

BAB II

KAJIAN TEORI

2.1. *Aggressive Driving*

2.1.1. Definisi *Aggressive Driving*

Menurut Tasca, (2000) *aggressive driving* adalah suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu.

Menurut James & Nahl, (2000) mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan sesuatu yang sangat resiko pada pengemudi lain. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama, dan mengasumsikan bahwa seseorang berhak meningkatkan risiko orang lain untuk terkena bahaya.

Menurut Houston, Harris & Norman, (2003) *aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti (*tailgating*), mengklakson (*honking*), melakukan gerakan kasar (*rude/gesturing*), dan mengedipkan lampu jauh di suasana lintas tenang (*flashing light*). National Highway and Traffic Safety Administration (NHTSA) mengatakan bahwa *aggressive driving* adalah menggunakan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau cenderung atau membahayakan orang lain atau properti jalan. Pengemudi bersikap tidak sabar dan kurang peduli sehingga memancing emosi pengguna jalan di sekitarnya.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku mengemudi tidak aman dan membahayakan orang lain yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang.

2.1.2. Aspek *Aggressive Driving*

Menurut Houston, (2003) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi dua aspek, yaitu :

1. Perilaku Konflik (*Conflict Behavior*)

Conflict Behavior melibatkan interaksi social langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang dapat menimbulkan respon konflik, seperti membunyikan klakson (*honking*), memberikan isyarat lampu (*rude gesturing*), menyalakan lampu jauh (*flashing high beams*).

2. Mengebut (*speeding*)

Perilaku mengebut termasuk kedalam perilaku beresiko (*risk taking behavior*), seperti mengebut melewati batas kecepatan, membututi kendaraan lain, mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala, berpindah jalur tanpa memberikan tanda, keluar masuk jalur, menyalip dengan kasar, menyalip dari bahu jalan, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak dekat, dan menghalangi pengemudi lain untuk menyalip.

Berdasarkan Pemaparan di atas maka aspek-aspek *aggressive driving* dari Houston akan menjadi alat ukur dalam penelitian ini. Karena di nilai peneliti lebih jelas dengan membagi *aggressive driving* menjadi 2 perilaku beserta penjelasan berbagai perilakunya.

2.1.3. Jenis-Jenis *Aggressive Driving*

Tasca, (2000) mengemukakan beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai mengemudi agresif, antara lain :

- a. Membuntuti terlalu dekat
- b. Keluar-masuk jalur
- c. Menyalip dengan kasar
- d. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat
- e. Menyalip dari bahu jalan
- f. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip

- h. Tidak 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. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya
- k. Melewati (melanggar) lampu merah

Menurut James dan Nahl, (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori, yaitu : *Impatience and inattentiveness, Power Struggle, Recklessness and Road Rage.*

Kategori 1: *Impatience* (ketidaksabaran) dan *Inattentiveness* (ketidakperhatian)

- a. Menerobos lampu merah.
- b. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning.
- c. Berpindah-pindah jalur.
- d. Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam diatas batas kecepatan aman maksimum.
- e. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya. Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan, seperti berbelok atau berhenti.
- f. Menambah kecepatan atau mengurangi kecepatan secara mendadak.

Kategori 2 : *Power Struggle* (adu kekuatan)

- a. Menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan atau pindah.
- b. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri.
- c. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali.
- d. Membuntuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut.
- e. Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.

- f. Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.

Kategori 3 : *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (kemarahan di jalan)

- a. Mengejar pengemudi lain untuk berduel.
- b. Mengemudi dalam kondisi mabuk.
- c. Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain.
- d. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya sendiri atau memukul suatu objek.
- e. Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi.

2.1.4. Faktor yang mempengaruhi *Aggressive Driving*

Menurut Berkowitz 2003 (dalam Tarigan, 2016) faktor yang mempengaruhi kecenderungan agresivitas yaitu,

1. Intensitas dengan internal
2. Adanya sasaran yang dituju
3. Pengendalian diri

Secara umum, 15 Faktor penyebab perilaku *aggressive driving* James dan Nahl, 2000 antara lain :

1. *Immobility*,

Tensi akan terbangun ketika secara fisik terhimpit. Misalnya, para pengendara akan cenderung marah-marah, mengomel dan membunyikan klakson.

2. *Restriction*,

Terhalangi ketika ingin bergerak kedepan yang dapat menimbulkan frustrasi dan diikuti kecemasan dan intensi untuk keluar dari himpitan.

3. *Regulation*,

Peraturan walaupun sah menurut hukum dan jelas, terasa seperti membebani dan menimbulkan sebuah rentetan pelanggaran yang akan mendorong mereka untuk mengabaikan peraturan apapun.

4. *Lack of personal control,*

Kurangnya kontrol personal selama di jalan mengecewakan dan sering mudah untuk melepaskan kemarahan pada siapapun di sekelilingnya – biasanya pengendara atau penumpang lainnya.

5. *Being put in danger,*

Lalu lintas padat biasanya menimbulkan ketidak sabaran dan pengendara agresif dapat menimbulkan ketidak hormatan dan insiden permusuhan. Misalnya ketika terdapat pengendara yang memotong jalur, maka akan memicu pengendara lain untuk membalasnya.

6. *Territorially,*

Area berkendara kita adalah “istana” dan disekitar kendaraan adalah area pertahanan. Ketika pengendara lain melanggar dan mengancam teritori tersebut, kita sering merespon dengan permusuhan, bahkan dengan sikap tubuh seperti perang dan reaksi agresif pada suatu insiden.

7. *Diversity,*

Perbedaan sosial menurunkan kemungkinan peramalan karena para pengendara dengan kemampuan dan tujuan yang berbeda tidak berperilaku berdasarkan norma atau aturan yang diharapkan.

8. *Multi-tasking,*

Kita menjadi jengkel pada orang lain – dan mereka pada kita ketika atensi kita sebagai pengendara dipersepsikan kurang baik dalam ”banyaknya tugas” (pengoperasian) di belakang kemudi.

9. *Denial,*

Pengendara sering menolak ketika dikatakan melakukan kesalahan ketika berkendara. Contohnya, ketika pengendara lain memaksa untuk menyingkir dari jalur cepat karena dianggap berkendara terlalu lambat. Terdapat kecenderungan yang kuat bagi individu untuk ”menolak kesalahan”. Individu juga melihat keluhan dari pihak luar sebagai sesuatu yang berlebihan, permusuhan, atau tidak beralasan. Penolakan ini disebabkan oleh perasaan marah dan pembenaran diri.

10. *Negativity,*

Budaya saling bermusuhan di antara pengendara atau dengan jenis kendaraan lain memicu timbulnya sikap negatif ketika berkendara. Budaya ini dapat terbentuk di lingkungan atau di kalangan para pengendara sendiri ataupun ada peran dari media. Sehingga ketika para pengendara tersebut sedang berkendara atau dalam konteks berlalu lintas, maka budaya tersebut akan diterapkan, seperti saling memotong jalur, saling mengotot untuk berada di jalur depan atau lebih dahulu dari pengendara lainnya.

11. *Self-serving bias*,

Kecenderungan untuk memberikan atribut salah pada orang lain adalah alami, namun hal itu dipengaruhi oleh ingatan mengenai apa yang terjadi dan sering kehilangan objektivitas dan pertimbangan dalam perselisihan. Sehingga ketika terjadi insiden, maka subjektivitas dan pembenaran pribadi akan kuat dan para pengendara tidak mau disalahkan dan merasa selalu paling benar. Contohnya, ketika pengendara terlibat dalam suatu kecelakaan. Walaupun perilakunya salah, tetapi dirinya tidak akan mau disalahkan.

