

**PENGARUH PERILAKU IMPULSIF TERHADAP PERILAKU
AGRESIF BERKENDARA PADA REMAJA**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Mencapai Gelar Sarjana Strata 1 (S1)
Program Studi Psikologi**



Disusun oleh:

PUTRI YUSTISIA TRI SANHADI

NIM. 1802105006

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
UNIVERSITAS MULAWARMAN
SAMARINDA**

2022

**PENGARUH PERILAKU IMPULSIF TERHADAP PERILAKU
AGRESIF BERKENDARA PADA REMAJA**

SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Mencapai Gelar Sarjana Strata 1 (S1)
Program Studi Psikologi**



Disusun oleh:

PUTRI YUSTISIA TRI SANHADI

NIM. 1802105006

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK
UNIVERSITAS MULAWARMAN
SAMARINDA**

2022

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

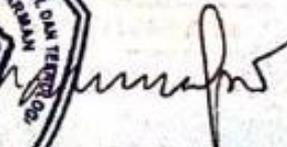
Judul Skripsi : Pengaruh Perilaku Impulsif terhadap Perilaku Agresif
Berkendara pada Remaja
Nama : Putri Yustisia Tri Sanhadi
NIM : 1802105006
Program Studi : Psikologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Menyetujui:
Pembimbing,



Lisda Sofia, S.Psi., M.Psi., Psikolog
NIP. 19800927 200812 2004

Mengesahkan:
Dekan,
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Muhammad Noor, M.Si
NIP. 19600817 198601 1 001

Lulus Tanggal: 27 Juli 2022

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Putri Yustisia Tri Sanhadi

NIM : 1802105006

Program Studi : Psikologi

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Email : putritisia@gmail.com

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Pengaruh Perilaku Impulsif Terhadap Perilaku Agresif Berkendara pada Remaja” adalah asli hasil dari penelitian Saya sendiri dan bukan karya orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam skripsi ini dan disebutkan sumber kutipan serta terlampir dalam daftar pustaka. Apabila di kemudian hari ditemukan bahwa dalam naskah skripsi ini terdapat bukti adanya unsur plagiasi. Saya bersedia jika skripsi ini digugurkan dan gelar akademik (Sarjana) yang telah Saya peroleh dibatalkan serta diproses menurut peraturan yang berlaku.

Samarinda, 20 September 2022

Yang menyatakan,


Putri Yustisia Tri Sanhadi
1802105006

HALAMAN PERSEMBAHAN

“Dengan menyebut nama Allah yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang”

*Atas kehendak Allah, Skripsi ini dipersembahkan kepada mereka yang telah hadir
membersamai setiap langkah hidup penulis dalam suka maupun duka.*

Pertama, penulis mempersembahkan skripsi ini kepada diri sendiri sebagai bentuk apresiasi atas semua perjuangan yang telah dilalui dan tidak pernah menyerah dengan keadaan. Atas segala lelah dari perjuangan, mulai dari lelah fisik maupun mental yang dialami. Atas segala usaha yang dilakukan untuk bankit tiap terjatuh dan kembali melangkah untuk mewujudkan impian, hingga akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik

Kedua, penulis mempersembahkan skripsi ini kepada kedua orang tua, saudara, dan seluruh keluarga yang turut membersamai hingga perjuangan ini selesai. Orang tua yang selalu mendo'akan dan mendukung perjalanan ini, kakak dan adik yang selalu menemani serta menjadi sandaran penulis dimana pun berada.

Ketiga, skripsi ini saya persembahkan kepada seluruh dosen, guru, dan tenaga pengajar yang telah sabar mendidik dan ikhlas memberikan ilmu yang bermanfaat kepada saya.

Terakhir, penulis mempersembahkan skripsi ini kepada setiap individu yang telah menjadi saksi perjalanan hidup penulis. Setiap individu yang senantiasa memberikan waktu, tenaga, pikiran, dan perhatiannya pada penulis. Skripsi ini dipersembahkan untuk seluruh individu baik yang hanya singgah sementara dalam kehidupan ataupun yang masih kebersamai hingga saat ini.

HALAMAN MOTTO

“Nyatakan perasaan, hentikan penyesalan, maafkan kesalahan, tertawakan kenangan, kejar impian. Hidup terlalu singkat untuk dipakai meratap.”

(Fiersa Besari)

“Banyak hal yang terjadi di dunia ini. Jadi, jangan patah semangat. Bila masalah ini terulang lagi, kau hanya perlu bersikap sesuai pandanganmu.”

(Lee Ik Joon)

“Dalam hidup, orang-orang mengalami kecelakaan. Mereka juga tersesat. Ini akan sulit, namun pasti ada jalan keluar jika kita berusaha.”

