

Hubungan Kontrol Diri terhadap Aggressive Driving Remaja Pengguna Sepeda Motor

Khoirunisa Salsabila, Muhammad Hidayat*

Fakultas Psikologi, Universitas Ahmad Dahlan, Indonesia

muhammad.hidayat@psy.uad.ac.id

ABSTRACT

This study aims to examine the relationship between self-control and aggressive driving of adolescent motorcycle users in the DI Yogyakarta area. This study uses a quantitative approach by using measuring instruments in the form of psychological scales, namely self-control scales and aggressive driving scales. Data were collected by distributing scales with accidental sampling techniques which were then analyzed using product moment analysis techniques. The results of the analysis test of the correlation coefficient value between aggressive driving and self-control, $r = -0.211$ with a significance level of 0.011 ($p < 0.05$) which means that there is a significant negative relationship between aggressive driving and self control in adolescent motorcycle users. Based on the results of the analysis, it can be concluded that the higher the self-control of adolescents, the lower the aggressive driving done by adolescents in motorcycle riding or vice versa, the lower the self-control of adolescents, the higher the aggressive driving done by adolescents in motorcycle riding.

Keywords: adolescents, aggressive driving, motorcycle users, self-control

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara kontrol diri dengan aggressive driving remaja pengguna sepeda motor di wilayah DI Yogyakarta. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan menggunakan alat ukur berupa skala psikologi yaitu skala kontrol diri dan skala aggressive driving. Data dikumpulkan dengan menyebarkan skala dengan teknik accidental sampling yang kemudian dianalisis menggunakan teknik analisis product moment. Diperoleh hasil uji analisis nilai koefisien korelasi antara aggressive driving dengan kontrol diri, $r = -0,211$ dengan taraf signifikansi sebesar 0,011 ($p < 0,05$) yang berarti adanya hubungan negatif yang signifikan antara aggressive driving dengan kontrol diri pada remaja pengguna sepeda motor. Berdasarkan hasil analisis, dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi kontrol diri remaja maka semakin rendah aggressive driving yang dilakukan remaja dalam berkendara sepeda motor ataupun sebaliknya, semakin rendah kontrol diri remaja maka semakin tinggi aggressive driving yang dilakukan remaja dalam berkendara sepeda motor.

Kata kunci: aggressive driving, kontrol diri, pengguna sepeda motor, remaja

Pendahuluan

Teknologi seperti tidak pernah mengalami hambatan dalam perkembangannya. Pada masa pandemi beberapa waktu lalu yang menyebabkan keterbatasan manusia dalam bergerak, tidak berdampak signifikan dalam berkembangnya teknologi. Teknologi transportasi adalah salah

satunya. Berdasarkan laporan Badan Pusat Statistik pada akhir 2022, tercatat sebanyak 125,3 juta unit motor di Indonesia. Dalam laporan tersebut, jumlah motor mengalami kenaikan daripada tahun-tahun sebelumnya. Tuntutan untuk terus bergerak secara cepat menjadi salah satu alasan manusia membutuhkan teknologi transportasi untuk membantunya berpindah dari tempat satu ke tempat lain. Pertumbuhan transportasi ini juga menimbulkan permasalahan baru, salah satunya kecelakaan lalu lintas.

Kementerian Perhubungan mempublikasikan data dari Korlantas Polri mengenai angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2021 mencapai 103.645 kasus. Jika dibandingkan dengan data tahun 2020 yang sebanyak 100.028 kasus, data tahun 2021 lebih tinggi jumlahnya. Berdasarkan jenis kendaraan, sepeda motor memiliki keterlibatan tertinggi dengan persentase 73% dan angkutan barang menjadi urutan kedua dengan persentase 12%. Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri juga melaporkan terkait kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia sepanjang semester I 2022 ada sebanyak 62.975 kasus, dengan kerugian materi mencapai 134,6 miliar rupiah. Korban kecelakaan lalu lintas sebagian besar berasal dari latar belakang pendidikan SMA/ sederajat dengan proporsi mencapai 71%. Pelaku kecelakaan juga paling banyak memiliki latar belakang pendidikan SMA/ sederajat dengan proporsi 77%. Dengan penyebab tertinggi kecelakaan adalah faktor manusia. Dalam hal ini, faktor manusia berhubungan erat dengan perilaku pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya di jalan raya.

