

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

DKI Jakarta merupakan kota yang padat dan memiliki tingkat mobilitas tinggi. Tingkat mobilitas kota yang tinggi membuat permasalahan transportasi menjadi hal yang sering terjadi dan harus mendapatkan perhatian lebih agar tidak mengganggu aktivitas masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Salah satu persoalan transportasi yang terjadi di DKI Jakarta adalah volume kendaraan pribadi yang sangat banyak. Hal tersebut menyebabkan kepadatan lalu lintas di sebagian besar jalanan ibu kota. Dilansir dari situs [Jakarta.bps.go.id](https://jakarta.bps.go.id) (2023) pada tahun 2022 jumlah kendaraan bermotor yang melintas di DKI Jakarta sebanyak 22.620.033 unit. Dari jumlah tersebut, 75,43% atau 17.062.273 unit merupakan sepeda motor dan 18,61% atau 4.210.390 unit merupakan mobil penumpang. Hal ini berarti kendaraan roda 2 dan roda 4 masih menjadi penyumbang terbesar kemacetan DKI Jakarta. Kendaraan bermotor tersebut tidak hanya berasal dari Jakarta, tetapi juga kota-kota di sekitarnya, seperti Bogor, Bekasi, Tangerang.

Permasalahan transportasi seperti kepadatan lalu lintas yang terjadi saat ini bisa dikurangi dengan upaya mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum sebagai penunjang kegiatan sehari-hari. Di DKI Jakarta ada beberapa moda transportasi umum yang tersedia seperti Trans Jakarta, Mass Rapid Transit (MRT), Light Rail Transit (LRT), dan Kereta Rel Listrik Commuter Line. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) pada Desember 2023 pengguna transportasi umum Mass Rapid Transit (MRT) berjumlah 3.036.350 orang, pengguna Light Rail Transit (LRT) berjumlah 98.413 orang, pengguna Trans Jakarta berjumlah 28.957.580 dan pengguna KRL Commuter Line berjumlah 26.816.198 orang.

Data tingginya jumlah penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek tersebut menunjukkan bahwa moda transportasi ini masih menjadi salah satu transportasi umum dengan peminat paling banyak oleh masyarakat, terutama para pekerja dari berbagai kota di sekitar DKI Jakarta yang mayoritas bekerja di DKI Jakarta.

Beberapa faktor yang membuat KRL Commuter Line banyak diminati oleh masyarakat adalah karena harga tiket yang relatif murah, efisien, nyaman, dapat memuat penumpang dalam jumlah yang banyak dengan sekali perjalanan dan tergolong cepat. Selain itu faktor mudah dijangkaunya stasiun kereta api di berbagai daerah juga menjadi salah satu penyebab KRL Commuter Line banyak diminati. Berdasarkan data dari situs commuterline.id, saat ini KRL Commuter Line memiliki 93 stasiun dengan beberapa rute yang menghubungkan DKI Jakarta dengan daerah di sekitarnya. Beberapa rute tersebut yakni rute Cikarang, rute Bogor, rute Rangkasbitung, rute Tanjung Priok, dan yang terakhir rute Tangerang. Sayangnya, tingginya minat dan jumlah pengguna KRL Commuter Line saat ini belum diimbangi dengan jumlah armada kereta yang beroperasi. Akibatnya, seringkali penumpang harus mengalami kondisi berdesak-desakan dengan keadaan gerbong yang penuh dan sesak. Situasi ini sering terjadi terutama pada jam sibuk berangkat dan pulang kerja. Hal ini terjadi karena pada waktu-waktu tersebut mobilitas masyarakat yang menggunakan transportasi kereta api cenderung tinggi.

Di tengah mobilitas masyarakat yang tinggi saat menggunakan transportasi KRL Commuter Line, banyak sekali fenomena fenomena yang terjadi. Perkelahian antar penumpang yang terjadi di dalam rangkaian kereta menjadi salah satu fenomena yang sering dijumpai oleh pengguna. Keributan ini terjadi karena proses naik turun penumpang di Stasiun Manggarai. Proses turun naik penumpang biasanya diawali dengan penumpang yang turun terlebih dahulu, kemudian setelah semua penumpang sudah turun barulah para penumpang lain boleh menaiki gerbong. Namun, saat proses turun penumpang belum selesai salah satu pengguna memaksa untuk menaiki dan masuk ke dalam rangkaian gerbong KRL Commuter Line sehingga terjadi aksi saling dorong dan adu mulut antara penumpang tersebut dan penumpang yang akan turun. Kejadian ini mengakibatkan keributan di dalam rangkaian dan salah satu dari mereka harus diturunkan secara paksa oleh petugas. (Syahrizal, 2023).

