

**PERAN *SELF CONTROL* TERHADAP PERILAKU
AGGRESSIVE DRIVING PENGGUNA SEPEDA MOTOR**



SKRIPSI

OLEH :

M. WIKA KURNIAWAN

04041281621033

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI

FAKULTAS KEDOKTERAN

UNIVERSITAS SRIWIJAYA

INDERALAYA

2020

LEMBAR PENGESAHAN
PERAN SELF CONTROL TERHADAP PERILAKU AGGRESSIVE
DRIVING PENGGUNA SEPEDA MOTOR

SKRIPSI
Dipersiapkan dan disusun oleh
M. WIKA KURNIAWAN

telah dipertahankan di depan Dewan Penguji
pada tanggal 20 Mei 2020

Susunan Dewan Penguji

Pembimbing I



Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si
NIP 199407072018031001

Pembimbing II



Ayu Purnamasari, S.Psi., M.A
NIP 198612152015042004

Penguji I



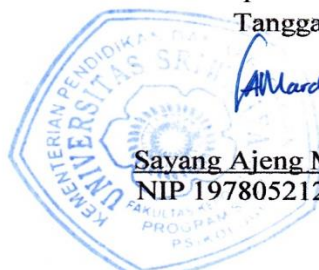
Amalia Juniarty, S.Psi., MA., Psikolog
NIP 197906262014062201

Penguji II



Rosada Dwi Iswari, M.Psi., Psikolog
NIP 199010282018032001

Skripsi ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi
Tanggal 20 Mei 2020



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi, M.Si
NIP 197805212002122004

LEMBAR PERSETUJUAN

UJIAN SKRIPSI

Nama : M. Wika Kurniawan
NIM : 04041281621033
Program Studi : Psikologi
Fakultas : Kedokteran
Judul Proposal Penelitian : Peran *Self Control* terhadap Perilaku *Aggressive Driving* Pengguna Sepeda Motor

Indralaya, 4 Mei 2020

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I



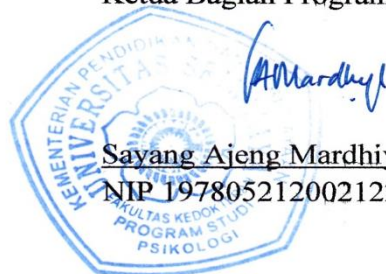
Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si
NIP 199407072018031001

Dosen Pembimbing II



Ayu Purnamasari, S.Psi., M.A.
NIP 198612152015042004

Mengetahui
Ketua Bagian Program Studi Psikologi



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi., M.Si
NIP 197805212002122004

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini, M. Wika Kurniawan, dengan disaksikan tim dosen penguji menyatakan bahwa skripsi ini adalah karya sendiri dan belum pernah diajukan untuk memperoleh derajat keserjanaan di suatu perguruan manapun. Dan sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis/diterbitkan orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam maskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika terdapat hal-hal yang tidak sesuai dengan isi pernyataan, maka saya bersedia derajat keserjanaan saya dicabut

Palembang, 20 Mei 2020

Yang Menyatakan,



M. Wika Kurniawan
NIM 04041281621033

HALAMAN PERSEMBAHAN

Puji Syukur atas kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang yang telah memberikan kesempatan dan perlindungan. Peneliti mempersembahkan tugas akhir skripsi sekaligus mengucapkan terimakasih kepada:

1. Allah SWT yang dengan kasih sayang telah memberikan nikmat yang tidak terhitung sampai sekarang
2. Nabi Muhammad SAW yang dengan kemuliaannya membawa rahmat ke muka bumi
3. Mama, Papa, dan Adek Wawa selalu menemani dan memberikan dukungan disaat suka maupun duka selama ini. Terimakasih telah mengiringi serta membantu Wika dalam setiap langkah. Semoga ilmu yang telah Wika peroleh dapat menjadi berkah dan membuat kalian bangga. Semoga Allah SWT selalu memberikan perlindungan dan kebahagiaan kepada Mama, Papa, dan Adek Wawa
4. Diri sendiri yang terus kuat dan berjuang untuk melewati semua hambatan selama menempuh pendidikan

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti ucapkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga peneliti dapat mengerjakan skripsi yang berjudul “**Peran *Self Control* terhadap Perilaku *Aggressive Driving* Pengguna Sepeda Motor**”

Selama penulisan skripsi ini tentunya peneliti mendapat banyak bantuan dari berbagai pihak yang telah mendukung dan membimbing peneliti. Kasih yang tulus serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Prof. Dr. Ir. Anis Saggaf, MSCE, selaku Rektor Universitas Sriwijaya
2. dr. H. Syarif Husin, M.S., selaku Dekan Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya
3. Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi., M.Si., selaku Ketua Bagian Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya
4. Ayu Purnamasari, S.Psi., M.A., selaku Koordinator Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya dan pembimbing II skripsi peneliti
5. Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si., selaku pembimbing I skripsi peneliti
6. Para dosen dan staf di Program Studi Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Sriwijaya
7. Responden yang telah memberikan bantuan selama proses pengumpulan data
8. Amin dan Fikri yang telah banyak mengorbankan tenaga dan waktunya untuk membantu proses penelitian
9. Adjie, Jodi, dan Galih yang telah menjadi teman seperjuangan sejak SMA serta membantu banyak hal dalam proses penelitian

10. Habib, Ical, Efan, Merista, Aul, Muti, Dela, Lisna, Annisa, Fitri, Aura, Sena serta teman-teman Owlster Fortune 2016 lainnya yang telah membantu proses penyebaran angket serta menjadi teman yang sangat baik selama ini
11. Yuk Dedek, Kak Zaza, Esa, Berry, Andi, Riko, Noven, Adhel, Danila serta adik adik 2017 dan 2018 lainnya yang telah memberikan bantuan serta dukungan selama proses penelitian berlangsung

Peneliti menyadari bahwa dalam pengerjaan laporan tugas akhir skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, peneliti mengharapkan segala bentuk saran serta masukan bahkan kritik yang membangun. Peneliti mengucapkan terima kasih sebanyak-banyaknya, semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi para pembaca dan semua pihak.