Berdasarkan data yang dirilis oleh Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri pada semester I 2022, Daerah Istimewa Yogyakarta menduduki lima besar provinsi dengan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang menyentuh angka 3.545 kasus. Data yang dipublikasikan oleh Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) memperlihatkan kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas dalam tiga tahun terakhir. Pada tahun 2020 tercatat sebanyak 4.559 kejadian, tahun 2021 sebanyak 5.350 kejadian, tahun 2022 sebanyak 7.830 kejadian dan untuk tahun 2023 tercatat sebanyak 6.868 kejadian.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu keadaan yang tidak mungkin terjadi secara kebetulan, melainkan terjadi dengan suatu faktor. Dalam laporan Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri juga menjelaskan faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas sepanjang semester I 2022. Sebanyak 18 ribu kasus terjadi karena pengemudi lalai dalam melihat ke arah depan. Ini menjadi faktor tertinggi penyebab kecelakaan yang tercatat di kepolisian. Adapun faktor penyebab lainnya adalah gagal menjaga jarak aman, ceroboh saat berbelok, melampaui batas kecepatan, ceroboh aturan lajur, ceroboh saat menyalip, melakukan aktivitas lain, abai pejalan kaki, gagal beri lampu sein atau rem, abai aturan lajur, tertidur/ kelelahan, dan ubah kecepatan mendadak.

Tasca (2000) menyatakan bahwa suatu perilaku berkendara jika dilakukan secara sengaja dengan memiliki kecenderungan terjadinya tabrakan dapat dikatakan perilaku *aggressive driving*. *Aggressive driving* merupakan perilaku berkendara yang memiliki tingkat risiko terhadap orang lain akibat dari terganggunya emosi pengemudi (James & Nahl, 2003). James dan Nahl (2003) mengungkapkan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi beberapa aspek seperti ketidaksabaran dan kecerobohan, perlawanan, serta kesemburuan dan kemarahan di jalan. Penulis melakukan wawancara awal dengan beberapa remaja, ditemukan bahwa perilaku *aggressive driving* yang seringkali dilakukan adalah menghiraukan aturan lajur, melampaui batas kecepatan dan mempercepat laju kendaraan saat lampu kuning menyala. Perilaku tersebut mereka lakukan untuk

mempersingkat waktu di jalan, sehingga dapat sampai ke tujuan dengan cepat. Bentuk perilaku tersebut termasuk dalam perilaku yang menggambarkan aspek ketidaksabaran dan kecerobohan pengendara (James & Nahl, 2003). Tasca (2000) menyebutkan bahwa penyebab *aggressive driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, *driving attitude*, serta faktor lingkungan. Berdasarkan pendapat tersebut, kontrol diri dapat dikatakan menjadi salah satu penyebab *aggressive driving*. Hal ini dikarenakan kontrol diri adalah salah satu yang berkaitan dengan kepribadian seseorang (Krahe, 2005). Calhoun dan Acocella menyatakan bahwa kontrol diri mengacu pada kemampuan individu untuk mengkoordinasikan aspek fisik, psikologis dan perilaku individu dalam membentuk dirinya (Ghufron & Risnawita, 2010). Baumeister, Vohs dan Tice (2007) menambahkan bahwa kontrol diri ialah kemampuan untuk menanggapi suatu peristiwa atau pengalaman dengan sadar atau sengaja, untuk dapat meredam atau melenyapkan tanggapan negatif dan menggantinya menjadi tanggapan yang lebih sesuai. Penelitian yang dilakukan Constantinou, et al (2011) mengungkapkan bahwa kurangnya kontrol diri menjadi karakteristik pengemudi remaja sehingga menempatkan dirinya dalam keadaan yang beresiko dalam berkendara.

