



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

THE ROLE OF SELF CONTROL TOWARD AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR ON MOTORCYCLIST

Oleh:

Muhammad Wika Kurniawan¹

Indra Prapto Nugroho²

ABSTRACT

Submitted:
09 – 07 - 2020

Revision:
10 – 02 - 2021

Accepted:
18 – 02 - 2021

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. 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 simple regression shows $Y=151,065-1,607X$. $P= 0,000$ ($p<0,05$) means that self control has a significant role toward aggressive driving behavior. Thus, the hypothesis can be accepted and self control contribution toward aggressive driving behavior is 50,7%.

Keyword: *Self Control, Aggressive Driving Behavior*

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. 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. Persamaan regresi pada penelitian ini adalah $Y= 151,065-1,607X$. Nilai $p= 0,000$ ($p<0,05$) 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*

¹ Muhammad Wika Kurniawan, Universitas Sriwijaya, Email: wikakurniawan99@gmail.com

² Indra Prapto Nugroho, Universitas Sriwijaya, Email: ipnugroho@fk.unsri.ac.id

PENDAHULUAN

Kepadatan di jalan raya menjadi hal yang umum terjadi di era sekarang. 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 yang terdiri dari mobil penumpang, bus, truk, dan sepeda motor.

Tingginya angka kepadatan di jalan raya juga diiringi oleh tingginya angka 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 yang sebagian besar korban berusia 20-29 dengan jumlah korban sebanyak 13.441. Hal serupa juga terjadi di Provinsi Sumatera Selatan dimana sepeda motor menjadi kendaraan dengan jumlah yang paling banyak, yaitu 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 disebabkan oleh kelengahan serta ketidaktertiban pengemudi terhadap aturan lalu lintas yang disebabkan oleh ketidaksabaran pengemudi untuk tiba di tempat tujuannya (Herawati, 2014). Perilaku pengemudi yang lengah dan tidak tertib dengan alasan untuk 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.

Menurut Saucan, Micle, Popa, dan Oancea (2011), terdapat beberapa faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, yaitu kepribadian yang agresif, penunjukkan kekuatan, dan pencarian sensasi. Pencarian sensasi sendiri dicirikan oleh adanya perilaku melanggar aturan yang tinggi pada diri individu (Jensen, Weaver, Ivic, & Imboden, 2011). Lebih lanjut, perilaku melanggar aturan berkaitan erat dengan *self control* rendah (Gailliot, Gitter, Baker, & Baumeister, 2012). *Self control* adalah kemampuan menyusun, membimbing, mengelola, dan mengarahkan perilaku yang dapat membawa konsekuensi positif (Ghufon & Risnawita, 2012).

Kontribusi *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* telah dibuktikan oleh beberapa penelitian, antara lain Ellwanger dan Pratt (2014) yang menemukan bahwa pengaruh *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* terjadi secara langsung maupun tidak langsung. Selain itu, penelitian Arnau-Sabates, Sala-Roca, dan Jariot-Garcia (2012) menemukan bahwa *self control* emosional yang lebih rendah berasosiasi dengan tingginya kecenderungan untuk mengambil risiko dan melanggar aturan. Panayiotou (2015) menambahkan bahwa *trait* kepribadian *impulsivity* dan kurangnya *self control* memotivasi munculnya kesalahan pengemudi yang tidak disengaja pelanggaran aturan lalu lintas.

Paparan fenomena di atas mengungkapkan adanya peran penting *self control* terhadap munculnya perilaku *aggressive driving*. Namun, penelitian-penelitian di atas

Muhammad Wika Kurniawan & Indra Prapto Nugroho. *Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor*

hanya memfokuskan kepada subjek pengendara mobil. Sementara itu, penelitian kali ini akan mengambil subjek pengendara sepeda motor karena adanya urgensi tingginya jumlah korban kecelakaan dari kalangan pengguna sepeda motor sehingga penelitian serupa pada pengguna sepeda motor sangat diperlukan. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat dijadikan bahan evaluasi bagi pihak kepolisian dalam menegakkan aturan lalu lintas agar terciptanya lingkungan berkendara yang *safety* sehingga dapat meminimalisir jumlah kecelakaan lalu lintas, terutama kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* pengguna sepeda motor pada masyarakat.