(Crash Landing On You)

“Jangan terlalu lama menyalahkan dirimu, tapi jangan lupakan apa yang telah terjadi. Dengan begitu kamu bisa membalas kebajikannya. Tidak ada gunanya menyesal, tidak ada gunanya menangisi yang sudah terjadi. Kamu hanya bisa memenuhi gelas itu perlahan-lahan, kamu tahu waktu tidak akan berputar kembali.”

(Jung Jae Chan)

**PENGARUH PERILAKU IMPULSIF
TERHADAP PERILAKU AGRESIF BERKENDARA
PADA REMAJA**

PUTRI YUSTISIA TRI SANHADI

NIM. 1802105006

Program Studi Psikologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Mulawarman

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Subjek penelitian ini adalah 100 remaja di Samarinda yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* berdasarkan karakteristik jenis kelamin laki-laki, usia 17 sampai dengan 21 tahun, dan memiliki SIM (Surat Izin Berkendara). Metode pengumpulan data yang digunakan adalah skala perilaku agresif berkendara yang berjumlah 34 aitem dengan nilai reliabilitas 0.923 dan skala perilaku impulsif yang berjumlah 32 aitem dengan nilai reliabilitas 0.891. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis regresi linier sederhana. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda memiliki pengaruh yang signifikan yang memiliki nilai kontribusi pengaruh (R^2) sebesar 47,7. Hasil penelitian ini membuktikan bahwa semakin tinggi perilaku impulsif remaja maka semakin tinggi pula perilaku agresif berkendara remaja, sebaliknya, semakin rendah perilaku impulsif remaja maka semakin rendah pula perilaku agresif berkendara remaja.

Kata kunci: perilaku agresif berkendara, perilaku impulsif

***THE EFFECT OF IMPULSIVENESS
ON AGGRESIVE DRIVING TO TEENAGERS
IN SAMARINDA***

PUTRI YUSTISIA TRI SANHADI

NIM. 1802105006

*Psychology Study Program, Faculty of Social and Political Sciences,
Mulawarman University*

ABSTRACT

This study aims at finding out the influence of teenagers' impulsiveness toward aggressive driving behavior in Samarinda. The study is a quantitative research. The research subjects are 100 teenagers in Samarinda who are selected using porpositive samplingg based gender, age (17-21 years old), and holding a driver license. The researcher collected the data using survey which are divided into 32 item of impulsiveness scale with reliability 0.891 and 34 items of aggressive driving behavior scale with reliability 0.923. Data analysis technique used in this study is a simple regression. The result of the study shows the teenagers' impulsiveness influence aggressive driving behavior significantly amd reflected by its contribution value is 47.7%. The finding shows that the higher teenagers' impulsiveness, the more aggressive they were driving and vice versa.

Keyword: aggressive driving, impulsiveness

RIWAYAT HIDUP



Putri Yustisia Tri Sanhadi atau yang dikenal dengan panggilan Tisia adalah penulis skripsi ini. Lahir pada tanggal 09 Desember 2000 di Samarinda. Penulis ini merupakan anak ketiga dari lima bersaudara pada pasangan keluarga Bapak Suhadi dan Ibu Sanem. Penulis mulai menempuh pendidikan dari TK Al-Muhajirin pada 2005 dan lulus pada tahun 2006. Kemudian melanjutkan ke Sekolah Dasar Negeri 042 Samarinda pada tahun 2006 lalu pindah ke Sekolah Dasar Negeri 008 Samarinda pada tahun 2009 dan lulus pada tahun 2012. Kemudian melanjutkan ke jenjang Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 4 Samarinda pada 2012 dan lulus pada tahun 2015. Selanjutnya penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 10 Samarinda pada tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018. Penulis melanjutkan studinya di Perguruan Tinggi Universitas Mulawarman pada Program Studi Psikologi.

Penulis memiliki pengalaman mengikuti Pengabdian Masyarakat “Menggiatkan Literasi Menghidupkan Sastra melalui Kegiatan Mendongeng pada Anak-Anak” di RSUD dr. Kanujoso Djatiwibowo Balikpapan pada tahun 2019 selama beberapa hari. Penulis juga memiliki pengalaman menjadi *trainer* pelatihan bertajuk “*How to be a Good Team*” yang dilaksanakan di SMA Negeri 1 Samarinda pada tahun 2019. Penulis mengikuti Kuliah kerja nyata Angkatan 47 tahun 2021 yang berlokasi di Rumah Makan Mama Ririe, kecamatan Sungai

Kunjang, Kota Samarinda. Penulis menduduki jabatan pada struktur organisasi sebagai penanggung jawab dokumentasi dan sosial media kegiatan selama menjalani Kuliah Kerja Nyata Angkatan 47 dengan program kerja individu yang dimiliki penulis yaitu psikoedukasi mengenai *emotional marketing* sebagai upaya untuk meningkatkan pemasaran.