Ribut antar penumpang lainnya juga tidak bisa terhindarkan. Hal ini terjadi salah satunya karena bersenggolan saat berdesak-desakan antara dua wanita. Salah satu wanita mengaku bahwa ia mendengar perkataan kasar yang dilontarkan

penumpang lain ketika mereka bertabrakan. Karena merasa tidak terima, penumpang tersebut mengejar penumpang lainnya dan beradu mulut. Akibat dari kejadian ini, perjalanan kereta mengalami keterlambatan dan para penumpang lainnya merasa dirugikan karena perjalanan mereka terganggu (Marga, 2023). Adu mulut antar penumpang KRL sering kali terjadi, terutama di dalam gerbong atau lingkungan stasiun. Penyebab yang sering terjadi adalah akibat dari saling senggol dan berdesak-desakan antar penumpang.

Tidak hanya saling beradu mulut, seorang ibu ibu bahkan meneriaki, menjambak dan menampar penumpang lainnya hanya karena berebut kursi prioritas. Ibu tersebut tidak terima diberikan teguran oleh petugas keamanan karena meletakkan makanannya diatas bangku prioritas dan menunjuk penumpang muda di depannya. Sambil berteriak ibu tersebut lalu menjambak dan menampar penumpang lainnya hingga harus dipisahkan oleh petugas dan penumpang lain. (Zamzami, 2020).

Kasus terbaru terjadi pada April 2024, seorang anak terperosok di antara celah peron dan gerbong kereta. Diketahui anak tersebut hendak turun dengan ibunya, namun akibat padatnya penumpang dan aksi saling dorong antara penumpang yang hendak turun dan penumpang yang hendak naik membuat anak kecil tersebut terjatuh. Akhirnya dilakukan evakuasi oleh petugas dan anak tersebut dibawa ke pos kesehatan. (Ramdhani, 2024). Fenomena fenomena yang seringkali terjadi di dalam rangkaian KRL Commuter Line ini merupakan bentuk perilaku atau tindakan agresivitas. Fenomena tersebut menjadi sebuah bukti bahwasannya perilaku agresif masih seringkali terjadi dan dilakukan oleh penumpang KRL Commuter Line kepada penumpang lainnya.

Berkowitz (1995) mendefinisikan agresi sebagai beberapa bentuk tindakan seseorang yang dimaksudkan untuk menyakiti orang lain, baik secara fisik maupun psikis. Perilaku ini biasanya dinilai sebagai perilaku yang negatif bagi kebanyakan orang. Menurut Berkowitz agresi bukan merupakan perbuatan yang salah terhadap orang lain, kecuali perbuatan tersebut adalah perbuatan yang sangat diusahakan dan disengajakan untuk menyakiti orang lain.

Myers (dalam Kulsum & Jauhar, 2014) membagi agresi menjadi dua jenis, yaitu agresi emosi atau agresi rasa benci, dan agresi instrumental. Agresi emosi adalah agresi yang dilakukan sebagai ungkapan atas emosi dan kemarahan yang sedang dialami. Biasanya agresi emosi terjadi ketika seseorang berusaha menyakiti orang lain untuk melampiaskan. Ketika dirinya merasa tersinggung. Sedangkan agresi instrumental adalah agresi yang tidak disertai dengan emosi, dalam hal ini agresi hanya sebagai sarana untuk mendapatkan tujuan lain. Agresi instrumental sebagai upaya untuk mempertahankan sebuah kekuasaan, dominasi atau status sosial seseorang. Sedangkan menurut Buss dan Perry (1992) ada berbagai bentuk perilaku agresif, yaitu agresi verbal, agresi fisik, kemarahan atau anger, dan permusuhan atau hostility. Perilaku yang bisa digolongkan sebagai agresi fisik adalah seperti menonjok, memukul, menampar, mendorong sedangkan perilaku agresi verbal bisa berupa perkataan kasar, tuduhan, dan bahkan hinaan (Illahi et al., 2018).