12. *Venting*,

Merupakan perasaan dorongan yang berenergi. Perasaan yang menggairahkan ini berlangsung singkat dan disertai oleh marah. Ketika kemarahan pengendara tergugah, pikiran tersebut merusak pertimbangan dan menstimulasi untuk terburu-buru serta melakukan tindakan yang berbahaya. Seperti dalam kepadatan lalu lintas para pengendara menghalalkan segala cara untuk segera keluar dari kepadatan. Pengendara seringkali melakukan manuver-manuver yang berbahaya. Misalnya, mendahului kendaraan jenis lain dalam jarak yang sangat dekat.

13. *Unpredictability*,

Lingkungan lalu lintas dengan kepadatan dan kemacetan yang terjadi setiap hari mengharuskan pengendara untuk menyesuaikan emosi secara terus menerus pada hal-hal yang tidak dapat diprediksi, membosankan, dan kejadian-kejadian yang berbahaya.

14. *Isolation*,

Para pengendara diwajibkan menggunakan peralatan keamanan yang menyebabkan pengendara satu dengan pengendara lainnya tidak dapat saling berkomunikasi. Hal ini menimbulkan ambiguitas dan kesalahpahaman dalam berkendara ketika salah satu atau lebih pengendara melakukan manuver.

15. *Emotional challenges,*

Kecakapan emosi merupakan kebiasaan baik dalam bersikap dan motivasi dalam situasi yang menantang. Para pengendara sering kurang dalam menguasai kecakapan emosi yang esensi untuk berkendara harian di jalan.

Berdasarkan faktor-faktor *Aggressive Driving* menurut James dan Nahl di atas maka peneliti menggunakan *lack of personal control* atau kurangnya kontrol diri sebagai variabel independen dalam penelitian ini, karena di nilai peneliti kontrol diri merupakan faktor utama yang sangat di perlukan dalam individu masing-masing ketika berkendara.

Menurut Tasca, (2000) faktor-faktor penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut :

a. Usia dan Jenis Kelamin

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebanyakan *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun, lebih tinggi dari pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama. *Aggressive driving* termasuk perilaku melanggar lalu lintas, pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka, peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

a. Anonimitas

Anonimitas biasanya mengacu pada seseorang, yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak

diketahui. Jalan raya, terutama pada malam hari, memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Keadaan tersebut memberikan kesempatan untuk “lolos begitu saja” dari diketahuinya seseorang sebagai pengemudi yang melakukan *aggressive driving*. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak diketahui identitasnya.

b. Faktor Sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, reward, hukuman, dan model yang ada di masyarakat. Banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi 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*.

c. Kepribadian

Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus-menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan membentuk kepribadian mereka. Faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan 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 risiko.

d. Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving*. Review 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 minuman keras, menggunakan obat-obat terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Dimana gaya hidup tersebut menyerap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara. Perilaku-perilaku tersebut termasuk ke dalam

mengemudi dibawah gangguan emosional yang oleh disebut *aggressive driving*.

e. Tingkah Laku Pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian, 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.

f. Faktor Lingkungan

Hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun, kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving*.

2.2. Kontrol Diri

2.2.1. Definisi Kontrol Diri

Menurut Gunarsa, (2004) kontrol diri yaitu kemampuan individu untuk menahan keinginan yang bertentangan dengan tingkah laku yang tidak sesuai dengan norma sosial dapat diindikasikan sebagai kemampuan individu untuk bertingkah laku sesuai dengan norma sosial yang berlaku.

Menurut Ghufron, (2012) merupakan suatu kecakapan individu dalam kepekaan membaca situasi diri dan lingkungannya. Selain itu, juga kemampuan

untuk mengontrol dan mengelola faktor-faktor perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi untuk menampilkan diri dan melakukan sosialisasi kemampuan untuk mengendalikan perilaku.

Gottfredson dan Hirschi, (1990) mengemukakan bahwa Individu yang memiliki kontrol diri rendah cenderung bertindak impulsif, lebih memilih tugas sederhana dan melibatkan kemampuan fisik, egois, senang mengambil resiko dan mudah kehilangan kendali emosi karena frustrasi. Individu dengan karakteristik ini lebih mungkin terlibat dalam hal kriminal dan perbuatan menyimpang dari pada mereka yang memiliki kontrol diri tinggi.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kontrol diri adalah kemampuan individu dalam membimbing serta mengendalikan tingkah laku untuk mengarah pada perilaku yang positif dan tidak bertindak impulsif. Semakin tinggi kontrol diri seseorang, maka akan semakin intens pengendalian tersebut terhadap tingkah laku. Kontrol diri yang rendah akan menyebabkan seseorang semakin rentan terhadap perilaku yang impulsif, ketidakpekaan, suka mengambil resiko dan memiliki kecenderungan perilaku impulsif.

2.2.2. Aspek Kontrol diri

Menurut Averill, (1973) ada tiga aspek dalam kontrol diri yaitu:

1. Kontrol perilaku (*behavior control*), yaitu kesiapan terjadinya suatu respons yang dapat secara langsung mempengaruhi atau memodifikasi suatu keadaan yang tidak menyenangkan. Kemampuan mengontrol perilaku ini diperinci menjadi dua komponen, yaitu mengatur pelaksanaan (*regulated administration*), dan kemampuan memodifikasi stimulus (*stimulus modifiability*).
2. Kontrol kognitif (*cognitive control*), yaitu kemampuan individu untuk mengolah informasi yang tidak diinginkan dengan cara mengintepretasi, menilai untuk menghubungkan suatu kejadian dalam suatu kerangka kognitif sebagai adaptasi psikologi atau mengurangi tekanan. aspek ini terdiri dari dua komponen yaitu memperoleh informasi dan melakukan penilaian.

3. Kontrol pengambilan keputusan (*decisional control*), yaitu kemampuan untuk memilih suatu tindakan berdasarkan suatu yang diyakini atau disetujui. Kontrol diri dalam menentukan pilihan akan berfungsi baik dengan adanya suatu kesempatan, kebebasan atau kemungkinan pada diri individu untuk memilih berbagai kemungkinan tindakan.

Berdasarkan pemaparan di atas maka peneliti menggunakan aspek-aspek kontrol diri dari Averill yang akan menjadi alat ukur dalam penelitian ini. Karena di nilai peneliti sangat sesuai dengan yang ingin di teliti.

Menurut Gunarsa, (2004) kontrol diri adalah kemampuan individu yang terdiri dari tiga aspek, yaitu :

1. Kemampuan mengendalikan atau menahan tingkah laku yang bersifat menyakiti atau merugikan orang lain.
2. Kemampuan untuk bekerja sama dengan orang lain dan kemampuan untuk mengikuti peraturan yang berlaku.
3. Kemampuan untuk mengungkapkan keinginan atau perasaan kepada orang lain, tanpa menyakiti atau menyinggung perasaan orang lain tersebut.

2.2.3. Jenis-Jenis Kontrol Diri

Menurut Block dan Block, (dalam Ghufro, 2012) ada tiga jenis kualitas kontrol diri yaitu :

a. Over control

Kontrol diri yang dilakukan individu secara berlebihan yang menyebabkan individu banyak menahan diri dalam bereaksi terhadap stimulus.

b. Under control

Suatu kecenderungan individu untuk melepaskan impulsivitas dengan bebas tanpa perhitungan yang masak.

c. Appropriate control

Kontrol individu dalam upaya mengendalikan impuls secara tepat.

2.2.4. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kontrol diri

Sebagaimana faktor psikologis lainnya, Ghufron dan Risnawati, (2012) kontrol diri dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu:

a. Faktor Internal.

Faktor internal yang ikut andil terhadap kontrol diri adalah usia dan kematangan. Semakin bertambah usia seseorang, maka semakin baik kemampuan mengontrol diri seseorang itu.

b. Faktor Eksternal.

