

**HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN PERILAKU
AGGRESSIVE DRIVING PADA REMAJA PENGGUNA
SEPEDA MOTOR DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA**

SKRIPSI



Disusun Oleh:
Ferby Ardida Sulistyo
20. 01003. 16

**UNIVERSITAS CENDEKIA MITRA INDONESIA
2024**

HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING* PADA REMAJA PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

FERBY ARDIDA SULISTYO

UNIVERSITAS CENDEKIA MITRA INDONESIA

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri terhadap *aggressive driving* pada remaja pengguna sepeda motor di Daerah Istimewa Yogyakarta. Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif jenis korelasi. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan skala kontrol diri yang memiliki nilai *cronbach alpha* (α) sebesar 0,855 dengan jumlah 21 aitem skala valid, skala *aggressive driving* memiliki nilai *cronbach alpha* (α) sebesar 0,935 dengan jumlah 30 aitem valid. Sampel dalam penelitian ini adalah remaja pengguna sepeda motor dengan usia 12-21 tahun yang berdomisili di Daerah Istimewa Yogyakarta. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif untuk hipotesis yang diajukan.

Hasil analisis dari penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara kontrol diri terhadap *aggressive driving* dengan nilai R sebesar -0.610 dengan taraf signifikansi 5%, dengan taraf signifikansi *linearity* sebesar 0.000 dan signifikansi *deviation linearity* sebesar 0.697. Sumbangan efektif X terhadap Y adalah 37,2%.

***THE CORRELATION BETWEEN SELF CONTROL AND
AGGRESSIVE DRIVING ON TEENAGE MOTORCYCLIST IN
SPECIAL REGION OF YOGYAKARTA***

FERBY ARDIDA SULISTYO

UNIVERSITAS CENDEKIA MITRA INDONESIA

ABSTRACT

This research aims to determine the relationship between self-control and aggressive driving among adolescent motorbike users in the Special Region of Yogyakarta. This research is a quantitative correlation type of research. In this study, researchers used a self-control scale which had a Cronbach alpha (α) value of 0.855 with a total of 21 valid scale items, the aggressive driving scale had a Cronbach alpha (α) value of 0.935 with a total of 30 valid items. The sample in this study were young motorbike users aged 12-21 years who lived in the Special Region of Yogyakarta. The analysis technique used in this research is a descriptive analysis technique for the proposed hypothesis.

The analysis results from this research show that there is a negative relationship between self-control and aggressive driving with an R-value of -0.610 with a significance level of 5%, a linearity significance level of 0.000, and a linearity deviation significance of 0.697. The effective contribution value of X to Y is 37.2%.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. KONTROL DIRI

1. Pengertian Kontrol diri

Kontrol diri atau yang biasa disebut kontrol diri menjadi salah satu kemampuan yang dimiliki oleh seseorang di dalam dirinya. Kontrol diri terdiri dari beberapa aspek yang dapat mempengaruhi kontrol diri. Goldfried dan Merbaum (Ghufron & Risnawati, 2014) menyampaikan bahwa kontrol diri sering kali juga diartikan sebagai sebuah kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur, dan mengarahkan aspek perilaku yang dapat membawa individu ke arah konsekuensi yang positif.

Kontrol diri atau kontrol diri merupakan kemampuan untuk membimbing tingkah laku sendiri yang meliputi kemampuan untuk menekan atau merintangi impuls-impuls atau tingkah laku impulsif (Chaplin, 2009). Sejalan dengan pernyataan tersebut, kontrol diri juga dapat diartikan sebagai sebuah kemampuan untuk menekan atau mencegah tingkah laku yang menurut kata hati atau semauanya (Anshari, 1996). Calhoun dan Acocella (1990) menyatakan bahwa kontrol diri atau kontrol diri adalah pengaturan proses-proses fisik, psikologis, dan perilaku seseorang yang juga dapat diartikan sebagai serangkaian proses yang membentuk dirinya sendiri.

Kontrol diri juga memiliki arti mengatur sendiri tingkah laku yang dimiliki (Kartono & Gulo, 1987 dalam Ghufron dan Risnawati, 2014) mengatakan bahwa kontrol diri merupakan suatu kecakapan individu dalam membaca situasi diri dan lingkungannya. Kontrol diri merupakan suatu aktivitas pengendalian tingkah laku

yang mengandung makna melakukan pertimbangan-pertimbangan terlebih dahulu sebelum memutuskan sesuatu untuk bertindak (Ghufron dan Risnawati, 2014). Selain itu, kontrol diri juga meliputi kemampuan untuk mengontrol dan mengelola hal-hal yang menjadi penyebab perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi untuk menampilkan diri dalam melakukan sosialisasi berupa kemampuan mengendalikan perilaku, kecenderungan menarik perhatian, keinginan mengubah perilaku agar sesuai dengan orang lain, menyenangkan orang lain, selalu *confirm* dengan orang lain, dan menutupi perasaan diri sendiri (Ghufron & Risnawati, 2014)

Menurut Messina dan Messina (Gunarsa, 2009), individu yang memiliki kontrol diri akan terhindar dari berbagai perilaku negatif. Dalam hal ini, kontrol diri memiliki arti sebagai kemampuan individu untuk menahan dorongan atau keinginan untuk bertindak laku yang negatif atau yang tidak sesuai dengan norma sosial. Seorang individu akan lebih mempertimbangkan sebuah keputusan untuk memunculkan tingkah laku sesuai yang diinginkan. Sejalan dengan pendapat Contrada dan Goyal (Sarafino, 2011) bahwa kontrol diri merupakan sebuah kemampuan seseorang untuk membuat keputusan dan mengambil langkah-langkah yang efektif untuk mendapatkan hasil yang diinginkan serta menghindari hasil yang tidak diinginkan.

Calhoun dan Acocella (1990) menyatakan bahwa ada dua alasan yang membuat seorang individu mengontrol diri secara terus menerus. Pertama, individu tersebut hidup bersama dalam sebuah kelompok, sehingga dalam memuaskan keinginan individu itu ia perlu mengontrol perilaku agar tidak mengganggu kenyamanan orang lain. Kedua, masyarakat mendorong individu agar secara konstan dapat menyusun standar yang lebih baik. Sejalan dengan pernyataan

tersebut, Mahoney dan Thoresen yang ditulis dalam buku karya Roberts pada tahun 1975 (Ghufron dan Risnawati, 2014), kontrol diri merupakan jalinan yang secara utuh (*integrative*) yang dilakukan individu terhadap lingkungannya.

