

# **PERILAKU BERKENDARA AGRESIF PADA MAHASISWA DITINJAU DARI KONTROL DIRI DAN DUKUNGAN SOSIAL KELUARGA**

**Umi Syarifah; Rini Lestari**

**Program Studi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Muhammadiyah Surakarta**

## **Abstrak**

Perilaku berkendara agresif merupakan pola ketidaksesuaian tindakan yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan masyarakat. Berbagai faktor yang dapat mengakibatkan individu berperilaku agresif dalam berkendara, misalnya kontrol diri dan dukungan sosial keluarga yang diterimanya. Tujuan dari penelitian ini untuk menguji hubungan variabel kontrol diri dan dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan 151 responden mahasiswa di Solo. Terdapat tiga instrumen yang digunakan yaitu skala kontrol diri, skala dukungan sosial keluarga, dan skala perilaku berkendara agresif. Pada penelitian ini menggunakan teknik snow ball sampling untuk mendapatkan sampel responden dengan kriteria yang telah ditentukan. Analisis data yang digunakan analisis regresi berganda. Hasil menunjukkan terdapat hubungan yang sangat signifikan antara kontrol diri dan dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif pada mahasiswa ( $F = 74,153$  dengan  $p = 0,000$ ;  $p < 0,01$ ). Kemudian terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif pada mahasiswa ( $r = -6,928$ ;  $p = 0,000$ ;  $p < 0,01$ ) dan terdapat hubungan negatif sangat signifikan antara dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif pada mahasiswa ( $r = -3,199$ ;  $p = 0,002$ ;  $p < 0,01$ ). Sumbangan efektif yang diberikan pada penelitian ini sebesar 50% yang didapatkan dari sumbangan efektif kontrol diri sebesar 36% dan dukungan sosial keluarga sebesar 14%, sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti. Oleh karena itu, perilaku berkendara agresif dapat diminimalisir dengan adanya kontrol diri dan dukungan sosial keluarga yang baik.

Kata kunci: dukungan sosial keluarga, kontrol diri, dan perilaku berkendara agresif

## **Abstract**

Aggressive driving behavior is a pattern of inappropriate actions that can disrupt the security and safety of society. Various factors can cause individuals to behave aggressively when driving, for example how much self-control and family social support they receive. The aim of this study was to examine the relationship between self-control variables and family social support with aggressive behavior. This research used quantitative methods with 151 student respondents in Solo. There are three instruments used, namely the self-control scale, the family social support scale, and the aggressive behavior scale. In this study, the snow ball sampling technique was used to obtain a sample of respondents using predetermined criteria. The data analysis used is multiple regression analysis. The results show that there is a very significant relationship between self-control and family social support and aggressive driving behavior in students ( $F = 74.153$  with  $p = 0.000$ ;  $< 0.01$ ). Then there is a very significant negative relationship between self-control and aggressive driving behavior in students ( $r = -6.928$ ;  $p = 0.000 < 0.01$ ) and there is a very significant negative relationship between family social support and aggressive driving behavior in students ( $r = -3.199$ ;  $p = 0.002 < 0.01$ ). The effective contribution given in this research was 50% which was obtained from the effective contribution of self-control of 36% and family social support of 14%, depending on the influence of other variables not studied. Therefore, aggressive driving behavior can be minimized with good self-control and family social support

Keyword: aggressive driving behavior, family social support, and self-control

## 1. PENDAHULUAN

Kasus kecelakaan yang ada di Indonesia masih menjadi permasalahan yang kian hari semakin serius. Dalam beberapa tahun terakhir, kepemilikan kendaraan di Indonesia telah berkembang pesat. Berdasarkan data yang diperoleh dari Kepolisian Republik Indonesia, kematian yang diakibatkan dari kecelakaan (LLAJ) atau biasa disebut Lalu Lintas Angkutan Jalan pada tahun 2020 mencapai angka 23.529 jiwa yang setara dengan 3 jiwa meninggal dunia per jamnya. Hasil dari data tersebut, sebanyak 73 persen kecelakaan yang terjadi melibatkan sepeda motor (Kemenhub Republik Indonesia, 2022).

Pada kalangan mahasiswa banyak yang menggunakan transportasi kendaraan bermotor. Menurut Data Statistik pada rentang tahun 2019 sampai tahun 2021 menunjukkan perkembangan kendaraan dari motor maupun mobile semakin meningkat. Jenis kendaraan paling banyak yaitu motor, pada tahun 2019 tercatat ada sebanyak 112 juta unit, pada tahun 2020 tercatat ada sebanyak 115 juta unit, dan pada tahun 2021 meningkat menjadi 120 juta unit (BPS Indonesia, 2021). Kebutuhan transportasi yang semakin meningkat ternyata menimbulkan berbagai permasalahan, seperti masalah kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik tahun 2020 tercatat sebanyak 20 ribu kepemilikan sepeda motor perorangan, 10 kendaraan motor milik perusahaan dan, dan sebanyak 51 kendaraan motor milik pemerintah (BPS Kota Surakarta, 2020).