Faktor eksternal ini di antaranya adalah lingkungan keluarga. Lingkungan keluarga terutama orangtua menentukan bagaimana kemampuan mengontrol diri seseorang. Hasil penelitian Nasichah (2000) menunjukkan, bahwa persepsi remaja terhadap penerapan disiplin orangtua yang semakin demokratis cenderung diikuti tingginya kemampuan mengontrol dirinya. Oleh sebab itu, bila orangtua menerapkan sikap disiplin kepada anaknya secara intens sejak dini, dan orang tua tetap konsisten terhadap semua konsekuensi yang dilakukan anak bila menyimpang dari yang sudah ditetapkan, maka sikap ke konsistensian ini akan diinternalisasi anak, dan kemudian akan menjadi kontrol diri baginya.

2.3. Hubungan Antara Kontrol Diri dengan *Aggressive Driving*

Berdasarkan fenomena *aggressive driving* yang sering terjadi di SMK Negeri 1 Cikarang Barat sehingga melibatkan siswa siswi yang menggunakan sepeda motor mengalami kecelakaan. Seperti pada kasus, 2 siswa tewas tertabrak kereta api karena nekat menerobos palang pintu yang sudah tertutup diduga siswa tersebut tidak sabar. Untuk membantu menjelaskan bagaimana proses antara kontrol diri berhubungan dengan *aggressive driving*, peneliti menggunakan teori kontrol diri dan *aggressive driving*. Menurut Averill (1973) kontrol diri terdiri dari 3 aspek yaitu kontrol kognitif, kontrol perilaku dan kontrol pengambilan keputusan. Tangney, Baumeister & Boone (2004) menyebutkan, salah satu dimensi dari kontrol diri yaitu tindakan atau aksi yang tidak impulsif yaitu menilai tentang kecenderungan individu untuk melakukan tindakan yang tidak impulsif (memberikan respon kepada stimulus dengan pemikiran yang matang).

Menurut Tasca, (2000) *aggressive driving* adalah suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksadaran, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu. Salah satu faktor *aggressive driving* menurut Berkowitz 2003 (dalam Tarigan, 2016) adalah pengendalian diri atau kontrol diri. Menurut James dan Nahl, 2000 salah satu faktor *aggressive driving* adalah *Lack of personal control*, yaitu kurangnya kontrol personal selama di jalan mengecewakan dan sering mudah untuk melepaskan kemarahan pada siapapun di sekelilingnya.

Penelitian yang dilakukan oleh Sulistyono (2016) tentang hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada komunitas motor di kota Surakarta. Menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada komunitas motor di kota Surakarta. Hasil yang diperoleh dari perhitungan menggunakan dengan teknik analisis data uji korelasi product moment. diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar -0.579 dengan signifikansi ($p = 0,000$; ($p < 0,01$) yang artinya ada hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresif dalam berkendara. Hal ini menunjukkan semakin tinggi kontrol diri maka semakin rendah *aggressive driving* begitu pula sebaliknya.



Pada kerangka berpikir di atas dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku mengemudi tidak aman dan membahayakan orang lain yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang. Kontrol diri merupakan sala

satu faktor yang ada didalam *aggressive driving*. Berdasarkan penjelasan diatas, maka peneliti ingin membuktikan adanya hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada pelajar di SMK Negeri 1 Cikarang Barat.

2.4. Hipotesis Penelitian

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini, adalah :

1. Hipotesis alternatif (H_a) : Ada hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan *Aggressive driving*.
2. Hipotesis Nihil (H_0) : Tidak ada hubungan negatif signifikan antara kontrol diri dengan *Aggressive driving*.





BAB III

METODELOGI PENELITIAN

3.1. Tipe Penelitian

Menurut Azwar, (2014) penelitian dengan pendekatan kuantitatif menekankan analisisnya dalam data-data numerikal (angka) yang diolah dengan metode statistika. Pada dasarnya penelitian kuantitatif dilakukan pada penelitian inferensial (dalam rangka pengujian hipotesis) dan menyandarkan kesimpulan hasilnya pada suatu probabilitas kesalahan penolakan hipotesis nihil. Dengan metode kuantitatif akan diperoleh signifikansi perbedaan kelompok atau signifikansi hubungan variabel yang diteliti. Pada umumnya, penelitian kuantitatif merupakan penelitian sampel besar.

Menurut Sugiyono, (2016) metode penelitian kuantitatif dinamakan metode tradisional, karena metode ini sudah cukup lama digunakan sehingga sudah mentradisi sebagai metode untuk penelitian. Metode ini disebut sebagai metode positivistik karena berlandaskan pada filsafat positivisme. Metode ini sebagai metode ilmiah/scientific karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu konkrit/empiris, obyektif, terukur, rasional, dan sistematis. Metode ini juga disebut metode discovery, karena dengan metode ini dapat ditemukan dan dikembangkan berbagai iptek baru. Metode ini disebut metode kuantitatif karena data penelitian berupa angka-angka dan analisa menggunakan statistik.

Menurut Slamet I.S dan Markam, (2015) Pendekatan kuantitatif digunakan sebagai pendekatan yang utama. Penelitian ini menggunakan penelitian korelasi, Metode korelasi memungkinkan peneliti untuk menentukan apakah suatu variabel tertentu, misalnya penyakit influenza, berkaitan dengan variabel lain, misalnya cuaca disuatu daerah. Teknik korelasi memerlukan dua set data (dari observasi, skor tes, dan lain-lain) untuk dicari apakah data set pertama berhubungan dengan data set lainnya, yang kemudian menghasilkan suatu koefisien korelasi yang berkisar antara -1 (korelasi negatif) dan +1 (korelasi positif).

3.2. Identifikasi Variabel Penelitian

Menurut Sugiyono, (2016) variabel adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut hubungan antara satu variabel dengan variabel lain maka macam-macam variabel dalam penelitian dapat dibedakan menjadi :

- a. Variabel Independen : variabel ini sering disebut sebagai variabel stimulus, *prediktor*, *antecedent*. Dalam bahasa Indonesia merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat).
- b. Variabel Dependen : sering disebut sebagai variabel *output*, kriteria, konsekuensi. Dalam bahasa Indonesia sering disebut sebagai variabel terikat. Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat adanya variabel bebas.

Dalam penelitian ini mempunyai dua variabel, yaitu :

- a. Variabel Independen (bebas) : Kontrol diri
- b. Variabel Dependen (terikat) : *Aggressive driving*

3.3 Definisi Operasional Variabel Penelitian

Definisi operasional variabel menurut Azwar, (2014) adalah suatu definisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik-karakteristik variabel yang dapat diamati.

Definisi Operasional Penelitian ini adalah :

- a. Kontrol Diri

Kontrol diri adalah kemampuan individu dalam membimbing serta mengendalikan tingkah laku, emosi untuk mengarah pada perilaku yang positif dan tidak bertindak impulsif. Pengukuran kontrol diri dapat dilakukan berdasarkan teori dari Averill, (1973) dengan skala yang telah disusun oleh peneliti berdasarkan aspek- aspek kontrol diri yang mencakup : (a) kemampuan mengontrol perilaku, (b) kemampuan mengontrol kognitif, dan (c) kemampuan mengambil keputusan.

b. *Aggressive driving*

Aggressive driving adalah perilaku mengemudi tidak aman dan membahayakan orang lain yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang. sehingga dapat membahayakan orang lain atau properti jalan. Pengukuran *aggressive driving* ini dapat dilakukan berdasarkan teori dari Houston (2003) dengan skala yang telah disusun oleh peneliti berdasarkan aspek- aspek *aggressive driving* yang mencakup: (a) perilaku konflik (*conflict behavior*), (b) mengebut (*speeding*).

