

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Masalah sikap berlalu lintas merupakan fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di negara-negara yang sedang berkembang seperti di Indonesia. Persoalan ini sering dikaitkan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota yang mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas dan kepadatan di jalan raya. Lalu lintas yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan penambahan prasarana jalan mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas. Contohnya kemacetan dan kecelakaan (Febrianto,2016).

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia umumnya didominasi oleh sepeda motor. Hasil tersebut selaras dengan data dari Mabes Polri yang menunjukkan bahwa jumlah sepeda motor pada akhir 2008 tercatat sebanyak 49 juta dengan penambahan secara nasional 10% per tahun. Laju pertumbuhan jumlah pengguna sepeda motor di Indonesia pun dinilai tidak rasional lagi karena telah mencapai 75% dari total seluruh kendaraan bermesin, termasuk kendaraan pribadi roda empat dan angkutan umum (Utami,2010).

Tingginya jumlah kendaraan sepeda motor membuktikan bahwa sepeda motor merupakan kendaraan yang paling sering digunakan masyarakat. Maka dari itu, di Indonesia sepeda motor merupakan transportasi yang mempunyai populasi tertinggi dibanding dengan transportasi lainnya, karena dinilai lebih praktis digunakan serta harganya yang lebih murah dibandingkan dengan kendaraan roda empat atau lebih, dengan diperkuat jumlahnya pada tahun 2015 mencapai 98,88 juta unit (81,5 persen) Diikuti mobil penumpang dengan jumlah 13,48 juta unit (11,11 persen), kemudian mobil barang 6,6 juta unit (5,45 persen), serta mobil bis dengan jumlah 2,4 juta unit (1,99 persen) dari total kendaraan 121,39 juta unit (Databoks.katadata.com, 2017). Seiring tingginya jumlah sepeda motor di Indonesia sangat berdampak pula pada angka kecelakaan yang melibatkan

sepeda motor sebagai korban, di wilayah Jawa Barat sepanjang tahun 2018 angka kecelakaan lalu lintas serta korban meninggal, luka berat maupun luka ringan juga mengalami peningkatan.

Dilansir dari (Merdeka.com, 2018) Polda Jabar mencatat Kecelakaan Lalu Lintas (Laka Lantas) tahun 2018 sebanyak 6.926 kasus. Dari jumlah itu, korban meninggal tercatat 3.351 jiwa. Angka laka lantas tahun 2018 meningkat 0,89 persen dibanding tahun 2017, atau berjumlah 6.865 kasus dengan korban sebanyak 3.668 jiwa. Sementara itu, untuk korban luka berat tahun 2018 naik 8,77 persen atau 1.017 orang. Tahun lalu, jumlah luka berat mencapai 935 orang. Sedangkan untuk luka ringan, sepanjang tahun 2018 sebanyak 6.884 orang. Banyaknya korban akibat kasus kecelakaan lalu lintas menjadi masalah yang masih sangat mengerikan, karena setiap hari korban meninggal ataupun luka-luka akibat kecelakaan lalu lintas masih banyak terjadi. Menurut data yang ada, setiap 1 jam sekitar 3-4 orang meninggal dunia akibat kecelakaan di jalan raya. "Kalau dikumpulkan satu hari bisa 80 korban, 1 bulan sampai 2.000-3.000 korban, 1 tahun sampai 70-80 ribu yang meninggal dunia. ujar AKBP Dedy Shartono. Kasubdit Laka Lantas Polri, di ICE BSD, Rabu 8/8/2018 (DetikOto.com, 2018).

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia tak luput dari beberapa faktor berdasarkan data Departemen Perhubungan RI, sekitar 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara, seperti pada kasus kecelakaan lalu lintas oleh pengemudi sepeda motor di kota Bekasi dua gadis (ABG) tewas mengenaskan usai terlibat kecelakaan lalu lintas di Jalan Raya Pasarmas, Desa Muara Bakti, Kecamatan Babelan, Sukawangi, Kabupaten Bekasi. Berdasarkan informasi yang didapat, Minggu (15/2/2017), saat itu korban hendak menyalip sebuah mobil dump truk Hino saat hendak menyalip, korban mengerem mendadak karena terkejut mendapati sebuah lubang di jalan yang dilaluinya (WARTA KOTA.com, 2017).