Kecelakaan lalu lintas banyak melibatkan berbagai kalangan di masyarakat. Salah satu yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan yaitu mahasiswa atau pelajar. Berdasarkan informasi yang diperoleh pada tahun 2022 didapatkan bahwa mahasiswa atau pelajar menyumbang tingkat kecelakaan tertinggi sebesar 32,94 persen dengan kendaraan sepeda motor sebagai alat transportasi yang sering mengalami kecelakaan dengan sumbangan sebesar 77,6 persen (Dewi, 2023). Data yang diperoleh dari Direktorat Penegakkan Hukum Korps Lalu Lintas Polri mencatat bahwa kasus kecelakaan di Indonesia pada tahun 2017 hingga tahun 2019 mengalami peningkatan. Kasus kecelakaan tersebut melibatkan pelajar dan mahasiswa sebagai penyumbang yang tinggi terhadap kecelakaan yang terjadi di Indonesia. Kasus yang melibatkan pelajar sendiri mencapai 39.940 kasus atau 39,53% dari total kecelakaan tahun 2017. Kemudian di tahun 2018 meningkat menjadi 48,879 kasus atau 40,39% dan meningkat kembali pada tahun 2019 sebanyak 71.134 kasus atau 61,11%.

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari Satuan lalu lintas Polres Surakarta, sepanjang tahun 2019 terdapat sebanyak 1.086 laka lantas. Kasus kecelakaan lalu lintas ini mengakibatkan diantaranya sebanyak 58 orang yang merenggang nyawa, 1 mengalami luka berat, dan 1.139 orang mengalami luka ringan (BPS Kota Surakarta,2020). Berdasarkan data yang diperoleh

dari Kapolres Solo, Kombes Pol. Iwan Saktiadi angka kecelakaan naik bersamaan dengan peningkatan arus lalu lintas. Pelanggaran aturan dalam berlalu lintas menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan. Angka kecelakaan meningkat sebanyak 38,31 persen sepanjang tahun 2022 (Solopos.com, 2023). Hasil wawancara dengan Kasat Lantas Polresta Solo AKP Prayudha Widiatmoko penyebab kecelakaan terbanyak berasal dari faktor kelalaian manusia yang melanggar marka, tidak memperhatikan rambu, dan berkendara melebihi batas kecepatan (TribunJateng.com, 2015).

Berdasarkan data yang diperoleh dari survei awal terhadap 10 responden didapatkan bahwa mahasiswa memiliki kecenderungan untuk berkendara secara agresif dengan memacu kecepatan melebihi batas 60 km/h dan terdapat mahasiswa yang mendahului kendaraan lain pada garis marka jalan serta bersikap acuh atau tidak memperhatikan pengemudi lain pada saat di jalan. Hal itu menandakan bahwa masih terdapat mahasiswa yang memiliki kecenderungan untuk berkendara secara agresif dengan memacu kecepatan melebihi batas 60 km/jam dan terdapat mahasiswa yang mendahului kendaraan lain pada garis marka jalan serta bersikap acuh atau tidak memperhatikan pengemudi lain pada saat di jalan. Berdasarkan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 111 Tahun 2015 mengenai Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan dinyatakan dengan rambu lalu lintas. Bahwa dalam berkendara paling rendah 60 km/jam pada kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 km/jam dalam kondisi bebas hambatan. Untuk batas kecepatan jalan antar kota paling tinggi 80 km/jam, untuk kawasan perkotaan paling tinggi 50 km/jam, dan kawasan pemukiman paling tinggi 30 km/jam

Perilaku berkendara agresif merupakan pola ketidaksesuaian tindakan yang dapat mengganggu keamanan dan keselamatan masyarakat (Houston dkk. 2003). Perilaku agresif dalam berkendara dapat berupa membuntuti kendaraan, membunyikan klakson, melontarkan kata yang tidak sopan, menghidupkan lampu jarak jauh, dan berkendara melewati batas kecepatan. Menurut (Sukarman, dkk. 2023) perilaku berkendara agresif merupakan perilaku yang dengan sengaja dapat meningkatkan resiko kecelakaan bagi diri sendiri maupun pengemudi lainnya.. Menurut (Houston dkk. 2003) terdapat dua aspek perilaku berkendara agresif yaitu : 1) *Conflict Behavior* (perilaku konflik) dan 2) *Speeding* (mengebut). Terdapat 2 faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara agresif antara lain faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi usia, jenis kelamin, anonimitas, kepribadian. Sedangkan faktor eksternal meliputi gaya hidup merokok atau menggunakan obat terlarang, tingkah laku pengemudi, faktor sosial berupa norma, hukuman, dan nilai yang ada di masyarakat; faktor lingkungan berupa keluarga dan teman sebaya (Tasca, 2000). Menurut Haris & Houston (2003)

