

HUBUNGAN PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF DAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN DISIPLIN BERLALU LINTAS

Utari¹

*Program Studi Psikologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Mulawarman Samarinda*

ABSTRACT. *Bad behaviour on the traffic is a phenomenon that happen in large cities in developing countries such as Indonesia. Aggressive driving behaviour is mostly done by motorcycle driver, one of them is teenager which is indicated by the majority of the most accident victims. Based on this phenomenon, this research was conduct to understand the relation of aggressive driving and emotional maturity with traffic discipline in teens driver in Samarinda. This research uses a Likert scale that given to 80 students as subject. The entire data processing using SPSS 20 for windows, the data analysis consisting of validity and reliability test, descriptive, linearity, normality, multicollinearity, and regression. On regression test result, there is a significant relation of aggressive driving and traffic discipline with the value of beta = 0.273, t= 4.003, t table = 1.966 and p = 0.000. while variable emotional maturity also has a significant relation with traffic discipline with the value of beta = 0.695, t = 10.183, t table = 1.966 and p = 0.000. Accordingly, there is a significant relation of aggressive driving and emotional maturity and traffic discipline with the value of f count = 197.941, table f = 3.11, R = 0.915, R² = 0.837 and p = 0.000.*

Keywords: *aggressive driving, emotional maturity, traffic discipline.*

ABSTRAK. Perilaku buruk pada lalu lintas adalah fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara berkembang seperti Indonesia. Perilaku mengemudi agresif banyak dilakukan oleh pengemudi sepeda motor, salah satunya adalah remaja yang ditunjukkan oleh sebagian besar korban kecelakaan. Berdasarkan fenomena ini, penelitian ini dilakukan untuk memahami hubungan mengemudi agresif dan kematangan emosional dengan disiplin lalu lintas pada pengemudi remaja di Samarinda. Penelitian ini menggunakan skala likert yang diberikan kepada 80 siswa sebagai subjek. Seluruh pemrosesan data menggunakan SPSS 20 for windows, Analisis data terdiri dari uji validitas dan reliabilitas, deskriptif, linieritas, normalitas, multikolinieritas, dan regresi. Pada hasil uji regresi, ada hubungan yang signifikan antara mengemudi agresif dan disiplin lalu lintas dengan nilai beta = 0,273, t = 4,003, t tabel = 1,966 dan p = 0,000. Sedangkan variabel kematangan emosi juga memiliki hubungan yang signifikan dengan disiplin lalu lintas dengan nilai beta = 0,695, t = 10,183, t tabel = 1,966 dan p = 0,000. Menurut, ada hubungan yang signifikan antara mengemudi agresif dan kematangan emosi dan disiplin lalu lintas dengan nilai f hitung = 197.941, tabel f = 3,11, R = 0,915, R² = 0,837 dan p = 0,000.

Kata kunci: perilaku mengemudi agresif, kematangan emosional, disiplin berlalu lintas.

¹ Email: tarryjr@gmail.com

PENDAHULUAN

Masalah kedisiplinan berlalu lintas yang buruk merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara sedang berkembang seperti di Indonesia, awal Januari 2009 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang lebih dikenal sebagai UULAJR diberlakukan (undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan). Melalui UULAJR diharapkan masyarakat dapat memahami dan melaksanakan undang-undang tersebut sebagai pedoman dalam disiplin berlalu lintas, tetapi kenyataannya masih banyak ditemui pelanggaran yang dilakukan oleh para pengguna jalan, misalnya sepeda motor melewati trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki, berjalan melawan arus, berputar arah sembarangan, berkendara tanpa memiliki surat-surat yang lengkap, kebut-kebutan dan bermanuver di jalan yang padat (Irawan, 2008).

Remaja merupakan salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas. Usia 13 - 18 tahun adalah usia remaja awal dimana mereka baru merasakan ketertarikan untuk mencoba mengendarai motor. Remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang berkendara yang dangkal sering menyebabkan terjadinya kecelakaan (Sammara, 2009).

Menurut Dariyo (Sundari, 2009) masa remaja merupakan masa dimana emosi sedang meluap-luap sehingga berdampak pada perilaku remaja yang cenderung melakukan tindakan yang melanggar norma, sehingga pengetahuan yang didapatkannya tidak semena-mena langsung dapat diadopsi dalam perilakunya sehari-hari, padahal banyak remaja itu belum genap usia 17

tahun, selain tidak memiliki SIM (surat izin mengemudi) kebanyakan remaja sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri orang lain, karena pada fase remaja ini merupakan masa yang menarik perhatian karena sifat-sifat khasnya dan perannya yang menentukan dalam kehidupan individu dalam masyarakat orang dewasa (Yusuf, 2011).