Beberapa wilayah di Indonesia pun menyoroti kasus kecelakaan yang terjadi di wilayahnya, seperti (MadiunSolopas.com, 2019) di Jawa Timur kota madiun sepanjang tahun 2018 Sebanyak 129 nyawa melayang akibat kecelakaan lalu lintas di wilayah Kabupaten Madiun selama 2018.

Rata-rata setiap bulan ada 11 orang meninggal dunia di jalan raya karena kecelakaan. Dari banyaknya kasus kecelakaan itu faktor terbanyak disebabkan oleh *human error*. Salah satu kasusnya Bus Sugeng Rahayu bertabrakan dengan Toyota Avanza di simpang empat Ring Road Sogaten Kota Madiun. Kecelakaan disebabkan sopir Sugeng Rahayu yang ugal-ugalan menerobos *traffic light* yang menyala merah. "Pada saat itu *traffic light* menyala warna merah, bus menerobos sehingga bertabrakan dengan Toyota Avanza," terang Kasat Lantas Polresta Madiun AKP Affan Priyo Wicaksono saat dihubungi detikcom (NewsDetik.com, 2018).

Menurut data korlantas yang terjadi pada Januari-Mei 2017 mencapai 89.849 orang yang mengalami kecelakaan yang mana 17.248 korban (19%) diantaranya berusia 15-24 tahun (Kumparan.com, 2017). Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi tertegun mengetahui data korban kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua, mayoritas 80 persen adalah kelompok usia remaja, anak SMP dan SMA (AntaraNews.com, 2018).

Melihat berbagai macam kasus kecelakaan yang terjadi di Indonesia yang mayoritas pelakunya adalah usia muda rentan usia 15-24 tahun dengan perilaku berkendara agresif menjadi perhatian khusus peneliti karena banyaknya angka korban yang meninggal ataupun luka-luka karena kesalahan manusianya itu sendiri. Selaras dengan data yang diperoleh dari (BPS.com, 2010) Diantara banyak faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, faktor manusia merupakan faktor penyumbang terbanyak angka kecelakaan tersebut, penyebab berikutnya adalah faktor kendaraan 4%, jalan dan prasarana 3%, pemakai jalan lainnya 3%, faktor lingkungan dan sebagainya 5%. Dari 85% tersebut, modus kesalahan yang dilakukan oleh pengemudi penyebab terbesar terjadinya tabrakan adalah pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%), sedangkan penyebab lainnya seperti pelanggaran rambu, kondisi pengemudi dan lain-lain berkisar antara 0,5 sampai 8%.

Berdasarkan faktor-faktor yang telah disebutkan diatas seperti pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah menyalip atau mendahului,

berkecepatan tinggi dan melanggar rambu lalu lintas, merupakan perilaku agresif dalam berkendara (*Aggressive driving*). Perilaku *aggressive driving* ini banyak dilakukan oleh pengemudi sepeda motor, salah satunya pengemudi sepeda motor usia remaja dan dewasa awal yang diindikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak. Perilaku *aggressive driving* ini tidak selamanya berujung selamat, terbukti banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku *aggressive driving*. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung meningkatkan resiko tabrakan. Selain itu dapat dikatakan pula *aggressive driving* merupakan perilaku beresiko.

Diperkuat data yang diperoleh dari (Inews.com, 2019) seorang siswa SMA tewas mengenaskan setelah mengalami kecelakaan lalu lintas di Jalan RE Martadinata, Ancol, Pademangan, Jakarta Utara, Kamis (7/2/2019) malam. Korban tewas di lokasi dengan luka parah di kepala akibat terlindas truk. Korban yang pada saat kejadian masih mengenakan seragam sekolah itu tercatat sebagai siswa kelas XII Jurusan IPA di SMA Negeri di Jakarta. Menurut keterangan salah satu saksi mata, peristiwa nahas tersebut terjadi tatkala sang siswa gagal menyalip kendaraan yang tiba-tiba berhenti mendadak tepat di depannya. Selanjutnya, korban terjatuh dan tiba-tiba terlindas sebuah truk bermuatan batu bara yang melintas di jalur yang sama.

