

## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. *Aggressive driving*

##### 1. Pengertian *Aggressive Driving*.

(Baron dan Richardson 1994) dalam (Anderson & Bushman, 2002) menyatakan bahwa *aggressive* adalah segala bentuk perilaku yang dimaksudkan untuk melukai atau menyakiti makhluk hidup lain yang terdorong untuk menghindari perlakuan itu. *Aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris, & Norman 2003).

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, dan atau upaya untuk mengemat waktu. Menurut (James & Nahl, 2000) mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan sesuatu yang sangat resiko pada pengemudi lain. Lebih lanjut dalam National Highway and Traffic Safety Administration (NHTSA), (dalam Tasca, 2000) bahwa *aggressive driving* adalah menggunakan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau cenderung atau membahayakan orang lain atau properti jalan.

Agresi apabila dikaitkan dengan perilaku dalam mengemudi maka disebut dengan *aggressive driving*. Grey, Triggs & Haworth (1989: 10) mendefinisikan *aggressive driving* dalam dua hal: pertama *aggressive driving* termasuk apa yang bisaanya diklasifikasikan sebagai perilaku ekstrim, dan tindakan pembunuhan, sengaja bunuh diri dan serangan berbahaya (fisik atau psikologis). Definisi kedua mencakup konsep mengambil risiko. Perilaku mengemudi yang agresif dalam penampilan, tetapi tidak selalu bermaksud untuk menyebabkan kerugian, walaupun selanjutnya dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko.

Dari beberapa definisi diatas yang diungkapkan oleh para ahli mengenai *aggressive driving*, maka dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan secara sengaja cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, dan atau upaya untuk mengemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang seingga dapat membahayakan orang lain dapat menempatkan pengguna jalan lain berisiko tabrakan.

## **2. Faktor yang Mempengaruhi *Aggressive Driving***

*Aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi

memproduksi sejumlah endorfin yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan teman sebaya (Tasca, 2000).

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

1. Usia dan jenis kelamin

Hasil penelitian Parry (1968) 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 (dalam Tasca 2000). Pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terikat dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka peraturan lalu lintas sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu pengendara laki-laki lebih banyak berperilaku *aggressive driving*.

2. Anonimitas

Anonimitas bisaanya 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 melarikan diri dan diketahuinya seseorang sebagai pengemudi yang melakukan *aggressive driving* (Novaco, 1988, Dalam Tasca 2000) dengan demikian dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi

mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak diketahui identitasnya.

### 3. Faktor sosial

*Aggressive driving* merupakan pengaruh dari norma, norma, hukuman, dan model yang ada di masyarakat (Grey 1989, dalam Tasca, 2000) banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk bahwa persepsi seperti ini normal dan dapat diterimanya (Novaco 1989, dalam Tasca, 2000). Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa bawa perilaku *aggressive driving* yang dilakukannya tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi tetap melakukan *aggressive driving*.

### 4. Kepribadian

Individu memiliki ciri khas dalam berperilaku, antara individu svtu dengvn individu lain berbeda-beda.dan memiliki sifat yang membentuk kepribadian mereka. Tasca (2000), Grey, dkk (1989) melaporkan bahwa faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi, permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk melepaskan emosional, impulsif dan mengambil resiko (Tasca, 2000).

## 5. Gaya Hidup

Gaya Hidup merupakan merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving* Beirness (1996) dalam Tasca, (2000). Melakukan review 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-obat terlarang, merokok dan kelelahan, karena bersosialisasi sampai larut malam. Dimana gaya hidup tersebut menyerap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara.

## 6. Tingkah laku pengemudi

Tasca (2000) menyatakan tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki ketrampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya pengemudi yang menilai diri mereka sendiri memiliki ketrampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya kurang. Hal ini berarti bahwa orang yang memiliki ketrampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami *aggressive driving*.

## 7. Faktor lingkungan

Shinnar (1999) dalam Tasca (2000) melaporkan hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving* (Lajunen 1989, dalam Tasca 2000).

Faktor lingkungan yang juga mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. Kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yakni perilaku agresif.

Berdasarkan penjelasan diatas penulis menyimpulkan faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* ada dua, yakni faktor internal dan eksternal, dimana faktor internal meliputi kepribadian, emosi dan fisiologis. Faktor eksternal meliputi lingkungan, sosial, teman sebaya. Faktor-faktor tersebut menjadi pemicu terjadinya *aggressive driving*.

### 3. Jenis – jenis *Aggressive Driving*

James & Nahl (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori yaitu :

Kategori I: *Impatience* (ketidaksabaran) *intentionness* (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 maximum.
- e. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya.
- f. Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan seperti berbelok/berhenti.
- g. Menambah/mengurangi kecepatan secara mendadak.

Kategori II: *Power struggle* (adu kecepatan)

- a. Mengalangi orang yang akan berpinda jalur, menolak untuk member jalan atau pindah.
- b. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi
- c. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali.
- d. Mengikuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut.
- e. Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.
- f. Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.

Kategori III: *Rocklness* (ugal-ugalan) dan *Road Range* (kemarahan dijalan)

- a. Mengejar pengemudi lain untuk berduel.
- b. Mengemudi pada kondisi mabuk.
- c. Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain.
- d. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan kendaraannya sendiri dan memukul suatu objek.
- e. Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi.

Dari penjelasan menurut James & Nahl, penulis menyimpulkan kategori *aggressive driving* ada tiga yang pertama ketidaksabaran, pengemudi menjadi tidak sabar ketika dihadapkan pada suatu peristiwa dijalanan, seperti kemacetan, kepadatan lalu lintas di siang hari yang panas, dan ugal-ugalan yang dilakukan oleh pengemudi lain, sehingga mengakibatkan *aggressive driving*. Pengemudi akan cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi untuk beradu kecepatan dengan pengemudi lain, dan pengemudi juga bisa bertindak *aggressive driving* dengan bentuk membentak pengemudi lain yang ugal-ugalan pada saat kemacetan terjadi. Ketidakmampuan pengemudi untuk mengontrol emosi sehingga pengemudi melakukan hal tersebut yang bisa disebut dengan *road range* (kemarahan dijalan).

#### 4. Kategori pengemudi agresif.

Sedangkan menurut Tasca, (2000) mengemukakan beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai pengemudi agresif, antara lain:

- a. Mengikuti terlalu dekat
- b. Keluar masuk jalur.
- c. Mendahului dengan kasar.
- d. Memotong ke depan kendaraan yang berbeda jalur dengan jarak yang dekat.
- e. Mendahului dari bahu jalan.
- f. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda.
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk mendahului.
- h. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur.
- i. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku mengikuti dan berpindah jalur.
- j. Melewati (melanggar) lampu merah
- k. Melewati tanda yang seharusnya berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Penelitian ini akan menggunakan jenis-jenis *aggressive driving* yang dikemukakan oleh (Tasca, 2000) sebagai teori acuan untuk pembuatan alat ukur, hal ini dikarenakan jenis-jenis *aggressive driving* yang dikemukakan

oleh Tasca lebih mewakili fenomena perilaku *aggressive driving* para pengendara motor saat ini.