Perilaku-perilaku para pengemudi motor tersebut termasuk kedalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku mengemudi agresif dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Perilaku *aggressive driving* ini banyak dilakukan oleh pengemudi motor, salah satunya pengemudi motor usia remaja yang diindikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak yaitu pada pengemudi usia remaja. Perilaku *aggressive driving* tidak selamanya berujung selamat, terbukti banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku *aggressive driving*. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung meningkatkan risiko tabrakan. Selain itu dapat pula dikatakan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku beresiko.

Chaplin (2005) mendefinisikan kematangan emosi sebagai kondisi atau keadaan dalam perkembangan emosional seseorang, masih banyak terdapat remaja-remaja yang belum matang emosional sehingga menimbulkan sikap agresif dan berpengaruh didalam kegiatannya sehari-hari, termasuk ketika berkendara yang

mengakibatkan timbulnya perilaku ugaltugalan atau mengikuti balap liar di jalan raya.

Yusuf (2011) mengungkapkan kematangan emosi merupakan kemampuan individu untuk dapat bersikap toleran, merasa nyaman, mempunyai kontrol diri sendiri dan perasaan. Jadi, ketika kematangan emosi seorang remaja sudah dikatakan matang atau sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku. Termasuk dalam aturan-aturan dalam disiplin berlalu lintas. Remaja yang sudah matang emosinya akan berperilaku disiplin dalam berlalu lintas. Namun, jika remaja tersebut belum matang secara emosinya, maka dia akan cenderung mudah “meledakkan” emosinya dimanapun dia berada termasuk jika sedang berkendara di jalan. Dengan demikian remaja tersebut juga akan kesulitan berperilaku disiplin sesuai aturan-aturan yang berlaku atau tata cara disiplin berlalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas, tindakan *aggressive driving* pada usia remaja dapat membahayakan dirinya dan orang lain, tidak menutup kemungkinan remaja yang disiplin berlalu lintas tanpa sadar melakukan tindakan *aggressive driving*. Remaja yang sudah matang secara emosi akan berperilaku disiplin dalam berlalu lintas. Namun jika remaja tersebut belum matang secara emosi, maka dia akan cenderung mudah melampiasikan emosinya dimanapun dia berada termasuk jika berada di jalanan, dengan demikian remaja tersebut juga akan kesulitan berperilaku disiplin sesuai aturan-aturan yang berlaku atau tata cara disiplin dalam berlalu lintas. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui hubungan *aggressive driving* dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda.

TINJAUAN PUSTAKA

Disiplin Berlalu Lintas

Singgih dan Gunarso (2007) berpendapat bahwa disiplin merupakan bimbingan untuk pembentukan kepribadian tertentu, antara lain: kejujuran, ketepatan waktu, menjalankan kewajiban dan secara langsung mengerti larangan-larangan serta tingkah laku yang baik dan buruk.

Menurut Purwadi dan Saebeni (2008) pengertian disiplin berlalu lintas itu sendiri bilamana seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana larangan-larangan tersebut termuat didalam UU RI No 22 tahun 2009 tentang UULAJ. Sejalan dengan itu pengertian disiplin berlalu lintas merujuk pada UU RI No. 22 Th. 2009 yang menerangkan bahwa segala perilaku pengguna jalan baik bermotor ataupun tidak di jalan raya yang sesuai dengan undang-undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan.

Perilaku Mengemudi Agresif (*Aggressive Driving*)

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi diktakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu.

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston, dkk., 2003).

Menurut Philippe, dkk., (2009) gairah seseorang juga dapat mempengaruhi

aggressive driving. Ada dua jenis gairah yang diteliti olehnya, yaitu gairah obsesi dan gairah harmoni. Gairah obsesi didapati lebih cenderung membuat orang melakukan *aggressive driving*. Gairah obsesi adalah gairah dimana seseorang mempunyai dorongan internal yang kuat untuk mengontrol atau mengatur untuk mencapai hal yang diinginkannya, sehingga orang yang memiliki gairah yang obsesi akan sangat mudah terpancing amarahnya ketika ada gangguan terhadap apa yang telah diaturnya, karena orang yang memiliki gairah obsesi tidak mampu mengontrol dorongan didalam dirinya yang sangat kuat. Orang yang memiliki gairah harmoni lebih dapat mengontrol dorongan yang ada di dalam dirinya, sehingga akan cenderung lebih tenang ketika di jalan.