Berdasarkan hasil penelitian, sehari-hari manusia terutama kalangan anak-anak dan remaja, 80 persen menggunakan EQ (emosionalnya). Sedangkan IQ (kecerdasannya) digunakan hanya 20 persen saja. (Merdeka.com, 2017). Tasca (2000) dalam Utami (2010), menguraikan terdapat tujuh faktor-faktor penyebab *aggressive driving*. salah satunya yaitu usia dan jenis kelamin, kebanyakan *aggressive driving* melibatkan pengemudi laki-laki usia 17-35 tahun lebih tinggi dibandingkan dengan rentang usia yang sama.

Dalam penelitian Febrianto (2016) Faktor-faktor psikososial seperti *locus of control*, usia, lama pengalaman mengemudi, status *driving* dan faktor usia berpengaruh signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*. Dimana pengemudi berusia muda cenderung lebih mudah melakukan tindakan

aggressive driving daripada pengendara berusia dewasa. pengemudi usia muda berkendara dengan cara berkendara yang tidak aman, yaitu seperti lebih sering berkendara dengan kecepatan tinggi, lebih sering melewati lampu kuning, jarang menggunakan sabuk pengaman dan menerima celah sempit antar kendaraan ketika memasuki lalu lintas. Tasca (2000) menyatakan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil resiko. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan teman sebaya.

Diperkuat oleh hasil penelitian Sulistyio (2016) bahwa ada hubungan negatif antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara pada komunitas motor, yang berarti semakin tinggi kontrol diri maka semakin rendah perilaku agresif ketika berkendara, sedangkan sebaliknya semakin rendah kontrol diri maka akan semakin tinggi perilaku agresif berkendara. Sumbangan efektif kontrol diri terhadap perilaku agresif dalam berkendara sebesar 33,5%. Hal ini berarti menunjukkan bahwa terdapat faktor-faktor sebesar 66.5% selain kontrol diri yang mempengaruhi komitmen organisasi antara lain: faktor tingkah laku pengendara, faktor usia dan jenis kelamin. Setiap individu memiliki suatu mekanisme yang dapat membantu, mengatur dan mengarahkan perilaku, yaitu kontrol diri. Menurut Ghufroon (2012) kontrol diri diartikan sebagai kemampuan untuk mengontrol dan mengelola faktor-faktor perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi untuk menampilkan diri dan melakukan sosialisasi kemampuan untuk mengendalikan perilaku.

Kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mampu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dalam dirinya. Penelitian lain dilakukan oleh Lita Widyo Hastuti (2018) tentang Kontrol diri dan Agresi : Tinjauan Meta-Analisis didapatkan hasil secara umum menopang pandangan pemikiran DeWall *et al* (2011) tentang pentingnya temuan-temuan empiris dimana kegagalan kontrol diri merupakan sebuah prediktor krusial dari agresi, baik terhadap orang asing maupun orang terdekat.

Agresi dan kontrol diri dapat diilustrasikan seperti sebuah timbangan. Bandul di sisi kiri adalah sifat dasar agresi dan sifat dendam (berfungsi sebagai predisposisi) yang apabila mendapat dorongan dan provokasi serta rijeksi sosial maka akan mendesak munculnya perilaku agresi. Sementara bandul di sisi kanan inhibisi yang bisa mewujudkan dalam beberapa faktor yaitu regulasi diri, ketenangan, *prefrontal cortical control* dan kontrol diri (Denson, DeWall, & Finkel, 2012).

Menurut Schmeichel, Vohs, & Duke (dalam Hastuti, 2018) Kesuksesan kontrol diri memberikan kontribusi untuk kesuksesan dalam hidup, selama ini orang-orang yang unggul dalam mengatasi kecerobohan dapat menikmati hubungan interpersonal yang lebih memuaskan, mengurangi kecemasan, serta kesehatan yang lebih besar dan kesejahteraan daripada orang lain. Sebaliknya, kegagalan dalam kontrol diri berkontribusi terhadap konflik interpersonal, kecanduan obat, makan berlebihan, dan hal-hal yang merugikan lainnya seperti *aggressive driving*. Keberadaan kontrol diri juga dapat menggagalkan munculnya agresi dan sebaliknya absennya kontrol diri dapat menguatkan munculnya perilaku agresi termasuk *aggressive driving*.