Berdasarkan pemaparan diatas, penelitian ini dilakukan untuk memperkaya berbagai kajian sebelumnya dan mampu memberikan kontribusi pemikiran serta wawasan dalam melihat hubungan antara kontrol diri dan *aggressive driving* yang dilakukan remaja pengguna motor. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sudut pandang ilmu psikologi kepada remaja, orang tua dan pihak kepolisian terkait hubungan kontrol diri dan *aggressive driving* remaja pengguna sepeda motor sehingga dapat bersinergi dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas remaja dan meminimalisir remaja melakukan hal menyimpang dalam proses perkembangannya sehingga mampu berkembang dengan optimal. Hipotesis dalam penelitian ini adalah adanya hubungan negatif antara kontrol diri dengan *aggressive driving* remaja dalam berkendara sepeda motor.

Metode Penelitian

Partisipan dalam penelitian ini ialah remaja pengguna sepeda motor yang sedang menempuh pendidikan SMA/ sederajat di wilayah DI Yogyakarta yang berjumlah 119 partisipan. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik *accidental sampling*. Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis *product moment*.

Variabel *aggressive driving* diukur menggunakan skala modifikasi oleh Hasanah (2015) yang berpedoman pada aspek James dan Nahl (2003) berjumlah 14 butir aitem berbentuk likert dengan empat respon yaitu Sangat Sering (SS), Sering (S), Jarang (J) dan Tidak Pernah (TP). Peneliti melakukan uji reliabilitas pada 119 partisipan dan menghasilkan koefisien alpha (α) = 0,764 dengan indeks daya beda aitem tertinggi sebesar 0,758 dan terendah sebesar 0,735.

Variabel kontrol diri diukur menggunakan skala adaptasi Serena (2014) yang berpedoman pada aspek Averill (Ghufron & Risnawita, 2010) berjumlah 12 aitem berbentuk likert dengan empat respon yaitu Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS). Peneliti melakukan uji reliabilitas pada 119 partisipan dan menghasilkan koefisien alpha (α) = 0,810 dengan indeks daya beda aitem tertinggi sebesar 0,806 dan terendah sebesar 0,788.

Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis *product moment* untuk menguji hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* remaja pengguna sepeda

motor menggunakan *software Statistical Product and Service Solution (SPSS) 16.0 for windows*. Penelitian ini sudah mendapatkan izin penelitian yang dikeluarkan oleh Fakultas Psikologi Universitas Ahmad Dahlan pada 29 April 2024 dengan nomor surat F.4/636/D.66/IV/2024.

Hasil

Pada skala penelitian ini, memuat empat alternatif jawaban yang bergerak dari 1 sampai 4. Skala *aggressive driving* terdiri dari 14 aitem dapat diperkirakan skor terendah (xt) data secara hipotetik adalah $1 \times 14 = 14$ dan kemungkinan skor tertinggi (xt) data secara hipotetik adalah $4 \times 14 = 56$, maka mean hipotetiknya adalah $(56 + 14) : 2 = 35$ dan standar deviasinya adalah $(56 - 14) : 6 = 21$. Pada skala kontrol diri terdiri dari 12 aitem, sehingga dapat diperkirakan skor terendah (xt) data secara hipotetik adalah $1 \times 12 = 12$ dan kemungkinan skor tertinggi (xt) data secara hipotetik adalah $4 \times 12 = 48$, maka mean hipotetiknya adalah $(48 + 12) : 2 = 30$ dan standar deviasinya $(48 - 12) : 6 = 6$. Data tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Data Deskriptif

Variabel	Jumlah Aitem	Skor Hipotetik				Skor Empirik			
		Min	Maks	Mean	SD	Min	Maks	Mean	SD
Aggressive Driving	14	14	56	35	21	15	40	27,34	4,992
Kontrol Diri	12	12	48	30	6	32	48	39,23	4,009

Berdasarkan data penelitian deskriptif di atas, maka dapat dilakukan kategorisasi skor menjadi 5 kategori. Kategori menggunakan kategorisasi jenjang berdasarkan distribusi normal yang terdiri dari sangat rendah, rendah, cukup, tinggi dan sangat tinggi. Dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Pedoman Kategorisasi