3.4. Populasi dan Sampel Penelitian

Dalam penelitian sosial, populasi didefinisikan sebagai kelompok subjek yang hendak dikenai generalisasi hasil penelitian. Sebagai suatu populasi, kelompok subjek ini harus memiliki ciri-ciri atau karakteristik-karakteristik bersama yang membedakannya dari kelompok subjek yang lain. (Sugiyono,2016). Menurut Azwar, (2014) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas : obyek /subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipejari kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat yang menggunakan sepeda motor ke sekolah sebanyak 1500.

Azwar, (2014) mengatakan bahwa sampel adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada dipopulasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (mewakili). Sampel dalam penelitian ini mempunyai karakteristik, yaitu :

1. Pelajar yang menggunakan sepeda motor.
2. Kelas X,XI dan XII semua jurusan
3. Jenis kelamin laki-laki dan perempuan

Teknik pengambilan sampel yang peneliti gunakan adalah *probability sampling* yaitu *simple random sampling* yaitu teknik pengambilan sampel dari populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan starata yang ada dalam populasi itu, cara ini dilakukan bila anggota populasi dianggap homogen. Sampel diambil dengan menggunakan perhitungan tabel Isaac and Michael dengan tingkat kesalahan 10%. Maka di dapatkan jumlah sampel 229 dari 1500 populasi pelajar yang menggunakan sepeda motor ke sekolah. (Sugiyono,2016).

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Arikunto, (2009) Teknik pengumpulan data adalah cara-cara yang dapat digunakan peneliti untuk mengumpulkan data. Adapun pengumpulan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah berupa skala psikologi mengenai *aggressive driving* dan kontrol diri. Skala psikologi sebagai alat ukur memiliki stimulus atau aitem berupa pertanyaan atau pernyataan yang tidak langsung mengungkap atribut yang hendak diukur (Azwar,2015).

3.5.1. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat bantu bagi peneliti dalam mengumpulkan data, dan kualitas instrumen akan menentukan kualitas data yang terkumpul (Arikunto,2009). Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala Likert. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2016). Dengan Skala Likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan.

Skala yang digunakan berisi pernyataan mengenai kontrol diri dan *aggressive driving*, responden akan diminta untuk mengisi setiap pernyataan dengan memberikan tanda ceklis (√) pada kolom yang sesuai. Respon subjek tidak diklasifikasikan benar-salah, semua jawaban dapat diterima sesuai jawaban jujur dan sungguh-sungguh. Untuk pemberian skor dari skala ini jawaban antara pernyataan yang bersifat favorabel dengan yang bersifat unfavorabel berbeda, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 3.1
Skor Skala Jawaban Responden

	Favorable	Unfavorable
Sangat Sesuai (SS)	5	1
Sesuai (S)	4	2
Netral (N)	3	3
Tidak Sesuai (TS)	2	4
Sangat Tidak Sesuai (STS)	1	5

3.5.1.1. Skala *Aggressive Driving*

Skala *aggressive driving* adalah skala yang digunakan untuk mengukur agresif dalam berkendara. Skala ini di bentuk berdasarkan aspek-aspek *agressive driving* yang dikemukakan oleh Houston yang terdiri dari perilaku konflik (*conflict behavior*) dan mengebut (*speeding*). Sedangkan untuk nilai dari alternatif jawaban *favorable* yaitu berupa; Sangat Sesuai = 5, Sesuai = 4, Netral = 3, Tidak Sesuai = 2, Sangat Tidak Sesuai = 1. Sedangkan *Unfavorable* yaitu Sangat Sesuai = 1, Sesuai = 2, Netral = 3, Tidak Sesuai = 4, Sangat Tidak Sesuai = 5.

Tabel 3.2
Blue Print Skala *Aggressive Driving* Sebelum Uji Coba

No.	Aspek	Indikator	Favorable	Unfavorable	Jumlah
1.	Perilaku Konflik (<i>Conflict Behavior</i>)	Membunyikan Klakson	1,41,2	25,51,26	6
		Memberikan isyarat lampu jauh	29,3,42	54,27,72	6
		Menyalakan lampu jauh	4,30,5	28,53,52	6
Total			9	9	18
2.	Mengebut (<i>Speeding</i>)	Mengebut melewati batas kecepatan	43,31,7	6,71,32	6

	Membuntuti kendaraan lain	70,63,9	8,33,44	6
	Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.	34,62,11	10,55,45	6
	Berpindah jalur tanpa memberikan tanda	64,56,13	12,61,35	6
	Keluar masuk jalur	65,46,15	14,36,37	6
	Menyalip dengan kasar	57,47,17	16,67,68	6
	Menyalip dari bahu jalan	66,38,19	18,58,48	6
	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak dekat	69,39,21	20,59,60	6
	Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip.	49,24,23	22,60,40	6
Total		27	27	54
Total Keseluruhan aitem		36	36	72

3.5.1.2. Skala Kontrol Diri

Skala kontrol diri adalah skala yang digunakan untuk mengukur kontrol diri. Skala ini di bentuk berdasarkan aspek yang dikemukakan oleh Averill yang terdiri

dari kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan. Dan alternatif jawaban *favorable* yaitu berupa; Sangat Sesuai = 5, Sesuai = 4, Netral = 3, Tidak Sesuai = 2, Sangat Tidak Sesuai = 1. Sedangkan *Unfavorable* yaitu Sangat Sesuai = 1, Sesuai = 2, Netral = 3, Tidak Sesuai = 4, Sangat Tidak Sesuai = 5.

Tabel 3.3

Blue Print Skala Kontrol Diri Sebelum Uji Coba

No.	Aspek	Indikator	Favorable	Unfavorable	Jumlah
1.	Kontrol Perilaku (<i>Behavior Control</i>)	Kemampuan mengendalikan keadaan	1,21,40,13	11,31,3,23	8
		Kemampuan mengatur stimulus	33,38,14,34	39,4,24,2	8
Total			8	8	16
2.	Kontrol Kognitif (<i>Cognitive Control</i>)	Kemampuan mempertimbangkan keadaan	12,32,36,35	22,37,8,28	8
		Kemampuan menilai keadaan.	10,30,16,29	20,6,26,9	8
Total			8	8	16
3.	Kontrol dalam pengambilan keputusan (<i>Decisional Control</i>)	Kemampuan memilih tindakan	7,27,18,15	17,19,5,25	8
Total			4	4	8
Total Keseluruhan aitem			20	20	40

3.5.2. Validitas dan Reliabilitas Instrumen

3.5.2.1. Validitas

Validitas berasal dari kata *validity* merupakan derajat ketepatan antara data yang terjadi pada obyek penelitian dengan daya yang dapat dilaporkan oleh peneliti (Sugiyono, 2016). Suatu tes dapat dikatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila tes tersebut menjalankan fungsi ukurnya, atau memberikan hasil ukur yang tepat dan akurat sesuai dengan maksud dikenakannya tes tersebut. Dan cara uji validitas ini menggunakan analisis program SPSS 16.0 For Windows. Dengan

kriteria pemelihan aitem berdasarkan korelasi aitem, dengan nilai koefisien $\geq 0,300$ dianggap memuaskan (Azwar,2015).

Tabel 3.4
Klasifikasi Indeks Daya Beda Aitem

Nilai	Klasifikasi
$\geq 0,300$	Memuaskan
0,250-0,299	Dipertimbangkan
$< 0,299$	Tidak Disarankan
-(Minus)	Gagal

3.5.2.2 Hasil Uji Coba Validitas

Pengujian validitas menggunakan kriteria pemilihan aitem berdasarkan korelasi aitem, dengan nilai koefisien $0,300$ dianggap memuaskan (Azwar,2015). Berikut ini adalah penjabaran hasil uji coba untuk perhitungan validitas *aggressive driving* dan kontrol diri.