Ada dua hal yang bisa mempengaruhi perilaku agresif seseorang menurut Buss dan Perry, yaitu faktor personal dan faktor situasional. Faktor personal yang berarti adalah karakter dari individu itu sendiri, karakter bawaan ini nantinya akan mempengaruhi bagaimana individu tersebut dalam menghadapi berbagai situasi. Sedangkan faktor situasional, adalah faktor dari lingkungan yang nantinya akan mempengaruhi individu tersebut. Krahe (2001) mengutarakan bahwasannya ada dua faktor yang dapat memengaruhi perilaku agresif seseorang. Dua faktor tersebut yaitu, faktor kepribadian dan faktor situasional. Faktor kepribadian termasuk kontrol diri, iritabilitas, kerentanan emosional, pikiran yang kacau, harga diri, dan gaya permusuhan. Faktor situasional termasuk penyerangan, efek senjata, karakteristik target, alkohol, dan suhu udara. Dari faktor faktor tersebut diketahui bahwa kontrol diri ialah salah satu upaya yang dapat dilakukan guna menekan perilaku agresi seseorang.

Menurut Tangney, Baumeister dan Boone (2004) Kontrol diri adalah kemampuan individu untuk mengatur tindakannya dengan pertimbangan nilai, moral, dan aturan masyarakat demi menghasilkan perilaku yang positif. Nantinya akan membentuk pola perilaku di lingkungannya, yang mencakup aspek kognitif,

afektif, dan psikomotorik. Kontrol diri adalah kondisi dimana seseorang dapat menguasai diri, emosi dan perilaku yang akan dilakukannya (Harahap, 2017). Ada kemungkinan bahwa seseorang secara mandiri memiliki kemampuan untuk menunjukkan perilaku positif. Interaksi seseorang dengan individu lain serta lingkungannya menjadi sangat penting untuk membentuk kontrol diri yang matang. Ini diperlukan karena seseorang diharuskan untuk menunjukkan perilaku baru dan mempelajarinya dengan baik. Kontrol diri seseorang dapat dikatakan berhasil ketika ia bisa menghambat dorongan dorongan yang muncul dalam dirinya untuk mencapai tujuan akhir yang positif (Chester, 2023).

Menurut Block dan Block (dalam Marsela & Supriatna) kualitas kontrol diri terbagi menjadi tiga jenis, yakni : over control, under control, dan appropriate control. Over control adalah kondisi dimana seseorang menahan dirinya secara berlebihan kepada semua hal yang menyebabkan orang tersebut menahan diri dalam bereaksi terhadap stimulus. Under control adalah kondisi seseorang yang cenderung tidak mengontrol dirinya dan tanpa perhitungan yang matang. Appropriate control adalah kondisi seseorang yang dapat mengendalikan dirinya secara tepat.

Marsela dan Supriatna (2019) berpendapat perilaku individu akan mengarah kepada penyimpangan apabila kontrol diri individu tersebut tidak baik. Kontrol diri yang baik pada seseorang individu akan membantunya meminimalisir perilaku perilaku yang bertentangan dengan norma sosial yang ada di sekitar. Jadi seseorang dengan kontrol diri yang rendah tidak bisa membimbing dirinya kepada perilaku yang positif, sehingga memiliki kecenderungan untuk melakukan tindakan yang negatif seperti agresivitas. Tindakan agresif yang dilakukan akibat dari kurangnya pengendalian diri akan mengakibatkan kerugian bagi orang lain. Sehingga kontrol diri menjadi hal yang penting saat ingin berinteraksi dengan orang lain (Madjid et al., 2022).

Hubungan kontrol diri terhadap agresivitas merupakan hubungan yang negatif, hubungan negatif berarti bahwa ketika kontrol diri semakin tinggi, agresivitas semakin rendah dan sebaliknya. Saat perilaku agresif seseorang meningkat, kontrol diri berperan penting dalam mengatur keinginan untuk

melakukan tindakan agresif, serta membantu individu tersebut untuk lebih mampu memperhatikan keadaan sosial di sekitarnya dengan mencegah perilaku agresif tersebut (Hastuti, 2018). Dengan pengendalian diri yang baik seseorang bisa menekan perilaku agresi yang mungkin akan muncul pada dirinya, seperti agresi fisik, agresi verbal dan agresi marah. Kontrol diri berpengaruh positif secara pribadi dan dalam lingkungan sekitarnya bagi seseorang yang memiliki kontrol diri terhadap dirinya sendiri. Selain kontrol diri berpengaruh pada lingkungan, menurut Madjid, Aswar dan Tajjudin (2021) juga berpendapat bahwa lingkungan sosial seseorang juga berperan penting untuk perkembangan kontrol diri seseorang. Maka dapat dikatakan bahwa kontrol diri dan lingkungan sosial saling mempengaruhi.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Projo, Nuqul dan Widodo (2022) kepada mahasiswa yang melakukan unjuk rasa di kota Malang didapatkan info penelitian yang menjelaskan bahwa terdapat pengaruh positif antara variabel kontrol diri dan agresivitas. Hal ini berarti bahwa seseorang yang mempunyai kontrol diri yang tinggi tidak menutup kemungkinan juga memiliki tingkat agresivitas yang tinggi pula.