Kematangan Emosi

Hurlock (1990) berpendapat bahwa individu yang matang emosinya memiliki kontrol diri yang baik, mampu mengekspresikan emosinya dengan tepat atau sesuai dengan keadaan yang dihadapinya, sehingga lebih mampu beradaptasi karena dapat menerima beragam orang dan situasi dan memberikan reaksi yang tepat sesuai dengan tuntutan yang dihadapi.

Kematangan emosi adalah kemampuan menerima hal-hal negatif dari lingkungan tanpa membalasnya dengan sikap yang negatif, melainkan dengan kebijakan (Martin, 2003). Adapun menurut Chaplin (dalam Khotimah, 2006) kematangan emosi adalah suatu keadaan atau kondisi mencapai tingkat kedewasaan dari perkembangan emosional, dan oleh karena itu pribadi yang bersangkutan tidak lagi menampilkan pola emosional yang pantas bagi anak-anak.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah siswa-siswi jurusan Teknik Gambar kelas XII SMK Negeri 2 Samarinda yang berusia 17 hingga 25 tahun yang mengendarai sepeda motor kesekolah dan memiliki SIM (surat izin mengemudi) yang berjumlah berjumlah 110 orang siswa. Metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah metode skala. Metode skala merupakan suatu metode pengumpulan data yang berisikan suatu daftar pertanyaan yang harus dijawab oleh subjek secara tertulis (Hadi, 2000). Alat pengukuran atau instrument yang digunakan ada tiga macam yaitu skala disiplin berlalu lintas, skala *aggressive driving* dan skala kematangan emosi.

Skala *aggressive driving* dibuat berdasarkan pada kategori perilaku *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000). Hal ini dikarenakan kategori *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000) lebih mewakili fenomena perilaku *aggressive driving* para pengendara motor saat ini. Skala kematangan emosi disusun berdasarkan aspek kematangan emosi yang dikemukakan Walgito (2005) yaitu dapat menerima keadaan dirinya maupun orang lain, tidak bersifat impulsif, dapat mengontrol emosi dan ekspresi emosinya dengan baik, dapat berfikir secara objektif dan realistis dan memiliki tanggung jawab. Skala disiplin berlalu lintas disusun berdasarkan aspek yang dikemukakan Sutawi (2006) yaitu *Alertness* (kewaspadaan), *Awareness* (kesadaran) dan *Attitude* (sikap dan mental).

Analisis data yang dilakukan untuk pengolahan data penelitian adalah dengan

menggunakan analisis regresi untuk mengetahui seberapa besar hubungan dan kemampuan prediksi kedua variabel bebas (*aggressive driving* dan kematangan emosi) dengan variabel terikat (disiplin berlalu lintas). Sebelum dilakukan analisis data, terlebih dahulu dilakukan uji asumsi yang meliputi normalitas, sebaran linearitas hubungan antara variabel bebas dan variabel tergantung. Keseluruhan teknik analisis data akan menggunakan program *SPSS versi 20 for windows*.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada hasil uji normalitas, seluruh variabel dalam penelitian ini memiliki sebaran normal, dengan nilai p yang didapatkan pada variabel *aggressive driving* yaitu sebesar $p = 0.200 > 0.050$. Lalu pada variabel kematangan emosi memiliki nilai $p = 0.200 > 0.050$ dan pada variabel disiplin berlalu lintas memiliki nilai $p = 0.072 > 0.050$. Dengan demikian analisis data dapat dilaksanakan karena tidak ada pelanggaran atas asumsi normalitas sebaran data penelitian.

Hasil uji deskriptif dapat disimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda termasuk dalam kategori tinggi, yaitu berjumlah 37 orang atau sekitar 46.25 persen, ini menunjukkan bahwa remaja-remaja ini memiliki sikap taat dan tertib sebagai hasil atau pengembangan dari latihan, memiliki pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan lalu lintas, norma, kriteria, dan standar yang sedemikian rupa, sehingga menumbuhkan perilaku kesungguhan hati, untuk menaati segala hal secara cermat dan tertib dengan baik. Hal tersebut sesuai dengan penuturan

Darmawan (2002) disiplin dalam berlalu lintas adalah proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban tentang rambu-rambu lalu lintas, masalah surat tanda nomor kendaraan (STNK), bukti kepemilikan kendaraan bermotor (BPKB), dan surat izin mengemudi (SIM).