#### **5. Karakteristik pengemudi dalam berkendara.**

Menurut Tasca (2000) ada beberapa karakteristik pengemudi dalam berkendara, yaitu:

1. Di pengaruhi ketidaksabaran, jengkel, atau marah dengan pengguna jalan yang lain, atau dengan kondisi lalu lintas.
2. Mengabaikan kepentingan pengguna jalan yang lain. Perilaku juga cenderung:
  - a. Mengintimidasi atau dianggap berbahaya oleh pengguna jalan lainnya.
  - b. Membuat marah pengguna jalan lainnya.
  - c. Memaksa pengguna jalan lain mengambil tindakan mengelak.

*Aggressive driving* ini sangat sering dijumpai pada jalan-jalanraya. *Aggressive driving* sendiri dapat di bagi menjadi 2, yaitu secara langsung dapat membahayakan ataupun secara tidak langsung membahayakan, akan tetapi cenderung mengintimidasi, membuat marah, atau memprovokasi pengendara lainnya.

Perilaku-perilaku mengemudi yang termasuk kedalam *aggressive driving* secara langsung adalah:

1. Mengambil jarak terlalu dekat dengan pengendara lain, atau di depannya.
2. Mendahului kendaraan lain dengan cara meliuk-liuk ke-kanan dan ke-kiri.
3. Melewati jalan yang tidak boleh untuk dilalui.

4. Mendahului kendaraan terlalu dekat didepan kendaraan yang dilewati.
5. Melewati bahu jalan.
6. Melewati jalur yang berlawanan arah.
7. Mencegah pengendara lain untuk mendahului.
8. Tidak mau mengalah dengan pengendara lain.
9. Berkendara dengan kecepatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.
10. Menerobos lampu merah.

Sedangkan perilaku-perilaku *aggressive driving* yang secara tidak langsung adalah:

- a. Mengedipkan lampu
- b. Membunyikan klakson dengan intensitas yang cepat
- c. Memelototi pengendara lain dengan menunjukkan ketidaksetujuan.
- d. Berteriak kepada pengendara lain
- e. Memberikan isyarat menantang

#### **6. *Aggressive Driving* dalam Perspektif Islam**

Islam merupakan agama yang baik dan benar, sehingga segala perilaku manusia diatur dalam al- qur'an dan hadits, begitu pula perilaku berkendara seseorang.

Akhir-akhir ini kecelakaan lalu lintas jalan raya sering terjadi yang melibatkan pengendara motor, sehingga mengakibatkan tewasnya seorang pengendara lain. Kejadian ini seolah-olah memberitahukan kepada kita semua

akan pentingnya nilai-nilai akhlak dalam setiap bidang kehidupan, termasuk dalam hal berlalu lintas.

Banyak contoh kejadian dari perilaku yang tidak mengindahkan akhlak mulia dalam kehidupan berlalu lintas. Pengendara agresif yang ugal-ugalan, tidak menaati rambu lalu lintas, mengambil hak pejalan kaki (trotoar) merupakan salah satu fakta yang banyak kita temukan di jalan raya.

Seperti dalam al-qur'an yang salah satu isinya menceritakan tentang nasihat Luqman kepada anaknya, yang secara luas nasihat tersebut adalah ditunjukkan kepada seluruh umat manusia. Diantara nasihat tersebut adalah:

وَلَا تُصَعِّرْ خَدَّكَ لِلنَّاسِ وَلَا تَمْشِ فِي الْأَرْضِ مَرَحًا ۚ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ كُلَّ مُخْتَالٍ

فَخُورٍ ﴿١٣﴾

18. *“Dan janganlah kamu memalingkan mukamu dari manusia (karena sombong) dan janganlah kamu berjalan di muka bumi dengan angkuh. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang sombong lagi membanggakan diri.” (Q.S. Lukman :13).*

Perilaku ugal-ugalan saat berkendara merupakan salah satu bentuk kesombongan dan membanggakan diriterhadap orang lain, dalam hal ini pengguna jalan yang lain memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi dengan tujuan agar cepat sampai ke tujuan adalah sikap mementingkan diri sendiri. Tidak peduli apakah dengan perilakunya itu ia bisa mendatangkan celaka bagi orang lain, bahkan dirinya sendiri.

Pentingnya sikap tertib berlalu lintas, ini karena pada dasarnya, berlalu lintas ialah soal sikap ketidak disiplin mengikuti rambu dan peraturan lalu lintas. Islam meluruskan sikap itu agar taat terhadap etika di

jalan raya. “Ketika berkendara, juga ada hak yang harus dipenuhi,” tulisnya. Ia menjelaskan, ada lima perkara utama yang wajib dijaga dan dipertahankan oleh umat Islam, yaitu agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Maka, petaka yang terjadi di jalanan berakibat fatal pada hilangnya salah satu poin atau bahkan kelima pokok tersebut.

a. Mematuhi aturan

Ada beberapa peraturan yang tidak tertulis dalam al-qur’an, namun wajib untuk ditaati, diantaranya adalah dengan mematuhi peraturan lalu lintas. Hal tersebut menjadi wajib karena apabila dilanggar dapat berdampak kepada orang lain. Contohnya menaati rambu-rambu lalu lintas, memakai helm, membawa surat-surat pelengkap dalam berkendara. Allah SWT berfirman:

يٰۤاَيُّهَا الَّذِيْنَ ءَامَنُوْا اطِيعُوْا اللّٰهَ وَاَطِيعُوْا الرَّسُوْلَ وَاُوْلٰى الْاَمْرِ مِنْكُمْ ۗ فَاِنْ تَنٰزَعْتُمْ فِيْ شَيْءٍ فَرُدُّوْهُ اِلَى اللّٰهِ وَالرَّسُوْلِ ۗ اِنْ كُنْتُمْ تُوْمِنُوْنَ بِاللّٰهِ وَالْيَوْمِ الْاٰخِرِ ۗ ذٰلِكَ خَيْرٌ وَّاَحْسَنُ تَاْوِيْلًا ﴿٥٩﴾

59.” Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. kemudian jika kamu berlainan Pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya”.(Q.S. An-Nisaa’: 59)

Apabila pemerintah menyuruhuntuk memakai helm, membawa SIM, STNK, wajib bagi setiap warga Negara untuk menaatinya. Meskipun hukum asalnya adalah mubah.

## B. Emosi

### 1. Pengertian Emosi

Emosi berasal dari bahasa latin, yaitu *emovere*, yang berarti bergerak menjauh. Arti kata ini menyiratkan bahwa kecenderungan bertindak merupakan hal mutlak dalam emosi. Daniel Goelman (2002: 34) mengatakan bahwa emosi merujuk pada suatu perasaan dan pikiran yang khas, suatu keadaan biologis dan psikologis dan serangkaian kecenderungan untuk bertindak. Emosi merupakan reaksi terhadap rangsangan dari luar dan dalam diri individu, sebagai contoh emosi gembira mendorong perubahan suasana hati seseorang, sehingga secara fisiologi terlihat tertawa, emosi sedih mendorong seseorang berperilaku menangis.