Berdasarkan pernyataan beberapa ahli yang telah dipaparkan, kontrol diri atau kontrol diri dapat diartikan sebagai kemampuan seseorang dalam mengelola diri atau mengontrol diri secara *continue* dalam hal pengambilan keputusan untuk menentukan langkah dan perilaku positif yang sesuai dengan standar norma sosial di lingkungan masyarakat.

2. Aspek Kontrol diri

Manusia adalah makhluk yang unik. Manusia tercipta dengan sisi positif dan negatif yang berbeda-beda. Begitu pula dengan kontrol diri yang ada dalam diri seseorang. Setiap persona tentu memiliki kemampuan pengendalian diri yang berbeda-beda. Dalam beberapa kasus, ada individu yang bisa dengan mudah mengendalikan diri mereka dan ada pula yang kesulitan bahkan kurang pandai dalam mengendalikan diri. Berdasarkan kualitasnya, Block dan Block (Zulkarnaen, 2002) menyatakan bahwa kontrol diri dapat dibedakan menjadi tiga aspek.

1) *Over control* (pengendalian yang berlebihan).

Aspek pengendalian yang berlebihan menyebabkan seseorang sering menahan diri untuk memunculkan reaksi terhadap stimulus.

2) *Under control* (pengendalian yang kurang).

aspek pengendalian yang kurang membuat seseorang cenderung untuk melepaskan impuls dengan bebas tanpa perhitungan yang matang sebelumnya.

3) *Appropriate control* (pengendalian yang tepat).

aspek pengendalian yang tepat membuat seseorang dapat melakukan upata pengendalian impuls secara tepat pula.

Rosenbaum (1993 dalam Safaria, 2004) menyatakan bahwa kontrol diri bagi orang dewasa ada tiga tipe: 1) redresif, 2) reformatif, dan 3) eksperiensial.

1) Kontrol diri Tipe Redresif

Kontrol diri tipe redresif memiliki fokus untuk mengoreksi proses pengendalian diri. Kontrol diri tipe ini berupaya untuk menghilangkan keadaan mengganggu yang sedang dialami oleh individu. Contohnya seseorang yang panik karena ia diberikan tuntutan untuk melaksanakan sebuah pekerjaan dalam waktu yang sangat singkat (*deadline*). Ia akan merasa cemas dan akan sulit berkonsentrasi, sehingga pekerjaannya menjadi tidak optimal.

2) Kontrol diri Tipe Reformatif

Kontrol diri tipe reformatif berfokus pada hasil jangka panjang dengan tujuan untuk mencegah (*preventive*) timbulnya masalah pada masa depan klien. Kontrol diri tipe reformatif memberikan penekanan kepada konseli untuk menahan diri dari sesuatu yang bersifat sesaat dan memperkuat diri dalam menghadapi stres. Contohnya kasus seseorang yang terbiasa belajar dengan ‘sistem kebut semalam’ ketika akan menghadapi ujian. Hal tersebut tentu kurang efektif untuk mempersiapkan diri dalam menghadapi ujian, sehingga dalam posisi ini konseli akan disarankan untuk mencoba sistem belajar lain yang lebih efektif untuk menghadapi ujian seperti latihan-latihan soal dan belajar dari jauh hari sedikit demi sedikit menjelang hari ujian.

3) Kontrol diri Tipe Eksperiensial

Kontrol diri tipe eksperiensial berfokus pada kesediaan individu untuk bersedia menerima dan membuka diri terhadap pengalaman-pengalaman baru. Kontrol diri tipe ini diartikan sebagai kemampuan individu untuk menjadi sensitif dan menyadari perasaan-perasaannya serta menghayati stimulus dari lingkungan yang spesifik (Rosenbaum dalam Safaria, 2004). Melalui kesediaan klien menerima pengalaman-pengalaman baru yang didapatkannya, klien dapat menjadikan pengalaman-pengalaman tersebut sebagai ukuran pengetahuan yang ia miliki sebelumnya. Pengetahuan itu kemudian dapat diolah menjadi sebuah ‘senjata’ mengendalikan diri ketika menghadapi sebuah masalah yang sama.

Averill (1973 dalam Ghufroon dan Risnawati, 2014) mengategorikan kontrol diri menjadi tiga aspek: 1) mengontrol perilaku (*behavior control*), 2) mengontrol kognitif (*cognitive control*), dan 3) mengontrol keputusan (*decision control*).

1) Kontrol Perilaku (*Behavior Control*)

Kontrol perilaku merupakan sebuah kondisi kesiapan tersedianya respon perilaku yang dapat secara langsung mempengaruhi atau memodifikasi keadaan yang tidak menyenangkan.

2) Kontrol Kognitif (*Cognitive Control*)

Kontrol kognitif merupakan kemampuan seseorang dalam mengolah informasi yang tidak diinginkan dengan cara menginterpretasi, menilai, atau menghubungkan suatu kejadian dengan kejadian lain dalam suatu kerangka kognitif sebagai adaptasi psikologis atau usaha mengurangi tekanan.

3) Kontrol Keputusan (*Decision Control*)

Kontrol keputusan merupakan kemampuan seseorang untuk memilih hasil atau suatu tindakan berdasarkan pada sesuatu yang diyakini atau disetujui individu tersebut.

Berdasarkan pemaparan kajian aspek-aspek kontrol diri, disimpulkan bahwa kontrol diri dapat dikelompokkan menjadi tiga aspek. Pengelompokannya adalah: 1) *behavior control*, 2) *cognitive control*, dan 3) *decision control*. Pengelompokan aspek kontrol diri juga dapat dilakukan dengan menggolongkan tipe kontrol diri menjadi tiga antara lain: 1) redresif, 2) reformatif, dan 3) eksperiensial serta pengelompokan kualitas kontrol diri yaitu: 1) *over control*, 2) *under control*, dan 3) *appropriate control*.

Kontrol diri meliputi beberapa aspek diri individu. Sesuai dengan uraian aspek-aspek kontrol diri, Averill dan Ghufon (Fadillah, 2013) menjelaskan bahwa dalam mengukur pengendalian diri yang dimiliki seseorang, ada beberapa aspek yang terdapat dalam diri seseorang tersebut yang dapat diamati. Aspek-Aspek tersebut adalah sebagai berikut.

