memperoleh lebih banyak ruang daripada yang telah diperoleh.

Veitch & Arkkelin (1995) mendefinisikan kesesakan sebagai suatu konsep psikologis yang menunjuk pada pengalaman subyektif terhadap kepadatan populasi seperti jumlah ruang fisik per orang atau jumlah orang per unit ruangan. Altman (1975) menambahkan penjelasan sebelumnya, kesesakan merupakan suatu situasi di mana individu menghadapi interaksi dalam jumlah yang melebihi dari interaksi yang diinginkan.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli tersebut, kesesakan (*crowded*) adalah perasaan subyektif yang menekan dan tidak menyenangkan di mana individu menghadapi interaksi dalam jumlah yang melebihi dari interaksi yang diinginkan.

b. Teori-Teori *Crowded*

Beberapa psikolog lingkungan menjabarkan beberapa teori tentang kesesakan. Holahan (1982) menjelaskan teori-teori kesesakan dalam 3 model, yaitu

1) Teori Stimulus Berlebih (*Information Overload Theory*)

Beberapa peneliti psikologi lingkungan mengemukakan bahwa ada beberapa proses yang sama yang dilakukan oleh individu saat menghadapi kesesakan. Individu yang berada dalam kondisi kesesakan mendapatkan berbagai stimulus yang berasal dari lingkungan di

sekitarnya, sehingga memungkinkan individu untuk mengalami apa yang disebut sebagai stimulus berlebih.

2) Teori Kendala Perilaku (*Behavioral Constrain Theory*)

Beberapa psikolog lingkungan mengemukakan bahwa konsekuensi negatif dari kesesakan disebabkan oleh hambatan yang terjadi akibat kepadatan sosial dan spasial yang mempengaruhi kebebasan seseorang. Menurut pandangan ini, jumlah tekanan yang dialami akan mengganggu tergantung dari pemilihan perasaan terhadap situasi tersebut. Untuk menjelaskan proses psikologis ini, psikolog lingkungan mengemukakan suatu model untuk membantu dalam memahami bagaimana kesesakan mempengaruhi *mood* seseorang dan performansi mereka dalam mengerjakan berbagai tugas.

Efek psikologis dari kesesakan adalah pengalaman kebebasan memilih yang dialami dalam situasi kesesakan. Mereka berpendapat bahwa kesesakan sebagai suatu fenomena psikologi tidak secara langsung berhubungan dengan jumlah orang. Hal yang penting untuk mengalami kesesakan adalah perasaan bahwa orang lain menghalangi dirinya untuk mencapai suatu tujuan tertentu.

Teori ini menerangkan bahwa kesesakan terjadi ketika individu merasa kebebasan untuk berperilaku dibatasi oleh keberadaan sejumlah individu pada suatu wilayah sehingga individu merasa terhambat untuk melakukan sesuatu untuk mencapai tujuan yang diinginkannya. Kondisi tersebut akhirnya mendorong individu melakukan perlawanan terhadap

keadaan yang mengancam kebebasannya itu, yang disebut reaktansi psikologis (*psychology reactance*), yaitu suatu bentuk perlawanan terhadap kondisi yang mengancam kebebasan untuk memilih. Adapun bentuknya adalah usaha-usaha untuk mendapatkan lagi yang hilang. Misalnya, seorang sedang belajar dikamar, sementara di luar kamar ada sekelompok orang yang sedang berbicara dengan suara keras, dan tidak mempunyai pilihan tempat lain untuk belajar, maka orang itu akan merasa terganggu oleh suara yang keras itu. Akan tetapi bila individu dapat pindah keruangan lain dan meneruskan belajar, individu tidak akan merasa bahwa suara keras itu mengganggu.

Model ini tergolong dalam konsep intervensi perilaku, yang memandang bahwa kepadatan yang tinggi saja tidak cukup untuk menimbulkan stres. Kesesakan akan timbul bila kepadatan yang tinggi mengganggu perilaku individu dalam usaha pencapaian tujuan.

3) Teori Model Ekologi (*Ecological Model Theory*)

Pertama, teori perilaku ekologi berfokus pada hubungan adaptif antara individu dengan lingkungannya. Kedua, unit analisis dalam model ekologi adalah pengaruh sosial daripada individual, dan penekanan bahwa organisasi sosial memainkan peran penting dalam model ini. Ketiga, konsep ekologi perilaku menekankan distribusi dan penggunaan sumber-sumber material dan sosial. Model ekologi kesesakan juga membantu seseorang untuk memahami pengaruh

karena ukuran ruangan dan penghuni dalam penjara tersebut. Penghuni asrama pada lantai atas lebih sedikit merasakan efek sesak karena keberadaan orang lain yang lebih sedikit dibanding lantai bawah. Yudha dan Christine, (2005) menambahkan bahwa ada hubungan antara kondisi pemukiman yang kumuh dan sesak dengan intensi perilaku agresif. Jadi faktor lingkungan secara fisik seperti, bentuk ruangan, ukuran ruangan, lebar wilayah, jumlah lantai, jumlah ruangan, tinggi atap, dan sebagainya mendukung munculnya efek sesak (*crowded*) pada individu.

3. Jalan Raya

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006).

Jalan raya adalah jalur - jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran - ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat (Oglesby, Clarkson H., 1999).