Menurut Darwis (2006) mendefinisikan emosi sebagai suatu gejala psiko-fisiologis yang menimbulkan efek pada persepsi, sikap, dan tingkah laku serta mengejawantah dalam bentuk ekspresi tertentu. Emosi dirasakan secara psikofisik karena terkait langsung antara jiwa dan fisik. Ketika emosi bahagia meledak-ledak, ia secara psikis member kepuasan, tetapi secara fisiologis membuat jantung berdebar-debar atau langkah kaki terasa ringan, juga tidak terasa ketika berteriak puas kegirangan, namun hal-hal yang disebutkan ini tidak spesifik terjadi pada semua orang dalam seluruh kesempatan. Kadangkala orang bahagia, tapi justru meneteskan air mata, atau kesedihan yang sama tidak membawa kepedihan yang serupa.

Emosi termasuk ke dalam ranah afektif. Emosi banyak berpengaruh pada fungsi-fungsi psikis lainnya, seperti pengamatan, tanggapan pemikiran, dan kehendak. Individu akan mampu melakukan pengamatan yang baik jika disertai dengan emosi yang baik pula. Individu juga akan memberikan tanggapan yang positif terhadap suatu objek jika disertai oleh emosi yang negatif terhadap objek tersebut M. Ali dan M. Asrori, (2008: 62-63).

## 2. Bentuk-bentuk emosi

Daniel Goleman (1995) Dalam M. Ali dan M. Asrori (2008: 62-63). Mengidentifikasi sejumlah kelompok emosi, yaitu sebagai berikut:

1. Amarah, di dalamnya meliputi brutal, mengamuk, banci, marah besar, jengkel, kesal hati, terganggu, rasa pahit, barang, tersinggung, bermusuhan, tindak kekerasan dan kebencian patologis.
2. Kesedihan, di dalamnya meliputi pedih, sedih, muram, suram, melankolis, mengasihani diri, kesepian, ditolak, putus asa, depresi.
3. Rasa takut, di dalamnya meliputi cemas, takut, gugup, khawatir, waswas, perasaan takut sekali, sedih, waspada, tidak tenang, ngeri, panik, dan pobia.
4. Kenikmatan, didalamnya meliputi kebahagiaan, gembira, ringan, puas, riang, senang, terhibur, bangga, kenikmatan indrawi, takjub, terpesona, puas, rasa terpenuhi, girang, riang sekali, dan mania.
5. Cinta, di dalamnya meliputi penerimaan, persahabatan, kepercayaan, kebaikan hati, rasa dekat, bakti, hormat, kasmaran, dan kasih sayang.

6. Terkejut, didalamnya meliputi terkesiap, takjub, terpana.
7. Jengkel, didalamnya meliputi hina, jijik, muak, mual, benci, tidak suka, dan mau muntah.
8. Malu, di dalamnya meliputi rasa bersalah, malu hati, kesal hati, menyesal, hina, aib dan hati hancur lebur.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa bentuk-bentuk emosi adalah amarah, kesedihan, rasa takut, kenikmatan, cinta, terkejut, jengkel, dan malu.

### **C. Kematangan Emosi**

#### **1. Pengertian Kematangan Emosi**

Kematangan emosi diawali dengan pengertian emosi menurut Kamus Besar Psikologi Chaplin, (2001) mendefinisikan emosi sebagai suatu keadaan yang terangsang dari organisme mencakup perubahan-perubahan yang disadari, yang mendalam sifatnya dari perubahan perilaku.

Menurut Santrock, (1996) kematangan (*maturation*) adalah urutan perubahan teratur yang ditentukan oleh cetak biru genetik yang kita punyai. Dalam Monk (1992: 202) kematangan berarti suatu hasil akhir dari pertumbuhan dan perkembangan fisik yang disertai dengan perubahan-perubahan perilaku. Monks lebih menekankan pada adanya suatu kemampuan berfungsi dalam tingkat yang lebih tinggi dari suatu fungsi perkembangan sebagai hasil dari pertumbuhan fisik.

Piaget (dalam Dariyo, 2007), mendefinisikan bahwa kematangan emosi adalah kemampuan seseorang dalam mengontrol dan mengendalikan

emosinya secara baik, dalam hal ini orang yang emosinya sudah matang tidak cepat terpengaruh oleh rangsangan atau stimulus baik dari dalam maupun dari luar pribadinya. Petunjuk kematangan emosi pada diri individu adalah kemampuan individu untuk menilai situasi secara kritis terlebih dahulu sebelum bereaksi secara emosional, tidak lagi bereaksi tanpa berfikir sebelumnya seperti anak-anak atau orang yang tidak matang, sehingga akan menimbulkan reaksi emosional yang stabil dan tidak berubah-ubah dari satu emosi atau suasana hati ke emosi atau suasana hati lain. Individu dikatakan telah mencapai kematangan emosi apabila mampu mengontrol dan mengendalikan emosinya sesuai dengan taraf perkembangan emosinya Hurlock (1994: 213).

Anak pada usia remaja dikatakan sudah mencapai kematangan emosi apabila pada akhir masa remaja tidak “meledakkan” emosinya dihadapan orang lain melainkan menunggu saat dan tempat yang lebih tepat untuk mengungkapkan emosinya dengan cara-cara yang lebih tepat diterima. Petunjuk kematangan emosi yang lain adalah bahwa individu menilai situasi secara kritis terlebih dahulu sebelum bereaksi secara emosional, tidak lagi bereaksi tanpa berpikir seperti anak-anak atau orang yang tidak matang. Dengan demikian, remaja mengabaikan banyak rangsangan yang tadinya dapat menimbulkan ledakan emosi. Akhirnya, remaja yang emosinya matang memberikan reaksi emosional yang stabil, tidak berubah-ubah dari satu emosi atau suasana hati ke suasana hati yang lain, seperti dalam periode sebelumnya. Bila remaja ingin mencapai kematangan emosi, ia harus belajar

menggunakan katarsis emosi untuk menyalurkan emosinya. Adapun cara yang dapat dilakukan adalah latihan fisik yang berat, bermain atau bekerja, tertawa atau menangis. Hurlock, (1999) menyatakan meskipun cara-cara ini dapat menyalurkan gejala emosi yang timbul karena usaha pengendalian ungkapan emosi, namun sikap sosial terhadap perilaku menangis adalah kurang baik dibandingkan dengan sikap sosial terhadap perilaku tertawa, kecuali bila tertawa hanya dilakukan bilamana memperoleh dukungan sosial.

Jadi dari beberapa definisi kematangan emosi diatas penulis menyimpulkan bahwa kematangan emosi adalah kemampuan seseorang dalam mengontrol dan mengendalikan emosinya secara baik dan suatu perasaan yang merangsang perubahan fisiologis dan psikologis merubah suatu keadaan yang menyebabkan timbulnya suatu perilaku berdasarkan pada pertimbangan yang teratur.

## **2. Karakteristik Kematangan Emosi**

Menurut Hurlock (1994) memberikan kriteria remaja yang matang emosinya yaitu:

- a. Adanya kontrol emosi dan terarah: individu yang tidak meledakkan emosinya begitu saja tetapi ia akan mampu mengontrol emosi dan ekspresi emosi yang disetujui secara sosial, dengan kata lain menunjukkan perilaku yang diterima secara sosial.
- b. Stabilitas emosi: remaja yang matang emosinya akan memberikan reaksi emosional yang stabil dan tidak berubah-ubah dari emosi atau suasana hati ke suasana hati yang lain seperti pada periode sebelumnya.