- 1) Kemampuan mengatur pelaksanaan (*regulated administration*).
- 2) Kemampuan mengontrol situasi (*situation modifability*).
- 3) Kemampuan mengantisipasi peristiwa atau kejadian.
- 4) Kemampuan menafsirkan peristiwa atau kejadian.
- 5) Kemampuan mengambil keputusan.

Elliot dkk (1999) menyatakan bahwa ada tiga aspek pengendalian diri seseorang. Tiga aspek kontrol diri tersebut ialah sebagai berikut.

- 1) *Self Assesment* atau *Self Analysis*.

Self assesment atau *self analysis* secara bahasa dapat diartikan sebagai penilaian diri. Individu dapat menguji perilaku mereka sendiri atau pandangan dan pikiran yang mereka miliki lalu menentukan perilaku atau proses berpikir apa yang akan ditampilkan sebagai respon diri. Penilaian diri dapat membantu seseorang untuk memenuhi kriteria yang mereka ciptakan sendiri dengan membandingkan capaian orang di sekitarnya dengan capaian dirinya. Melalui penilaian diri, seseorang dapat mengetahui kelebihan dan kekurangan yang mereka miliki, kemudian berusaha untuk memperbaiki kekurangan yang ada agar pencukupi kriteria atau standar yang telah mereka ciptakan sendiri.

2) *Self Monitoring.*

Self monitoring secara bahasa dapat diartikan sebagai memantau diri. *Self monitoring* adalah suatu proses seseorang merekam atau mencatat tampilan perilaku diri mereka atau kegiatan menyimpan sebuah rekaman dan catatan dari apa yang telah mereka lakukan dalam proses pemantauan. Catatan tersebut dapat digunakan untuk memberikan informasi apakah kontrol diri yang sudah dilakukan dapat memberikan manfaat atau tidak. Selain itu, *self monitoring* akan berguna untuk menyusun umpan balik dari usaha kontrol diri yang dilakukan seseorang.

3) *Self Reinforcement.*

Self reinforcement secara bahasa dapat diartikan sebagai penguatan diri atau bantuan diri. *Self reinforcement* ialah proses pemberian penghargaan bagi diri sendiri atas keberhasilan seseorang atas capaiannya melaksanakan segala aspek perilaku yang sudah terekam dalam pantauan diri (*self monitoring*). Hadiah untuk diri yang dimaksud dapat berbentuk konkrit seperti barang,

makanan, minuman atau dapat berupa sesuatu yang berbentuk simbolis seperti pujian, senyuman, dan persetujuan.

Menurut Fadillah (2013), ada tiga aspek yang terdapat dalam pengendalian diri seseorang. Tiga aspek pengendalian diri tersebut adalah sebagai berikut.

1) Kendali Emosi.

Kendali emosi bagaikan sebuah tumpuan dalam aspek kontrol diri. Individu yang memiliki kendali emosi yang baik cenderung memiliki kendali pikiran dan fisik yang baik pula.

2) Kendali Pikiran.

Kendali pikiran bagaikan sebuah kompas penunjuk arah. Pikiran yang terkendali tentu dapat membawa individu untuk dapat melakukan sebuah kontrol diri dalam menyikapi suatu peristiwa.

3) Kendali Fisik.

Fisik adalah media diri untuk memunculkan respon perilaku. Kondisi badan yang baik adalah salah satu kunci dalam menunjukkan kemampuan kontrol diri yang kita miliki berfungsi dengan baik pula (Sembel, 2003).

Berdasarkan kajian aspek-aspek dalam kontrol diri yang telah diuraikan, peneliti mengambil teori dari Averill dan Ghufon (Fadillah, 2013), ada beberapa aspek yang terdapat dalam diri seseorang tersebut yang dapat diamati tentang pengendalian diri seseorang dapat diketahui melalui pengamatan aspek-aspek berupa kemampuan mengatur pelaksanaan (*regulated administration*), kemampuan mengontrol situasi (*situation modifiability*), kemampuan mengantisipasi peristiwa atau kejadian, kemampuan menafsirkan peristiwa atau kejadian, dan kemampuan mengambil keputusan yang dipengaruhi oleh kendali emosi, pikiran, dan fisik.

B. *AGGRESSIVE DRIVING*

1. Pengertian *Aggressive Driving*

Aggressive driving adalah perilaku agresif yang disengaja untuk menyerang emosi negatif pada saat mengemudi dan perilaku mengemudi yang tidak aman serta membahayakan orang lain (Dula dan Geller 2003). Sejalan dengan pernyataan tersebut, Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. *Aggressive driving* adalah mengemudi dibawah apengaruh gangguan emosi, menghasilkan perilaku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain (James dan Nahl, 2000).

Houston, Harris, dan Norman (2003) menyatakan bahwa *aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. Dalam praktik nyata, *aggressive driving* bisa saja melibatkan banyak perilaku yang beragam termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, dan mendedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas yang tenang. Sementara itu, Hennessy dan Wiesenthal (2002) menyatakan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku yang direncanakan untuk menyerang secara fisik, emosi, atau psikologi di lingkungan mengemudi atau jalan raya.

Berdasarkan beberapa pengertian *aggressive driving* menurut para ahli yang telah dipaparkan, dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku dengan pola disfungsi dari perilaku sosial saat mengemudi yang memunculkan emosi negatif dan menyerang fisik untuk cenderung menciptakan keadaan tidak aman di lingkungan mengemudi atau jalan raya.

Hal-hal yang mempengaruhi *aggressive driving* dapat muncul dari sisi internal maupun eksternal. Faktor internal yaitu faktor kepribadian dari individu yang erat kaitannya dengan perasaan frustrasi, gangguan berpikir dan intelegensi, gangguan pengamatan dan tanggapan/respon, dan gangguan atau kondisi emosional dari remaja. Sedangkan untuk faktor eksternal itu sendiri meliputi faktor keluarga, faktor lingkungan, dan faktor sekolah (Kartono, 2011). Menurut Tasca (2000) *aggressive driving* dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut.