menyebutkan bahwa terdapat beberapa faktor diantara faktor lingkungan, faktor temporal, faktor psikologis.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh (Sukarman dkk. 2023) diperoleh bahwa kontrol diri merupakan faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara agresif. Menurut Hurlock (1994) kontrol diri merupakan kemampuan untuk mengatur, membina diri untuk membentuk suatu tindakan ke arah yang positif. Sedangkan menurut Averill (1973) kontrol diri didefinisikan sebagai kesanggupan seseorang untuk membina tingkah lakunya, mampu mengolah informasi dan mampu untuk memutuskan tindakan yang akan diambil. Menurut Averill (1973) ada tiga dimensi dalam pengendalian diri yaitu kontrol perilaku (*behavioural kontrol*), kontrol kognitif (*cognitive kontrol*), mengontrol keputusan (*decision kontrol*) Faktor-faktor yang berhubungan dengan kontrol diri yaitu orang tua dan lingkungan berada (Baumeister, Smart, and Boden 1996).

Menurut House dalam Smet (1994) dukungan sosial adalah rasa saling membantuan dari lingkungan sekitar. Dukungan sosial keluarga merupakan bentuk dukungan yang diberikan oleh sesama anggota keluarga meliputi rasa saling tolong menolong, dan memberikan nasehat. Dukungan ini meliputi rasa senang, sikap bersyukur, membantu orang lain, peduli terhadap orang terdekat. House dalam Smet (1994) mengidentifikasi aspek dukungan sosial yaitu : 1) Dukungan emosional. Dukungan ini berupa empati, kepedulian, dan rasa perhatian; 2) Dukungan penghargaan. dukungan ini dapat berupa rasa hormat dan memberi penghargaan secara positif; 3) Dukungan instrumental. Dukungan ini mencakup bantuan langsung kepada individu; 4) Dukungan informasi. Dukungan sosial keluarga ini dapat berupa pemberian nasehat, petunjuk, saran, dan umpan balik kepada orang lain.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh (Angeline and Arjadi 2021) ditemukan bahwa kontrol diri dapat berfungsi sebagai prediktor dari perilaku mengemudi yang agresif. Penelitian lain yang dilakukan oleh (Noviyanti dkk. 2020) menunjukkan bahwa ada hubungan yang negatif Antara pengendalian diri dengan perilaku berkendara agresif seseorang. Artinya, apabila kontrol diri dalam diri dalam seseorang itu tinggi maka dapat memprediksi bahwa perilaku mengemudi agresifnya rendah. Sebaliknya apabila kontrol diri rendah maka semakin tinggi kecenderungan seseorang untuk berperilaku agresif dalam mengemudi. Pada penelitian yang dilakukan oleh Kusuma (2021) ditunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan Antara dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif. Kemudian penelitian serupa yang dilakukan oleh Faturrahman, dkk (2021) juga mengungkapkan bahwa terdapat pengaruh yang negatif Antara kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif. Dapat diartikan apabila dukungan sosial keluarga tinggi maka perilaku agresif mengemudi itu rendah.

Sebaliknya apabila dukungan sosial keluarga rendah maka perilaku agresif mengemudi semakin tinggi.

Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan dari variabel kontrol diri dan dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif. Perilaku berkendara agresif perlu dikaji lebih lanjut, melihat banyaknya kasus kecelakaan yang terjadi di Indonesia. Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah hipotesis mayor yaitu terdapat hubungan antara kontrol diri dan dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif. Hipotesis minor yaitu terdapat hubungan yang negatif antara kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif serta terdapat hubungan negatif antara dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif. Manfaat teoritis dari penelitian ini antara lain memberikan sumbangsih pengembangan pendidikan psikologi sosial mengenai pentingnya disiplin dalam berlalu lintas dan tidak mengemudi atau berkendara dengan agresif. Sehingga penelitian ini juga diharapkan menjadi acuan untuk penelitian selanjutnya.

## **2. METODE**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Pada penelitian ini terdapat 151 responden mahasiswa yang berkuliah di Solo. Populasi pada penelitian ini adalah mahasiswa yang berada di Solo. Teknik sampling yang digunakan pada penelitian ini yaitu *non-probability sampling*, artinya pada penelitian ini setiap unsur populasi tersebut tidak dapat memperoleh kesempatan yang sama untuk menjadi sampel penelitian. Setelah itu, untuk penentuan sampel digunakan *snow ball sampling* dengan membagikan kuesioner kepada beberapa teman yang sedang berkuliah di Solo, kemudian mereka meneruskan kuesioner ke teman atau orang lain yang sedang berkuliah di Solo. *Snow ball sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang dilakukan secara terus-menerus sampai peneliti mempunyai jumlah yang cukup untuk dijadikan sampel. Adapun kriteria subjek dalam penelitian ini yaitu mahasiswa/i wilayah Solo, mengendarai motor, dan mahasiswa yang memiliki SIM C.