Saat desakan agresi menguat, kontrol diri dapat membantu seseorang untuk mengabaikan pemenuhan kebutuhan agresinya, dan menolong individu tersebut untuk merespon sesuai dengan standar personal atau sosial dengan memberi peringatan kepada agresi. Mencermati hal ini, bisa dipahami apabila terdapat hal-hal yang melemahkan, kontrol diri melemah maka agresi akan meningkat, dan sebaliknya jika ada faktor faktor yang menguatkan kontrol diri, maka disitulah kemudian agresi menurun. (DeWall et All, 2011). Memperkuat self-control (kemampuan mengendalikan diri) atas dasar skala nilai, prinsip-prinsip, atau falsafah hidup merupakan salah satu tugas perkembangan remaja yang harus dilakukan dengan baik agar remaja tidak mengalami kesulitan dalam kehidupan sosialnya serta akan membawa kebahagiaan dan kesuksesan dalam menuntaskan tugas perkembangan untuk fase-fase berikutnya (Munawaroh, 2015).

Berdasarkan permasalahan serta hasil-hasil penelitian yang telah dipaparkan diatas, tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang mana faktor paling banyak adalah *human error* serta kurangnya kontrol diri pada usia remaja. Seperti nasib nahas yang dialami oleh dua orang pelajar laki-laki. Keduanya tewas berbarengan setelah tertabrak kereta api yang sedang melintas di perlintasan KA Wanasari, Jalan Raya Bosih, Kelurahan Wanasari, Kecamatan Cibitung, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat, Kamis 29 Maret 2018. Keduanya merupakan pelajar di SMK Negeri 1 Cikarang Barat. Menurut saksi, sekira pukul 10.30 WIB, kereta Cirebon Express hendak melintas dari arah Timur. Pintu perlintasan kereta pun sudah ditutup 20 menit sebelumnya. Kemudian datanglah kedua korban yang berboncengan sepeda motor "Korban lihat palang perlintasan sudah ditutup, tapi keduanya malah tetap menerobos," kata Mahfudin (21), warga Jalan Wijayanti 3 Blok C10/19 Desa Wanasari, Kecamatan Cibitung, yang saat kejadian sedang berjaga di pos (NewsOkezone.com ,2018).

Peneliti juga mengobservasi selama berkendara di jalan raya, banyak terjadi perilaku-perilaku berkendara agresif yang umumnya dilakukan oleh usia muda yang mengakibatkan kecelakaan atau nyaris terjadinya kecelakaan. Salah satunya pada September 2018 terlihat pengendara sepeda motor yang dikemudikan oleh laki-laki berusia sekitar 17-25 tahun yang melintas di daerah summarecon Bekasi, hendak menyalip mobil didepannya dan memotong lajur pengemudi sepeda motor lain. Beruntung pengendara sepeda motor lain berkendara dengan hati-hati dan sempat mengerem untuk menghindari tabrakan.

Di wilayah kota Bekasi kecelakaan paling banyak terjadi di kecamatan Cikarang Barat, di lansir (Dakta.com, 2018) Unit Laka Satlantas Polres Metro Bekasi mencatat wilayah Kecamatan Cikarang Barat paling sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Kanit Laka Satlantas Polres Metro Bekasi, AKP Makmur mengatakan untuk zona rawan kecelakaan lalu lintas berada di Tambun Selatan, Cikarang Utara, Cibitung, Cikarang Selatan, Cikarang Barat, Cikarang Timur, dan Kedungwaringin. paling dominan angka kecelakaan banyak berada di kecamatan cikarang barat, dari data

kecelakaan selama setahun, kecamatan cikarang barat khususnya jalan pantura banyak terjadi kecelakaan.