a. Usia dan Jenis Kelamin

Aggressive driving seringkali terjadi pada pengemudi laki-laki usia antara usia 17-35 tahun, hal ini merupakan fakta bahwa pengemudi perempuan memiliki potensi lebih rendah dibandingkan dengan pengemudi laki-laki pada rentang usia yang sama. *Aggressive driving* merupakan perilaku pelanggaran lalu lintas, pengemudi laki-laki akan cenderung meremehkan resiko pada jenis pelanggaran ini. Peraturan lalu lintas, menurut mereka, merupakan sesuatu yang dirasa menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan untuk pengemudi perempuan, mereka lebih cenderung memandang peraturan tersebut sebagai sesuatu yang penting, masuk akal, dan jelas serata merasa lebih memiliki kewajiban dibandingkan dengan pengemudi laki-laki. Karenanya, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat pada perilaku *aggressive driving* daripada pengemudi perempuan.

b. Anonimitas

Yakni merupakan hal yang mengacu pada identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui. Pada malam hari, di jalan raya memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri saat terjadinya *aggressive driving*. Kondisi itu memberikan peluang seseorang untuk lolos begitu

saja dari diketahuinya seseorang melakukan *aggressive driving*. Dengan begitu, bisa dikatakan bahwa anonimitas merupakan sebuah kondisi dimana pengemudi dapat mengemudikan kendaraannya tanpa diketahui identitasnya.

c. Faktor Sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, reward, hukuman, dan model yang ada di masyarakat. Banyaknya kejadian tentang *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk pola pikir dan pandangan bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa bahwa perilaku *aggressive driving* yang dilakukannya tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi tetap melakukan *aggressive driving*.

d. Kepribadian

Sujanto (2004) menyatakan bahwa kepribadian merupakan sifat umum seseorang pada ranah pikiran dan perasaan individu yang memiliki ciri dan aspek tertentu untuk menampilkan suatu perilaku secara teratur dan berkelanjutan dalam berbagai kondisi dan situasi. Faktor kepribadian individu ini berhubungan dengan perasaan frustrasi, gangguan pengamatan dan tanggapan, gangguan berfikir dan intelegensi, serta kondisi emosional pada seseorang. Faktor-faktor ini mempengaruhi dinamika kepribadian seseorang salah satunya yaitu kondisi emosi. Ledakan emosi tanpa sebab yang tinggi dan ledakan emosi yang tidak dapat dikontrol dikenal sebagai orang yang tidak matang. Penekanan ekspresi ini membuat seseorang menjadi pribadi yang kasar dan keras. Begitu sebaliknya, ketika kondisi emosi dapat dikontrol dengan baik maka seseorang itu dikenal sebagai orang yang matang dan membuat individu ini menjadi pribadi yang lebih

baik dan tidak keras secara emosi. Jadi, dapat dikatakan bahwa kematangan emosi merupakan salah satu faktor yang membentuk kepribadian seseorang dan kematangan emosi memiliki korelasi dengan perilaku *agressive driving*.

e. *Lifestyle*

Tinjauan terhadap berbagai penelitian yang berhubungan dengan gaya hidup, performa mengemudi dan risiko tabrakan yang difokuskan pada pengemudi usia muda. Mereka memiliki gaya hidup seperti minum alkohol, menggunakan obat-obat terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Dimana gaya hidup tersebut mengendap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka mengemudi. Perilaku-perilaku tersebut termasuk ke dalam mengemudi dibawah gangguan emosional yang oleh disebut *aggressive driving*.

f. *Tingkah Laku Pengemudi*

Sebuah studi mengungkap bahwa ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan 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 keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya kurang. Hal ini dapat berarti bahwa orang yang memiliki ketrampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *aggressive driving*. Sedangkan orang yang memiliki ketrampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kecil kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*, karena ia lebih mengutamakan keselamatan.

g. Faktor Lingkungan

Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun, kemacetan yang tidak diprediksi dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving*. Faktor lingkungan yang mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. Sarwono (1997) mengungkapkan bahwa kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hennessy & Wiesenthal (2001) menambahkan, kondisi lingkungan jalan yang padat akan mempengaruhi tingkat stres individu, selanjutnya akan memungkinkan terjadinya perilaku agresif pada saat mengemudi. Prakash & Kansal (2003) juga menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu kesesakan (*crowded*). Kesesakan merupakan penyebab yang sangat subjektif dan akan persepsikan secara berbeda-beda oleh setiap individu.

Berdasarkan uraian dari beberapa ahli, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi seseorang untuk memunculkan perilaku *aggressive driving* timbul dari faktor usia, jenis kelamin, anonimitas, sosial, personal (tingkat stress dalam diri), serta faktor lingkungan (kesesakan dan kepadatan di jalan).

2. Aspek Perilaku *Aggressive Driving*

Tasca (2000) mengutarakan bahwa ada beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai aspek perilaku *aggressive driving*. Perilaku-perilaku tersebut antara lain sebagai berikut.

- a. Membuntuti terlalu dekat.
- b. Keluar-masuk dari jalur.

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

Perilaku *aggressive driving* dapat dibagi menjadi beberapa aspek menurut Houston, Harris, dan Norman (2003). Pembagian aspek dari perilaku *aggressive driving* tersebut adalah sebagai berikut.

a. Perilaku Konflik

Perilaku konflik atau *conflict behaviour* tentu melibatkan sebuah interaksi sosial secara langsung antara satu pengemudi dengan pengemudi lainnya. Perilaku konflik ini ditandai dengan adanya tindakan yang tidak kompatibel yang memperoleh respon konflik. Indiator dari perilaku konflik adalah sebagai berikut.

- 1) Membunyikan klakson.
- 2) Memberi isyarat kasar.
- 3) Menyalakan lampu jauh.

b. Mengebut

Mengebut atau dikenal dengan *speeding* termasuk ke dalam perilaku berisiko atau *risk taking behaviour* yang dianggap tidak jelas karena tidak memperhitungkan risiko. Mengebut merupakan wujud dari pembuatan keputusan secara impulsif maupun kecerobohan pengemudi. Indikator dari mengebut adalah sebagai berikut.

- 1) Mengendarai kendaraan melewati batas kecepatan.
- 2) Membuntuti kendaraan lain.
- 3) Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.

Sejalan dengan pernyataan tersebut, James dan Nahl (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa aspek yaitu: 1) ketidaksabaran atau *impatience*, 2) ketidakperhatian atau *inattentiveness*, 3) adu kekuatan atau *power struggle*, 4) ugal-ugalan atau *recklessness*, dan 5) kemarahan di jalan atau *road rage*. James dan Nahl (2000) kemudian menurunkan aspek-aspek dari perilaku *aggressive driving* tersebut ke dalam beberapa indikator perilaku *aggressive driving*. Indikator-indikator dari tiap perilaku yang dilakukan oleh pengemudi agresif adalah sebagai berikut.