Pengumpulan data dilakukan menggunakan kuesioner dengan 4 alternatif jawaban yaitu Sangat Tidak Sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Sesuai (S), dan Sangat Sesuai (SS). Terdapat tiga skala dalam penelitian ini yaitu skala kontrol diri, skala dukungan sosial keluarga, dan skala perilaku berkendara agresif. Pada variabel kontrol diri menggunakan skala modifikasi dari Aji (2020) berdasarkan aspek menurut Averill (1973) terdapat tiga aspek di dalamnya yang meliputi kontrol tingkah laku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan. Validitas yang diperoleh pada skala kontrol diri ini sebesar  $>0,67-0,912$  dengan 29 aitem dari 30 aitem awal. Reliabilitas yang diperoleh berdasarkan nilai *Alpha Cronbach* dari skala kontrol diri sebesar 0,685.

Pada variabel dukungan sosial keluarga menggunakan skala modifikasi dari Ikhrojah (2022) yang disusun dengan aspek dukungan sosial oleh House (dalam Smet,1994) terdapat aspek dukungan emosional, dukungan penghargaan, dukungan instrumental, dan dukungan informatif. Validitas yang diperoleh pada skala dukungan sosial keluarga sebesar  $>0,667-0,912$  dengan 33 aitem dari 36 aitem awal. Reliabilitas yang diperoleh berdasarkan nilai *Alpha Cronbach* dari skala dukungan sosial keluarga sebesar 0,837.

Pada variabel perilaku berkendara agresif menggunakan skala modifikasi dari Aji (2020) dengan aspek menurut Houston dkk (2003) terdapat dua aspek yaitu perilaku konflik dan mengebut. Validitas yang diperoleh pada skala perilaku berkendara agresif sebesar  $>0,67-0,92$  dengan 32 aitem dari 34 aitem awal. Reliabilitas yang diperoleh berdasarkan nilai *Alpha Cronbach* dari skala perilaku berkendara agresif sebesar 0,917.

### **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada penelitian yang dilakukan pada mahasiswa di Solo, didapatkan sebanyak 151 responden dengan berbagai usia dan universitas yang berbeda-beda. Adapun responden terbagi menjadi 70 responden laki-laki dan 81 responden perempuan.

Pada penelitian ini yang lebih banyak persebarannya yaitu dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 81 responden dengan persentase 53,6%. Kemudian untuk jenis kelamin laki-laki sebanyak 70 responden dengan persentase 46,%. Responden yang diperoleh dari penelitian ini sebanyak 151 responden. Para responden tersebut berasal dari mahasiswa yang sedang menempuh pendidikan perguruan tinggi di Solo dan sudah memiliki Surat Izin Mengemudi Jenis C.

Berdasarkan data yang sudah diperoleh, pada penelitian ini terdapat berbagai usia. Persebaran usia responden sendiri di dominasi oleh usia 21 tahun yang menjadi urutan yang memperoleh responden terbanyak dengan 53 responden dan persentase sebanyak 35,1%. Kemudian untuk responden dengan usia 22 tahun sebanyak 39 responden dengan persentase 25,8%. Responden dengan usia 23 tahun sebanyak 16 responden dengan persentase 10,6%. Sedangkan responden dengan usia 20 tahun dan 24 tahun memperoleh responden yang sama, dimana masing-masing mendapat sebanyak 15 responden dengan persentase 9,9%. Responden dengan usia 19 tahun dan 25 tahun juga mendapat jumlah responden yang sama, dimana masing-masing memperoleh 6 responden dengan persentase sebanyak 4%. Selanjutnya untuk urutan terakhir pada usia 26 tahun didapatkan 1 responden dengan persentase 0,7%.

Berdasarkan tabel yang ada di atas, responden terbanyak berasal dari Universitas Muhammadiyah Surakarta (UMS) dengan perolehan responden sebanyak 64 responden dengan

persentase 42,4%, kemudian dari Universitas Tunas Pembangunan (UTP) didapatkan 29 responden dengan persentase sebanyak 19,2%. Selanjutnya responden berasal dari mahasiswa Universitas Sebelas Maret (UNS) sebanyak 24 responden dengan persentase 15,9%. Responden yang berasal dari Politeknik Kesehatan Kemenkes Surakarta (POLTEKKES) didapatkan sebanyak 15 responden dengan persentase 9,9%. Kemudian responden yang berasal dari Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta (UIN RADEN MAS SAID) sebanyak 13 responden dengan persentase sebesar 8,6%. Responden yang berasal dari Universitas Slamet Riyadi (UNISRI) sebanyak 3 responden dengan persentase 2%, dilanjutkan responden dari Universitas Kusuma Husada (UKH) memperoleh sebanyak 2 responden dengan persentase 1,3%, dan yang terakhir responden berasal dari Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Aisyiyah Surakarta (STIKKES) sebanyak 1 responden dengan persentase 0,7%. Dapat disimpulkan pada penelitian ini, responden yang paling mendominasi dari Universitas Muhammadiyah Surakarta (UMS) dengan jumlah terbanyak.