Inderalaya, 20 Mei 2020

M.Wika Kurniawan
NIM 04041281621033

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAK	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Keaslian.....	10
BAB II LANDASAN TEORI	14
A. Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	14
1. Pengertian Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	14
2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Timbulnya Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	15
3. Bentuk-Bentuk Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	24

B. <i>Self Control</i>	27
1. Pengertian <i>Self Control</i>	27
2. Tipe-Tipe <i>Self Control</i>	28
3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Self Control</i>	32
C. Peran <i>Self Control</i> Terhadap Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	34
D. Kerangka Berpikir	35
E. Hipotesis Penelitian.....	36
BAB III METODE PENELITIAN	37
A. Identifikasi Variabel Penelitian VT dan VB.....	37
B. Definisi Operasional Variabel Penelitian VT dan VB.....	37
1. Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	37
2. <i>Self Control</i>	38
C. Populasi dan Sampel Penelitian.....	38
1. Populasi.....	38
2. Sampel.....	39
D. Metode Pengumpulan Data.....	40
1. Skala Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	41
2. Skala <i>Self Control</i>	42
E. Validitas dan Reliabilitas	43
1. Validitas	43
2. Reliabilitas	44
F. Metode Analisis Data	45
1. Uji Asumsi	45

2. Uji Hipotesis	45
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	46
A. Orientasi Kancah Penelitian	46
B. Laporan Pelaksanaan Penelitian	47
1. Persiapan Alat Ukur	48
2. Pelaksanaan Penelitian.....	53
C. Hasil Penelitian.....	58
1. Deskripsi Subjek Penelitian	58
2. Deskripsi Data Penelitian.....	59
3. Hasil Analisis Data Penelitian	61
D. Hasil Analisis Data Tambahan	63
1. Uji Beda Perilaku <i>Aggressive Driving</i> dan <i>Self Control</i> Berdasarkan Usia	63
2. Uji Beda Perilaku <i>Aggressive Driving</i> dan <i>Self Control</i> Berdasarkan Usia Mulai Berkendara	64
3. Uji Beda Perilaku <i>Aggressive Driving</i> dan <i>Self Control</i> Berdasarkan Domisili.....	65
4. Hasil Uji Sumbangan Efektif <i>Self Control</i> terhadap Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	68
5. Tingkat <i>Mean</i> Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	70
E. Pembahasan	71
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	80
A. Kesimpulan	80
B. Saran	80
1. Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Selatan.....	80

2. Pengguna Sepeda Motor	80
3. Penelitian Selanjutnya.....	81
DAFTAR PUSTAKA	84
LAMPIRAN.....	94

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kisi-Kisi Skala Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	42
Tabel 3.2 Kisi-Kisi Skala <i>Self Control</i>	43
Tabel 3.3 Skoring Skala Psikologis.....	43
Tabel 4.1 Distribusi Skala Perilaku <i>Aggressive Driving</i> Setelah Uji Coba.....	50
Tabel 4.2 Distribusi Penomoran Baru Skala Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	51
Tabel 4.3 Distribusi Skala Perilaku <i>Self Control</i> Setelah Uji Coba	52
Tabel 4.4 Distribusi Penomoran Baru Skala <i>Self Control</i>	53
Tabel 4.5 Tabel Penyebaran Skala	55
Tabel 4.6 Tabel Penyebaran Skala	57
Tabel 4.7 Deskripsi Usia Subjek Penelitian	58
Tabel 4.8 Deskripsi Usia Subjek Saat Mulai Menggunakan Sepeda Motor	59
Tabel 4.9 Deskripsi Domisili Subjek Penelitian	59
Tabel 4.10 Deskripsi Data Deskriptif Subjek Penelitian.....	60
Tabel 4.11 Formulasi Kategorisasi.....	60
Tabel 4.12 Deskripsi Kategorisasi Perilaku <i>Aggressive Driving</i> Subjek Penelitian.....	60
Tabel 4.13 Deskripsi Kategorisasi <i>Self Control</i> Subjek Penelitian	61
Tabel 4.14 Hasil Uji Normalitas Variabel Penelitian.....	61
Tabel 4.15 Hasil Uji Linieritas Variabel Penelitian	62
Tabel 4.16 Hasil Uji Hipotesis Variabel Penelitian.....	62
Tabel 4.17 Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan Usia.....	63
Tabel 4.18 Hasil Perbedaan <i>Mean Self Control</i> Berdasarkan Usia	63

Tabel 4.19 Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan Usia Mulai Berkendara.....	64
Tabel 4.20 Deskripsi Hasil Uji Beda Berdasarkan Domisili.....	65
Tabel 4.21 Hasil Perbedaan <i>Mean</i> Perilaku <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Domisili.....	66
Tabel 4.22 Hasil Perbedaan <i>Mean Self Control</i> Berdasarkan Domisili	67
Tabel 4.23 Deskripsi Data Sumbangan Efektif.....	68
Tabel 4.24 Hasil Uji Sumbangan Efektif <i>Self Control</i> terhadap Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	69
Tabel 4.25 Tingkat <i>Mean</i> Tiap Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	70

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A	94
LAMPIRAN B	110
LAMPIRAN C	121
LAMPIRAN D	148
LAMPIRAN E	154
LAMPIRAN F	159
LAMPIRAN G.....	162

PERAN *SELF CONTROL* TERHADAP PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING* PENGGUNA SEPEDA MOTOR

M. Wika Kurniawan¹, Indra Prapto Nugroho²

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah ada peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* pengguna sepeda motor. Hipotesis penelitian ini adalah ada peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* pengguna sepeda motor. Penelitian ini menggunakan partisipan sebanyak 200 pengguna sepeda motor laki-laki berusia muda di Sumatera Selatan yang sudah memiliki SIM C serta menggunakan 50 pengguna sepeda motor sebagai partisipan uji coba.

Teknik *sampling* yang digunakan adalah *purposive sampling*. Alat ukur yang digunakan adalah skala *self control* dan perilaku *aggressive driving* yang mengacu pada tipe *self control* Averill (1973) dan bentuk perilaku *aggressive driving* Tasca (2000). Analisis data menggunakan regresi linier sederhana.


Hasil analisis regresi menunjukkan nilai *R square* = 0,507, *F* = 203,680, dan *p* = 0,000 (*p* < 0,05). Hal ini menunjukkan bahwa *self control* memiliki peran signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*. Dengan demikian, hipotesis penelitian dapat diterima dimana kontribusi *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* adalah sebesar 50,7%.