- 1) *Making obscene gestures* atau membuat isyarat yang tidak sopan yang ditunjukkan kepada pengemudi lain.
- 2) *Passing on the shoulders* atau mengemudi terlalu rapat ke bahu jalan.
- 3) *Failing to yield to merging traffic* atau kurangnya rasa mengalah dari pengemudi untuk mengantri pada saat kendaraan jalan sedang macet.
- 4) *Pulling into a parking space and making other wait for you* atau menyerobot masuk ke sebuah parkir sehingga membuat orang lain menunggu.

- 5) *Flashing high beams at other driver* atau mengedipkan lampu jauh pada pengendara lain.
- 6) *Waiting until the last minute to merge (not waiting in line)* atau menunggu lampu merah pada menit terakhir atau menunggu lampu merah tidak pada garis.
- 7) *Speeding up to yellow light* atau mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.
- 8) *Changing lane without signaling* atau mengganti jalur tanpa memberikan tanda kepada kendaraan lain.
- 9) *Blocking the lane* atau menghalangi jalan orang lain.
- 10) *Honking the horn* membunyikan klakson.
- 11) *Going over speed limit* atau mengemudi diatas batas kecepatan.
- 12) *Driving too slowly (driving below the speed limit)* atau mengemudi terlalu lambat di bawah batas kecepatan.
- 13) *Tailgating* atau mengemudi dengan jarak yang sangat dekat dengan orang didepan agar pengemudi didepan melaju lebih cepat.

Berdasarkan beberapa pernyataan para ahli terkait aspek-aspek perilaku *aggressive driving*, peneliti menggunakan teori dari James dan Nahl terkait perilaku *aggressive driving* memiliki aspek-aspek ketidaksabaran atau *impatience*, ketidakperhatian atau *inattentiveness*, adu kekuatan atau *power struggle*, ugal-ugalan atau *recklessness*, dan kemarahan di jalan atau *road rage* yang kemudian diturunkan dalam indikator-indikator berupa membuat isyarat tidak sopan kepada pengendara lain, berkendara terlalu dekat dengan bahu jalan, tidak mau mengalah selama berkendara, menyerobot giliran parkir sehingga membuat orang lain

menunggu, menunggu lampu merah tidak pada garis marka atau pada menit terakhir, mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala, mengganti jalur tanpa memberikan tanda, menghalangi jalan pengemudi lain, membunyikan klakson, berkendara di atas batas kecepatan atau terlalu lambat, dan mengemudi dengan jarak yang sangat dekat dengan pengemudi lain atau membuntuti pengemudi lain.

C. REMAJA

Pengemudi di bawah umur biasanya tidak begitu paham akan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas. Karena bagi para pengemudi remaja di bawah umur dan belum memiliki SIM yang terpenting hanyalah kecepatan sehingga mereka memang belum layak dan siap untuk mengemudikan kendaraan bermotor untuk mobilitas sehari-hari. Remaja merupakan masa perkembangan transisi antara anak dan masa dewasa yang mencakup perubahan biologis, kognitif, dan sosial-emosional. Perubahan kognitif meliputi perubahan dalam pikiran, intelegensi dan bahasa tubuh, sedangkan perubahan sosial emosional meliputi perubahan dalam hubungan individu dengan manusia lain, baik keluarga maupun lingkungan sekitar, dalam emosi, kepribadian dan konsep diri. Remaja mempunyai sifat yang cenderung lebih agresif, emosi tidak stabil, dan tidak dapat menahan dorongan nafsu. Hal tersebut mengakibatkan remaja yang tidak bisa menyesuaikan atau beradaptasi dengan lingkungan yang selalu berubah-ubah akan melakukan perilaku yang maladaptif, seperti contohnya perilaku agresif saat berkendara yang dapat merugikan orang lain dan juga diri sendiri. *Aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan

atau upaya untuk menghemat waktu. Remaja yang memiliki kondisi emosi yang tidak stabil di masa transisi cenderung sering melakukan perilaku *aggressive driving* pada saat mengemudi diantaranya ngebut-ngebutan di jalan, menerobos lampu merah, tidak memperhatikan peraturan rambu-rambu lalu lintas (Santrock, 2007).

Remaja sesungguhnya memiliki arti yang cukup luas, mencakup kematangan mental, emosional, sosial, dan fisik (Hurlock, 2004). Piaget (Hurlock, 2004) juga mengatakan bahwa secara psikologis, remaja adalah suatu usia di mana individu menjadi terintegrasi ke dalam masyarakat dewasa. Remaja adalah suatu usia yang mana anak tidak merasa bahwa dirinya berada di bawah tingkat orang yang lebih tua melainkan merasa sama atau paling tidak sejajar. Santrock (2007) menyatakan bahwa masa remaja adalah masa yang mana muncul perkembangan pada anak yang meliputi transisi dari masa kanak-kanak ke masa dewasa mencakup perubahan secara biologis, sosial-emosional dan kognitif. Perubahan-perubahan kognitif yang dialami berupa perubahan pada pola pikir, sedangkan perubahan sosial emosional mencakup perubahan pada hubungan individu dengan manusia yang lainnya, baik dalam hubungan keluarga maupun hubungannya dengan lingkungan sekitar dalam segi emosi, konsep diri, dan kepribadian.

Ada berbagai batasan usia remaja yang dikemukakan para ahli. Santrock (2003) menyatakan bahwa usia remaja berada pada rentang usia 12-21 tahun. Monks, dkk (2002) menyatakan bahwa usia remaja berada pada rentang usia 12-21 tahun. Monks, dkk (2002) juga menambahkan bahwa pembagian usia remaja mulai dari remaja awal antara usia 12-15 tahun, remaja tengah antara usia 15-18 tahun, dan remaja akhir antara usia 18-21 tahun. Dalam topik ini, Tasca (2000)

menyatakan bahwa perilaku *aggressive driving* paling banyak muncul pada *young driver* atau bisa disebut pengemudi muda yang berusia 17-35 tahun. Berdasarkan pernyataan dari beberapa ahli tersebut, proses usia remaja relatif dimulai di usia yang sama sedangkan masa berakhirnya dapat berbeda-beda tergantung pada kondisi diri dan lingkungan tempat remaja tersebut berkembang.