Berdasarkan persebaran data jenis motor yang ada di atas, pada penelitian ini menunjukkan bahwa responden lebih banyak menggunakan jenis motor matic (*automatic*) sebanyak 117 responden dengan persentase 77,2%. Sedangkan responden yang menggunakan jenis motor gigi dan manual (*manual*) sebanyak 34 responden dengan persentase 22,5%.

Setelah dilakukan uji normalitas pada SPSS 24, dengan pendekatan *Monte Carlo*, diperoleh hasil uji normalitas dengan nilai sig.  $0,093 > 0,05$  yang berarti pada penelitian ini data terdistribusi dengan normal.

Setelah dilakukan olah data menggunakan SPSS 24, hasil uji linearitas pada *Annova Table* menunjukkan bahwa terdapat korelasi linear pada variabel Kontrol Diri dengan Perilaku Berkendara agresif. Selain itu, terdapat pula korelasi linear pada variabel Dukungan Sosial Keluarga dengan Perilaku Berkendara agresif. Hasil uji linearitas dikatakan baik apabila nilai *Sig.Linearity*  $< 0,05$  pada *Annova Table* yang berarti sata tersebut linear.

Hasil uji multikolinearitas pada tabel di atas menunjukkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas dimana diperoleh  $VIF = 1,709 < 10$  dan Tolerance value  $0,585 > 0,1$ . Uji ini dikatakan baik apabila data yang diperoleh tidak multikolinearitas apabila nilai  $VIF < 10$  dan Tolerance value  $> 0,1$  pada *coefficient table* hasil olah data dari SPSS.

Pada penelitian ini, uji heteroskedastisitas dilakukan dengan metode glejser. Uji ini dikatakan baik apabila memenuhi nilai  $p > 0,05$  yang berarti tidak terjadi heteroskedastisitas. Dari hasil olah data yang telah dilakukan dengan menggunakan SPSS 24, diperoleh bahwa variabel kontrol diri dan dukungan sosial keluarga tidak terjadi heteroskedastisitas.

Berdasarkan hasil uji hipotesis mayor yang telah dilakukan menggunakan SPSS 24,

menunjukkan terdapat hubungan yang sangat signifikan antara kontrol diri dan dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif dengan hasil ( $F=74,153$ , dan  $p= 0,000$ ;  $p < 0,01$ ). Dapat disimpulkan dari hasil analisis yang telah dilakukan bahwa hipotesis mayor dalam penelitian ini diterima.

Berdasarkan hasil uji hipotesis minor yang telah dilakukan dengan menggunakan SPSS 24, diketahui bahwa terdapat hubungan negatif sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif pada mahasiswa. Dari hasil tersebut diperoleh *pearson correlation* sebesar  $-0,683$  dan  $t$  hitung sebesar  $-6,928$  dengan  $p < 0,01$ . Dapat disimpulkan bahwa hipotesis minor pertama diterima.

Kemudian dari hasil uji hipotesis minor kedua diketahui bahwa terdapat hubungan negatif sangat signifikan antara dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif pada mahasiswa. Dari hasil tersebut diperoleh *pearson correlation* sebesar  $-0,582$  dan  $t$  hitung sebesar  $-3,199$  dengan  $p < 0,01$ . Dapat disimpulkan pada penelitian ini bahwa hipotesis minor kedua diterima.

Sumbangan efektif pada penelitian ini dengan variabel Kontrol diri (X1) sebesar 36% yang berarti bahwa kontrol diri memiliki pengaruh terhadap perilaku agresif sebesar 36%. Sedangkan pada variabel dukungan sosial keluarga (X2) memiliki sumbangan efektif sebesar 14% yang berarti bahwa dukungan sosial keluarga memiliki pengaruh terhadap perilaku berkendara agresif sebesar 14%. Sehingga pada penelitian ini variabel kontrol diri memiliki kontribusi yang besar dibandingkan dengan variabel dukungan sosial dengan persentase sebesar 36%.