Kata Kunci: *Self Control*, Perilaku *Aggressive Driving*

¹Mahasiswa Program Studi Psikologi FK Universitas Sriwijaya

²Dosen Program Studi Psikologi FK Universitas Sriwijaya

Pembimbing I



Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si
NIP 199407072018031001

Pembimbing II



Ayu Purnamasari, S.Psi., M.A
NIP 198612152015042004

Mengetahui,

Ketua Bagian Program Studi Psikologi



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi, M.Si
NIP.197805212002122004

THE ROLE OF SELF CONTROL TOWARD AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR ON MOTORCYCLIST

M. Wika Kurniawan¹, Indra Prapto Nugroho²

ABSTRACT

The aim of the study is determining whether there is a role of self control toward aggressive driving behavior on motorcyclist. This study hypothesizes that there is a role of self control toward aggressive driving behavior on motorcyclist. This study used 200 young male motorcyclists in South Sumatera as participants who already has driving license C and used 50 motorcyclists as the trial participants.

The sampling technique was purposive sampling. The study measurements are self control scale and aggressive driving behavior scale that refer to Averill's (1973) self control types and Tasca's (2000) aggressive driving behavior forms. Data analysis used simple regression.

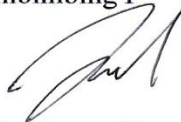
The result of simple regression shows R square = 0,507, F= 203,680, and p = 0,000 (p<0,05). This means that self control has a significant role toward aggressive driving behavior. Thus, the hypothesis could be accepted and self control contribution toward aggressive driving behavior is 50,7%.

Keyword: Self Control, Perilaku Aggressive Driving

¹Student of Psychology Programme of Medical Departement, Sriwijaya University

²Lecture of Psychology Programme of Medical Departement, Sriwijaya University

Pembimbing I



Indra Prapto Nugroho, S.Psi., M.Si
NIP 199407072018031001

Pembimbing II



Ayu Purnamasari, S.Psi., M.A
NIP 198612152015042004

Mengetahui,
Ketua Bagian Program Studi Psikologi



Sayang Ajeng Mardhiyah, S.Psi, M.Si
NIP 197805212002122004

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dewasa ini, kepadatan di jalan raya menjadi hal yang umum terjadi. Salah satu penyebab kepadatan tersebut terjadi karena tingginya jumlah kendaraan bermotor di jalan raya. Badan Pusat Statistik Republik Indonesia (2019) mencatat bahwa terdapat 120.094.823 kendaraan bermotor pada tahun 2016, pada tahun 2017 terdapat 137.211.819 kendaraan bermotor, dan data terakhir pada tahun 2018 terdapat 146.858.759 kendaraan bermotor dimana kendaraan bermotor ini terdiri dari mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor.

Kepadatan di jalan raya memberikan dampak terhadap jumlah kasus kecelakaan yang terjadi. Data BPS RI (2019) menunjukkan bahwa terdapat 106.644 kasus kecelakaan pada tahun 2016, 103.228 kasus kecelakaan pada tahun 2017, dan 109.215 kasus kecelakaan pada tahun 2018 yang dialami oleh berbagai jenis kendaraan bermotor. Dari banyaknya jumlah kasus kecelakaan pada tahun 2017, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2018) mencatat sepeda motor terlibat dalam 72% kasus kecelakaan dimana sebagian besar korban berusia 20-29 dengan jumlah korban sebanyak 13.441.

Hal yang sama juga terjadi di Provinsi Sumatera Selatan dimana sepeda motor menjadi kendaraan bermotor dengan jumlah paling banyak, yaitu berjumlah 898.179 dari total 1,23 juta unit kendaraan (Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera selatan, 2020). Tingginya kasus kecelakaan yang melibatkan sepeda

motor juga terjadi di Provinsi Sumatera Selatan yaitu dengan persentase sebesar 71,2% (Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, 2018).

Kecelakaan lalu lintas sendiri dapat disebabkan oleh ketidaktertiban pengemudi terhadap aturan lalu lintas dan kelengahan pengemudi dimana ketidaktertiban pengemudi disebabkan oleh ketidaksabaran untuk tiba di tempat tujuan sehingga pengemudi mengabaikan semua peraturan yang ada di jalan serta minimnya pengetahuan pengemudi tentang arti dari simbol marka jalan (Herawati, 2014).

Perilaku pengemudi yang lengah dan tidak tertib dengan alasan menghemat waktu, secara teori diistilahkan dengan perilaku *aggressive driving*. Menurut Tasca (2000), perilaku *aggressive driving* adalah perilaku mengemudi yang secara sengaja, berkemungkinan besar dapat meningkatkan risiko kecelakaan dan perilaku ini dimotivasi oleh ketidaksabaran, gangguan, permusuhan, dan usaha untuk menghemat waktu.

Kemungkinan munculnya perilaku *aggressive driving* akan lebih besar terjadi pada pengendara yang berusia muda, berjenis kelamin laki-laki, pengendara berada pada kondisi lalu lintas yang memungkinkan dirinya untuk melarikan diri, pengendara sedang dalam kondisi marah, pengendara percaya bahwa dirinya memiliki kemampuan mengemudi yang *superior*, dan kemacetan lalu lintas yang tidak diduga (Tasca, 2000).

Pada penelitian ini, peneliti melakukan wawancara guna memperkuat fenomena perilaku *aggressive driving* dengan menggunakan teori yang dikemukakan oleh Tasca (2000) yang berdasarkan pada 17 bentuk perilaku

aggressive driving, yaitu (1) membuntuti dengan jarak yang dekat, (2) keluar masuk jalur/lajur, (3) menyalip dengan cara yang salah, (4) memotong terlalu dekat ke depan kendaraan yang sedang disusul, (5) menyalip melalui bahu jalan, (6) merubah jalur dengan cara yang salah (tidak memberikan tanda), (7) tidak memberikan hak pengguna jalan lain, (8) mencegah pengendara lain untuk menyalip, (9) ketidakmauan untuk bersifat kooperatif dengan pengendara lain yang tidak dapat memasuki atau mengubah jalur karena keadaan lalu lintas, (10) berkendara dengan kecepatan di atas norma yang menghasilkan perilaku membuntuti terlalu dekat dan pergantian jalur yang terlalu dekat dan tiba-tiba, (11) melanggar tanda *stop*, (12) melanggar lampu merah, (13) menyalakan lampu sorot, (14) membunyikan klakson dalam waktu yang lama/berulang kali, (15) menatap pengendara lain untuk menunjukkan ketidaksenangan, (16) berteriak, dan (17) memberikan gerakan isyarat yang kasar.