METODE

Identifikasi Variabel

Penelitian ini menggunakan variabel terikat perilaku *aggressive driving* dan variabel bebas *self control*.

Subjek Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna sepeda motor yang jumlahnya tidak diketahui pada penelitian ini. Sementara itu, kriteria sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor yang memiliki SIM C, berusia 20-29 tahun, berjenis kelamin laki-laki, menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi utama sehari-hari, dan berdomisili di Sumatera Selatan. Adapun teknik yang digunakan untuk mengambil sampel penelitian adalah *nonprobability sampling* dengan jenis teknik *purposive sampling* dengan banyak sampel 200 orang.

Metode dan Instrumen Pengumpulan Data

Instrumen penelitian yang digunakan adalah dua skala psikologis, yaitu skala perilaku *aggressive driving* dan skala *self control*. Skala perilaku *aggressive driving* disusun berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Tasca (2000) yang terdiri dari 17 bentuk perilaku *aggressive driving*, yaitu (1) membuntuti dengan jarak yang dekat, (2) keluar masuk 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.

Skala ini dibuat dalam jenis skala Likert dengan jumlah aitem sebanyak 64 butir yang keseluruhannya terdiri dari aitem *favorable* dengan 4 pilihan jawaban yang berbeda, yaitu SS (Sangat Sering), S(Sering), J(Jarang), HTP(Hampir Tidak Pernah). Setelah melakukan uji coba alat ukur dan uji validitas, jumlah aitem yang didapatkan berjumlah 34 aitem dengan koefisien reliabilitas alpha (α) adalah 0,956.

Skala *self control* disusun berdasarkan tipe-tipe *self control* dari Averill (1973), yaitu kendali perilaku, kendali kognitif, dan kendali keputusan. Skala ini dibuat dalam

jenis skala Likert dengan jumlah 36 aitem yang terdiri dari 18 aitem *favorable* dan 18 aitem *unfavorable* dengan 4 pilihan jawaban yang berbeda, yaitu SS (Sangat Sering), S(Sering), J(Jarang), HTP(Hampir Tidak Pernah). Setelah melakukan uji coba alat ukur dan uji validitas, jumlah aitem yang didapatkan berjumlah 18 buah aitem yang terdiri dari 6 aitem *favorable* dan 12 aitem *unfavorable* dengan koefisien reliabilitas alpha (α) adalah 0,882.

Metode Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linier sederhana.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Subjek pada penelitian ini berjumlah 200 orang pengendara sepeda motor di Sumatera Selatan yang memiliki perbedaan latar belakang. Pendeskripsian subjek penelitian dilakukan berdasarkan usia. Sebagian besar subjek penelitian berusia remaja dengan jumlah sebanyak 149 orang.

Tabel 1.

Deskripsi Subjek (N=200)			
Variabel	Kategorisasi	Frekuensi	Jumlah
Usia	Remaja (12-22 Tahun)	149	200
	Dewasa Awal (23-40 Tahun)	51	

Variabel perilaku *aggressive driving* mendapatkan hasil uji *Kolmogorov-Smirnov* sebesar 1,250 dengan signifikansi 0,088 ($p>0,05$). Oleh karena itu, data variabel perilaku *aggressive driving* disimpulkan berdistribusi normal. Variabel *self control* mendapatkan hasil uji *Kolmogorov-Smirnov* sebesar 1,205 dengan signifikansi 0,109 ($p>0,05$). Atas dasar tersebut, data variabel *self control* juga disimpulkan berdistribusi normal.