Interval	Kategorisasi
$X \leq M - 1,5 SD$	Sangat Rendah
$M - 1,5 SD < X \leq M - 0,5 SD$	Rendah
$M - 0,5 SD < X \leq M + 0,5 SD$	Sedang
$M + 0,5 SD < X \leq M + 1,5 SD$	Tinggi
$M + 1,5 SD < X$	Sangat Tinggi

a. Kategorisasi Aggressive Driving

Kategorisasi variabel *aggressive driving* pada remaja pengguna sepeda motor dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Kategorisasi Aggressive Driving

Interval	Kategorisasi	Subjek	
		Frekuensi	Persentase
$X \leq 24$	Sangat Rendah	41	34,5%
$24,5 < X \leq 31$	Rendah	51	42,9%

31,5 < X ≤ 38	Sedang	26	21,8%
38,5 < X ≤ 45	Tinggi	1	0,8%
45,5 < X	Sangat Tinggi	0	0%
Total		119	100%

Tabel di atas menunjukkan kategorisasi skor hipotetik *aggressive driving* remaja pengguna sepeda motor di wilayah DI Yogyakarta pada 119 data penelitian, yang memiliki kategorisasi sangat rendah sebanyak 41 remaja (34,5%), kategorisasi rendah sebanyak 51 remaja (42,9%), kategorisasi sedang sebanyak 26 remaja (21,8%), kategorisasi tinggi sebanyak 1 remaja (0,8%) dan kategorisasi sangat tinggi sebanyak 0 remaja (0%).

b. Kategorisasi Kontrol Diri

Kategorisasi variabel kontrol diri pada remaja pengguna sepeda motor dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Kategorisasi Kontrol Diri

Interval	Kategorisasi	Subjek	
		Frekuensi	Persentase
X ≤ 20,5	Sangat Rendah	0	0%
21 < X ≤ 26,5	Rendah	1	0,8%
27 < X ≤ 32,5	Sedang	6	5,0%
33 < X ≤ 38,5	Tinggi	56	47,1%
39 < X	Sangat Tinggi	56	47,1%
Total		119	100%

Tabel di atas menunjukkan kategorisasi skor hipotetik kontrol diri remaja pengguna sepeda motor di wilayah DI Yogyakarta pada 119 data penelitian, yang memiliki kategorisasi sangat rendah sebanyak 0 remaja (0%), kategorisasi rendah sebanyak 1 remaja (0,8%), kategorisasi sedang sebanyak 6 remaja (5,0%), kategorisasi tinggi sebanyak 56 remaja (47,1%) dan kategorisasi sangat tinggi sebanyak 56 remaja (47,1%).

Untuk mendapatkan hasil analisis yang valid dan reliabel, harus dilakukan uji asumsi. Pada penelitian ini, uji normalitas dilihat dari Kolmogorov-Smirnov Z (K-SZ) dan taraf signifikansi (p). Kaidah uji signifikansi adalah $p > 0,05$ artinya tidak ada perbedaan sebaran data antara sampel dan populasinya yang berarti data sampel memiliki sebaran normal. Hasil uji normalitas dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Hasil Uji Normalitas

Variabel	Indeks Normalitas (KS-Z)	Taraf Signifikansi (p)	Keterangan
Aggressive Driving	1,010	0,260	Normal
Kontrol Diri	1,328	0,059	Normal

Berdasarkan hasil uji normalitas di atas, variabel *aggressive driving* memiliki indeks normalitas (KS-Z) sebesar 1,010 dengan taraf signifikansi sebesar 0,260 ($p > 0,05$) dan variabel kontrol diri memiliki indeks normalitas (KS-Z) sebesar 1,328 dengan taraf signifikansi sebesar 0,059 ($p > 0,05$). Maka dapat disimpulkan bahwa masing-masing variabel terdistribusi normal.

Uji linearitas digunakan pada studi korelasional antara dua variabel yang bertujuan untuk memastikan bahwa data kedua variabel yang akan dikorelasikan membentuk garis lurus. Kaidah uji signifikansi adalah $p (F_{\text{Linearity}}) < 0,05$ dan $p (F_{\text{Deviation from Linearity}}) > 0,05$. Data dapat dikatakan linier apabila memenuhi kedua kaidah signifikansi. Apabila salah satu kaidah tidak terpenuhi maka data masih bisa dikatakan linier namun kurang ideal. Jika data tidak memenuhi kedua kaidah, maka dapat dikatakan data tidak linier. Hasil uji linearitas dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6. Hasil Uji Linearitas