- c. Bersikap kritis pada situasi yang ada: mereka tidak akan bertindak tanpa ada pertimbangan lebih dulu.
- d. Kemampuan penggunaan katarsis mental: mereka mempunyai kemampuan untuk menggunakan dan menyalurkan sumber-sumber emosi yang tidak timbul.

Dari penjelasan diatas kematangan emosi secara keseluruhan merupakan kemampuan individu dalam mengendalikan emosi pada situasi dan kondisi apapun, maka individu tersebut dikatakan telah matang emosinya.

### **3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kematangan Emosi**

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan kematangan emosi seseorang Astuti, (2005), Faktor-faktor yang mempengaruhi Kematangan Emosi antara lain:

- a. Pola asuh orang tua

Keluarga merupakan lembaga pertama dan utama dalam kehidupan anak, tempat belajar dan menyatakan dirinya sebagai makhluk sosial, karena keluarga merupakan kelompok sosial yang pertama tempat anak dapat berinteraksi. Dari pengalaman berinteraksi dalam keluarga ini akan menentukan pula pola perilaku anak.

b. Pengalaman traumatik

Kejadian-kejadian traumatis masa lalu dapat mempengaruhi perkembangan emosi seseorang. Kejadian-kejadian traumatis dapat bersumber dari lingkungan keluarga ataupun lingkungan di luar keluarga.

c. Temperamen

Temperamen dapat didefinisikan sebagai suasana hati yang mencirikan kehidupan emosional seseorang. Pada tahap tertentu masing-masing individu memiliki kisaran emosi sendiri-sendiri, dimana temperamen merupakan bawaan sejak lahir, dan merupakan bagian dari genetik yang mempunyai kekuatan hebat dalam rentang kehidupan manusia.

d. Jenis kelamin

Perbedaan jenis kelamin memiliki pengaruh yang berkaitan dengan adanya perbedaan hormonal antara laki-laki dan perempuan, peran jenis maupun tuntutan sosial yang berpengaruh terhadap adanya perbedaan karakteristik emosi diantara keduanya.

e. Usia

Perkembangan kematangan emosi yang dimiliki seseorang sejalan dengan pertambahan usia, hal ini dikarenakan kematangan emosi dipengaruhi oleh tingkat pertumbuhan dan kematangan fisiologis seseorang.

Berkembangnya emosi seseorang merupakan hal yang sangat kompleks dalam perkembangan individu. Hal tersebut dapat dilihat dari beberapa faktor yakni, pola asuh, lingkungan usia dll. Kematangan emosi tersebut nampak pada perilaku individu sehari-hari.

#### **4. Aspek-Aspek Kematangan Emosi**

Menurut Walgito (2004: 45) orang yang matang emosinya mempunyai ciri-ciri antara lain:

a. Dapat menerima keadaan dirinya dan orang lain.

Dapat menerima keadaan dirinya maupun orang lain sesuai dengan objektifnya. Bahwa orang telah matang emosinya dapat menerima baik keadaan dirinya maupun keadaan orang lain seperti apa adanya.

b. Tidak bersifat impulsif.

Pada umumnya tidak bersifat impulsif, dapat mengatur pikirannya dalam memberikan tanggapan terhadap stimulus yang mengenainya. Ia akan merespon stimulus dengan cara berpikir baik, dapat mengatur pikirannya, untuk dapat memberikan tanggapan terhadap stimulus yang mengenainya. Orang yang bersifat impulsif, yang segera bertindak sebelum dipikirkan dengan baik, satu pertanda emosinya belum matang.

c. Dapat mengontrol emosi.

Dapat mengontrol emosinya dengan baik dan dapat mengontrol ekspresi emosinya walaupun dalam keadaan marah dan kemarahan itu tidak ditampakkan keluar.

d. Berpikir objektif.

Dapat berpikir objektif sehingga akan bersifat sabar, penuh pengertian dan cukup mempunyai toleransi yang baik.

e. Mempunyai tanggung jawab.

Mempunyai tanggung jawab yang baik, dapat berdiri sendiri, tidak mengalami frustrasi dan mampu menghadapi masalah dengan penuh pengertian.

Aspek-aspek kematangan emosi secara keseluruhan dapat disimpulkan yaitu orang yang dikatakan matang emosinya yaitu orang yang mampu mengelola emosi secara baik dan dapat mengatur pikirannya, untuk dapat memberikan tanggapan terhadap stimulus yang mengenainya serta mempunyai tanggung jawab terhadap hal yang diperbuatnya.

Dari aspek-aspek diatas akan dijadikan landasan teoritis untuk pembuatan alat ukur tentang kematangan emosi, hal ini dikarenakan aspek-aspek yang diungkapkan oleh walgito sangat relevan dengan kondisi saat ini.

### **5. Kematangan Emosi Menurut islam**

Di dalam Al-Qur'an terdapat banyak ayat yang melukiskan ekspresi emosi dengan sangat jelas sampai dengan reaksi behavioral yang menyertainya, misalnya emosi marah, sedih campur kecewa individu yang tidak meledakkan emosinya begitu saja tetapi ia akan mampu mengontrol emosi dan ekspresi emosi yang disetujui secara sosial, dengan kata lain menunjukkan perilaku yang diterima secara sosial.

Kajian Al-Qur'an tentang emosi tidak terbatas pada telaah karakter, tetapi juga faktor. Faktor emosi diterangkan didalam ayat-ayat Al-Qur'an sejalan dengan kenyataan dan dinamika kehidupan manusia itu sendiri (Darwis, 2006: 11).

Petunjuk kematangan emosi pada diri individu adalah kemampuan individu untuk menilai situasi secara kritis terlebih dahulu sebelum bereaksi secara emosional, tidak lagi bereaksi tanpa berfikir sebelumnya seperti anak-anak atau orang yang tidak matang, sehingga akan menimbulkan reaksi emosional yang stabil dan tidak berubah-ubah dari satu emosi atau suasana hati ke emosi atau suasana hati lain Hurlock (1994: 213). Individu dikatakan telah mencapai kematangan emosi apabila mampu mengontrol dan mengendalikan emosinya sesuai dengan taraf perkembangan emosinya. Dalam ayat Al-Qur'an dijelaskan:

﴿ وَسَارِعُوا إِلَىٰ مَغْفِرَةٍ مِّن رَّبِّكُمْ وَجَنَّةٍ عَرْضُهَا السَّمَاوَاتُ وَالْأَرْضُ أُعِدَّتْ لِلْمُتَّقِينَ ﴿١٣٣﴾ الَّذِينَ يُنْفِقُونَ فِي السَّرَّاءِ وَالضَّرَّاءِ وَالْكَبِيرِ وَالضَّرَّاءِ وَالْعَافِينَ عَنِ النَّاسِ ۗ وَاللَّهُ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ ﴿١٣٤﴾ ﴾

133. dan bersegeralah kamu kepada ampunan dari Tuhanmu dan kepada surga yang luasnya seluas langit dan bumi yang disediakan untuk orang-orang yang bertakwa,

134. (yaitu) orang-orang yang menafkahkan (hartanya), baik di waktu lapang maupun sempit, dan orang-orang yang menahan amarahnya dan mema'afkan (kesalahan) orang. Allah menyukai orang-orang yang berbuat kebajikan.