1) Skala *Aggressive Driving*

Uji coba skala *aggressive driving* dilakukan dengan menyebarkan 72 aitem kepada 150 responden. Setelah dilakukan uji validitas, diambil aitem yang memiliki nilai $\geq 0,300$, maka hasil menunjukkan bahwa sebanyak 26 aitem dinyatakan tidak valid, dan 46 aitem dinyatakan valid. Setelah mengugurkan aitem yang tidak valid, peneliti melakukan penyebaran kembali dengan 46 aitem yang dinyatakan valid. Berikut blue print yang digunakan :

Tabel. 3.5

Blue Print Skala *Aggressive Driving* Setelah Uji Coba

No.	Aspek	Indikator	Favorable	Unfavorable	Jumlah
1.	Perilaku Konflik (<i>Conflict Behavior</i>)	Membunyikan Klakson	1*,41,2*	25,51,26	4
		Memberikan isyarat lampu jauh	29,3,42*	54*,27,72*	3
		Menyalakan lampu jauh	4,30*,5*	28,53,52	4
Total			4	7	11

2.	Mengebut (Speeding)	Mengebut melewati batas kecepatan	43,31*,7*	6,71*,32	3
		Membuntuti kendaraan lain	70*,63,9	8,33,44*	4
		Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.	34,62,11*	10,55*,45*	3
		Berpindah jalur tanpa memberikan tanda	64,56,13	12,61,35	6
		Keluar masuk jalur	65,46,15	14*,36,37*	4
		Menyalip dengan kasar	57,47*,17	16,67,68	5
		Menyalip dari bahu jalan	66,38,19	18,58,48	6
		Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak dekat	69*,39*,21*	20*,59*,50	1
		Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip.	49,24,23*	22*,60*,40	3
		Total		18	17

Total aitem keseluruhan 46

Keterangan: Tanda * adalah aitem tidak valid

2) Skala Kontrol Diri

Uji coba skala kontrol diri dilakukan dengan menyebarkan 40 aitem kepada 150 responden. Setelah dilakukan uji validitas, diambil aitem yang memiliki $\geq 0,300$, maka hasil menunjukkan bahwa sebanyak 13 aitem dinyatakan tidak valid, dan 27 aitem dinyatakan valid.

Setelah menggugurkan aitem yang tidak valid, peneliti melakukan penyebaran kembali dengan 27 aitem yang dinyatakan valid. Berikut blue print yang digunakan :

Tabel 3.6
Blue Print Skala Kontrol Diri

No.	Aspek	Indikator	Favorable	Unfavorable	Jumlah
1.	Kontrol Perilaku (<i>Behavior Control</i>)	Kemampuan mengendalikan keadaan	1*,21*,40*,13	11,31,3,23	5
		Kemampuan mengatur stimulus	33,38*,14,34	39,4*,24,2*	5
Total			4	6	10
2.	Kontrol Kognitif (<i>Cognitive Control</i>)	Kemampuan mempertimbangkan keadaan	12*,32,36*,35	22,37,8,28	6
		Kemampuan menilai keadaan.	10*,30,16,29	20,6*,26,9	6
Total			5	7	12
3.	Kontrol dalam pengambilan keputusan (<i>Decisional Control</i>)	Kemampuan memilih tindakan	7*,27,18*,15	17,19,5*,25	5
Total			2	3	5
Total Keseluruhan aitem			11	16	27
Total keseluruhan aitem 27					

Keterangan: Tanda * adalah aitem tidak valid

3.5.2.3 Reliabilitas

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya. Reliabilitas mengacu pada keterpercayaan, konsistensi dan kestabilan. Koefisien reliabilitas berada dalam rentang dari 0 sampai 1. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1 berarti semakin tinggi reliabilitasnya. Sebaliknya semakin rendah mendekati angka 0 maka berarti semakin rendah reliabilitas (Azwar, 2014). Reliabilitas dianggap memuaskan bila koefisiennya mencapai minimal $r_{xy} = 0,90$. Dalam penelitian ini menggunakan reliabilitas Alpa. Perhitungan dengan menggunakan bantuan software SPSS 16.0 *Statistics 16* (*Statistical Package for Social Science*).

Tabel 3.7
Klasifikasi Skor Reliabilitas

Skor	Klasifikasi
$\geq 0,9$	Sangat Bagus
0,8-0,89	Bagus
0,7-0,79	Cukup Bagus
0,6-0,70	Kurang Bagus
$< 0,6$	Tidak Bagus

3.5.2.4 Hasil Uji Coba Reliabilitas

Berikut adalah reliabilitas hasil uji coba skala *aggressive driving* dan uji coba skala kontrol diri.

Tabel 3.8
Reliability Statistic Aggressive Driving

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.905	72

Tabel 3.9
Reliability Statistic Kontrol Diri

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.878	40

Hasil uji coba reliabilitas pada skala *aggressive driving* diperoleh koefisien cronbach alpha sebesar 0,905 dari total 72 aitem, dengan kata lain skala *aggressive driving* memiliki tingkat realibilitas yang sangat bagus atau reliabel. Dan hasil uji coba realibilitas kontrol diri diperoleh koefisien cronbach alpha sebesar 0,878 dari total aitem 40, dengan kata lain skala kontrol diri memiliki tingkat realibilitas yang bagus atau reliabel.

3.6 Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah korelasi, karena untuk melihat hubungan antara dua variabel yang diteliti, sehingga dapat diketahui derajat hubungan antar variabel X (kontrol diri) dengan variabel Y (*Aggressive Driving*). Peneliti menggunakan teknik analisis korelasi *pearson product moment* dikarenakan sifatnya yang menguji hubungan antar dua variabel yang diproses dengan bantuan software SPSS *Statistics 16* (*Statistical Package for Social Science*).





BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Konteks atau Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di SMK Negeri 1 Cikarang Barat yang terletak di Jl.Raya Teuku Umar No. 1, Gandasari, Kecamatan Cikarang Barat, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat. Sekolah ini didirikan pada tahun 1986 dengan nama awal STM Negeri 1 Bekasi yang terletak di Jl.Bintara VII Bekasi yang awalnya membuka 1 Program Keahlian yaitu Teknik Mesin Tenaga. Pada tahun 1993 lokasi STM Negeri 1 Bekasi pindah lokasi ke cibitung. Kemudian pada tahun 2004 STM Negeri 1 Cibitung berubah nama menjadi SMK Negeri 1 Cikarang Barat.

Ada 8 jurusan yang SMK Negeri 1 Cikarang Barat miliki yaitu Desain Pemodelan & Informasi Bangunan, Teknik Elektronika Industri, Teknik Pengelasan, Teknik Pemesinan, Teknik Mekanik Industri, Teknik Kendaraan Ringan Otomotif, Teknik dan Bisnis Sepeda Motor, Teknik Komputer dan Jaringan. Total keseluruhan siswa-siswi di SMK Negeri 1 Cikarang Barat adalah 2050. Subjek yang dijadikan sampel pada penelitian ini adalah siswa-siswi kelas X,XI dan XII semua Jurusan di SMK Negeri 1 Cikarang Barat dengan kriteria laki-laki dan perempuan serta mengendarai motor ke sekolah. Siswa-siswi yang mengendarai motor ke sekolah berkisar 1500 siswa-siswi semua kelas. Dari total tersebut diperoleh 229 sampel siswa-siswi dengan taraf signifikansi kesalahan 10%. Sugiyono, (2016). karena siswa-siswi tersebut masuk dalam kriteria atau karakteristik yang telah dibuat oleh peneliti. Sedangkan populasi dalam penelitian ini ialah siswa-siswi semua kelas dan jurusan di SMK Negeri 1 Cikarang Barat Kabupaten Bekasi.