Variabel	Sig / p ($F_{\text{Linearity}}$)	Sig / p ($F_{\text{Deviation from Linearity}}$)	Keterangan
Aggressive Driving dengan Kontrol Diri	0,022	0,453	Linear

Berdasarkan hasil uji linearitas di atas, variabel *aggressive driving* dengan kontrol diri memperoleh $p (F_{\text{Linearity}})$ sebesar 0,022 ($p < 0,05$) dan $p (F_{\text{Deviation from Linearity}})$ sebesar 0,453 ($p > 0,05$). Maka dapat dikatakan bahwa kedua variabel tersebut linier yang artinya dapat dihubungkan dengan garis lurus (linear).

Untuk mengetahui hubungan antar variabel, diperlukan uji hipotesis. Salah satu teknik analisis yang bisa digunakan untuk uji hubungan adalah teknik korelasi *product moment*. Hasil uji hipotesis dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil Uji Analisis Product Moment

Variabel	Koefisien Korelasi	Taraf Signifikansi	Keterangan
Aggressive Driving dengan Kontrol Diri	-0,211	0,011	Signifikan

Berdasarkan hasil uji analisis di atas, diperoleh koefisien korelasi antara *aggressive driving* dengan kontrol diri sebesar -0,211 dengan taraf signifikansi sebesar 0,011 ($p < 0,05$). Dapat disimpulkan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara *aggressive driving* dengan kontrol diri pada remaja pengguna sepeda motor. Diperoleh koefisien determinan *aggressive driving* terhadap kontrol diri sebesar $(-0,211)^2 \times 100\% = 4,45\%$ sehingga dapat disimpulkan bahwa sumbangan variabel *aggressive driving* sebesar 4,45% terhadap variabel kontrol diri.

Pembahasan

Penelitian ini dilakukan untuk menguji hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* remaja dalam berkendara sepeda motor. Setelah dilakukannya uji analisis menggunakan teknik analisis *product moment*, dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima yakni adanya hubungan negatif yang signifikan antar variabel. Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi kontrol diri remaja maka semakin rendah *aggressive driving* yang dilakukan remaja dalam berkendara sepeda motor ataupun sebaliknya, semakin rendah kontrol diri remaja maka semakin tinggi *aggressive driving* yang dilakukan remaja dalam berkendara sepeda motor. Hasil serupa juga dikemukakan pada penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa kontrol diri dengan *aggressive driving* memiliki hubungan berbanding terbalik yang mengartikan bahwa individu dengan kontrol diri yang rendah, maka perilaku *aggressive driving* pada individu tersebut akan tinggi, begitupun sebaliknya (Tarigan, 2021). Penelitian yang dilakukan oleh Constantinou, et al (2011) juga mengungkapkan bahwa kurangnya kontrol diri menjadi karakteristik pengemudi

remaja sehingga menempatkan dirinya dalam keadaan yang beresiko dalam berkendara. Individu dengan kontrol diri yang baik mampu mengganti respon negatif yang akan terjadi dengan sengaja agar dirinya dapat menghindari berperilaku agresif (Baumeister, et al, 2007).

Kategorisasi juga dilakukan guna melihat kecenderungan masing-masing variabel, hasil yang diperoleh untuk *aggressive driving* termasuk dalam kategori rendah (42,9%) dan kontrol diri termasuk dalam kategori tinggi (47,1%) dan sangat tinggi (47,1%). Kontrol diri memberikan pengaruh terhadap tinggi rendahnya *aggressive driving* pada remaja dengan sumbangan sebesar 4,45% dan 95,55% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti pada penelitian ini. Tangney, et al (2004) telah mengemukakan bahwa kontrol diri merupakan kemampuan individu untuk mengelola segala aspek dalam dirinya sehingga terbentuk perilaku yang sesuai nilai, norma dan harapan sosial lingkungannya. Apabila individu memiliki kontrol diri yang rendah maka perilaku yang ditampilkan cenderung menunjukkan perilaku berbahaya (Gottfredson & Hirschi, 1990). Oleh karenanya sangat mungkin bagi individu dengan kemampuan kontrol diri yang rendah menunjukkan perilaku *aggressive driving* saat berkendara. Karena seringkali pelaku *aggressive driving* menempatkan orang lain dalam situasi yang beresiko, tergambar dari bentuk perilaku yang dimunculkan seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, tidak memberikan tanda ketika berbelok, menyalip kendaraan lain dengan egois bahkan menggunakan trotoar untuk menghindari kemacetan.