Hasil uji linieritas variabel perilaku *aggressive driving* dan *self control* menunjukkan nilai signifikansi linieritas sebesar 0,000 ($p<0,05$). Hal ini berarti terdapat hubungan antara *aggressive driving* dan *self control*. Kemudian, hasil analisis yang menggunakan *simple regression* memperoleh nilai signifikansi antar variabel sebesar 0,000 ($p<0,05$). Oleh karena itu, hipotesis peneliti berupa adanya peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* diterima. Hasil analisis ini juga menunjukkan nilai *R square* sebesar 0,507 yang berarti peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* sebesar 50,7%.

Tabel 2.

Hasil Uji Hipotesis					
Variabel	R	R Square	F	Sig	Ket
Perilaku Aggressive Driving-Self Control	0,712	0,507	203,680	0,000	Ada Peran

Hasil analisis regresi linier sederhana di atas selaras dengan beberapa penelitian terdahulu yang menggunakan teori dan alat ukur yang berbeda, antara lain penelitian

Muhammad Wika Kurniawan & Indra Prapto Nugroho. Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor

eksperimental Freeman dan Muraven (2010) yang menggunakan alat ukur *Choice Dilemma Questionnaire* (CDQ) dan *Brief Mood Introspection Scale* (BMIS), menyatakan bahwa rendahnya *self control* dapat membuat individu melakukan perilaku yang beresiko seperti perilaku berkendara yang berbahaya. Perilaku *aggressive driving* sendiri merupakan aspek dari perilaku berkendara yang berbahaya (Mashuri & Zaduqiati, 2009).

Penelitian Constantinou, Panayiotou, Konstantinou, Loutsiou-Ladd, dan Kapardis (2011) yang menggunakan alat ukur *The Driving Behavior Questionnaire* (DBQ), *Sensitivity to Punishment/Sensitivity to Reward Questionnaire* (SPSRQ), *Sensation Seeking Scale-V Form* (SSS-V), dan *Barratt Impulsiveness Scale-11* (BIS11), menemukan bahwa rendahnya *self control* merupakan prediktor dari munculnya perilaku berkendara yang buruk. Lebih lanjut, penelitian Aini (2019) dengan adaptasi alat ukur *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) dan Skala *Self Control* Tangney juga menunjukkan pengaruh signifikan *self control* terhadap perilaku *aggressive driving*. Tidak hanya itu, Soffania (2018) yang menggunakan *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) juga menemukan hal yang serupa dimana terdapat pengaruh signifikan dari *self control* terhadap perilaku *aggressive driving*.

Tabel di atas juga menunjukkan besar kontribusi variabel bebas *self control* terhadap variabel terikat perilaku *aggressive driving* (*R square*) adalah sebesar 50,7%. Hal ini berarti terdapat kontribusi variabel lain yang tidak diteliti pada penelitian ini. Variabel-variabel tersebut dikemukakan oleh beberapa penelitian, antara lain penelitian Chraif, Anitei, Burtaverde, dan Mihaila (2015) dengan alat ukur *Aggressive Driving Behavior Test* (AVIS), *International Personality Item Pool Questionnaire*, dan *Risky Driving Outcomes Questionnaire* yang menyatakan bahwa prediktor perilaku *aggressive driving* terdiri dari *emotional stability*, *agreeableness*, dan *conscientiousness*.

Peneliti juga melakukan uji beda (*t-test*) terhadap kedua variabel untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan perilaku *aggressive driving* dan *self control* yang ditinjau dari usia subjek. Hasil uji beda menunjukkan tidak ada perbedaan perilaku *aggressive driving* berdasarkan usia karena nilai signifikansinya adalah 0,055 ($p > 0,05$). Sementara itu, hasil uji beda menunjukkan terdapat perbedaan *self control* berdasarkan usia karena nilai signifikansinya adalah 0,009 ($p < 0,05$). Kemudian, hasil analisis rata-rata (*mean*) untuk variabel *self control* menunjukkan subjek remaja mendapatkan *mean* terendah, yaitu 56,19. Hal ini berarti subjek remaja memiliki *self control* lebih rendah dari subjek dewasa awal.