Ayat diatas menjelaskan tentang perintah allah untuk mengendalikan amarahnya atau mengontrol emosinya dan memaafkan kesalahan orang lain. Kaitannya dengan keatangan emosi yaitu seseorang hendaknya harus

memiliki kematangan emosi agar bisa mengendalikan amarahnya (Najati, 2008: 137).

وَلَمَنْ صَبَرَ وَغَفَرَ إِنَّ ذَٰلِكَ لَمِنْ عَزْمِ الْأُمُورِ ﴿٤٣﴾

43. tetapi orang yang bersabar dan mema'afkan, Sesungguhnya (perbuatan) yang demikian itu Termasuk hal-hal yang diutamakan.

Al-Qur'an memberi tuntunan kepada kita untuk mengendalikan amarah serta bersabar dalam situasi dan kondisi apapun. Oleh karena itu mengontrol amarah sangat bermanfaat dari banyak aspek (Najati, 2008: 135).

Pertama, seseorang akan bisa menjaga kemampuannya untuk berfikir dengan benar dan membuat keputusan secara tepat.

Kedua, seseorang bisa menjaga keseimbangan tubuhnya, ia pun tidak merasa tegang disebabkan oleh bertambahnya kekuatan yang memicu bertambahnya gula dalam hati. Dengan demikian, seseorang bisa terjaga dari tindakan *anarkis*, seperti ugal-ugalan di jalan raya.

Ketiga, mengendalikan amarah, tidak menyakiti orang lain, baik fisik maupun lisan, terus memperlakukan mereka dengan baik dan tenang, serta mendorong untuk introspeksi diri.

## **D. Persepsi Resiko Kecelakaan**

### **1. Pengertian Persepsi**

Persepsi adalah tindak lanjut dari sensasi. Tidak ada persepsi tanpa sensasi, karena persepsi sebenarnya adalah pemberian makna terhadap stimulus yang ditangkap oleh alat-alat indera (Darwis, 2006: 120).

Persepsi menurut Walgito (2002) adalah suatu proses yang didahului oleh penginderaan. Penginderaan adalah suatu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat penerima yaitu alat indera. Namun proses tersebut tidak sampai hanya disitu saja, pada umumnya stimulus tersebut diteruskan oleh syaraf otak ke berbagai pusat susunan syaraf, dan proses selanjutnya merupakan proses persepsi. Dengan demikian, proses persepsi tidak dapat dilepaskan dari proses penginderaan, dan proses penginderaan merupakan proses yang mendahului terjadinya persepsi. Proses penginderaan terjadi setiap saat, yaitu pada waktu individu menerima sistem yang mengenai dirinya melalui alat indera.

Diperkuat oleh pendapat Moskowitz & Orgel (dalam Walgito, 2002) bahwa persepsi itu merupakan proses yang terpadu dari individu terhadap stimulus yang diterimanya. Dengan demikian dapat dikemukakan bahwa persepsi itu merupakan pengorganisasian dan penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh organisme atau individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang terpadu dalam diri

individu. Oleh karena merupakan aktivitas yang terpadu, maka seluruh pribadi, seluruh apa yang ada.

Dalam diri individu ikut aktif berperan dalam persepsi itu. Agar proses pengamatan itu terjadi, maka diperlukan objek yang diamati alat indera yang cukup baik dan perhatian merupakan langkah pertama sebagai suatu persiapan dalam mengadakan pengamatan. Persepsi dalam arti umum adalah pandangan seseorang terhadap sesuatu yang akan membuat respon bagaimana dan dengan apa seseorang akan bertindak. Berdasarkan definisi-definisi tersebut, maka penulis menyimpulkan bahwa persepsi adalah proses pengorganisasian, menafsirkan, membeda-bedakan, pengelompokan dan juga proses perhatian terhadap stimulus atau rangsangan. Setiap orang mempersepsikan yang berbeda-beda meskipun objeknya sama.

## **2. Pengertian Persepsi Resiko Kecelakaan**

Sjoberg, Moen, & Rundmo (2004) Mengemukakan bahwa persepsi resiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami resiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif.

Menurut Brown & Groeger dalam Ferguson (2003) persepsi resiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya

Berdasarkan definisi-definisi Persepsi risiko diatas maka penulis menyimpulkan persepsi resiko adalah penilaian kemungkinan terjadinya bahaya atau kerugian atau hal yang tidak diinginkan. Dalam kasus kecelakaan, persepsi risiko kecelakaan adalah penilaian kemungkinan terjadinya suatu kejadian kecelakaan lalu lintas.

### **3. Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi Resiko**

Seperti persepsi pada umumnya, persepsi risiko dipengaruhi banyak faktor, antara lain pengetahuan, nilai dan kepentingan (*value and interest*), keyakinan (*belief*), serta motivasi yang personal. Oleh karena itu, persepsi risiko diyakini lebih bersifat subjektif, yaitu bergantung pada siapa yang menilainya. Ada orang yang sangat peduli terhadap risiko sebaliknya ada yang kurang peduli. Hal ini disebabkan karena perbedaan persepsi seseorang terhadap risiko yang dipengaruhi berbagai faktor seperti latar belakang sosial, budaya, pengalaman dan pengetahuan. Pada saat persepsi seseorang mengenai risiko berada di puncak, angka kecelakaan, kegagalan atau penyimpangan akan turun. Sebaliknya disaat persepsi risiko menurun, maka kewaspadaan juga akan menurun sehingga peluang terjadinya kecelakaan atau kegagalan akan meningkat.

Persepsi risiko mengenai suatu kondisi berbeda-beda antara satu individu dengan individu lain. Suatu kondisi yang dianggap sebagai berisiko tinggi oleh individu yang satu dapat dipersepsi sebagai berisiko rendah oleh individu lainnya. Perbedaan persepsi risiko antara individu yang satu dengan

lainnya dapat terjadi karena pengaruh dari beberapa hal. Sejumlah hal yang dapat mempengaruhi persepsi risiko antara lain usia, elemen jalan, adaptasi, ketakutan (*dread*), kontrol, asal risiko, pilihan, keberadaan anak-anak, baru tidaknya risiko tersebut, kewaspadaan, bisa hal tersebut tidak akan terjadi pada diri sendiri, pertukaran risiko keuntungan, dan kepercayaan (Ropeik & Siovic, 2003).

Menurut (Ropeik & Siovic, 2003) beberapa faktor yang mempengaruhi sikap terhadap pengendara berisiko, yaitu:

Patuh terhadap aturan kecepatan. Orang memiliki kepatuhan terhadap aturan kecepatan cenderung tidak berisiko dalam berkendara. Peduli terhadap kecelakaan lalu lintas. Kepedulian terhadap kecelakaan lalu lintas akan membuat seseorang lebih berhati-hati dalam berkendara sehingga cenderung tidak ambil risiko dalam berkendara. Kecenderungan pengambilan risiko di lalu lintas. orang yang cenderung mengambil keputusan yang penuh risiko dalam berkendara akan memiliki risiko yang tinggi dalam berkendara. Pelanggaran dasar peraturan lalu lintas. Orang yang cenderung mengabaikan aturan dasar berlalu lintas cenderung bersiko dalam berkendara. Misalkan tidak berhenti ketika lampu merah menyala.