Kategorisasi yang telah dilakukan pada variabel kontrol diri diperoleh sebanyak 21 responden memiliki kontrol diri yang sangat rendah dengan persentase sebesar 13,9%. Sebanyak 102 responden memiliki kontrol diri yang rendah dengan persentase sebesar 67,5%. Sebanyak 27 responden memiliki kontrol diri yang sedang dengan persentase sebesar 17,9%. Sedangkan pada kategorisasi cukup tinggi, terdapat 1 responden dengan persentase sebesar 0,7%. Pada penelitian ini didapatkan bahwa RE sebesar 57,5 dan RH sebesar 72,5. Pada penelitian ini  $RE < RH$  yang dapat disimpulkan pada penelitian ini bahwa kontrol diri yang dimiliki masih tergolong dalam kategori rendah.

Kategorisasi pada variabel dukungan sosial keluarga pada penelitian ini diperoleh sebanyak 61 responden dengan persentase 40,4% memiliki dukungan sosial keluarga yang sangat rendah. Kemudian sebanyak 72 responden dengan persentase 47,7% memiliki dukungan sosial keluarga yang rendah. Sebanyak 15 responden dengan persentase 9,9% memiliki dukungan sosial sedang. Sebanyak 3 responden dengan persentase 2% memiliki dukungan

sosial keluarga yang cukup tinggi. Pada penelitian diperoleh RE sebesar 62,6 dan RH sebesar 82,5. Pada penelitian ini  $RE < RH$  yang dapat disimpulkan bahwa dukungan sosial keluarga yang dimiliki responden tergolong dalam kategori rendah.

Kategorisasi pada variabel perilaku agresif pada penelitian ini diperoleh sebanyak 1 responden dengan persentase 0,7% memiliki perilaku berkendara agresif yang sangat rendah. Sebanyak 1 responden dengan persentase 0,7% memiliki perilaku berkendara agresif yang rendah. Sebanyak 35 responden dengan persentase 23,2% memiliki perilaku berkendara agresif yang sedang. Kemudian sebanyak 37 responden dengan persentase 24,5% memiliki perilaku berkendara agresif yang cukup tinggi. Lalu sebanyak 77 responden dengan persentase 51% memiliki perilaku berkendara agresif yang tinggi. Pada penelitian ini diperoleh RE sebesar 100,4 dan RH sebesar 80. Pada penelitian ini  $RE > RH$  yang dapat disimpulkan bahwa perilaku berkendara agresif responden pada penelitian ini tergolong tinggi.

Pada penelitian ini didapatkan hubungan yang sangat signifikan antara kontrol diri dan dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif. ( $F=74,153$ ;  $p= 0,000$ ;  $p <0,01$ ) yang berarti hipotesis pertama diterima. Selain itu, terdapat hubungan negatif sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif ( $t=-6,928$ ;  $r =-0,683$   $p= 0,000 <0,01$ ) yang berarti hipotesis kedua pada penelitian ini diterima. Hal ini selaras dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Aji (2020) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan Antara kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif. Selain itu, penelitian serupa yang dilakukan oleh Faturrahman, dkk (2021) juga mengungkapkan bahwa terdapat pengaruh yang negatif Antara kontrol diri dengan perilaku berkendara agresif. Dapat diartikan semakin tinggi kontrol diri yang dimiliki oleh individu maka semakin rendah perilaku agresif dalam berkendara. Menurut Madjid, dkk (2022) kontrol diri sangat penting bagi individu dalam proses interaksi dengan orang lain, jika kontrol diri dapat dikendalikan dengan baik maka individu mampu meminimalisir perilaku agresif yang muncul baik secara fisik maupun secara verbal.

Kemudian terdapat hubungan negatif sangat signifikan antara dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif ( $t=-3,199$ ;  $r=-0,582$ ;  $p= 0,002$ ;  $p <0,01$ ) yang berarti hipotesis ketiga diterima. Sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Kusuma (2021) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan antara dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif. Selain itu, pada penelitian yang dilakukan oleh Daniel (2020) menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan Antara dukungan sosial keluarga dengan perilaku berkendara agresif pada pengemudi *ojek online*. Dapat diartikan bahwa semakin tinggi dukungan sosial yang dimiliki oleh individu maka semakin rendah perilaku berkendara agresif. Sebaliknya, apabila semakin rendah dukungan

sosial keluarga yang dimiliki maka semakin tinggi perilaku berkendara agresif. Menurut Vienlencia (2021) menyatakan bahwa dukungan sosial keluarga itu penting bagi perkembangan anak, dukungan sosial yang diberikan dapat membantu dalam proses belajar anak menjadi lebih baik.