Hasil uji deskriptif *aggressive driving* dapat disimpulkan bahwa sebanyak 38 orang atau sekitar 47.5 persen termasuk dalam kategori tinggi. Remaja usia 15 - 19 tahun adalah usia remaja awal dimana mereka baru merasakan ketertarikan untuk mencoba mengendarai motor, seperti yang dikatakan Dariyo (Sundari, 2009) masa remaja merupakan masa dimana emosi sedang meluap-luap sehingga berdampak pada perilaku remaja yang cenderung melakukan tindakan yang melanggar norma, sehingga pengetahuan yang didapatkannya tidak semena-mena langsung dapat diadopsi dalam perilakunya sehari-hari. Remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, rata-rata emosi anak muda masih labil dan belum terkontrol sehingga menimbulkan perilaku *aggressive driving* ketika sedang berkendara di jalan raya, hal ini senada dengan penuturan Yusuf (2011) kebanyakan remaja sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri orang lain, karena pada fase remaja ini merupakan masa yang menarik perhatian karena sifat-sifat khasnya dan perannya yang menentukan dalam kehidupan individu dalam masyarakat orang dewasa. Selanjutnya berdasarkan hasil uji deskriptif, dapat disimpulkan bahwa remaja pengendara sepeda motor di Samarinda memiliki tingkat kematangan emosi tinggi,

yaitu dengan jumlah 37 orang atau sekitar 46.25 persen. Hal ini mengindikasikan bahwa remaja tidak lagi berperilaku tanpa berpikir seperti anak-anak atau orang yang tidak matang remaja yang emosinya matang memberikan reaksi emosional yang stabil, tidak berubah-ubah dari satu emosi atau suasana hati ke suasana hati yang lain, seperti dalam periode sebelumnya, seperti yang dikemukakan oleh Chaplin (dalam Khotimah, 2006) kematangan emosi sebagai suatu keadaan atau kondisi mencapai tingkat kedewasaan dari perkembangan emosional karena itu pribadi tidak lagi menampilkan pola emosional yang pantas bagi anak-anak.

Berdasarkan hasil penelitian regresi model penuh pada tabel menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara *aggressive driving* dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda dengan nilai F hitung = 197.941 > F tabel = 3.11, $R = 0.915$, $R^2 = 0.837$ dan $p = 0.000$, hal tersebut menunjukkan hipotesis diterima. Artinya variabel *aggressive driving* dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas memiliki hubungan.

Pada masa remaja, perubahan fisik, kognisi dan sosioemosional sudah memasuki masa kematangan (*maturity*) dimulai dari perkembangan fisik yang meliputi peningkatan hormone pubertas dan perkembangan otak. Hal ini di buktikan dengan perkembangan emosional yang meningkat dan berubah-ubah, yang merupakan karakteristik remaja, Dorn, William & Ryan (dalam Santrock 2007).

Disiplin remaja dalam berlalu lintas itu banyak yang dipengaruhi oleh faktor kematangan emosi remaja itu sendiri. Hal ini mengakibatkan remaja-remaja ini banyak yang melampiaskan rasa

emosionalnya dengan cara berperilaku *aggressive driving* di jalanan dengan berkendara secara ugal-ugalan atau mengikuti balap liar di jalan raya. inilah yang mengakibatkan angka kecelakaan selalu naik dalam setiap tahunnya dan di dominasi oleh kalangan pelajar dan mahasiswa atau seusia remaja.

Ketika kematangan emosi seorang remaja sudah dikatakan matang atau sesuai dengan usianya, maka dia akan cenderung berperilaku sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku. Termasuk dalam aturan-aturan disiplin berlalu lintas. Hurlock (1990) berpendapat bahwa individu yang matang emosinya memiliki kontrol diri yang baik, mampu mengekspresikan emosinya dengan tepat atau sesuai dengan keadaan yang dihadapinya, sehingga lebih mampu beradaptasi karena dapat menerima beragam orang dan situasi dan memberikan reaksi yang tepat sesuai dengan tuntutan yang dihadapi. Adriansyah, M. A., & Rahmi, M. (2012) untuk mengakhiri masalah dekadensi moral remaja perlu adanya sinergitas antara pihak-pihak terkait yaitu orang tua dan keluarga di rumah, guru di lingkungan sekolah serta masyarakat sekitar pada wilayah sosial. Dengan adanya perhatian lebih pada remaja, hal ini akan membuat kondisi psikis remaja menjadi stabil dan terjaga, sebaliknya jika perhatian kurang maka kondisi psikis remaja akan terganggu.