Kalau kita lihat kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dikarenakan faktor psikososial. Individu memiliki persepsi risiko rendah cenderung berkendara secara agresif. individu semacam ini biasanya mempunyai tingkat kepercayaan yang tinggi sehingga berkendara

cenderung membahayakan dirinya dan orang lain. Misalkan, ketika kita mendahului kendaraan didepan, maka banyak hal yang harus dipertimbangkan, salah satunya adalah adanya kendaraan dari depan yang muncul saat kita mendahului. Individu yang memiliki kepercayaan diri dan persepsi risiko rendah cenderung mengabaikan hal tersebut, mereka yakin dapat melewati kendaraan tersebut.

#### **4. Faktor-Faktor Persepsi Resiko Kecelakaan.**

Ropiek & solvic (2003) menyebutkan bahwa faktor – faktor persepsi risiko terdiri dari 10 faktor yaitu :

- a. Ketakutan (dread)
- b. Kontrol
- c. Asal resiko (alam/manusia)
- d. Pilihan
- e. Melibatkan anak-anak
- f. Baru tidaknya resiko
- g. Kewaspadaan
- h. Bisaa hal itu akan terjadi pada diri sendiri
- i. Pertukaran resiko keuntungan
- j. Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkvn kecelakaan

Faktor – faktor persepsi risiko tersebut merupakan faktor-faktor persepsi risikosecara umum, yang dapat digunakan dalam berbagai jenis persepsi risiko. Dalam jurnalnya Ropiek & slovic (2003) memberikan

penjelasan dan contoh penggunaan faktor-faktor persepsi resiko tersebut dalam berbagai jenis. Diantaranya adalah persepsi resiko dalam hal penyakit, persepsi resiko dalam hal kecelakaan, persepsi resiko dalam hal teknologi dan persepsi resiko dalam hal teknologi. Persepsi resiko dalam hal kecelakaan seperti persepsi resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas saat berkendara.

Bila dikaitkan dengan penelitian, maka faktor – faktor persepsi resiko tersebut akan digunakan sebagai faktor-faktor persepsi resiko dalam hal kecelakaan. Oleh karena itu, faktor – faktor persepsi tersebut menjadi faktor persepsi resiko kecelakaan dengan penjelasan sebagai berikut (Ropiek & slovic, 2003) :

1) Ketakutan (dread)

Individu akan mempersepsi sesuatu kejadian memiliki resiko yang benar apabila akibat yang akan ditimbulkan menakutkan contoh bahwa kemarin yang menakutkan sering menimbulkan perhatian yang lebih dari individu. Dalam mengemudi apabila individu menganggap bahwa akibat dari perilaku *aggressive driving*. Adalah terlibat dalam kecelakaan serta mengalami cara kematian yang menakutkan maka yang dipersepsi adalah besar.

2) Kontrol

Persepsi resiko dari suatu situasi akan dianggap lebih kecil apabila individu merasa memiliki (*control*) kendali atas situasi yang dihadapinya. Akan tetapi apabila individu merasa tidak memiliki kontrol atas situasi

yang dihadapinya, maka individu akan merasa lebih memiliki persepsi resiko yang besar terhadap situasi yang dihadapinya tersebut. Misalnya posisi sebagai pengendara di dalam sebuah mobil akan dianggap oleh individu sebagai beresiko rendah. Karena pengemudi merasa memiliki kontrol atas mobil yang dikemudikan tersebut terhadap segala hal yang akan terjadi selama mengemudi. Namun apabila individu berposisi sebagai penumpang maka ia akan mempersepsi hal tersebut sebagai beresiko tinggi karena ia tidak dapat mengontrol kemudi kendaraan tersebut sewaktu menjadi penumpang.

### 3) Asal resiko (alam/manusia)

Suatu kejadian tertentu akan dipersepsi memiliki resiko rendah apabila penyebab dari resiko tersebut berasal dari alam. Tetapi apabila suatu kejadian yang terjadi disebabkan oleh perbuatan manusia maka hal tersebut akan dipersepsi lebih tinggi.

### 4) Pilihan

Suatu resiko yang dipilih oleh individu akan dipersepsi lebih rendah jika dibandingkan dengan apabila resiko tersebut dipaksakan oleh orang lain terhadap diri kita. Misalnya jika kita mengemudikan kendaraan sambil menggunakan telepon selular, anda akan mempersepsi resiko terjadinya kecelakaan rendah karena anda merasa dapat mengontrol situasi yang akan terjadi. Tetapi jika anda melihat pengemudi lain mengemudi sambil menggunakan telepon selular anda akan merasa marah terhadap resiko

yang dipaksakan orang tersebut terhadap anda hal ini dikarenakan anda tidak dapat mengontrol situasi yang akan terjadi, sebab pengemudi lain tersebut yang memiliki kendali sehingga kita mempersepsi resiko terjadinya kecelakaan pada diri kita tinggi. Faktor kontrol ikut berkontribusi dalam contoh ini karena anda memiliki kendali atas kendaraan anda.

#### 5) Melibatkan anak-anak

Suatu kondisi atau kejadian akan dipersepsi lebih beresiko apabila melibatkan anak-anak (Ropiek & Slovic, 2003) misalnya individu yang mengendarai sebuah mobil akan mengurungkan niatnya untuk melakukan manufer-manufer tertentu (membahayakan) karena di dalam mobil yang dikendarai melibatkan anak-anak. Individu akan mempersepsi manuver-manufer yang dilakukan memiliki resiko yang besar apabila terdapat anak-anak dalam mobil yang dikendarai. Akan tetapi apabila individu mrngmudikan mobil tanpa penumpang anak-anak, maka individu cenderung akan melakukan manufer-manufer tersebut, yang dilakukan tersebut memiliki resiko yang kecil.

#### 6) Baru tidaknya resiko

Apabila individu mempunyai suatu situasi resiko yang baru, maka individu akan mempersepsi resiko pada situasi baru tinggi, akan tetapi apabila individu menemui suatu resiko yang sudah dikenali, maka individu akan mempersepsi resiko tersebut sebagai beresiko rendah. Walaupun individu berada pada suatu resiko yang sama.

### 7) Kewaspadaan

Semakin waspada individu akan suatu resiko semakin tersedia kewaspadaan tersebut ke dalam kesadaran kita individu semakin perhatian terhadap resiko tersebut.