4.2. Persiapan dan Pelaksanaan Penelitian

4.2.1. Persiapan Penelitian

Hal pertama peneliti mencari fenomena yang terjadi di lingkungan peneliti ataupun yang terjadi di masyarakat setelah itu peneliti mengumpulkan data fenomena maupun hasil survei yang diperoleh dari media massa, media elektronik, jurnal, peneliti juga melakukan wawancara lapangan kepada wakil kepala sekolah dan wakil kurikulum di SMK Negeri 1 Cikarang Barat tentang data kecelakaan

yang terjadi pada siswa-siswi sekolah tersebut untuk menambah informasi dalam penelitian peneliti. Setelah memperoleh data-data peneliti menentukan variabel penelitian dan mengumpulkan teori-teori yang sesuai untuk dijadikan alat ukur. Setelah itu peneliti mempersiapkan surat perizinan melakukan riset penelitian yang diperoleh dari Fakultas Psikologi Universitas Bhayangkara Jakarta Raya yang di tanda tangani oleh Dekan Fakultas Psikologi pada tanggal 15 April 2019 yang ditujukan kepada Kepala Sekolah SMK Negeri 1 Cikarang Barat.

Pihak sekolah SMK Negeri 1 Cikarang Barat memberikan izin untuk melakukan penelitian pada tanggal 18 April 2019 peneliti juga mendapatkan informasi mengenai sampel penelitian yang akan dipergunakan sebagai subjek penelitian. Selanjutnya peneliti melakukan penyusunan instrumen penelitian pada tanggal 6 s/d 8 Mei 2019 peneliti diizinkan untuk melakukan penyebaran *try out* kepada 100 orang siswa-siswi di SMK Negeri 1 Cikarang Barat.

4.2.2. Pelaksanaan Penelitian

Pengambilan data penelitian berlangsung pada tanggal 27 Mei 2019. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini yaitu skala *Aggressive Driving* dan skala Kontrol Diri, pemberian alat ukur dilakukan pada tiap-tiap kelas X,XI dan XII semua Jurusan.

Penyebaran skala dilakukan pagi hari dari jam 10.00 s/d jam 14.00 wib. dimana waktu tersebut siswa-siswi sedang istirahat dan jam pulang sekolah. Dan waktu tersebut juga ditentukan oleh wakil kurikulum SMK Negeri 1 Cikarang Barat.

4.3. Hasil Penelitian

4.3.1. Kategorisasi Subjek Penelitian

Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai teknik kategorisasi subjek penelitian yang akan dipaparkan dalam bentuk tabel.

4.3.1.1. Kategorisasi Subjek Skala *Aggressive Driving*

Dalam penelitian ini untuk mengukur variabel *aggressive driving* digunakan skala *aggressive driving* yang terdiri dari 46 aitem yang valid dengan

skor tertinggi 5 dan skor terendah 1, sehingga variabel *aggressive driving* dapat dinyatakan dengan kriteria sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Skor Maksimum} &= 5 \times 46 = 230 \\
 \text{Skor Minimum} &= 1 \times 46 = 46 \\
 \text{Mean Hipotetik (Mh)} &= \frac{\text{Skor Maksimum} + \text{Skor Minimum}}{2} \\
 &= \frac{230 + 46}{2} \\
 &= 138 \\
 \text{Rentang Hipotetik (RH)} &= \text{Skor Maksimum} - \text{Skor Minimum} \\
 &= 230 - 46 \\
 &= 184 \\
 \text{Standar Deviasi Hipotetik} &= \frac{\text{Skor Maksimum} - \text{Skor Minimum}}{6} \\
 &= \frac{184}{6} \\
 &= 30,6
 \end{aligned}$$

Data hasil dari SPSS :

Tabel 4.1

Kategorisasi *Aggressive Driving*

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std.Deviation
Kontrol Diri	229	70	133	108.86	14.244
<i>Aggressive Driving</i>	229	50	134	88.34	19.395
Valid N (listwise)	229				

Tabel 4.2
Hasil Perhitungan *Aggressive Driving*

Variabel	Mean Empirik (x)	Mean Hipotetik (m)	Standar Deviasi Hipotetik (Sd)
<i>Aggressive Driving</i>	88,34	138	30,6

Kategorisasi subjek ditetapkan dengan batasan sebagai berikut :

1. Rendah = $X \leq m - 1Sd$
 $= 88,34 \leq 138 - 30,6$
 $= 88,34 \leq 107,4$
 $= 88 \leq 107$
2. Sedang = $m - 1Sd \leq X < m + 1Sd$
 $= 138 - 30,6 \leq 88,34 < 138 + 30,6$
 $= 107,4 \leq 88,34 < 168,6$
 $= 107 \leq 88 < 169$
3. Tinggi = $X > m + 1Sd$
 $= 88,34 > 138 + 30,6$
 $= 88,34 > 168,6$
 $= 88 > 169$

Tabel 4.3

Kategorisasi Penelitian pada Variabel *Aggressive Driving*

Kategorisasi	Batas Nilai
Tinggi	>169
Sedang	107 – 168,9
Rendah	46 - 106,9

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa apabila subjek penelitian memperoleh skor 46 – 106,9 berarti subjek masuk dalam kategori rendah. Subjek penelitian yang memperoleh skor antara 107 – 168,9 berarti *aggressive driving* subjek berada dalam kategori sedang. Selanjutnya, jika subjek yang memperoleh skor lebih dari >169 berarti *aggressive driving* subjek berada dalam kategori tinggi.

Hal ini menunjukkan bahwa variabel *aggressive driving* memiliki nilai mean sebesar 88,39 yang berarti *aggressive driving* termasuk dalam kategori rendah.

Tabel 4.4

Kategorisasi Presentase Variabel *Aggressive Driving*

Batasan Nilai	Kategori	Frekuensi
$\leq 106,9$	Rendah	186
107 – 168,9	Sedang	43
≥ 169	Tinggi	-

Berdasarkan tabel kategorisasi *aggressive driving* di atas, dapat dilihat bahwa tidak ada subjek yang memiliki tingkat *aggressive driving* tinggi, namun ada subjek yang memiliki tingkat *aggressive driving* sedang sebanyak 43 orang, dan subjek yang memiliki tingkat *aggressive driving* rendah sebanyak 186 orang.

Tabel 4.5

Kategorisasi *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin dan Kelas

Variabel	Jenis Kelamin		Kelas		
	L	P	10	11	12
<i>Aggressive Driving</i>	88,56	86,56	87,76	88,47	88,79
Kontrol Diri	108,52	111,64	108,96	109,54	108,09

Berdasarkan hasil perhitungan means pada label di atas, dapat diketahui bahwa laki-laki memiliki nilai *aggressive driving* yang lebih tinggi dibandingkan perempuan, dan memiliki nilai kontrol diri yang lebih rendah dibandingkan perempuan. Berdasarkan Kelas menunjukkan bahwa subjek kelas 12 memiliki *aggressive driving* yang paling tinggi dan kontrol diri yang paling rendah.