Oleh karenanya, kontrol diri dapat menjadi peranan penting dalam berkendara. Averill menyatakan di dalam kontrol diri memuat kendali kognitif, perilaku dan keputusan (Ghufron & Risnawita, 2010). Kemampuan inilah yang kemudian menjadi penentu muncul tidaknya perilaku *aggressive driving*. Rendahnya kendali kognitif dalam berkendara, berkorelasi dengan tingginya perilaku beresiko (Ross, Jongen, Brijs, Ruiten, Brijs, & Wets, 2015). Jika individu mampu menggunakan kendali kognitifnya, maka ia mampu mempertimbangkan resiko kemungkinan terjadinya kerugian dari perilaku yang dirinya lakukan. Perilaku dengan resiko tersebut dapat diredam apabila individu memiliki suatu struktur kerangka kognitif yang baik dalam memaknai, menilai dan menyatukan suatu pengalaman (Ghufron & Risnawita, 2010). Sehingga apapun stimulus yang ditemui saat berkendara akan dimaknai dengan sesuai dan individu akan memilih perilaku yang bijak dalam berkendara.

Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan dalam sampel penelitian yakni hanya di wilayah DI Yogyakarta dan menggunakan teknik pengambilan sampel berupa *accidental sampling* sehingga penelitian ini tidak dapat digeneralisir secara umum. Teori variabel bebas yang digunakan dalam penelitian ini tidak merujuk langsung pada sumber pertama dikarenakan penulis tidak bisa mengakses sehingga perlu dicermati lebih lanjut. Selain itu, desain korelasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah non-eksperimental yang tidak menjelaskan sebab akibat sehingga harus berhati-hati dalam menyimpulkannya.

Kesimpulan

Penelitian ini memiliki tujuan untuk menguji hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* remaja pengguna sepeda motor. Temuan penelitian ini ialah adanya hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* remaja pengguna sepeda motor. *Aggressive driving* remaja termasuk dalam kategori rendah (42,9%) dan kontrol diri termasuk dalam kategori tinggi (47,1%) dan sangat tinggi (47,1%). Didapatkan sumbangan efektif

pada variabel kontrol diri dengan *aggressive driving* sebesar 4,45%. Peneliti berikutnya diharapkan mampu memperluas fokus penelitian dengan mengembangkan faktor-faktor lain yang mempengaruhi *aggressive driving* pada remaja guna mempertimbangkan sebagai variabel yang memiliki hubungan dengan kontrol diri agar memberikan kajian dan referensi tambahan terkait dengan faktor-faktor yang berpengaruh yang tidak dibahas pada penelitian ini seperti kematangan emosi, persepsi resiko dan lain-lain. Peneliti berikutnya juga diharapkan agar memperluas representatif sampel agar penelitiannya dapat digeneralisasikan pada populasi yang lebih luas serta menggunakan penelitian longitudinal agar dapat mengamati perubahan-perubahan pada individu yang diteliti. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran terkait kemungkinan perilaku remaja dalam berkendara jika tidak memiliki kemampuan kontrol diri yang baik, sehingga dapat menjadi bahan pertimbangan bagi orang tua dalam memberikan izin berkendara dan menjadi perhatian bagi pihak kepolisian untuk dapat mempertimbangkan aspek psikologis dalam berkendara guna meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas yang berujung pada kecelakaan.

Acknowledgement

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Fakultas Psikologi Universitas Ahmad Dahlan yang telah menyediakan sarana dan prasarana serta izin penelitian sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini.