Tabel 3.
Hasil Uji Beda *Self Control* Berdasarkan Usia

Variabel	Kategori	Levene Test	Mean	Sig	Keterangan
Usia	Remaja	0,442	56,19	0,009	Ada Perbedaan
	Dewasa		58,75		
	Awal				

Hasil uji beda di atas selaras dengan penelitian terdahulu. Menurut Casey dan Caudel (2013), remaja cenderung memiliki *self control* yang rendah sehingga memunculkan perilaku yang dapat membahayakan diri mereka sendiri. Hal ini termanifestasi dalam bentuk meningkatnya keinginan untuk mencari sensasi pada remaja (Romer, 2010). Hal ini didukung oleh hasil wawancara dengan salah satu subjek

penelitian yang berusia remaja pada tanggal 20 April 2020. Subjek menyatakan dirinya dengan senang hati meladeni tantangan adu kecepatan dari pengendara lain karena dirinya dapat merasakan kepuasan tersendiri ketika berhasil melaju dengan kencang. Pernyataan ini menggambarkan bahwa perilaku subjek dilatarbelakangi oleh keinginan mencari sensasi yang mencerminkan ciri *self control* rendah.

Peneliti juga melakukan identifikasi terhadap sumbangan efektif setiap tipe *self control* terhadap perilaku *aggressive driving*. Hasilnya menunjukkan bahwa tipe *self control* yang memiliki sumbangan terbesar pada peranan *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* adalah tipe kendali perilaku dengan sumbangan sebesar 19,9%.

Tabel 4.

Hasil Uji Sumbangan Efektif <i>Self Control</i> terhadap Perilaku <i>Aggressive Driving</i>		
Tipe <i>Self Control</i>	Sumbangan Efektif	Total
Kendali Perilaku	19,9%	50,7%
Kendali Kognitif	11,4%	
Kendali Keputusan	19,4%	

Besarnya kontribusi kendali perilaku terhadap perilaku *aggressive driving* terlihat dari beberapa penelitian, antara lain penelitian Badriyah (2018) yang menemukan bahwa kendali perilaku memiliki kontribusi paling besar terhadap perilaku agresif. Hal tersebut juga tergambarkan oleh penelitian Eboli, Mazzulla dan Pungillo (2017) yang menunjukkan bahwa cara individu berkendara berkaitan terhadap munculnya gaya berkendara yang agresif. Selain itu, Bucchi, Sangiorgi, dan Vignali (2012) menyatakan bahwa pengendalian perilaku oleh pengendara merupakan faktor penting dalam memprediksi kecelakaan karena baik buruknya perilaku seorang pengendara dapat mempengaruhi baik buruknya perilaku pengendara lain.

Pentingnya pengendalian perilaku tergambarkan dari wawancara dengan salah satu subjek penelitian pada tanggal 21 April 2020. Subjek mengakui dirinya selalu berusaha menaati aturan lalu lintas saat berkendara. Namun, seringkali dirinya menemui pengendara lain yang melakukan perilaku berkendara yang berbahaya, seperti menyalip seenaknya. Subjek kemudian membalas perilaku tersebut dengan melakukan hal yang sama kepada pengendara tersebut. Pernyataan ini menggambarkan bahwa perilaku subjek dipengaruhi oleh stimulus dari pengendara lain yang menyebabkan subjek kesulitan mengendalikan dorongan dalam dirinya sehingga memunculkan perilaku yang membahayakan di jalan raya.

Hasil uji sumbangan efektif juga menunjukkan bahwa subjek penelitian memiliki kendali kognitif yang rendah. Kendali kognitif berperan untuk memberikan respon terhadap stimulus yang disesuaikan terhadap tujuan individu (Chuderski & Necka, 2010). Dampak rendahnya kendali kognitif sendiri adalah timbulnya perilaku maladaptif dan dapat menurunkan kemampuan individu untuk bereaksi terhadap lingkungan secara efisien, adaptif, dan dapat diterima (Bantjes dkk, 2019). Perilaku *aggressive driving* sendiri merupakan manifestasi gaya berkendara yang maladaptif (Totkova, 2020). Selain itu, penelitian Zajenkowki dan Zajenkowska (2015) secara umum menemukan hubungan negatif antara kendali kognitif dengan perilaku agresif. Dalam konteks berkendara, rendahnya kendali kognitif berkaitan dengan tingginya perilaku mengemudi yang berisiko seperti melanggar lampu merah, perilaku membuntuti kendaraan dengan jarak yang dekat, dan lain-lain (Ross, Jongen, Brijs, Ruiters, Brijs, & Wets, 2015).