Kemudian hasil dari uji regresi model bertahap pada variabel *aggressive driving* dengan disiplin berlalu lintas terdapat hubungan, dengan nilai $\beta = 0,273$, $t = 4.003$, $p = 0,000$, Artinya, semakin tinggi disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor, maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*. Sebaliknya, semakin rendah disiplin berlalu

lintas pada remaja pengendara sepeda motor maka semakin tinggi perilaku aggressive driving. Data yang ditemukan sebagaimana yang telah dikemukakan dalam hasil uji regresi bertahap menunjukkan bahwa hipotesis dapat diterima, karena variabel bebas dan tergantung yang dihipotesiskan memiliki hubungan atau korelasi.

Hal tersebut dapat dikaitkan dengan penelitian Tasca (2000) perilaku agresif dalam berkendara seseorang biasanya dipengaruhi oleh ketidaksabaran, jengkel, kemarahan, dan lain-lain. Itu berarti dengan adanya gangguan atau kecerobohan pengendara lain, dapat memunculkan kemarahan seorang pengendara ketika dijalan, ketika mengalami kemarahan dijalan seorang pengendara dapat memunculkan respon perilaku yang positif ataupun negatif seperti melakukan *aggressive driving*.

Kemudian hasil regresi model bertahap pada tabel kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor terdapat hubungan, dengan nilai beta = 0,695, $t = 10,183$, $p = 0.000$. Artinya semakin tinggi kematangan emosi remaja, maka semakin tinggi disiplin berlalu lintasnya. Sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi remaja maka semakin rendah pula disiplin berlalu lintasnya. Data yang ditemukan sebagaimana yang telah dikemukakan dalam hasil uji regresi bertahap menunjukkan bahwa hipotesis dapat diterima, karena variabel bebas dan tergantung yang dihipotesiskan memiliki hubungan atau korelasi. Hal ini sesuai dengan pendapat Martin (2003) kematangan emosi sebagai kemampuan menerima hal-hal negatif dari lingkungan tanpa membalasnya dengan sikap yang negatif, melainkan dengan kebijakan. Jadi, ketika

kematangan emosi seorang remaja sudah dikatakan matang atau sesuai dengan usianya, maka dia akan cenderung berperilaku sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku. Termasuk dalam aturan-aturan disiplin berlalu lintas. Remaja yang sudah matang secara emosi akan berperilaku disiplin dalam berlalu lintas. Namun, jika remaja tersebut belum matang secara emosi, maka dia akan cenderung mudah “meledakkan” emosinya dimanapun dia berada termasuk jika berada di jalanan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan hal sebagai berikut:

1. Terdapat hubungan signifikan antara aggressive driving dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di SMKN 2 Samarinda.
2. Terdapat hubungan sangat signifikan antara aggressive driving dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di SMKN 2 Samarinda. Artinya, semakin tinggi aggressive driving pada remaja pengendara sepeda motor maka semakin rendah pula disiplin berlalu lintasnya.
3. Terdapat hubungan sangat signifikan antara kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di SMKN 2 Samarinda. Artinya, semakin tinggi kematangan emosi yg dimiliki pengemudi remaja maka semakin tinggi pula disiplin berlalu lintasnya.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian di atas maka peneliti menyarankan beberapa hal sebagai berikut :