Peneliti melakukan wawancara kepada dua subjek berjenis kelamin laki-laki, yaitu MN dan AM. Wawancara dilakukan pada tanggal 4 dan 5 Maret 2020. Kedua subjek merupakan pengguna sepeda motor yang memiliki SIM C. Subjek pertama adalah MN. MN sering berkendara *zig-zag* karena ingin cepat sampai ke tujuan. Pernyataan ini menggambarkan perilaku keluar masuk jalur/lajur. MN mengakui dirinya sering tidak memberikan kesempatan menyalip kepada pengendara yang melakukannya dengan paksa karena hal tersebut berbahaya.

MN juga sering berkendara dengan kecepatan di atas 50 km/jam di jalan kota karena dirinya sudah terbiasa. Pernyataan ini menggambarkan perilaku berkendara dengan kecepatan di atas norma yang menghasilkan perilaku

membuntuti terlalu dekat dan pergantian jalur yang terlalu dekat dan tiba-tiba. MN menyatakan bahwa dirinya sering menerobos lampu merah karena malas menunggu. MN juga sering menghidupkan lampu sorot ke pengendara lain sebagai penanda dirinya ingin lewat.

Subjek kedua adalah AM. AM sering membuntuti kendaraan di depannya dengan jarak yang terlalu dekat ketika dirinya ingin mencari celah untuk memotong. AM juga sering langsung masuk ke depan kendaraan lain ketika terdapat celah dengan jarak yang cukup dekat, menyalip melalui trotoar, dan tidak memberi celah kepada pengendara lain yang ingin menyerobot jalurnya ketika kondisi jalan macet.

AM sering tetap melaju meskipun terdapat pejalan kaki yang sedang melintas di *zebracross* ketika dirinya sedang dikejar waktu. Pernyataan ini menggambarkan bentuk perilaku tidak memberikan hak pengguna jalan lain. AM juga menyatakan bahwa dirinya juga sering menghidupkan klakson tanpa henti dan mengacungkan gestur tangan yang kasar kepada pengendara lain ketika dirinya merasa kesal dengan perilaku pengendara tersebut.

Pernyataan kedua subjek senada dengan hasil penelitian Jovanovic, Lipovac, Stanojevic, dan Stanojevic (2011) dimana pengendara yang melakukan *aggressive driving* dapat dimotivasi oleh ketidaksabaran, sikap tidak menghargai serta tidak memperhatikan pengendara lain, dan sikap permusuhan. Perilaku *aggressive driving* juga dapat terjadi ketika pengemudi terjebak di tengah kemacetan (Shinar & Compton, 2004).

Peneliti juga melakukan survey angket yang dilaksanakan pada tanggal 4 Maret 2020 kepada 21 responden yang memiliki karakteristik berjenis kelamin laki-laki, memiliki SIM C, dan menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi utama untuk mengukur variabel *aggressive driving* dengan menggunakan teori bentuk perilaku *aggressive driving* oleh Tasca (2000). Hasil survey menunjukkan bahwa 17 bentuk perilaku *aggressive driving* dilakukan oleh seluruh responden. Urutan pertama perilaku yang paling sering dilakukan adalah berkendara dengan kecepatan di atas 50 km/jam di jalan kota yang dipilih oleh 14 responden (66,7%). Perilaku ini menggambarkan bentuk perilaku berkendara dengan kecepatan di atas norma yang menghasilkan perilaku membuntuti terlalu dekat dan pergantian jalur yang terlalu dekat dan tiba-tiba.

Perilaku selanjutnya adalah menyalip kendaraan lain di tikungan yang dipilih oleh 12 responden (57,1%). Perilaku ini menggambarkan bentuk perilaku menyalip dengan cara yang salah. Perilaku langsung masuk ke depan kendaraan lain ketika terdapat celah dengan jarak yang cukup dekat dipilih oleh 12 responden (57,1%). Perilaku menghidupkan lampu sorot/*dim* ke pengendara lain dipilih oleh 9 responden (42,9%). Perilaku sering berkendara secara *zig-zag* yang menggambarkan bentuk perilaku keluar masuk jalur/lajur dipilih oleh 9 responden (42,9%). Perilaku menyalip melalui bahu jalan dipilih oleh 9 responden (42,9%).

Perilaku membuntuti kendaraan di depan dengan jarak yang terlalu dekat dipilih oleh 8 responden (38,1%). Perilaku memberikan tatapan sinis kepada pengendara lain dipilih oleh 8 responden (38,1%). Perilaku menerobos lampu merah dipilih oleh 7 responden (33,3%). Perilaku berteriak dengan kasar kepada

pengendara lain dipilih oleh 6 responden (28,6%). Perilaku tidak memberikan kesempatan kepada pengendara lain untuk menyalip dipilih oleh 6 responden (28,6%). Perilaku mengacungkan gestur tangan yang kasar kepada pengendara lain dipilih oleh 5 responden (23,8%). Perilaku membunyikan klakson tanpa henti ke pengendara lain dipilih oleh 5 responden (23,8%). Perilaku tidak memberi celah kepada pengendara lain untuk masuk ke jalur yang anda lewati saat lalu lintas dalam kondisi padat dipilih oleh 4 responden (19%).

Perilaku tidak menghiraukan rambu *stop* yang ada di persimpangan dipilih oleh 4 responden (19%). Perilaku sering tetap melaju meskipun terdapat pejalan kaki yang sedang melintas di *zebracross* yang menggambarkan bentuk perilaku tidak memberikan hak pengguna jalan lain dipilih oleh 3 responden (14,3%). Perilaku berbelok tanpa menghidupkan lampu *sein* dipilih oleh 2 responden (9,5%).

Perilaku *aggressive driving* yang tampak pada hasil wawancara dan survey di atas banyak menggambarkan perilaku melanggar aturan berkendara. Perilaku melanggar aturan merupakan ciri individu yang memiliki *self control* rendah (Gailliot, Gitter, Baker, & Baumeister, 2012). Hal ini diperjelas oleh hasil penelitian Ellwanger dan Pratt (2014) yang menemukan bahwa perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh *self control* secara langsung maupun tidak langsung. Hasil penelitian tersebut menggambarkan bahwa *self control* memegang peranan penting terhadap terjadinya perilaku *aggressive driving*.