### 8) Bisa hal itu akan terjadi pada diri sendiri

Individu akan mempersepsi resiko yang lebih besar apabila berfikir bahwa dirinya dan orang-orang yang ia sayangi dapat menjadi korban. Misalnya, informasi tentang jalan S merupakan jalan yang rawan kecelakaan, individu akan menganggap bahwa setiap orang yang melewati jalan S akan mengalami kecelakaan. Baik berkendara maupun tidak (aman) (hal ini berarti resiko kecelakaan apabila melewati jalan tersebut dipersepsi tinggi) padahal kemungkinan akan terjadinya kecelakaan belum tentu terjadi pada setiap individu, baik pada individu yang berkendara aman maupun tidak aman. Walaupun jalan tersebut rawan kecelakaan, hal ini menjelaskan mengapa kemungkinan statistik seringkali tidak relevan bagi kita dan merupakan bentuk komunikasi resiko yang tidak efektif.

### 9) Pertukaran resiko keuntungan

Beberapa peneliti persepsi resiko dan penganalisis percaya bahwa pertukaran resiko keuntungan merupakan faktor utama yang membuat individu lebih atau kurang takut terhadap suatu ancaman. Jika individu

melihat adanya sesuatu keuntungan dari suatu perilaku atau pilihan resiko yang dipersepsikan lebih besar.

10) Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan.

Penelitian menunjukkan bahwa semakin kecil kepercayaan kita terhadap faktor-faktor yang dapat melindungi diri kita maka kita akan semakin takut terhadap resiko yang akan kita hadapi. Tetapi semakin besar kepercayaan kita terhadap faktor-faktor yang dapat melindungi diri kita, semakin kecil rasa takut yang kita rasakan.

Penelitian ini akan menggunakan sembilan faktor persepsi resiko kecelakaan yaitu, Ketakutan (*dread*), Kontrol, Asal resiko (alam/manusia), Pilihan, Baru tidaknya resiko, Kewaspadaan, Bisa hal itu akan terjadi pada diri sendiri, Pertukaran resiko keuntungan, Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan. Faktor yang melibatkan anak-anak tidak digunakan dalam penelitian ini karena subjek yang digunakan dalam penelitian ini adalah remaja. Sedangkan pada usia remaja keterlibatan anak-anak dalam berkendara sangat jarang.

## 5. Pengukuran Terhadap Persepsi Resiko Kecelakaan

Secara umum pengukuran terhadap persepsi resiko kecelakaan yaitu berbentuk pemberian penilaian yang dilakukan oleh subjek penelitian berupa tinggi atau rendahnya resiko yang ada pada situasi yang diberikan pada subjek penelitian pemberian kondisi tersebut dapat dilakukan dengan beberapa metode. (Finn & Barg 1986, dalam Utami 2010) mengukur persepsi resiko

kecelakaan dengan metode memperhatikan foto-foto yang menggambarkan situasi mengemudi beserta deskripsi foto tersebut. Deskripsi foto tersebut diantaranya mengemudi dengan menggunakan ban gundul, mengambil di jalur jalan raya yang dibagi delapan pada kecepatan 45 km/jam ketika kendaraan lainnya berpergian dengan kecepatan 55 km/jam berkendara di jalan basah pada saat hujan dan mengikuti dengan jarak satu dan satu setengah panjang mobil di belakang mobil lain ketika berpergian dengan kecepatan 30 km/jam. Pada penelitian ini subjek diminta untuk menilai besar atau kecilnya resiko kecelakaan pada masing-masing foto situasi mengemudi yang ditampilkan tersebut.

Metode lain yang digunakan untuk mengukur persepsi resiko kecelakaan yaitu metode penelitian kuantitatif dengan menggunakan skala sebagai alat ukurnya. Penelitian ini pernah dilakukan oleh Budiastomo dan Santoso (2006) dalam Utami (2010). Skala persepsi resiko kecelakaan yang dibuat dalam penelitian tersebut berupa skala likert yang berisi item-item yang mendeskripsikan suatu situasi mengemudi, kemudian subjek diminta untuk menilai besar atau kecilnya resiko kecelakaan yang digambarkan pada item-item tersebut.

## **6. Persepsi Risiko Kecelakaan dalam Perspektif Islam**

Dalam Al-Quran, tema persepsi manusia juga diangkat dan bisaanya digabungkan dalam penceritaan sebuah peristiwa historis. Dalam kisah nabi Musa a.s misalnya, tatkala Musa tampil dengan mukjizat yang dianugerahkan

Allah kepadanya raja Fir'aun mempersepsikannya sebagai sihir sebagaimana ia sering saksikan (Darwis, 2006: 120). Surat 17:101 menjelaskan:

وَلَقَدْ آتَيْنَا مُوسَىٰ تِسْعَ آيَاتٍ بَيِّنَاتٍ ۖ فَسَأَلَ بَنِي إِسْرَائِيلَ إِذْ جَاءَهُمْ فَقَالَ لَهُ فِرْعَوْنُ إِنِّي لَأَظُنُّكَ يَمُوسَىٰ مَسْحُورًا ﴿١٠١﴾

*101. dan Sesungguhnya Kami telah memberikan kepada Musa sembilan buah mukjizat yang nyata, Maka Tanyakanlah kepada Bani Israil, tatkala Musa datang kepada mereka lalu Fir'aun berkata kepadanya: "Sesungguhnya aku sangka kamu, Hai Musa, seorang yang kena sihir.*

Ayat diatas menjelaskan tentang persepsi seseorang berdasarkan peristiwa yang ditangkap oleh alat indera kemudian diproses di dalam otak untuk mengolah informasi tersebut berdasarkan kemampuannya. Begitu pula dengan persepsi risiko kecelakaan seseorang. Suatu kejadian tertentu akan dipersepsi memiliki resiko rendah apabila penyebab dari resiko tersebut berasal dari alam. Tetapi apabila suatu kejadian yang terjadi disebabkan oleh perbuatan manusia maka hal tersebut akan dipersepsi lebih tinggi.

Allah SWT menganugerahkan alat indera kepada makhluk-Nya untuk mengetahui segala sesuatu di luar dirinya. Melalui alat indera manusia dan hewan bisa menjaga dirinya dan mempertahankan kehidupannya. Beberapa bentuk emosi bisa memengaruhi persepsi. Misalkan seorang anak yang takut berada di kamar yang gelap akan mempersepsi kamar tersebut banyak sesuatu yang menakutkan. Kecintaan kita pada seseorang pun menjadikan diri kita lupa untuk mengetahui kekurangan yang ada pada orang yang kita cintai. Begitu juga dengan kebencian pada seseorang menyebabkan kita hanya memerhatikan kejelekannya saja tanpa melihat kebaikannya. Rasulullah saw

mengisyaratkan bahwa semua dorongan dan emosi yang terdapat dalam diri kita dapat menghalangi persepsi dan pikiran secara benar (Darwis, 2006: 120).

#### **E. Kerangka Teoritik Hubungan Kematangan Emosi Persepsi Risiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving.**

*Aggressive* adalah segala bentuk perilaku yang dimaksudkan untuk melukai atau menyakiti makhluk hidup lain yang terdorong untuk menghindari perlakuan itu (Baron dan Richardson, 1994 dalam Anderson & Bushman, 2002).

Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorpin* yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan teman sebaya.