Penelitian yang dilakukan oleh Sentana dan Kumala (2017) meneliti terkait hubungan agresivitas dan kontrol diri pada remaja di Banda Aceh. Hasil dari penelitian menunjukkan hasil yakni bahwa terdapat hubungan negatif diantara kedua variabel yang diteliti tersebut. Artinya, remaja di Banda Aceh yang memiliki Kontrol diri yang tinggi akan cenderung mempertimbangan akibat dari tindakan yang mereka lakukan sehingga mereka memilih untuk menghindari perilaku agresivitas. Sedangkan pada penelitian Widyastuti, Hikmah, Alfira, Putriani, Damayanti (2022) yang menunjukkan adanya hubungan negatif antara pengendalian diri dan tingkat agresi di kalangan narapidana. Jika seseorang memiliki pengendalian diri yang tinggi, tingkat agresinya justru rendah; sebaliknya, jika pengendalian diri seseorang rendah, tingkat agresinya akan tinggi.

Terdapat perbedaan hasil dari masing masing penelitian yang sudah dilakukan terlebih dahulu. Di antara tiga penelitian tersebut, salah satu hasilnya menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif antara variabel kontrol diri dan agresivitas. Dari sejumlah penelitian yang sudah dilakukan terlebih dahulu terdapat

kesamaan dari variabel yang digunakan dengan penelitian yang akan dilakukan ini. Namun, walaupun dari segi variabel memiliki kesamaan, namun tetap terdapat perbedaan pada penelitian ini jika dibandingkan dengan penelitian sebelumnya yakni yang pertama dari segi subjek penelitian, pada penelitian ini menggunakan subjek pengguna KRL Commuter Line. kedua, dari segi lokasi penelitian yang berbeda. Dan yang ketiga dari segi tahun penelitian.

Dari penjabaran diatas, peneliti menganggap bahwa perlu dan penting adanya penelitian tentang pengaruh Kontrol diri terhadap perilaku agresivitas pengguna KRL Commuter Line. Jika pemerintah terus berupaya untuk meminimalisir kemacetan yang terjadi ada di ibu kota dengan mendorong mengalihkan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum, maka kenyamanan dan keamanan di transportasi umum tersebut harus diperhatikan. Adanya perilaku agresivitas yang masih sering terjadi di dalam rangkaian KRL Commuter Line nantinya akan membuat masyarakat merasa tidak aman dan nyaman saat menaiki transportasi umum khususnya KRL Commuter Line. Dan hal tersebut dapat membuat masyarakat menghindari penggunaan transportasi umum dan beralih menggunakan kendaraan pribadi yang akan mengakibatkan kemacetan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dari penelitian ini, peneliti merumuskan masalah “apakah kontrol diri berpengaruh terhadap agresivitas pada pengguna KRL Commuter Line?”

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian dari penelitian ini adalah untuk menguji apakah ada pengaruh dari kontrol diri terhadap perilaku agresivitas pada pengguna Kereta Rel Listrik Commuter Line

1.4 Manfaat Penelitian

a) Manfaat Teoretis

Dalam hal teoritis penelitian ini dapat bermanfaat untuk memperkaya hasil penelitian mengenai pengaruh kontrol diri dan perilaku agresivitas. Diharapkan

pula penelitian ini dapat berkontribusi terhadap perkembangan teori-teori dalam ranah psikologi terutama psikologi sosial dan psikologi industri dan organisasi, serta diharapkan dapat menjadi rujukan dan pengembangan bagi penelitian selanjutnya.

b) Manfaat Praktis

1. Untuk subjek

Diharapkan dapat menjadi informasi bagi subjek yaitu para pengguna KRL Commuter Line dan dapat membantu pengguna meningkatkan kesadaran tentang pentingnya kontrol diri agar dapat meminimalisir perilaku agresivitas yang terjadi di kemudian hari.

2. Untuk Perusahaan

Diharapkan dapat memberikan gambaran terkait sifat agresif yang masih sering dijumpai pada para pengguna KRL Commuter Line dan membantu pihak terkait, yakni PT KAI untuk memberikan solusi guna menyelesaikan permasalahan ini agar dapat menjaga kenyamanan, ketertiban bersama.

3. Untuk Peneliti Selanjutnya

Hasil dari penelitian ini diharapkan bisa menjadi sumber rujukan bagi peneliti selanjutnya yang tertarik membahas variabel terikat kontrol diri dan agresivitas.