4.3.1.2. Kategorisasi Subjek Kontrol Diri

Dalam penelitian ini mengukur menggunakan skala kontrol diri yang terdiri dari 27 aitem yang valid dengan skor tertinggi 5 dan terendah 1, sehingga variabel kontrol diri dapat dinyatakan dengan kriteria sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Skor Maksimum} &= 5 \times 27 = 135 \\
 \text{Skor Minimum} &= 1 \times 27 = 27 \\
 \text{Mean Hipotetik (Mh)} &= \frac{\text{Skor Maksimum} + \text{Skor Minimum}}{2} \\
 &= \frac{135 + 27}{2} \\
 &= 81 \\
 \text{Rentang Hipotetik (RH)} &= \text{Skor Maksimum} - \text{Skor Minimum} \\
 &= 135 - 27 \\
 &= 108 \\
 \text{Standar Deviasi Hipotetik} &= \frac{\text{Skor Maksimum} - \text{Skor Minimum}}{6} \\
 &= \frac{108}{6} \\
 &= 18
 \end{aligned}$$

Data hasil dari SPSS :

Tabel 4.6

Kategorisasi Kontrol Diri

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std.Deviation
Kontrol Diri	229	70	133	108.86	14.244
<i>Aggressive Driving</i>	229	50	134	88.34	19.395
Valid N (listwise)	229				

Tabel 4.7
Hasil Perhitungan Kontrol Diri

Variabel	Mean Empirik (x)	Mean Hipotetik (m)	Standar Deviasi Hipotetik (Sd)
Kontrol Diri	108,86	81	18

Kategorisasi subjek ditetapkan dengan batasan sebagai berikut :

1. Rendah $= X \leq m - 1Sd$
 $= 108,86 \leq 81 - 18$
 $= 108,86 \leq 63$
 $= 108 \leq 63$
2. Sedang $= m - 1Sd \leq X < m + 1Sd$
 $= 81 - 18 \leq 108,86 < 81 + 18$
 $= 63 \leq 108,86 < 99$
 $= 63 \leq 108 < 99$
3. Tinggi $= X > m + 1Sd$
 $= 108,86 > 81 + 18$
 $= 108,86 > 99$
 $= 108 > 99$

Tabel 4.8

Kategorisasi Penelitian pada Variabel Kontrol Diri

Kategorisasi	Batas Nilai
Tinggi	>99
Sedang	63 – 98,9
Rendah	27 – 62,9

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa apabila subjek penelitian memperoleh skor 27- 62,9 berarti kontrol diri subjek termasuk dalam kategori rendah. Subjek penelitian yang memperoleh skor antara 63 – 98,9 berarti kontrol diri subjek berada dalam kategori sedang. Selanjutnya, jika subjek memperoleh

skor lebih dari > 99 berarti kontrol diri subjek berada dalam kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa variabel kontrol diri memiliki nilai mean sebesar 108,86 yang berarti kontrol diri termasuk dalam kategori tinggi.

Tabel 4.9

Kategori Presentase Variabel Kontrol Diri

Batasan Nilai	Kategori	Frekuensi
≤ 27	Rendah	-
63 – 98,9	Sedang	50
≥ 99	Tinggi	179

Berdasarkan tabel kategorisasi kontrol diri di atas, dapat dilihat bahwa tidak ada subjek yang memiliki tingkat kontrol diri rendah, namun ada subjek yang memiliki tingkat kontrol diri sedang sebanyak 50 orang, dan subjek yang memiliki tingkat kontrol diri tinggi sebanyak 179 orang.

Tabel 4.10

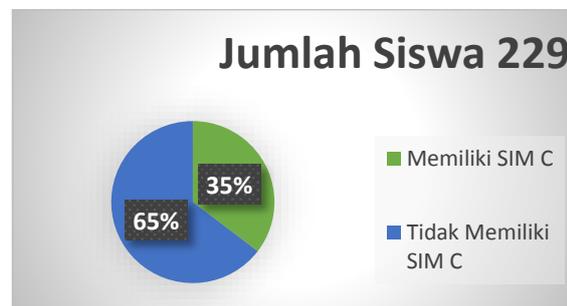
Kategori Kontrol Diri Berdasarkan Jenis Kelamin dan Kelas

Variabel	Jenis Kelamin		Kelas		
	L	P	10	11	12
<i>Aggressive Driving</i>	88,56	86,56	87,76	88,47	88,79
Kontrol Diri	108,52	111,64	108,96	109,54	108,09

Berdasarkan hasil perhitungan means pada label di atas, dapat diketahui bahwa perempuan memiliki nilai kontrol diri yang lebih tinggi dibandingkan laki-laki, dan memiliki nilai *aggressive driving* yang lebih rendah dibandingkan laki-laki. Berdasarkan kelas menunjukkan bahwa subjek kelas 11 memiliki kontrol diri yang lebih tinggi dan *aggressive driving* yang lebih rendah ada pada kelas 10

Tabel 4.11

Presentase subjek yang memiliki SIM C dan yang tidak memiliki SIM C



Dari total sampel 229 siswa yang mengendarai motor ke sekolah, di dapatkan Presentase total subjek yang memiliki SIM C dan yang tidak memiliki SIM C yaitu sebanyak 35% memiliki SIM C dan 65% tidak memiliki SIM C.

Tabel 4.12

Kategori *Aggressive Driving* dan Kontrol Diri Subjek Berdasarkan memiliki SIM C dan yang tidak memiliki SIM C

Group Statistics

	SIM C	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
AGGRESSIVE DRIVING	Ya	81	88.67	19.641	2.182
	Ti	148	88.17	19.324	1.588
KONTROL DIRI	Ya	81	108.01	13.930	1.548
	Ti	148	109.32	14.439	1.187

Berdasarkan hasil perhitungan mean pada tabel di atas, diketahui tidak ada perbedaan secara signifikan antara tingkat *aggressive driving* pada pelajar yang memiliki SIM C maupun yang tidak memiliki SIM C. Pelajar yang memiliki SIM C memperoleh Mean sebesar 88.67 sedangkan yang tidak memiliki SIM C sebesar 88.17. Dan untuk variabel kontrol diri pelajar yang tidak memiliki SIM C mendapatkan nilai mean lebih tinggi di bandingkan dengan pelajar yang memiliki SIM C yaitu sebesar 109.32.

4.3.2. Uji Asumsi

1. Uji Normalitas

Uji Normalitas dalam penelitian ini menggunakan teknik *Kolmogorov Smirnov z* yang dilakukan dengan menggunakan bantuan program *SPSS Statistics versi 16 for Windows*.

Tabel 4.13

Uji Normalitas *Aggressive Driving* dan Kontrol Diri

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		AGGRESSIVE	
		DRIVING	KD
N		229	229
Normal Parameters ^a	Mean	88.34	108.86
	Std. Deviation	19.395	14.244
Most Extreme Differences	Absolute	.075	.090
	Positive	.049	.058
	Negative	-.075	-.090
Kolmogorov-Smirnov Z		1.134	1.361
Asymp. Sig. (2-tailed)		.152	.049

a. Test distribution is Normal.

Dari hasil tabel di atas diketahui bahwa pada variabel *aggressive driving* koefisien k-s z sebesar 1,134 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,152 ($p > 0,05$) yang menunjukkan bahwa data berdistribusi normal. Pada variabel kontrol diri di dapat koefisien k-s z sebesar 1.361 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,049 ($p > 0,05$) yang menunjukkan bahwa data berdistribusi normal, dapat disimpulkan *aggressive driving* dan kontrol diri berdistribusi secara normal sehingga peneliti menggunakan uji korelasi *Pearson*.

2. Uji Linieritas

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel secara signifikan mempunyai hubungan yang linier atau tidak. Uji linieritas digunakan untuk menguji apakah hubungan kontrol diri dengan *aggressive driving* pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat linier atau tidak secara signifikan.

Tabel 4.14

Test For Linierity

			Sum of		Mean		
			Squares	df	Square	F	Sig.
Aggressive	Between	(Combined)	12968.514	39	332.526	.863	.700
Driving *	Groups	Linearity	2714.912	1	2714.912	7.048	.009
Kontrol Diri		Deviation					
		from	10253.602	38	269.832	.701	.903
		Linearity					
	Within	Groups	72801.233	189	385.192		
	Total		85769.747	228			

Pedoman yang digunakan adalah jika $p < 0,05$ maka sebaran dinyatakan linier dan jika $p > 0,05$ maka sebaran dinyatakan tidak linier. Berdasarkan dari hasil tabel di atas bahwa dapat diketahui bahwa linieritas pada F sebesar 7.048 dengan nilai signifikan sebesar 0,009 ($p < 0,05$) mempunyai arti bahwa terdapat hubungan yang linier antara variabel kontrol diri dengan *aggressive driving*, dengan ini maka asumsi linieritas terpenuhi.