Remaja cenderung memiliki emosi yang tidak stabil, agresif, dan kurang bisa menahan hawa nafsu. Remaja yang lebih cenderung tidak dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan sekitarnya yang selalu berubah-ubah bisa melakukan tindakan yang mengarah pada perilaku-perilaku maladaptif seperti halnya berkendara secara agresif di jalan raya yang bisa menyebabkan kerugian bagi dirinya sendiri dan juga orang lain. Hurlock (2004) menyatakan bahwa ada beberapa tugas perkembangan pada masa remaja.

- a. Mampu menerima keadaan fisiknya.
- b. Mampu menerima dan memahami peran seks usia dewasa.
- c. Mampu membina hubungan baik dengan anggota kelompok yang berlainan jenis.
- d. Mencapai kemandirian emosional.
- e. Mencapai kemandirian ekonomi.
- f. Mengembangkan konsep dan keterampilan intelektual yang sangat diperlukan untuk melakukan peran sebagai anggota masyarakat.
- g. Memahami dan menginternalisasikan nilai-nilai orang dewasa dan orang tua.
- h. Mengembangkan perilaku tanggung jawab sosial yang diperlukan untuk memasuki dunia dewasa.
- i. Mempersiapkan diri untuk memasuki perkawinan.

j. Memahami dan mempersiapkan berbagai tanggung jawab kehidupan keluarga.

Kartono (2011) menyatakan bahwa kondisi emosi pada remaja yang tidak stabil tersebut juga dapat memicu perilaku *aggressive driving* yang dilakukan saat mengendarai kendaraan seperti kebut-kebutan di jalan raya, tidak memperhatikan peraturan dan rambu-rambu lalu lintas yang ada, dan juga menerobos lampu merah. Perilaku-perilaku tersebut disebabkan oleh faktor internal dan faktor eksternal seperti kondisi fisiologis, kondisi emosi, dan cara berpikir remaja pada faktor internalnya, sedangkan untuk faktor eksternalnya adalah faktor lingkungan keluarga dan teman sebaya. Salah satu yang menjadi faktor internal yang membentuk dinamika pada remaja untuk melakukan *aggressive driving* adalah kondisi emosi. Hurlock (2003) menambahkan, jika kondisi emosi dari seseorang yang sudah matang, maka individu tidak akan meluapkan emosinya kepada orang lain secara negatif. Melainkan menunggu tempat dan waktu yang tepat untuk meluapkan emosinya agar dapat diterima secara baik.

Berdasarkan pernyataan para ahli yang telah dipaparkan, peneliti mengambil kesimpulan bahwa remaja adalah suatu masa dalam setingkatan usia seseorang individu dengan rentang usia 12-21 tahun yang dalam perkembangannya mencakup kematangan mental, emosional, sosial, dan fisik yang meliputi transisi dari masa kanak-kanak ke masa dewasa mencakup perubahan secara biologis, sosial-emosional dan kognitif meskipun emosi dalam dirinya tidak stabil, agresif, dan kurang bisa menahan hawa nafsu. Sehingga, peneliti menggunakan usia 12-21 tahun untuk dijadikan acuan subjek penelitian.

D. HUBUNGAN KONTROL DIRI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA REMAJA

1. Kerangka Berpikir

Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. James dan Nahl (2000) juga menyatakan bahwa *aggressive driving* adalah kondisi mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan perilaku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain. Sejalan dengan hal tersebut, Dula dan Geller (2003) *aggressive driving* adalah perilaku agresif yang disengaja untuk menyerang emosi negatif pada saat mengemudi dan perilaku mengemudi yang tidak aman serta membahayakan orang lain.

Dalam hal tersebut, tentu ada faktor yang memengaruhi kondisi individu untuk cenderung memunculkan perilaku *aggressive driving*. Salah satu faktor yang berperan dalam munculnya perilaku *aggressive driving* adalah kontrol diri atau kontrol diri. Menurut Messina dan Messina (Gunarsa, 2008), individu yang memiliki kontrol diri akan terhindar dari berbagai perilaku negatif. Kontrol diri atau kontrol diri merupakan kemampuan untuk membimbing tingkah laku sendiri yang meliputi kemampuan untuk menekan atau merintangi impuls-impuls atau tingkah laku impulsif (Chaplin, 2009).

Seseorang dianggap mampu melakukan kontrol diri jika ia mampu menekan dirinya agar terhindar dari berbagai perilaku negatif yang timbul karena adanya stimulus dari internal maupun eksternal individu yang bersangkutan. Respon yang muncul dari hasil kontrol diri tidak selamanya baik. Seseorang dengan kontrol diri

yang kurang baik tentu akan memunculkan respon yang kurang baik pula. Sebaliknya, jika seseorang itu memiliki kemampuan kontrol diri yang baik, maka respon diri yang akan dimunculkan juga cenderung baik.

Stimulus-stimulus tersebut cenderung mengarahkan seseorang untuk memunculkan respon perilaku yang negatif. Sesuai dengan pernyataan Messina dan Messina (Gunarsa, 2009), individu yang memiliki kontrol diri akan terhindar dari berbagai perilaku negatif. Sehingga, dengan adanya kontrol diri yang baik, stimulus yang mengarahkan seseorang memunculkan respon negatif tetap dapat diatasi dan akhirnya individu yang bersangkutan dapat memunculkan respon diri yang lebih baik.

Perilaku *aggressive driving* adalah perilaku berkendara tidak aman yang dapat membahayakan pengendara dan orang lain, sedangkan perilaku berkendara prososial adalah perilaku berkendara aman yang dapat melindungi kesejahteraan pengendara dan orang lain. Dua faktor ini ditentukan oleh kepribadian pengendara (Porter, 2011). Secara spesifik, peneliti akan menelaah kontrol diri sebagai faktor kepribadian yang dapat menjadi penentu perilaku *aggressive driving* seorang pengendara. Penelaahan kontrol diri ini peneliti lakukan dengan alasan telah banyak penelitian kontrol diri yang menunjukkan perannya dalam perilaku yang berkonsekuensi positif dan negatif. Kontrol diri adalah kemampuan seseorang untuk menunda keinginannya, mengontrol perilaku, dan menyesuaikan perilaku sesuai dengan nilai, moral, dan harapan sosial lingkungannya (Tangney, Baumeister, & Boone, 2004). Kontrol diri juga menentukan cara seseorang berpikir, merasa, dan berperilaku (Calhoun dan Acocella, 1990). Orang-orang dengan kontrol diri yang rendah cenderung melakukan perilaku yang berbahaya, karena