Self control sendiri terdiri dari kemampuan kendali perilaku, kendali kognitif, dan kendali keputusan dimana kendali perilaku adalah ketersediaan

respons yang mempengaruhi secara langsung karakteristik tujuan kejadian yang mengancam, kendali kognitif adalah bagaimana suatu kejadian diinterpretasikan, dinilai, atau digabungkan dengan rencana kognitif, dan kendali keputusan adalah kesempatan untuk memilih pilihan (Averill, 1973).

Peneliti telah melakukan wawancara mengenai variabel *self control* dengan menggunakan tipe *self control* dari Averill (1973), yaitu kendali perilaku, kognitif, dan keputusan kepada dua subjek, yaitu MN dan AM. Saat terjebak macet, MN berusaha mencari celah antara mobil dengan cara berpindah-pindah jalur agar dapat cepat keluar dari kemacetan. Hal ini menggambarkan tipe kendali perilaku.

Peneliti kemudian bertanya mengenai topik rambu lalu lintas untuk melihat sikap responden terhadap kepemilikan informasi yang menggambarkan tipe kendali kognitif. MN juga tidak berusaha mencari tahu makna rambu lalu lintas yang belum MN ketahui maknanya karena hal tersebut tidak terlalu penting.

MN juga menyatakan dirinya sering tetap melaju kencang walaupun kondisi jalan licin akibat hujan karena MN ingin cepat sampai ke rumah. Saat sedang berkendara dan rasa kantuk mulai datang, MN memutuskan untuk tetap melaju dan menambah kecepatan agar rasa kantuknya hilang. Kedua pernyataan ini menggambarkan tipe kendali keputusan.

Pernyataan yang hampir serupa juga dinyatakan oleh AM. AM berusaha mencari celah di antara kendaraan di depannya atau lewat melalui bahu jalan ketika macet agar dapat menghemat waktu perjalanan. Pernyataan ini menggambarkan tipe kendali perilaku.

Peneliti kemudian bertanya mengenai topik rambu lalu lintas dan razia untuk melihat sikap responden terhadap kepemilikan informasi yang menggambarkan tipe kendali kognitif. AM tidak berusaha untuk mencari tahu makna rambu yang belum AM pahami maknanya karena malas untuk melakukannya. Saat menerima isu mengenai razia dari orang lain, AM tidak menghiraukannya karena biasanya AM tidak melewati jalan yang menjadi lokasi razia.

AM juga menyatakan dirinya sering tetap melaju kencang walaupun kondisi jalan licin akibat hujan karena AM ingin menghemat waktu perjalanan. AM juga tetap meneruskan perjalanan walaupun dirinya merasa mengantuk karena dirinya malas untuk menunda perjalanannya. Kedua pernyataan ini menggambarkan tipe kendali keputusan

Pernyataan kedua subjek mencerminkan ciri-ciri *self control* yang rendah. *Self control* yang rendah membuat individu menjadi impulsif, tidak sensitif, cenderung tidak menggunakan mental, *risk-taking*, tidak berpikir panjang, dan cenderung berkomunikasi secara *non-verbal* (Cho, 2014). Hal yang senada juga dinyatakan oleh Gottfredson dan Hirschi (dalam Ellwanger & Pratt, 2014) dimana rendahnya *self control* merupakan sumber utama dari perilaku yang menyimpang.

Peneliti juga telah melakukan survei angket mengenai variabel *self control* dengan menggunakan jenis *self control* Averill (1973) dengan menggunakan tipe *self control* yang dilaksanakan pada tanggal 4 Maret 2020. Dari 21 responden, sebanyak 13 responden (61,9%) berpindah-pindah jalur/lajur untuk menghindari kemacetan, 7 responden (33,3%) mencari celah untuk melewati bahu jalan saat

terjebak kemacetan, dan 1 responden (4,8%) mencari jalan alternatif lain. Hal ini menggambarkan tipe kendali perilaku.

Saat mendapatkan isu mengenai razia, sebanyak 10 responden (47,6%) tidak menghiraukan info tersebut, 7 responden (33,3%) hanya menerima info tersebut tanpa mencari tahu lebih lanjut, dan 4 responden (19%) tidak memilih keduanya. Hal ini menggambarkan tipe kendali kognitif.

Sebanyak 15 responden (71,4%) tetap berkendara dengan kencang meskipun kondisi jalan sedang licin akibat hujan ketika sedang dikejar waktu. Ketika mulai merasa tidak fokus saat berkendara, sebanyak 7 responden (33,3%) tetap melanjutkan perjalanan, 6 responden (28,6%) semakin memacu kecepatan agar cepat sampai, dan 8 responden (38,1%) tidak memilih keduanya. Kedua pernyataan ini menggambarkan tipe kendali keputusan.

Berdasarkan pemaparan fenomena di atas, peneliti menduga ada peran *self control* yang rendah dan perilaku *aggressive driving* yang tinggi pengguna sepeda motor. Oleh karena itu, dari latar belakang masalah serta penjabaran yang telah dipaparkan, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Peran *Self Control* terhadap Perilaku *Aggressive Driving* Pengguna Sepeda Motor”.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah ada peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* pengguna sepeda motor ?

C. Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* pengguna sepeda motor.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Memberikan sumbangan yang berguna bagi perkembangan ilmu psikologi, khususnya terkait dengan psikologi sosial.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Kepolisian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi pihak kepolisian untuk dapat lebih menegakkan aturan lalu lintas yang lebih tegas agar terciptanya lingkungan berkendara yang *safety* sehingga dapat meminimalisir jumlah kecelakaan lalu lintas.

b. Bagi Responden

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada masyarakat yang mengendarai sepeda motor melalui infografis serta psikoedukasi yang berisi pentingnya meningkatkan *self control* serta perannya dalam menurunkan perilaku *aggressive driving*.

E. Keaslian

Berdasarkan hasil pencarian yang berhubungan dengan judul penelitian yang akan dibahas oleh peneliti dengan judul “Peran *self control* terhadap perilaku

aggressive driving pengguna sepeda motor” peneliti menemukan beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan judul penelitian sebagai berikut.

Penelitian yang dilakukan oleh Adam Luthfie dengan judul Pengaruh *Self Control* dan *Moral Disengagement* terhadap *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2014. Data diambil dari 431 responden pengemudi sepeda motor di Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan adanya kontribusi yang signifikan antara *low self control* dan *moral disengagement* terhadap *aggressive driving*.