3. Uji Korelasi

Pengujian hipotetis dalam penelitian ini menggunakan perilaku prososial metode korelasi dengan teknik *Product Moment Pearson*. Pengujian hipotesis

digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan antara dua variabel dan untuk mengetahui arah hubungan yang terjadi. Uji hipotesis ini dilakukan untuk mengetahui besar hubungan antar variabel bebas (kontrol diri) terhadap variabel terikat (*aggressive driving*). Nilai korelasi (r) berkisar antara 1 sampai -1 semakin mendekati 1 atau -1 berarti hubungan antara dua variabel semakin kuat, sebaliknya jika nilai mendekati 0 berarti hubungan antara dua variabel semakin lemah.

Tabel 4.15

Uji Korelasi Antara Kontrol Diri dengan *Aggressive Driving*

		Aggressive Driving	
		Aggressive Driving	Kontrol Diri
Aggressive Driving	Pearson Correlation	1	-.178**
	Sig. (2-tailed)		.007
	N	229	229
Kontrol Diri	Pearson Correlation	-.178**	1
	Sig. (2-tailed)	.007	
	N	229	229

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Berdasarkan uji korelasi menggunakan teknik *Product Moment Pearson* antara variabel kontrol diri dengan variabel *aggressive driving* diketahui nilai koefisien korelasi sebesar -0,178 dengan taraf signifikansi $p=0,007$ ($p < 0,01$), maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan negatif antara kontrol diri dengan *aggressive driving* dengan tingkat hubungan yang sangat rendah pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat Kabupaten Bekasi. Hipotesis alternatif (H_a) diterima dan Hipotesis nol (H_0) ditolak. Dengan demikian, semakin tinggi kontrol diri maka semakin rendah tingkat *aggressive driving* yang dimiliki pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat.

4.4. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara empirik apakah terdapat hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat Kabupaten Bekasi. Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuji dengan menggunakan teknik korelasi *Product Moment Pearson* dengan bantuan Program *Statistical Package for Social Science (SPSS) Statistics versi 16 for Windows*. Maka dapat diketahui bahwa nilai koefisien korelasi antara kontrol diri dengan *aggressive driving* sebesar $r = -0,178$ dengan taraf signifikansi $p=0,007$ ($p<0,01$). Hal ini menunjukkan bahwa hipotesis yang diajukan diterima yaitu terdapat hubungan antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat Kabupaten Bekasi. Hal ini menunjukkan tinggi nilai satu variabel akan menyebabkan rendahnya variabel lain dapat diartikan pula apabila variabel X naik maka variabel Y akan turun dan begitu sebaliknya.

Namun hubungan keduanya sangat lemah dikarenakan beberapa faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya *aggressive driving*. Penyebab timbulnya *aggressive driving* bisa timbul karena faktor internal dan external. Secara internal, setiap individu memiliki sifat atau karakter yang akan menentukan perilakunya secara teratur dan terus menerus dalam setiap situasi. Faktor internal yang dimaksud menjadi penyebab *aggressive driving* ini seperti permusuhan, rasa ingin bersaing, kurangnya kepedulian terhadap individu lain, mengemudi untuk pelepasan emosi, impulsif dan keputusan untuk mengambil resiko. Sifat sifat ini akan membentuk kepribadian pada saat di jalan raya. Perasaan marah akan membuat pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat melakukan *aggressive driving* sehingga membahayakan para pengguna jalan yang lain. (James&Nahl, 2000).

Faktor external seperti Faktor Lingkungan. Daerah kawasan Cikarang Barat merupakan daerah padat lalu lintas karena lokasinya yang dekat dengan pabrik-pabrik besar dan setiap harinya mengalami kemacetan yang menyebabkan munculnya perilaku *aggressive driving* pada pelajar SMK Negeri 1 Cikarang Barat, Seperti yang dikemukakan oleh Tasca (2000) Hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif. kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving*.

Selain faktor lain yang menjadi penentu *aggressive driving* besarnya persentase kecelakaan yang terjadi di SMK Negeri 1 Cikarang Barat hanya sebesar 0.2% diperoleh dari jumlah kurang lebih 3 siswa yang mengalami kecelakaan setiap tahunnya dibandingkan dengan jumlah siswa yang mengendarai motor sekitar 1500 siswa.

Penelitian ini menggunakan uji korelasi parametrik dengan teknik *Product Moment Pearson* karena data yang dimiliki berdistribusi secara normal, yaitu diperoleh nilai koefisien kontrol diri k-s z sebesar 1.361 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,049 ($p > 0,05$) sedangkan *aggressive driving* koefisien k-s z sebesar 1,134 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,152 ($p > 0,05$). Dapat disimpulkan variabel kontrol diri dan variabel *aggressive driving* dinyatakan berdistribusi secara normal. Menurut Periantalo (2016) uji normalitas dapat menunjukkan bahwa kedua data tersebut berdistribusi secara normal, teknik statistik yang digunakan untuk data berdistribusi secara normal yaitu berupa korelasi Pearson.

Berdasarkan hasil penelitian diatas diperoleh skor *mean* empirik kontrol diri sebesar 108,86 lebih tinggi dari skor mean hipotetik 81. Sedangkan untuk skor *mean* empirik *aggressive driving* sebesar 88,34 lebih kecil dari *mean* hipotetik 138. Dapat dikatakan secara umum subjek penelitian memiliki tingkat kontrol diri yang tinggi tingkat *aggressive driving* yang rendah. Hal tersebut menunjukkan bahwa hanya sebagian kecil saja responden yang pernah melakukan *aggressive driving*.

Sesuai dengan pendapat Berkowitz (2003) yang mengemukakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi agresivitas adalah kontrol diri, orang yang melakukan pengendalian diri secara sadar atau tak sadar berusaha mengendalikan perasaan dan tindakannya agar tetap sesuai dengan masyarakat. Seseorang dengan kontrol diri yang tinggi dapat mengendalikan perilakunya dari menghindari perkelahian, perselisihan dengan orang lain. Semakin tinggi kontrol dirinya maka akan semakin rendah agresivitasnya. Seperti yang terjadi di SMK Negeri 1 Cikarang Barat dimana siswa dan siswi memiliki kontrol diri yang tinggi dan memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah. Kontrol diri pada siswa dan siswi tergolong tinggi tidak terlepas dari peran sekolah yang setiap hari melakukan bimbingan konseling kepada seluruh siswa siswi. Setiap hari guru BK memberi

materi bimbingan konseling tiap kelas dan aktif memanggil serta melakukan bimbingan konseling kepada muridnya yang bermasalah.

Selain perbandingan mean empirik dan mean hipotetik seperti yang sudah di jelaskan di atas, peneliti juga akan memaparkan mean perbandingan berdasarkan kategorisasi jenis kelamin. Pada subjek perempuan memiliki skor kontrol diri sebesar 111,64 sedangkan subjek laki-laki memiliki skor kontrol diri sebesar 108,52. Pada subjek perempuan memiliki skor *aggressive driving* 86,56 dan pada subjek laki-laki memiliki skor 88,56. Hal ini menunjukkan bahwa kontrol diri dan *aggressive driving* pada laki-laki dan perempuan ada perbedaan secara signifikan. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka, peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

Berdasarkan kategorisasi kelas menunjukkan kelas 12 memiliki tingkat *Aggressive driving* yang lebih tinggi dibandingkan kelas 10 dan 11 yaitu sebesar 88,79. Menurut peneliti, hal itu disebabkan karena kelas 12 mempunyai keterampilan mengemudi yang lebih tinggi dibandingkan kelas 10 dan 11. Didukung dengan teori Tasca (2000) Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian, 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.