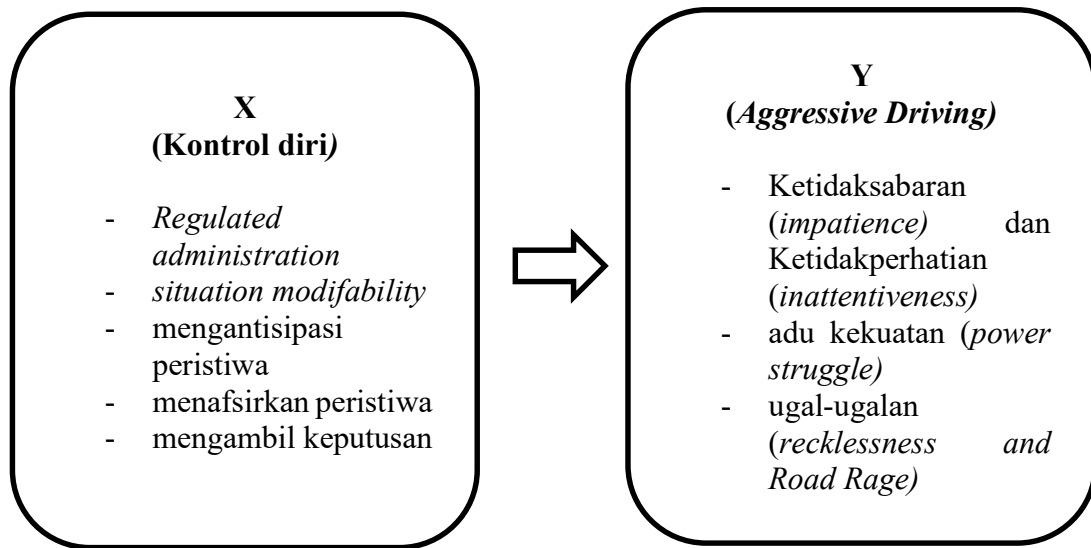
mereka berkecenderungan impulsif, tidak dapat menunda keinginan, dan berpikir pendek akan konsekuensi perilaku yang mereka tampilkan (Gottfredson dan Hirschi, 1990). Mereka lebih mungkin berperilaku agresif dibanding orang-orang yang memiliki kontrol diri yang tinggi (Denson, DeWall, dan Finkel, 2012). Atas pertimbangan ini, sangat mungkin kontrol diri menjadi penentu perilaku *aggressive driving* seseorang. Sementara kontrol diri yang rendah berasosiasi dengan beragam perilaku maladaptif seperti peminum alkohol, agresi, minuman keras, penggunaan ganja, dan *bullying* (Foster, Young, & Barnighausen, 2014; Hastuti, 2018; Ford & Blumenstein, 2013; Unnever & Cornell, 2003), kontrol diri yang tinggi berasosiasi dengan berbagai perilaku yang adaptif seperti penyesuaian diri, kemampuan interpersonal, mengurangi makan berlebihan, hubungan yang lebih baik, disiplin, (Tangney, Baumeister, & Boone, 2004; Adlya, Yusuf, & Effendi, 2020). Penelitian-penelitian tersebut menunjukkan orang dengan kontrol diri tinggi lebih mungkin dapat mengatasi perilaku-perilaku yang berkonsekuensi negatif dibandingkan orang dengan kontrol diri rendah. Berdasarkan penelaahan yang telah peneliti lakukan sejauh ini, secara logis, kontrol diri merupakan faktor kepribadian yang dapat menentukan kecenderungan perilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan, dapat disimpulkan bahwa kontrol diri memiliki hubungan terhadap perilaku *aggressive driving*. Adanya hubungan tersebut sebagai kendali diri yang turut serta mengolah respon diri seseorang terhadap stimulus keadaan kehidupan yang dihadapi individu terkait. Kontrol diri yang baik cenderung akan mengurangi adanya perilaku *aggressive driving*, sedangkan kontrol diri yang kurang baik cenderung meningkatkan kemungkinan seseorang memunculkan perilaku *aggressive driving*.

Aggressive driving adalah perilaku dengan pola disfungsi dari perilaku sosial saat mengemudi yang didasari oleh emosi negatif yang timbul dan menyerang fisik untuk cenderung menciptakan keadaan tidak aman di lingkungan mengemudi atau jalan raya. Perilaku *aggressive driving* adalah sebuah respon dari sebuah proses penanggapan stimulus baik secara internal individu maupun eksternal individu. Cara menanggapi stimulus-stimulus negatif penyebab munculnya *aggressive driving* tentu dapat dikendalikan oleh individu itu sendiri. Salah satu caranya adalah melakukan kontrol diri. Kontrol diri dapat diartikan sebagai kemampuan seseorang dalam mengelola diri atau mengontrol diri secara *continue* dalam hal pengambilan keputusan untuk menentukan langkah dan perilaku positif yang sesuai dengan standar norma sosial di lingkungan masyarakat. Kontrol diri perlu dikembangkan karena memiliki peran dalam proses penanggapan stimulus yang nantinya akan dimunculkan sebagai respon diri seseorang terhadap stimulus yang ada.

Seseorang yang memiliki kontrol diri yang baik akan cenderung menahan dirinya untuk tidak memunculkan perilaku *aggressive driving* yang merupakan emosi negatif bahkan dapat menimbulkan keadaan tidak aman di lingkungan mengemudi atau jalan raya. Aspek-aspek kontrol diri yang telah dipaparkan tentu memiliki andil dalam proses perkembangan kemampuan diri untuk menghindari dari kemungkinan memunculkan respon negatif. Sebaliknya, jika seseorang memiliki kemampuan kontrol diri yang kurang baik, individu tersebut akan sulit menahan dirinya dan cenderung melepaskan emosi negatif dalam perilaku *aggressive driving*. Berdasarkan pernyataan yang telah disebutkan, dapat diketahui bahwa kontrol diri berperan dalam perilaku *aggressive driving* pada remaja pengguna

sepeda motor. Aspek-aspek hubungan kontrol diri terhadap perilaku *aggressive driving* terlihat pada bagan sebagai berikut.