Daftar Pustaka (APA 7th Edition)

- Azwar, S. (2021). Metode penelitian. Pustaka Belajar.
- Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Istimewa Yogyakarta (BAPPEDA https://bappeda.jogjaprovo.go.id/dataku/pencarian_data/index DIY).
- Badan Pusat Statistik (28 Februari 2023). Statistik indonesia 2023. <https://www.bps.go.id/publication/2023/02/28/18018f9896f09f03580a614b/statistik-indonesia-2023.html>
- Baumeister, R. F., Vohs, K. D. & Tice, D. M. (2007). The strength model of self-control. *Association for Psychological Science*.16(6). 351-355.
- Constantinou, E., Panayioutou G., Konstantinou N., & Kapardis A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: personality matters. *Accident analysis and prevention*. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002> 43(4). 1323-1331.
- Ellwanger, S. J., & Pratt, T. C. (2014). Self-control, negative affect, and young driver aggression: An assessment of competing theoretical claims. *International journal of offender therapy and comparative criminology*. 58(1). <https://doi.org/10.1177/0306624X12462830> 85-106.
- Faturohman, D., Mubina, N., Utami, P. R., (2021). Pengaruh kontrol diri terhadap aggressive driving pada anggota club sepeda motor honda CB150R di kabupaten karawang. *Empowerment Jurnal Mahasiswa Psikologi Universitas Buana Perjuangan Karawang*. 1(2). 47-52.
- Ghufro, M. N. & Risnawita, R. S. (2010). Teori-teori psikologi. Ar-Ruzz Media.
- Gottfredson, M. R., Travis, H. (1990). A general theory of crime. Stanford University Press. Hasanah, D. (2015). Hubungan antara regulasi emosi dengan aggressive driving pada mahasiswa. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Ahmad Dahlan.

-
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*. Vol 5. 93-202.
- James, L. & Nahl, D. (2003). Aggressive driving is emotionally impaired driving. https://www.stopandgo.org/research/aggressive/james_nahl.pdf
- Kementerian Perhubungan RI. (2022). Focus grup disucion: Sidang para pakar keselamatan transportasi https://www.youtube.com/watch?v=Q7qf_XHwC-o darat.
- Krahe, B. (2005). *Perilaku agresif: buku panduan psikologi sosial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Neuman, T. R., Pfefer, R., Slack, K. L., Hardy, K. K., Raub, R., Lucke R. & Wark, R. (2003). Guidance for implementation of the aashto strategic highway safety plan volume 1: A guide for addressing aggressive driving collisions. Transportation Research Board.
- Pusat Informasi Kriminal Nasional Polri. (2022). Jurnal semester i pusiknas bareskrim polri. https://pusiknas.polri.go.id/jurnal_detail/jurnal_data_pusiknas_bareskrim_polri_semester_i_tahun_2022
- Ross, V., Jongen, E., Brijs, T., Ruiters, R., Brijs, K., Wets, G. (2015). The relation between cognitive control and risky driving in young novice drivers. *Applied Neuropsychol* DOI: 10.1080/23279095.2013.838958 *Adult*. 22(1). 61-72.
- Sani, K. F. (2016). *Metodologi penelitian farmasi komunitas dan eksperimental*. Budi Utama.
- Santoso, S. (2014). *Statistik multivariat*. Elex Media Komputindo.
- Serena, M. K. (2014). *Pengaruh kecerdasan emosi dan self control terhadap agresivitas remaja pengguna game online*. Skripsi. Jakarta: Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Shinar, D. (2007). *Traffic safety and human behavior: Second edition*. Emerald Publishing Limited.
- Sofyanida, T., & Yanuvianti, M. (2016). Studi deskriptif mengenai perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor di kota bandung. *Spesia*. 2(2), 943-949.
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sukarman, Z., Minarni., & Saudi, A. N. A. (2023). Pengaruh self control terhadap aggressive driving pada dewasa awal di kota makassar. *Jurnal Psikologi Karakter*. 3(1). 1-8. DOI : 10.56326/jpk.v3i1.1994
- Suryani. & Hendrayani. (2015). *Metode riset kuantitatif: teori dan aplikasi pada penelitian bidang manajemen dan ekonomi islam*. Prenadamedia Group.
- Tangney, J. P., Baumeister, R. F., & Boone, A. L. (2004). High self control predicts good adjustment, less pathology, better grades, and interpersonal success. *Journal of Personality*. 72(2). 271-322.