Penelitian lainnya dilakukan oleh William S. Rogers dan Peter P. Cassino dengan judul *Self-Control and Personality Contributions to Aggressive Driving*. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2013. Penelitian terdiri dari dua *study*. Data dari *study 1* penelitian ini diambil dari 98 orang partisipan, sedangkan *study 2* mengambil 226 orang partisipan. Hasil penelitian ini adalah *personality* dan *self control* secara langsung mempengaruhi skor *aggressive driving* dan efek dari *behavioral activation system reward orientation* pada *aggressive driving* ditengahi oleh *temper control* yang jelek.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Yu-Sheng Lin dengan judul *Modeling Aggressive Driving: Assessing Low Self-Control Theory With The General Aggression Model*. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2009. Penelitian ini terdiri dari dua *study*. Sampel pada *Study 1* adalah 148 mahasiswa baru jurusan psikologi yang ikut serta dalam pertukaran pelajar untuk mendapatkan kredit tambahan dan *Study 2* mengambil 366 orang yang berprofesi sebagai pengemudi di Kota Washington.

Hasil penelitian adalah *sensation seeking*, *impulsivity*, dan *consideration of future consequence* (CFC) mempengaruhi *aggressive driving* melalui hubungannya dengan kepribadian temperamental (*trait temper arousal*), *sensation seekers* menciptakan situasi untuk mereka sendiri (*risky driving*) yang akan menghasilkan perilaku *aggressive driving*, individu yang impulsif dan *sensation seekers* dapat frustrasi oleh kondisi berkendara yang berbeda. Level frustrasi ditengahi oleh *impulsivity* dan *sensation seeking* pada perilaku *aggressive driving*, dan dampak frustrasi pada *aggressive driving* ditengahi oleh *trait anger* atau *temper arousal*.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Erwin Kuncoro Utomo dengan judul Disiplin Berlalu Lintas Ditinjau dari Kontrol Diri pada Remaja di Kabupaten Klaten. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2018. Data diambil dari siswa SMAN 1 Polanharjo Klaten berusia di atas 17 tahun yang terdiri dari kelas XII dengan jumlah 105 siswa. Hasil penelitian ini adalah terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Anggit Bintaristian dan Thobagus Moh. Nu'man dengan judul Hubungan Antara Kontrol Diri dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Remaja. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2016. Data diambil dari 75 mahasiswa Prodi Psikologi Universitas Islam Indonesia. Hasil penelitian ini adalah terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan perilaku mengemudi berisiko pada remaja jurusan Psikologi Universitas Islam Indonesia.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Ika Herani dan Anya Khaleda Jauhari dengan judul Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2017. Data diambil dari 400 orang pengendara mobil dan sepeda motor di Kota Malang. Hasil penelitian ini menemukan bahwa bentuk perilaku agresi saat berkendara yang dominan terjadi adalah memperkecil jarak dengan kendaraan di depan untuk menghalangi pengendara yang akan mengambil jalan.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Tiara Sofyanida dan Milda Yanuvianti dengan judul Studi Deskriptif Mengenai Perilaku Mengemudi Agresif pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. Penelitian ini dilakukan pada tahun 2016. Data diambil dari 184 mahasiswa di Kota Bandung. Hasil dari penelitian ini adalah mahasiswa yang mengemudi agresif memiliki persentase tinggi di kategori *impatience and inattentiveness*.

Berdasarkan penelitian di atas, terdapat beberapa perbedaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan peneliti lakukan. Perbedaan penelitian di atas dengan penelitian yang akan peneliti lakukan terletak pada subjek, variabel, serta lokasi penelitian. Penelitian ini menggunakan subjek pengguna sepeda motor, variabel bebas *self control* serta variabel terikat perilaku *aggressive driving*, dan lokasi penelitian di Indonesia. Oleh karena itu, penelitian ini orisinal dan dapat dipertanggung jawabkan keasliannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abojaradeh, M., Jew, B., Al-Ababsah, H., & Al-Talafeeh, A. (2014). The effect of driver behavior mistakes on traffic safety the effect of driver behavior mistakes on traffic safety. *Civil and Environmental Reseach*, 6(1), 39–54. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/282808329_The_Effect_of_Driver_Behavior_Mistakes_on_Traffic_Safety
- Aini, T. N. (2019). *Aggressive driving ditinjau dari kepribadian big five dengan self control sebagai kovariat*. (Master thesis, Universitas Muhammadiyah Malang). Retrieved from <http://eprints.umm.ac.id/53384/>
- Ardiansyah. (2019). *779 orang di sumsel meninggal kecelakaan tahun 2018, ini 7 pelanggaran lalulintas berakibat fatal*. Retrieved from <https://sumsel.tribunnews.com/2019/01/03/779-orang-di-sumsel-meninggal-kecelakaan-tahun-2018-ini-7-pelanggaran-lalulintas-berakibat-fatal>
- Arnau-sabatés, L., Sala-roca, J., & Jariot-garcia, M. (2012). Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 818–825. Doi:10.1016/j.aap.2011.07.021
- Averill, J. R. (1973). Personal control over aversive stimuli and its relationship to stress. *Psychological Bulletin*, 80(4), 286–303. Doi:10.1037/h0034845
- Azwar, S. (2017). *Penyusunan skala psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badriyah, L. (2018). Sikap mengontrol diri dalam menurunkan kecenderungan berperilaku agresif pada remaja. *Syi'ar*, 18(1), 13–23. Retrieved from <https://media.neliti.com/media/publications/288034-sikap-mengontrol-diri-dalam-menurunkan-k-74fcd20a.pdf>
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Statistik transpostasi darat 2018*. Indonesia: BPS RI
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2020). *Jumlah kendaraan bermotor menurut kabupaten/kota dan jenis kendaraan di provinsi sumatera selatan, 2015-2019*. Retrieved from <https://sumsel.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/259>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2020). *Jumlah penduduk menurut kabupaten/kota di provinsi sumatera selatan, 2010-2019*. Retrieved from <https://sumsel.bps.go.id/dynamictable/2018/01/22/306/jumlah-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-sumatera-selatan-2014-2017.html>

- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2020). *Luas wilayah menurut kabupaten/kota di provinsi sumatera selatan, 2014-2019*. Retrieved from <https://sumsel.bps.go.id/dynamictable/2016/09/05/82/luas-wilayah-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-sumatera-selatan-2015.html>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2020). *Panjang jalan menurut kabupaten/kota di provinsi sumatera selatan, 2017-2019*. Retrieved from <https://sumsel.bps.go.id/dynamictable/2019/01/24/330/panjang-jalan-menurut-kabupaten-kota-di-provinsi-sumatera-selatan-km-2016-2017-.html>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2020). *Provinsi Sumatera Selatan dalam angka 2020*. Sumatera Selatan: BPS Provinsi Sumatera Selatan
- Bantjes, J., Rabie, S., Almirol, E., Gordon, S., Stewart, J., Goldbeck, C., Weiss, R., Tomlinson, M., & Rotheram-Borus, M. J. (2019). Associations between violence , criminality , and cognitive control deficits among young men living in low resource communities in South Africa. *Wiley Periodicals*, 1–11. Doi:10.1002/ab.21867
- Bintaristian, A. & Nu'man, T. M. (2016). *Hubungan antara kontrol diri dengan perilaku mengemudi berisiko pada remaja*. Retrieved from <https://dspace.uui.ac.id/bitstream/handle/123456789/1975/08%20naskah%20publikasi.pdf?sequence=14&isAllowed=y>
- Bucchi, A., Sangiorgi, C., & Vignali, V. (2012). Traffic psychology and driver behavior. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 53, 973–980. Doi:10.1016/j.sbspro.2012.09.946
- Casey, B. J., & Caudle, K. (2013). The teenage brain: Self control. *Current Directions in Psychological Science*, 22(2), 82–87. Doi:10.1177/0963721413480170.
- Cho, B. J. (2014). Social bonds, self-control and deviance of korean adolescents. *International Journal of Humanities and Social Sciences*, 4(9), 1–8. Retrieved from http://www.ijhssnet.com/journals/Vol_4_No_9_1_July_2014/1.pdf
- Chraif, M., Aniței, M., Burtăverde, V., & Mihăilă, T. (2015). The link between personality , aggressive driving , and risky driving outcomes-testing a theoretical model. *Journal of Risk Research*. Doi:10.1080/13669877.2015.1042500

- Chuderski, A., & Necka, E. (2010). *Intelligence and cognitive control*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/252217885_Intelligence_and_Cognitive_Control
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, *43*(4), 1323–1331. Doi:10.1016/j.aap.2011.02.002
- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving : Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, *34*(5), 559–566. Doi:10.1016/j.jsr.2003.03.004
- Eboli, L., Mazzulla, G., & Pungillo, G. (2017). How drivers' characteristics can affect driving style. *Transportation Research Procedia*, *27*, 945–952. Doi:10.1016/j.trpro.2017.12.024
- 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), 85–106. Doi:10.1177/0306624X12462830
- Freeman, N., & Muraven, M. (2010). Self-control depletion leads to increased risk taking. *Social psychological and Personality Science*, *1*(2), 175–181. Doi:10.1177/1948550609360421
- Fujita, K. (2011). Personality and social psychology review on conceptualizing self-control. *Personality and Social Psychology Review*, *15*(4), 352 –366. Doi:10.1177/1088868311411165
- Gailliot, M. T., Gitter, S. A., Baker, M. D., & Baumeister, R. F. (2012). Breaking the rules : Low trait or state self-control increases social norm violations. *Scientific Research*, *3*(12), 1074–1083. Doi:10.4236/psych.2012.312159
- Gillebaart, M. (2018). The ‘operational’ definition of self-control. *Frontiers in Psychology*, *9*, 1–5. Doi:10.3389/fpsyg.2018.01231
- Ghufron, M.N & Risnawita, R.S. (2012). *Teori-teori psikologi*. Yogyakarta: Ar-Ruzz.
- Hagger, M. S., Wood, C., Stiff, C., & Chatzisarantis, N. L. D. (2010). Ego depletion and the strength model of self-control: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, *136*(4), 495–525. Doi:10.1037/a0019486

- Harris, P. B., & Houston, J. M. (2010). *Recklessness in context: Individual and situational correlates to aggressive driving*. 42(1), 44–60. Doi:10.1177/0013916508325234
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; Broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic psychology and behaviour*, 5(3), 201–215. Doi:10.1016/S1369-8478(02)00018-9
- Hauber, A. R. (1980). The social psychology of driving behaviour and the traffic environment: Research on aggressive behaviour in traffic. *International Review of Applied Psychology*, 29(4), 461–474. Doi:10.1111/j.1464-0597.1980.tb01106.x
- Havarneanu, G. & Golita, A. (2010). *Traffic norms between safety and perversity*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/264194659_Traffic_norms_between_safety_and_perversity
- Herani, I., & Jauhari, A. K. (2017). Perilaku berkendara agresif para pengguna kendaraan bermotor di kota malang. *Mediapsi*, 3(2), 29–38. Doi:10.21776/ub.mps.2017.003.02.4
- Herawati (2014). Karakteristik dan penyebab kecelakaan lalu lintas di indonesia tahun 2012. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(3), 133–142. Doi:10.25104/warlit.v26i3.875
- Holdershaw, J., & Gendall, P. (2008). Understanding and predicting human behaviour. *Power and Place*, 1–15. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/228475561_Understanding_and_predicting_human_behaviour
- 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*, 5(2), 269-278. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/285810654_The_Aggressive_Driving_Behavior_Scale_Developing_a_self-report_measure_of_unsafe_driving_practices
- Hulukati, W. & Djibran, M. R. (2018). Analisis tugas perkembangan mahasiswa fakultas ilmu pendidikan universitas negeri gorontalo. *Jurnal Bikotetik*, 2(1), 73-114. Doi:10.26740/bikotetik.v2n1.p73-80