Pada tanggal 18 april 2019 peneliti juga melakukan wawancara singkat dengan salah satu staff bagian kesiswaan di sekolah SMK Negeri 1 Ciakarang Barat bahwa setiap tahunnya terdapat siswa yang mengalami kecelakaan lalu lintas karena faktor siswanya sendiri seperti ugal-ugalan, tidak sabaran. sedikitnya 3 anak setiap tahun, itupun anak yang melapor pada sekolah sisanya memilih untuk tidak melapor pada sekolah. Terakhir di tahun 2019 1 siswa laki-laki mengalami kecelakaan hingga akhirnya meninggal dunia.

Maka dari itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat?

1.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah yang telah dipaparkan diatas, maka peneliti merumuskan masalah, sebagai berikut :

Apakah ada hubungan signifikan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menguji secara empiris hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat, sehingga dapat dijadikan sebagai informasi dalam meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh *aggressive driving*.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat penelitian ini adalah :

1.4.1. Manfaat teoritis,

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk pengembangan dan penambahan ilmu-ilmu psikologi melalui data-data yang diperoleh dari

hasil penelitian ini, khususnya dalam bidang ilmu psikologi (psikologi sosial) dan dengan data-data yang didapat dari hasil penelitian diharapkan mampu meminimalisir angka kecelakaan yang disebabkan oleh *aggressive driving*.

1.4.2. Manfaat praktis,

Penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi :

1. Pengemudi sepeda motor agar dapat memahami kontrol diri individu sehingga tidak melakukan *aggressive driving*
2. Keluarga dan masyarakat agar dapat memahami kondisi psikologis pengemudi sepeda motor upaya mencegah terjadinya *aggressive driving*.
3. Pihak Kepolisian Republik Indonesia sebagai bahan evaluasi dan masukan dalam upaya peningkatan, pengembangan, dan pencegahan, khususnya Polisi Lalu Lintas sebagai informasi lebih lanjut mengenai kondisi psikologis sepeda motor.
4. Peneliti lain sebagai bahan referensi untuk penelitian selanjutnya yang lebih komprehensif.

1.5. KEASLIAN PENELITIAN

Penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya dengan tema kontrol diri maupun *aggressive driving* adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan oleh Firman Cahyo Sulistyio (2016) mempunyai variabel bebas kontrol diri dan variabel terikat *aggressive driving* dan subjek komunitas motor di kota Surakarta. Teknik pengambilan sample yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik *purposive sampling*, dengan subjek sebanyak 85, menggunakan teknik pengambilan sample *purposive sampling*. Alat ukur yang digunakan untuk mengungkap variabel-variabel penelitian ada 2 macam alat ukur. Yaitu : (1) skala kontrol diri dan (2) skala perilaku agresif. Teknik analisis data menggunakan uji korelasi product moment. Analisis data pada penelitian ini menggunakan SPSS 15.00, diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar -0.579 dengan signifikansi ($p = 0,000; (p \leq 0,01)$) yang

artinya ada hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara.

2. Penelitian ini dilakukan oleh Galang Rizky Mazaya (2016) yang menggunakan judul *Gambaran Aggressive Driving* pada Siswi Pengendara Motor di SMK wilayah Ciledug. Rancangan penelitian ini adalah deskriptif-kuantitatif. Jumlah sampel 115 siswi. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*. Instrumen pengumpulan data berupa alat ukur dari (James & Nahl2000) dengan besaran *alpha cronbach* (α) 0,951 dengan 45 aitem valid. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat *aggressive driving* siswi pengendara motor yang tinggi lebih banyak daripada yang rendah. Dimensi dominan *aggressive driving* yaitu *Impatience & Inatentiveness*, dengan Siswi paling banyak berada di usia 17 tahun. Kelas 11 dan lama berkendara diatas 2 tahun. Tidak ada hubungan antara usia, kelas dan lama berkendara dengan dimensi dominan *aggressive driving*.
3. Penelitian ini dilakukan oleh Suneeta Jaya (2016) yang menggunakan judul *Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota Di Jalan Macet*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran *aggressive driving* pengemudi dalam menghadapi kemacetan. Responden penelitian terdiri dari 3 (tiga) pengemudi angkutan kota trayek terminal Depok-Kalimulya, yang dipilih dengan teknik *purposive sampling*. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan perspektif studi kasus. Metode pengumpulan data adalah wawancara mendalam dan observasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemacetan, frustasi dan stress dapat memunculkan *aggressive driving* pengemudi angkutan kota.
4. Penelitian ini dilakukan oleh Utari (2016) dengan menggunakan variabel bebas *aggressive driving* dan kematangan emosi dan variabel terikat disiplin berlalu lintas. Responden penelitian adalah Remaja pengendara sepeda motor di Samarinda. Penelitian ini menggunakan skala likert dan penelitian kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah siswa-siswi jurusan Teknik Gambar kelas XII SMK Negeri 2 Samarinda yang berusia 17-25 tahun yang mengendarai sepeda motor ke sekolah dan memiliki