Oleh karena itu kontrol diri yang tinggi pada diri individu akan memungkinkan untuk mengurangi emosi serta dorongan yang negatif saat berkendara di jalan. Individu dengan kontrol diri yang baik mampu bersikap sabar, taat berlalu lintas, dan menghindari untuk berkendara dengan kecepatan yang tinggi. Sebaliknya, apabila individu dengan kontrol diri yang rendah maka akan cenderung menunjukkan perilaku berkendara yang agresif karena merasa sulit dalam mengelola dorongan dan emosi yang muncul. Dukungan sosial keluarga juga memiliki keterkaitan dengan kontrol diri yang ada pada individu. Apabila dukungan sosial keluarga tinggi maka semakin memperkuat kontrol diri dalam individu yang dapat memberikan dorongan dan emosi yang positif. Pada saat individu merasa didukung oleh keluarga, maka mereka cenderung mampu untuk mengelola stress dengan baik sehingga dapat individu mampu untuk mengelola emosinya dengan baik. Oleh karena itu, apabila dukungan sosial keluarganya baik maka individu cenderung dapat mengelola dirinya dengan baik sehingga dapat mengurangi emosi pada saat perilaku berkendara agresif. Sehingga dengan adanya dukungan sosial keluarga yang baik juga dapat memberikan dorongan untuk berkendara secara hati-hati dan dengan aman. Dukungan sosial keluarga mampu memberikan dukungan emosional untuk membantu mengelola rasa stress yang muncul pada saat berkendara, sehingga dapat mengurangi kecenderungan berperilaku berkendara agresif di jalan.

Sumbangan efektif pada penelitian ini diketahui dari  $R^2 = 0,501$  (50%). Hal ini membuktikan bahwa dari variabel kontrol diri dan dukungan sosial keluarga terhadap perilaku berkendara agresif memiliki kontribusi sebesar 50%. Kontribusi pada variabel kontrol diri sebesar 36% dan kontribusi pada variabel dukungan sosial keluarga memiliki sumbangan efektif sebesar 14%, sedangkan 50% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain diluar dari variabel yang diteliti (kontrol diri dan dukungan sosial keluarga). Sehingga pada penelitian ini variabel kontrol diri memiliki kontribusi yang besar dibandingkan dengan variabel dukungan sosial keluarga dengan persentase sebesar 36%. Pada variabel kontrol diri didapatkan  $RE < RH$  sehingga variabel kontrol diri tergolong dalam kategori yang rendah. Pada variabel dukungan sosial keluarga didapatkan  $RE < RH$  yang berarti variabel dukungan sosial keluarga tergolong rendah. Pada variabel perilaku berkendara agresif didapatkan  $RE > RH$  yang berarti bahwa variabel perilaku berkendara agresif pada mahasiswa tergolong tinggi.

Pada penelitian mengenai perilaku berkendara agresif pada mahasiswa ini tak lepas dari

keterbatasan penelitian. Keterbatasan pada penelitian ini yaitu penyebaran kuesioner belum maksimal dikarenakan keterbatasan waktu yang dimiliki oleh peneliti. Selain itu, responden pada penelitian ini merupakan mahasiswa secara umum yang mengendarai kendaraan bermotor, bukan dari mahasiswa yang memiliki kecenderungan perilaku berkendara agresif secara spesifik. Sehingga masih bersifat umum dan data yang diperoleh kurang mengerucut atau khusus ditujukan terhadap responden yang memiliki perilaku berkendara agresif.

#### **4. PENUTUP**

Dihasilkan bahwa dari variabel kontrol diri dan dukungan sosial keluarga berhubungan sangat signifikan dengan perilaku berkendara agresif, yang berarti hipotesis mayor pada penelitian ini diterima. Kemudian variabel kontrol diri memiliki hubungan negatif yang sangat signifikan dengan perilaku berkendara agresif, yang berarti hipotesis kedua dalam penelitian ini diterima. Variabel dukungan sosial keluarga memiliki hubungan negatif sangat signifikan dengan perilaku berkendara agresif, yang berarti hipotesis ketiga dalam penelitian ini diterima. Sumbangan efektif yang diberikan pada penelitian ini sebesar 50%. Variabel kontrol diri (X1) memberikan sumbangan efektif terhadap perilaku berkendara agresif sebesar 34%, sedangkan pada variabel dukungan sosial keluarga (X2) memberikan sumbangan efektif terhadap perilaku berkendara agresif sebesar 14%. Kemudian untuk 50% yang lainnya berasal dari variabel yang tidak diteliti seperti usia, jenis kelamin, ada tidaknya penumpang, kepadatan jalan, kondisi cuaca dan jenis kendaraan bermotor. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel kontrol diri memiliki peran yang lebih besar daripada variabel dukungan sosial keluarga terhadap perilaku berkendara agresif pada mahasiswa.

Dari paparan yang ada diatas, saran yang dapat diberikan dari penelitian ini untuk dapat menurunkan perilaku berkendara agresif dengan meningkatkan kontrol diri yaitu mahasiswa bisa melatih diri untuk mengendalikan emosinya dengan cara mengenali terlebih dahulu tanda awal apabila akan timbul. Kemudian saran untuk meningkatkan dukungan sosial keluarga yaitu memberikan dukungan secara emosional kepada anggota keluarga yang lainnya dengan cara mendengarkan tanpa menghakimi dan memberikan kata yang menenangkan. Selain itu, pada penelitian kedepannya bisa mengambil responden yang secara spesifik memiliki perilaku berkendara agresif..