- Inzlicht, M., Legault, L., & Teper, R. (2014). Exploring the mechanisms of self-control improvement. *Association for Psychological Science*, 23(4), 302–307. Doi:10.1177/0963721414534256
- James, N. & Nahl, D. (2002). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/242600777_Aggressive_Driving_is_Emotionally_Impaired_Driving
- James, N. & Nahl, D. (2002). *Dealing with stress and pressure in the vehicle taxonomy of driving behavior: Affective, cognitive, sensorimotor*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/280570639_Dealing_with_stress_and_pressure_in_the_vehicle_Taxonomy_of_Driving_Behavior_Affective_Cognitive_Sensorimotor
- Jovanovic, D., Lipovac, K., Stanojevic, P., & Stanojevic, D. (2011). The effects of personality traits on driving-related anger and aggressive behaviour in traffic among serbian drivers. *Transportation Research Part F* 14, 14, 43–53. Doi:10.1016/j.trf.2010.09.005
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2018). *Laporan nasional riskesdas 2018*. Jakarta: Kemenkes RI.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2018). *Sosialisasi keselamatan, menhub safety riding dan bagikan helm kepada generasi milenial*. Retrieved from <http://www.dephub.go.id/post/read/sosialisasi-keselamatan,-menhub-safety-riding-dan-bagikan-helm-kepada-generasi-milenial?language=id>
- Kotabe, H. P., & Hofmann, W. (2015). On integrating the components of self-control. *Perspectives on Psychological Science*, 10(5), 618–638. Doi:10.1177/1745691615593382
- Lin, Y. S. (2009). *Modeling aggressive driving: Assessing low self-control theory with the general aggression model*. (Doctoral thesis). Washington State University, Washington, USA.
- Luthfie, A. (2014). *Pengaruh self-control dan moral disengagement terhadap aggressive driving pada pengemudi sepeda motor*. Retrieved from <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/29089/1/ADAM%20LUTHFIE-FPSI.pdf>
- Mashuri, A., & Zaduqisti, E. (2009). Dangerous driving, prediktor dan mediatornya. *Psycho Idea*, (1), 22–34. Doi:10.30595/psychoidea.v7i1.170

- Mesmer-magnus, J., Viswesvaran, C., Deshpande, S., & Joseph, J. (2006). Social desirability: The role of over-claiming, self-esteem, and emotional intelligence. *Psychology Science*, 48(3), 336–356. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/26514503_Social_desirability_The_role_of_over-claiming_self-esteem_and_emotional_intelligence
- Mizell, L. (1997). *Aggressive driving*. Retrieved from <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.461.2082&rep=rep1&type=pdf>
- Muraven, M., & Baumeister, R. F. (2000). Self-regulation and depletion of limited resources: Does self-control resemble a muscle?. *Journal of the Association of Official Analytical Chemists*, 126(2), 247–259. Doi:10.1037//0033-2909.126.2.24
- Panayiotou, G. (2015). The bold and the fearless among us: Elevated psychopathic traits and levels of anxiety and fear are associated with specific aberrant driving behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 79, 117–125. Doi:10.1016/j.aap.2015.03.007
- Paulhus, D. L. (1991). Measurement and control of response bias. *Measures of Personality and Social Psychological Attitudes*, 17–59. Doi:10.1016/b978-0-12-590241-0.50006-x
- Periantalo, J. (2016). *Penelitian kuantitatif untuk psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Rogers, W. S., & Cassino, P. P. (2013). *Self-control and personality contributions to aggressive driving*. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/273905968_Self-Control_and_Personality_Contributions_to_Aggressive_Driving
- Romer, D. (2010). Adolescent risk taking, impulsivity, and brain development: Implications for prevention. *Developmental Psychobiology*, 52(3), 263–276. Doi:10.1002/dev.20442
- Ross, V., Jongen, E., Brijs, T., Ruiter, R., Brijs, K., & Wets, G. (2015). The relation between cognitive control and risky driving in young novice drivers. *Applied Neuropsychology: Adult*, 22(1), 61–72. Doi:10.1080/23279095.2013.838958
- Ruvio, A. A., & Shoham, A. (2011). Aggressive driving: A consumption experience. *Psychology & Marketing*, 28(11), 1089–1114. Doi:10.1002/mar
- Santrock, J. W. (2012). *Life span development perkembangan masa hidup*. (13th ed.). Jakarta: Penerbit Erlangga

- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 137–160. Doi:10.1016/S1369-8478(99)00002-9
- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Aggressive driving : An observational study of driver , vehicle , and situational aggressive driving : An observational study of driver , vehicle , and situational variables. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 429–437. Doi:10.1016/S0001-4575(03)00037-X
- Soffania, M. I. (2018) Hubungan aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (studi pada siswa sma di kabupaten sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 220-231, Doi:10.20473/ijph.v113il.2018.220-231
- Sofyanida, T. & Yanuvianti M. (2016). *Studi deskriptif mengenai perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor di kota bandung*. Retrieved from <http://karyailmiah.unisba.ac.id/index.php/psikologi/article/view/4509/pdf>
- Sugiyono. (2016). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan r&d*. Bandung: Alfabeta
- 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), 271–324. Retrieved from <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download;jsessionid=8ACA1F072F02A260F8AC01CFB37B9EF8?doi=10.1.1.613.6909&rep=rep1&type=pdf>
- Tasca, L. (2002). *A review of the literature on aggressive driving*. Retrieved from <https://www.scribd.com/document/29366095/tasca>
- Thorrisen, M. M. (2013). *Personality and Driving Behavior*. (Master thesis, University of Oslo). Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/30895514.pdf>
- Utari. (2016). Hubungan aggressive driving dan kematangan remaja pengendara motor di samarinda. *EJournal Psikologi*, 4(3), 352–360. Retrieved from [http://ejournal.psikologi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2016/03/JURNAL Tari - ONLINE \(03-03-16-06-43-51\).pdf](http://ejournal.psikologi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2016/03/JURNAL Tari - ONLINE (03-03-16-06-43-51).pdf)
- Utomo, E. K. (2018). *Disiplin berlalu lintas ditinjau dari kontrol diri pada remaja di kabupaten klaten*. Retrieved from <http://eprints.ums.ac.id/69273/1/Halaman%20Depan.pdf>

- VanDellen, M. R., (2008). *Social, personal, and environmental influences on self-control*. Retrieved from https://dukespace.lib.duke.edu/dspace/bitstream/handle/10161/612/D_VanDellen_Michelle_a_200805.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Vigil-Colet, A., Ruiz-Pamies, M., Anguiano-Carrasco, C., & Lorenzo-Seva, U. (2012). The impact of social desirability on psychometric measures of aggression. *Psicothema*, *24*(2), 310–315. Retrieved from <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/22420362>
- Zajenkowski, M., & Zajenkowska, A. (2015). Intelligence and aggression: The role of cognitive control and test related stress. *Personality and Individual Differences*, *81*, 23–28. Doi:10.1016/j.paid.2014.12.062