Kemudian, peneliti juga melakukan analisis tingkat *mean* dari bentuk perilaku *aggressive driving*. Hasil analisis menunjukkan bahwa perilaku membuntuti dengan jarak

Muhammad Wika Kurniawan & Indra Prapto Nugroho. Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor

yang dekat keluar masuk lajur menjadi bentuk perilaku yang paling banyak dilakukan responden karena memiliki *mean* terbesar, yaitu sebesar 4,25 dan 4,40.

Tabel 5.

Hasil Uji Sumbangan Efektif *Self Control* terhadap Perilaku *Aggressive Driving*

Bentuk	Mean	Std. Deviation
Membuntuti dengan Jarak yang dekat	4,25	1,344
Keluar Masuk lajur	4,40	1,157
Menyalip dengan cara yang salah	3,47	1,219
Memotong terlalu dekat ke depan kendaraan yang sedang disusul	3,83	1,404
Menyalip melalui bahu jalan	3,04	1,097
Merubah jalur dengan cara yang salah (tidak memberikan tanda)	2,76	0,990
Tidak memberikan hak pengguna jalan lain	3,14	1,119
Mencegah pengendara lain untuk menyalip	3,63	1,342
Ketidakmauan untuk bersifat kooperatif dengan pengendara lain yang tidak dapat memasuki atau mengubah jalur karena keadaan lalu lintas	3,90	1,364
Berkendara dengan kecepatan di atas norma yang menghasilkan perilaku membuntuti terlalu dekat dan pergantian jalur yang terlalu dekat dan tiba-tiba	3,77	1,399
Melanggar tanda <i>stop</i>	3,32	1,352
Melanggar lampu merah	2,68	1,119
Menyalakan lampu sorot	3,61	1,325
Membunyikan klakson dalam waktu yang lama/berulang kali	3,70	1,531
Menatap pengendara lain untuk menunjukkan ketidaksenangan	4,05	1,520
Berteriak	3,38	1,465
Gerakan isyarat yang kasar	2,82	1,129

Hasil ini senada dengan penelitian Sofyanida dan Yanuvianti (2016) yang menemukan bahwa kategori perilaku *impatience and inattentiveness* yang terdiri dari bentuk perilaku membuntuti dengan jarak dekat serta berpindah-pindah lajur paling

banyak dilakukan oleh pengendara. Hal serupa juga ditemukan oleh Herani dan Jauhari (2017) dimana perilaku berkendara *zig-zag* menjadi salah satu bentuk perilaku yang paling sering dilakukan pengendara. Lebih lanjut, penelitian Abojaradeh, Jrew, Al-Ababsah, dan Al-Talafeeh (2014) menemukan bahwa perilaku membuntuti dengan jarak yang dekat merupakan salah satu perilaku yang paling sering dilakukan pengendara.

KESIMPULAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving*. Oleh karena itu, hipotesis penelitian ini dapat diterima, yaitu ada peran *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* pengguna sepeda motor. Penelitian ini tidak menemukan perbedaan perilaku *aggressive driving* pada usia remaja dan usia dewasa awal. Namun, penelitian ini menemukan adanya perbedaan *self control* pada usia remaja dan dewasa awal. Usia remaja memiliki *self control* yang lebih rendah dibandingkan usia dewasa awal.