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Aji, G. P. (2020). *Agresivitas berkendara ditinjau dari kontrol diri pada pengemudi ojek online*.

- Angeline, Patricia, and Retha Arjadi. 2021. "Peran Kontrol Diri Sebagai Prediktor Perilaku Mengemudi Agresif Pada Pengemudi Mobil Di Jakarta." *Manasa* 10(1):55–64. doi: [10.25170/manasa.v10i1.2415](https://doi.org/10.25170/manasa.v10i1.2415).
- Bart, Smet, (1994). *Psikologi Kesehatan*. Jakarta : Gramedia Widiasarana Indonesia
- Baumeister, Roy F., Laura Smart, and Joseph M. Boden. 1996. "Relation of Threatened Egotism to Violence and Aggression: The Dark Side of High Self-Esteem." *Psychological Review* 103(1):5–33. doi: [10.1037/0033-295X.103.1.5](https://doi.org/10.1037/0033-295X.103.1.5).
- BPS Surakarta (2023) *Jumlah Kendaraan Bermotor yang Telah Diregistrasi Menurut Jenis Kendaraan 2023*. (2023). BPS Surakarta. <https://surakartakota.bps.go.id/indicator/17/446/1/jumlah-kendaraan-bermotor-yang-telah-diregistrasi-menurut-jenis-kendaraan.html>
- Daniel, D. (2020). Hubungan Antara Dukungan Keluarga Dengan Kcenderungan Agresivitas Pada Ojek Online (Doctoral dissertation, Universitas 17 Agustus 1945).
- Dewi. (2023). *Jasa Raharja dan UNPAD Tingkatkan Pemahaman Mahasiswa Terkait Penanganan Gawat Darurat Korban Laka Lantas*. <https://www.jasaraharja.co.id/news/detail/jasa-raharja-dan-unpad-tingkatkan-pemahaman-mahasiswa-terkait-penanganan-gawat-darurat-korban-laka-lantas>
- Faturohman, D., Mubina, N., & Utami, P. R. (2021). Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Aggressive Driving Pada Anggota Club Sepeda Motor Honda Cb150r Di Kabupaten Karawang. *Empowerment Jurnal Mahasiswa Psikologi Universitas Buana Perjuangan Karawang*, 1(2), 47-52. <https://doi.org/10.36805/empowerment.v1i2.623>
- Houston, John M., Paul B. Harris, and Marcia Norman. 2003. "The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices." *North American Journal of Psychology* 5:269–79.
- Hurlock, E. B. 1994. Psikologi Perkembangan (Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan) . Erlangga
- Kementerian Perhubungan RI (2015). *Kemenhub Keluarkan Aturan Batas Kecepatan Kendaraan*. <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-keluarkan-aturan-batas-kecepatan-kendaraan> diakses 15 Agustus 2024
- Kusuma, B. A. (2021). *Hubungan Antara Dukungan Keluarga Dengan Agresivitas Pengemudi Ojek Online Pada Masa Pandemi Di Surabaya* (Doctoral dissertation, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya).
- Madjid, A. N. F., Aswar, & Tajuddin, A. (2022). Effects of Self-Control Ability in Pressing Aggressive Behavior. *Psikologia : Jurnal Psikologi*, 6(1), 1–11. <https://doi.org/10.21070/psikologia.v6i1.1210>
- Noviyanti, Rahayu (2020). "Hubungan Antara Pengendalian Diri Dengan Perilaku Berkendara agresif Pada Mahasiswa."
- Ramadhan, M. F., Siroj, R. A., & Afgani, M. W. (2024). Validitas and Reliabilitas. *Journal on Education*, 6(2), 10967–10975. <https://doi.org/10.31004/joe.v6i2.4885>
- Statistik, B. P. (2024). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit), 2021-2022*. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTcjMg==/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis--unit-.html>
- Sukarman, Zulkifli, Minarni Minarni, and A. Nur Aulia Saudi. 2023. "Hubungan Self Kontrol

Terhadap Aggressive Driving Pada Dewasa Awal Di Kota Makassar.” *Jurnal Psikologi Karakter* 3(1):1–8. doi: 10.56326/jpk.v3i1.1994.

Surakarta, B. (2023). *Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas, Korban, dan Kerugian Materiil Menurut Bulan 2023*. <https://surakartakota.bps.go.id/indicator/17/452/1/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-korban-dan-kerugian-materiil-menurut-bulan.html>

Vienlencia, R. (2021). Peran Dukungan Sosial Keluarga Terhadap Regulasi Emosi Anak Dalam Belajar. *Satya Sastraharing: Jurnal Manajemen*, 5(2), 35–46.