SIM (Surat Izin Mengemudi) yang berjumlah 110 siswa. Analisis data yang dilakukan untuk pengolahan data penelitian adalah dengan menggunakan analisis regresi dan keseluruhan teknik analisis data menggunakan SPSS 20 *for windows*. Hasil uji deskriptif dapat disimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda termasuk dalam kategori tinggi, yaitu berjumlah 37 orang atau sekitar 46,25 persen.

5. Penelitian ini dilakukan oleh Ika Herani (2018) dengan menggunakan judul Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor Di Kota Malang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bentuk-bentuk perilaku berkendara agresif beserta faktor yang menjadi pemicunya. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei. Populasi penelitian ini adalah para pengguna kendaraan bermotor (pengendara mobil dan sepeda motor) di Kota Malang, dengan jumlah sample 400 orang. Metode pengambilan data dalam metode ini adalah *purposive sampling*. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan teknik analisis deskriptif dan analisis frekuensi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku berkendara agresif yang dominan terjadi adalah memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan didepannya untuk menghalangi pengendara lain yang akan mengambil jalan. Sementara itu, faktor yang menjadi pemicu terjadinya perilaku berkendara agresif adalah kepadatan lalu lintas, terburu-buru, rambu lalu lintas yang dirasa memberatkan pengendara, dan adanya pengendara lain yang melanggar daerah teritori pengendara tersebut.

Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan oleh peneliti terdahulu, tidak ada satupun yang sama persis dengan masalah yang akan diteliti, yaitu dalam hal-hal berikut :

1. Pada penelitian pertama memiliki kesamaan rancangan penelitian. Menggunakan variabel bebas kontrol diri dan variabel terikat *aggressive driving* namun memiliki subjek yang berbeda penelitian sebelumnya adalah komunitas motor di Surakarta sedangkan penelitian ini pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat.

2. Penelitian kedua hanya memiliki kesamaan pada variabel terikat yaitu *aggressive driving*. Penelitian kedua menggunakan jenis penelitian deskriptif-kuantitatif dengan subjek siswi SMK di wilayah Ciledug. Sedangkan pada penelitian ini menggunakan variabel bebas yaitu kontrol diri, jenis penelitian kuantitatif, dan subjek pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat.
3. Penelitian ketiga sama dengan penelitian kedua hanya memiliki persamaan pada variabel terikat yaitu *aggressive driving*. Jenis penelitian yang digunakan pada penelitian kedua adalah kualitatif dengan subjek pengemudi angkutan kota di jalanan macet Depok-Kalimulya.
4. Penelitian keempat memiliki perbedaan pada variabel, variabel *aggressive driving* dan kematangan emosi merupakan variabel bebas dan disiplin berlalu lintas merupakan variabel terikat. Sedangkan pada penelitian ini menggunakan kontrol diri sebagai variabel bebas dan *aggressive driving* sebagai variabel terikat.
5. Penelitian kelima memiliki variabel terikat yang sama yaitu *aggressive driving* atau perilaku berkendara agresif namun penelitian kedua menggunakan jenis penelitian kualitatif dan subjek pengguna kendaraan bermotor di kota Malang. Sedangkan penelitian ini menggunakan variabel kontrol diri sebagai variabel bebas dan subjek pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat.