Penelitian selanjutnya diharapkan dapat memperluas ruang lingkup penelitian dengan cara menggunakan variabel lain yang kemungkinan dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*. Variabel-variabel tersebut dapat berupa kematangan emosional dan kedisiplinan. Penelitian terkait kematangan emosional diperlukan mengingat jumlah korban kecelakaan paling tinggi berasal dari usia 20-29 tahun. Usia tersebut memang sudah matang secara kronologis, namun tingginya kecelakaan yang dialami menimbulkan kecurigaan terhadap kematangan emosional mereka.

Penelitian mengenai variabel kedisiplinan juga diperlukan mengingat perilaku *aggressive driving* tidak bisa dipisahkan dari bentuk-bentuk pelanggaran aturan lalu lintas yang mencirikan perilaku ketidaksiplinan. Penelitian mengenai variabel-variabel tersebut sangat diperlukan karena kontribusi *self control* terhadap perilaku *aggressive driving* hanya sebesar 50,7% sehingga kontribusi variabel lain perlu diketahui lanjut. Selain itu, penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan subjek yang lebih bervariasi berdasarkan jenis kelamin, kepemilikan SIM C, serta jenis kendaraan yang dikendarai.

DAFTAR PUSTAKA

- Abojaradeh, M., Jrew, B., Al-Ababsah, H., & Al-Talafeeh, A. (2014). The effect of driver behavior mistakes on traffic safety. *Civil and Environmental Reseach*, 6(1), 39–54.
- Aini, T. N. (2019). *Aggressive driving ditinjau dari kepribadian big five dengan self control sebagai kovariat*. (Tesis, Tidak Dipublikasikan). Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia.
- 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
- Badan Pusat Statistik. (2019). *Statistik transportasi darat 2018*. Indonesia: BPS RI
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan. (2020). *Provinsi Sumatera Selatan dalam angka 2020*. Sumatera Selatan: BPS Provinsi Sumatera Selatan

Muhammad Wika Kurniawan & Indra Prapto Nugroho. *Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor*

- 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
- Badriyah, L. (2018). Sikap mengontrol diri dalam menurunkan kecenderungan berperilaku agresif pada remaja. *Syi'ar*, 18(1), 13–23.
- 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.
- 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., Nečka E. (2010) Intelligence and Cognitive Control. In: Gruszka A., Matthews G., Szymura B. (eds) *Handbook of Individual Differences in Cognition*. The Springer Series on Human Exceptionality. Springer, New York, NY. https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1210-7_16.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsidou-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
- 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
- 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
- Ghufro, M.N & Risnawita, R.S. (2012). *Teori-teori psikologi*. Yogyakarta: Ar-Ruzz.
- 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.
- Jensen, J. D., Weaver, A. J., Ivic, R., & Imboden, K. (2011). Developing a brief sensation seeking scale for children : Establishing concurrent validity with video game use and rule-breaking behavior. *Media Psychology*, 14(1), 71–95. <https://doi.org/10.1080/15213269.2010.547831>
- 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*. Diakses dari <http://www.dephub.go.id/post/read/sosialisasi-keselamatan,-menhub-safety-riding-dan-bagikan-helm-kepada-generasi-milenial?language=id>.
- Mashuri, A., & Zaduqisti, E. (2009). Dangerous driving, prediktor dan mediatornya. *Psycho Idea*, (1), 22–34. Doi:10.30595/psychoidea.v7i1.170.
- 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.
- 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.
- Saucan, D.S., Micle, M.I., Popa, C., & Oancea, G. (2012). Violence and aggressiveness in traffic. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 33, 343–347. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.01.140>.
- 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*. *Prosiding Psikologi*, 15-16 Agustus 2016, (p 943-949), Bandung, Indonesia : Universitas Islam Bandung.
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving. *Proceedings of the First Global Web Conference on Aggressive Driving*, Ontario, Canada.
- Totkova, Z. (2020). Interconnection between driving style, traffic locus of control, and impulsivity in bulgarian drivers. *Behavioral Sciences*, 10(58), 1–10. <https://doi.org/10.3390/bs10020058>.
- 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.