Jalan raya sebagai sarana transportasi darat yang membentuk jaringan transportasi untuk menghubungkan daerah-daerah akan mempengaruhi

kondisi perekonomian dan pembangunan suatu daerah. Seiring dengan bertambahnya kepemilikan kendaraan menyebabkan meningkatnya volume lalu lintas, sementara kapasitas jalan tetap. Hal ini akan menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas.

C. Hubungan antara *Crowded Perception* di Jalan Raya dengan Kecenderungan *Aggressive Driving*

Aggressive driving menurut Dula & Geller (2003) sebagai perilaku agresif yang disengaja untuk menyerang, emosi negatif pada saat mengemudi dan perilaku mengemudi yang tidak aman dan membahayakan orang lain. Tasca (2000) menambahkan bahwa, *aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu.

Tasca (2000) mengemukakan beberapa hal yang mempengaruhi *aggressive driving* adalah faktor usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku pengemudi serta lingkungan. Faktor lingkungan menjadi fokus dalam penelitian ini sebagai pemicu munculnya *aggressive driving*. Kondisi lingkungan akan mempengaruhi perilaku individu termasuk salah satunya *aggressive driving*.

Faktor Lingkungan sangat berperan dalam pembentukan perilaku individu. Kondisi lingkungan yang padat akan menimbulkan perasaan sesak. Gifford (1987) menyatakan bahwa kesesakan adalah perasaan seseorang atau perasaan subjektif karena banyaknya orang disekitarnya. Sedangkan, Sears,

2007, (dalam Erlinda, 2016) mengungkapkan bahwa kesesakan merupakan perasaan sempit dan tidak memiliki cukup ruang yang bersifat subjektif atau rasa sesak adalah keadaan psikologis yang menekan dan tidak menyenangkan, yang dikaitkan dengan keinginan untuk memperoleh lebih banyak ruang daripada yang telah diperoleh.

Individu dapat mempersepsikan kesesakan secara berbeda-beda. Persepsi individu terhadap kesesakan dapat dipengaruhi oleh bentuk, jumlah, dan lokasi terjadinya stimulus. Selain itu proses adaptasi dan pengalaman akan mempengaruhi pula *crowded perception* oleh masing-masing individu.

Perasaan individu terhadap lingkungan sekitarnya yang padat dapat membuat kondisi psikologis individu di dalamnya mempersepsikan sebagai kesesakan yang selanjutnya akan mempengaruhi tingkat stres individu dan kemudian akan mempengaruhi perilaku individu. Pengaruh *crowded perception* tersebut dapat terlihat melalui perilaku mengemudi tidak aman dan membahayakan orang lain yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. Perilaku tersebut melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh yang disebut dengan *aggressive driving*.

Hal ini didukung oleh (Holahan, 1982) yang mengemukakan bahwa kepadatan merupakan salah satu syarat terjadinya kesesakan. Kepadatan yang tinggi akan menimbulkan kesesakan (*crowded*). Selanjutnya, Holahan menambahkan bahwa kesesakan berpengaruh negatif terhadap psikologis

individu, antaranya adalah ketidaknyamanan, stres, dan juga agresivitas. Oleh karena itu, kondisi lingkungan jalan yang padat, akan menimbulkan perasaan sesak pada pengemudi, kemudian akan mempengaruhi tingkat stres dan memunculkan *aggressive driving*. Sependapat, Prakash & Kansal (2003) menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu kesesakan (*crowded*). Kesesakan merupakan penyebab yang sangat subjektif dan akan persepsikan berbeda-beda oleh setiap individu.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa, *aggressive driving* dapat dipengaruhi oleh lingkungan, khususnya kondisi jalan raya. Jalan raya yang padat akan dipersepsikan masing-masing individu secara berbeda-beda. Persepsi individu terhadap kesesakan (*crowded*) pada saat terjadi kemacetan di jalan raya, akan menentukan tinggi atau rendahnya perilaku *aggressive driving* yang muncul.

D. Landasan Teoritis

Landasan teori adalah suatu model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penelitian.

Aggressive driving merupakan perilaku mengemudi tidak aman dan membahayakan orang lain yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana

lalu lintas tenang. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu meningkatkan risiko yang sama serta mengganggu keamanan publik.

Kesesakan (*crowded*) adalah perasaan subjektif yang menekan dan tidak menyenangkan di mana individu menghadapi interaksi dalam jumlah yang melebihi dari interaksi yang diinginkan.

Ada beberapa hal yang mempengaruhi *aggressive driving* yaitu faktor usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, tingkah laku pengemudi serta lingkungan.. Faktor lingkungan menjadi fokus dalam penelitian ini sebagai pemicu munculnya *aggressive driving*.

Lingkungan sangat berperan dalam pembentukan perilaku individu. Kondisi lingkungan yang padat akan menimbulkan kondisi psikologis individu di dalamnya merasakan kesesakan dan kemudian akan mempengaruhi perilaku individu . Perilaku yang sering muncul akibat *crowded perception* di jalan raya salah satunya adalah *aggressive driving*. Hal ini didukung oleh penelitian dari (Macintyre & Homel, 2004), bahwa perilaku agresif muncul disebabkan salah satunya oleh kesesakan. Halim (2008) juga menambahkan bahwa perilaku agresif muncul akibat dari kesesakan yang dirasakan para pengendara di jalan raya. Sependapat, Prakash & Kansal (2003) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu kesesakan. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Konecni, 1975). Oleh sebab itu, peneliti ingin melihat apakah terdapat hubungan antara *crowded perception* di jalan raya dengan kecenderungan *aggressive driving*.