Dari pembahasan terkait kematangan emosi dan *aggressive driving* yang relevan untuk menjelaskan kondisi emosi pengemudi dan kaitannya dengan perilaku pengemudi yang agresif. Hurlock (1996) mengungkapkan bahwa individu dikatakan matang emosinya jika tidak meledakkan emosinya dihadapan orang lain, melainkan menunggu saat yang tepat untuk mengungkapkan emosinya. Individu yang memiliki kematangan emosi memiliki cara-cara yang lebih dapat diterima oleh orang lain dan dapat menlasisituasi secara kritis terlebih dahulu sebelum bereaksi secara emosional,

serta tidak lagi bereaksi serta tidak lagi bereaksi tanpa berfikir sebelumnya seperti anak-anak atau orang yang tidak matang.

Disiplin remaja dalam berlalu lintas itu banyak yang dipengaruhi oleh faktor kematangan emosi remaja itu sendiri. Masih banyak terdapat remaja-remaja yang belum matang secara emosional yang mengakibatkan dirinya berperilaku tidak sesuai dengan usianya dengan suka tidak mentaati peraturan lalu lintas. Hal ini mengakibatkan remaja-remaja ini banyak yang melampiaskan rasa emosionalnya di jalanan dengan berkendara secara ugal-ugalan atau mengikuti balap liar di jalan raya. Lalu banyak juga kasus kecelakaan yang disebabkan pengguna jalannya tidak sabar dalam menghadapi situasi jalanan yang penuh sesak.

Dalam konteks berkendara peneliti menduga, orang yang memiliki kematangan emosi yang tinggi akan lebih tenang dan berfikir jauh sebelum mengambil tindakan, sehingga dia akan mampu untuk berkendara lebih tenang dan tidak melakukan *aggressive driving*. Sebaliknya jika seseorang memiliki kematangan emosi yang rendah akan meledakkan kemarahan akibat kondisi lalu lintas apapun situasi lain dengan berkendara secara agresif karena kurang memikirkan resiko yang dapat menimpanya maupun menimpa pengguna jalan lain.

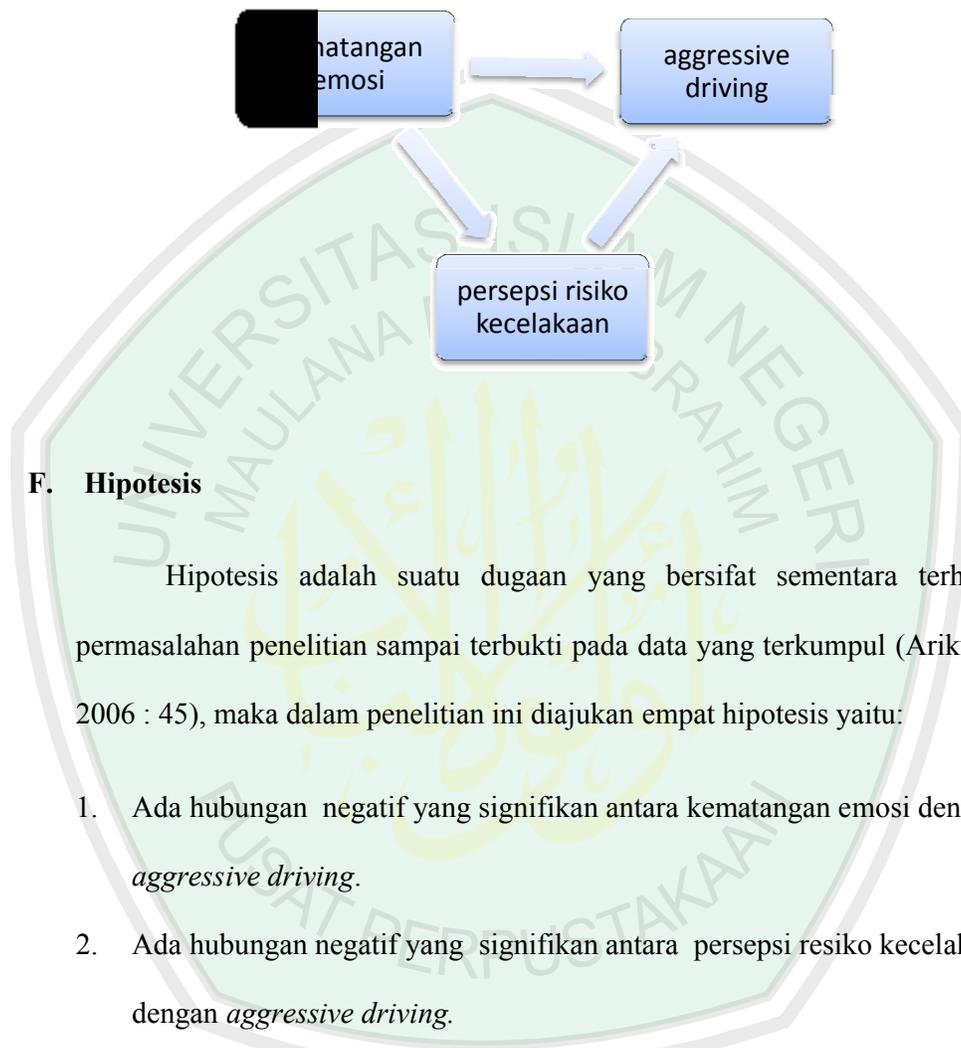
Sjoberg, Moen, & Rundmo (2004) Mengemukakan bahwa persepsi resiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami resiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif.

Dalam konteks persepsi resiko kecelakaan hubungannya dengan *aggressive driving* adalah bentuk penilaian seseorang terhadap resiko kecelakaan yang dipersepsikan oleh seorang pengendara. Contoh atau model *aggressive driving* dari lingkungan social dijadikan objek yang dipersepsi dengan menilai perilaku tersebut dan memperhatikan konsekuensi yang akan terjadi. Dari sinilah persepsi resiko kecelakaan terbentuk yang kemudian menghasilkan perilaku berkendara.

Bila individu menilai *aggressive driving* sebagai perilaku mengemudi yang memiliki resiko kecelakaan yang tinggi karena memiliki konsekuensi negatif yang tidak menyebabkan kecelakaan maka persepsi yang dimiliki individu tersebut tinggi dan perilaku *aggressive driving* tersebut cenderung rendah. Perilaku *aggressive driving* individu nampak pada persepsi resiko kecelakaan individu tersebut, sebelum berperilaku *aggressive driving* individu memiliki pandangan subjektif tentang apa yang akan dihadapinya. Bila individu menilai *aggressive driving* sebagai perilaku mengemudi yang memiliki resiko kecelakaan yang rendah karena memiliki konsekuensi negatif yang tidak menyebabkan kecelakaan maka persepsi yang dimiliki individu tersebut tinggi dan perilaku *aggressive driving* tersebut cenderung tinggi.

Berdasarkan teoritik tersebut, maka model teoritis kematangan emosi, persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* yang diajukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar 2.1.

**Gambar 2.1**  
**Kerangka teoritik kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan**  
*aggressive driving.*



#### **F. Hipotesis**

Hipotesis adalah suatu dugaan yang bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian sampai terbukti pada data yang terkumpul (Arikunto, 2006 : 45), maka dalam penelitian ini diajukan empat hipotesis yaitu:

1. Ada hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*.
2. Ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*.
3. Ada hubungan positif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*.
4. Ada hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara motor UIN Maliki Malang.