Keterangan :

-  : Hubungan antar Variabel Penelitian
 : Aspek-Aspek Variabel Penelitian
X : Variabel Bebas
Y : Variabel Tergantung

Gambar 1. Bagan Kerangka Pikir Hubungan antara Kontrol Diri dengan Perilaku *Aggressive Driving* pada Remaja

E. HIPOTESIS

Berdasarkan teori dan kerangka pikir yang telah dipaparkan, maka dapat diajukan hipotesis bahwa: “terdapat hubungan negatif antara kontrol diri dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja pengguna sepeda motor di D. I. Yogyakarta”. Semakin tinggi kontrol diri yang dimiliki remaja, maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*, sebaliknya semakin rendah kontrol diri yang dimiliki remaja, maka semakin tinggi perilaku *aggressive driving* pada remaja.

Daftar Pustaka

- Acocella, J. R., (1990). Psychology of adjustment human relationship (3th ed). New York : McGraw-Hill.*
- Anshari, H. (1996). Kamus Psikologi. Surabaya: Usaha Nasional.*
- Ardilasari, N. (2017). Hubungan Self-control Dengan Perilaku Cyberloafing Pada Pegawai Negeri Sipil (PNS). Jurnal Ilmiah Psikologi Terapan, 5(1), 19-39.*
- Aroma, I.S. dan Suminar, D.R. (2012). Hubungan Antara Tingkat Kontrol Diri Dengan Kecenderungan Perilaku Kenakalan Remaja. Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan.01. 2-6.*
- BPSRI. Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (unit). 2019. Diakses pada tanggal 22 Januari 2021 pukul 21.50 WIB melalui laman Badan Pusat Statistik Republik Indonesia https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/150/da_10/1*
- Chaplin J.P. (2009). Kamus Lengkap Psikologi. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.*
- Dula, C. S. (2003). Risky, Aggressive, Or Emotional Driving: Addressing The Need For Consistent Communication In Research. Journal of Safety Research, 34 (5), 559-566.*
- Dyansita, A. (2019) Hubungan Antara Kontrol Diri Dan Agresivitas Pada Anggota Komunitas Motor Di Kabupaten Sleman Daerah Istimewa Yogyakarta. Jurnal Psikologi. 7 (9).*
- Elliot, Stephen N.(1999). Educational Psychology.Singapore:McGraw-Hill*
- Fadillah, F. G. (2013). Upaya Meningkatkan Pengendalian Diri Penerima Manfaat Melalui Layanan Bimbingan Kelompok di Balai Rehabilitasi Mandiri Semarang. Skripsi. Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang*
- Ghufron, M. (2014). Teori - Teori Psikologi. Yogyakarta: Ar-. Ruzz Media.*
- Gunarsa, S.D. (2009). Psikologi Remaja Jakarta: Gunung Mulia.*
- Hadi, Sutrisno. (2015). Metodologi Riset. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.*
- Haerani&Jauhari (2017). Perilaku Berkendara Agresif ParaPengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. Jurnal Mediapsi. Vol 3 (2) 29-38.*

- Henessy, Dwight A. (2001). Gender, Driving Aggression, and Driver Violence : An Applied Evaluation. *Sex Roles*, Vol. 44, No. 11/12.
- Hurlock, E.B. (2011). Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan. Jakarta: Erlangga
- James, L. (2000). Aggressive Driving Is Emotionally Impaired Driving. *Journal Psychology*.
- Kartono, K, *et al.* (1987). Kamus Psikologi. Bandung: CV Pionir Jaya.
- Kurniawan, M., & Nugroho. I. (2021). Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor. *Jurnal Psycho Idea*. 19 (1), 79-89.
- Logue, Alexander W. 1995. Kontrol diri Waiting until Tomorrow for What You Want Today. New Jersey: Prentice Hall
- Luthfie, A (2014) Pengaruh Self-Control dan Moral Disengagement Terhadap Aggressive Driving Pada Pengemudi Sepeda Motor. *Jurnal Psikologi Sosial*. 4 (2).
- Malik, H. (2017). Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa. *Jurnal Empaty*. 6(1)
- Papalia, D.E. 2008. Human Development (Psikologi Perkembangan). Edisi ke sembilan. Jakarta: Kencana.
- Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018 <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133> 2019 diakses 22 januari 2021 pukul 21.54 WIB
- Prakash. (2007). Road Rage: Psychosocial Perspectives. *Delhi Psychiatry Journal* Vol. 10 No.1.
- Psikologia: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi Volume 16, Nomor 1, 2021
- Ratnaningsih & Sari. (2020). Hubungan Antara Self-Control dengan intensi Cyberloafing Pada Pegawai Dinas X Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Empaty*. 7(2).
- Renitasari, D. Y. (2017) Pengaruh Empathy Terhadap Aggressive Driving Pada Dewasa Awal Di Kota Malang. *Jurnal Psikologi*. 8 (3).
- Sarafino, E. P. 2011. Health Psychology: Biopsychosocial Interactions, 7th edition. Amerika Serikat: John Wiley.

- Sarwono, S. W. (1997). Psikologi Sosial, Individu dan Teori-Teori Psikologi Sosial. Jakarta: PT. Balai Pustaka.
- Sarwono, S. W. (2004) Psikologi Remaja. Edisi revisi 8. Jakarta : Raja Grafindo Pustaka.
- Sembel, Roy. (2003). Raih Sukses Dengan Kendali Diri. Online at www.sinarhapan.com. 28 Maret 2012
- Simanjuntak, B. (1984). Pengantar Psikologi Perkembangan. Bandung: Tarsito.
- Sugiyono. (2011). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Syahrurromdhon (2018). Perbedaan Aggressive Driving Behavior Berdasarkan Rentang Usia Perkembangan Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang. Jurnal Psikologi Universitas Brawijaya. Vol 2 (1).
- Tasca, Leo. (2000). A review of the literature on aggressive driving. research : Ontario Ministry of Transportation Canada.
- Trisnawati, J. (2014). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Agresif Remaja di SMK Negeri 2 Pekanbaru. Jurnal JOM PSIK. Vol. 1. No. 2. 1-9.
- WHO. (2014). Maternal Mortality: World Health Organization.
- Zulkarnaen. (2002). Hubungan Kontrol diri dan Kreativitas Pekerja. Laporan Penelitian. Universitas Sumatera Utara. Online at <http://library.usu.ac.id/psikozulkarnaen> (disunting tgl bulan 2012).
- Safaria, Triantoro. 2004. Terapi Kognitif-Perilaku untuk Anak. Yogyakarta: Graha Ilmu