1. Diharapkan para remaja yang akan beranjak menjadi seorang dewasa kiranya juga harus matang secara emosi, agar mampu berfikir panjang sebelum bertindak dan dapat mengontrol emosinya, terutama ketika di jalan, karena dengan tanpa kita sadari terkadang tindakan atau perilaku berkendara kita di lalu lintas dapat membahayakan diri sendiri atau membahayakan orang lain.
2. Pihak sekolah sebaiknya mengadakan sosialisasi dan praktek safety riding (berkendara yang aman) secara rutin dan bekerja sama dengan pihak satuan lalu lintas untuk meminimalisir terjadinya pelanggaran lalu lintas.
3. Orang tua sebaiknya melakukan pengawasan, memberikan dukungan dan memberikan teguran terkait cara berkendara sepeda motor yang ugal-ugalan dan berperan aktif dalam perkembangan masa remaja anak-anaknya agar dapat membentuk karakter serta kepribadian yang baik sesuai tingkat kematangan emosinya.
4. Disarankan pula kepada para pihak terkait agar diselenggarakan sosialisasi mengenai safety riding (berkendara yang aman) secara berkala ke sekolah-sekolah. Hal ini agar dapat meningkatkan keselamatan siswa-siswi dan seluruh pengguna jalan serta mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas.
5. Penelitian selanjutnya sebaiknya menggunakan sasaran populasi yang lebih luas, yaitu tingkat universitas sehingga dapat menambah jumlah

sampel. Serta bagi peneliti yang akan melakukan penelitian dengan variabel *aggressive driving* disarankan untuk menghubungkan dengan variabel lain. Adapun faktor-faktor lain yang berhubungan dengan *aggressive driving* adalah kepribadian, cara pemikiran, dan sifat, atau faktor eksternal berupa: faktor keluarga, lingkungan, dan teman sebaya, atau demografis berupa: usia, dan jenis kelamin, atau bisa juga faktor persepsi pengendara terhadap polisi lalu lintas yang sedang berjaga di jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adriansyah, M. A., & Rahmi, M. (2012). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Moralitas Remaja Awal. *Psikostudia: Jurnal Psikologi*, 1(1), 1-16.
- Chaplin, J. P. (2005). Kamus lengkap psikologi (kartono. terjemahan). Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Darmawan. (2002). "Taat berlalu lintas". Kompas 20 September 2002
- Singgih, D. G., & Gunarso, Y. S. D. (2007). Psikologi untuk membimbing. Jakarta: Gunung Mulia.
- Hadi, S. (2000). Metodologi Penelitian Jilid 1. Yogyakarta: Andi Offset.
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5(2), 269-278.
- Hurlock, E. B., Istiwidayanti, Sijabat, R. M., & Soedjarwo. (1990). *Psikologi perkembangan: Suatu pendekatan sepanjang rentang kehidupan*. Erlangga, Jakarta.

- Irawan, Z. *Tanggung Jawab PT (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja Terhadap Kerugian Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Suatu Penelitian Dalam Wilayah Kota Banda Aceh dan Kabupaten Aceh Besar)* (Master's thesis).
- Khotimah, K. (2006). Hubungan Dukungan Sosial dan Kematangan Emosi dengan Post Partum Depression Pada Ibu yang Melahirkan Anak Pertama. *Skripsi (tidak diterbitkan). Sema-rang: Fakultas Psikologi Universitas Negeri Semarang.*
- Martin, A. D. (2003). *Emotional quality management: Refleksi, revisi dan revitalisasi hidup melalui kekuatan emosi.* Penerbit Arga.
- Philippe, F. L., Vallerand, R. J., Richer, I., Vallieres, É., & Bergeron, J. (2009). Passion for driving and aggressive driving behavior: A look at their relationship. *Journal of Applied Social Psychology, 39*(12), 3020-3043.
- Purwadi, A. J., & Saebani, M. (2008). Upaya Meningkatkan Disiplin Berlalu Lintas Dikalangan Pelajar Dan Mahasiswa Dalam Rangka Mensukseskan Program Bengkulu Kota Pelajar. *Jurnal Media Infotama, 3*(6).
- Sammara, L. (2009). Safety Driving Guidance Book, Buku Pedoman Keselamatan Berkendara.
- Santrock, J. W. (2007). Psikologi pendidikan. *Jakarta: Kencana, 46-55.*
- Sundari, N. P. (2009). *Perilaku pengendara sepeda motor pada remaja terhadap risiko kecelakaan lalu lintas* (Doctoral dissertation, UNIVERSITAS AIRLANGGA).
- Sutawi, S. (2008). Pembiayaan Syariah Pada USAha Mikro, Kecil, Dan Menengah Sektor Agribisnis Dengan Pola Kemitraan. *Jurnal Keuangan dan Perbankan, 12*(3), 447-458.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research.* Ontario, Canada: Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation.
- Yusuf, S. (2002). Psikologi perkembangan anak dan remaja Bandung. *PT. Remaja Rosdakarya Bandung.*