Penulis ikut berpartisipasi dalam penelitian dan penyusunan sebuah jurnal bersama dosen Bapak Muhammad Ali Adriansyah S.Psi., M.Psi., Tasharine Arifa Wardhani Wibisono, dan Dhea Riananda dengan judul “*Job Demands, Job Insecurity, and Job Engagement at Sales Promotion for Retail Companies*”. Penulis juga berpartisipasi dan menjadi peraih pendanaan untuk dua judul penelitian yaitu “*Brain Gym Therapy: Sebagai Upaya Meningkatkan Konsentrasi Mahasiswa*” dan “*Kecemasan Sosial Perempuan Korban Catcalling di Samarinda*” dalam penelitian pada kegiatan PKM (Pekan Kreativitas Mahasiswa) yang diselenggarakan Kemdikbud-Direktorat Belmawa pada tahun 2021.

Penulis memiliki pengalaman menjadi guru bimbingan privat, yaitu calistung untuk anak usia 4-6 tahun, selain itu juga pada mata pelajaran Matematika untuk kelas 1 SD sampai dengan kelas 6 SD sejak tahun 2018 hingga 2019. Selanjutnya, penulis memiliki pengalaman menjadi tester di Biro Prima Solution pada tahun 2021 hingga sekarang. Selain itu, penulis juga memiliki pengalaman menjadi *Crew Event & Wedding Organizer Project DW Samarinda* pada tahun 2022 hingga sekarang.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrohmanirrohim

Assalamualaikum warahmatullahi wabarokatuh

Segala puji dan syukur dipanjakan atas segala nikmat yang telah Allah SWT berikan kepada penulis, sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Sholawat serta salam semoga tercurah atas Nabu Muhammad SAW beserta keluarga dan sahabat-sahabatnya.

Penulisan skripsi ini saya ajukan untuk memenuhi syarat guna memenuhi syarat guna memperoleh gelar sarjana Psikologi (S.Psi) pada program studi Psikologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Judul yang saya ajukan adalah “Pengaruh Perilaku Impulsif Terhadap Perilaku Agresif Berkendara pada Remaja” penelitian dilakukan pada remaja laki-laki yang berdomisili di Samarinda dengan syarat sudah memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dengan usia 17-21 tahun.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis selalu mendapatkan bimbingan, dorongan, serta semangat dari banyak pihak. Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pembimbing yang terhormat, yakti Yth. Ibu Lisda Sofia, S.Psi., M.Psi., Psikolog., selaku Dosen Pembimbing, yang telah meluangkan waktunya, tenaga dan pikirannya untuk membimbing Penulis dalam penulisan skripsi ini, selain pembimbing Penulis juga ingin mengucapkan banyak rasa terima kasih kepada:

1. Prof Dr. H. Masjaya, M.Si, selaku Rektor Universitas Mulawarman Samarinda.

2. Dr. Muhammad Noor, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman.
3. Lisda Sofia, S.Psi., M.Psi., Psikolog, selaku Ketua Program Studi Psikologi Universitas Mulawarman juga selaku Dosen Pembimbing yang telah membantu penulis untuk berproses menyelesaikan skripsi, mulai dari proses telaah pustaka dan telaah dinamika faktor yang memengaruhi variabel tergantung serta proses survei awal dan penyusunan alat ukur, hingga ke tahap akhir penyelesaian skripsi.
4. M. Ali Adriansyah, S.Psi., M.Si, selaku Dosen Penguji I yang telah membantu penulis dalam proses penyelesaian skripsi dengan memberikan saran-saran guna kesempurnaan penulisan skripsi.
5. Nanik Handayani, S.Psi., M.Psi, selaku Dosen Penguji II yang banyak memberikan masukan membangun mengenai penulisan skripsi guna kesempurnaan dan memperkaya hasil dari skripsi.
6. Kedua orang tua saya Bapak Suhadi dan Ibu Sanem yang telah memberikan dukungan baik moril maupun materil serta doa yang tiada henti-hentinya kepada penulis.
7. Kakak dan adik saya yaitu Famala Eka Sanhadi Rahayu, Kusnul Chotimah Dwi Sanhadi, Muhammad Ihsan Nur Hadi, dan Aini Berliana Sanhadi yang sudah menyemangati, mendukung, dan bahkan membantu penyelesaian skripsi ini.

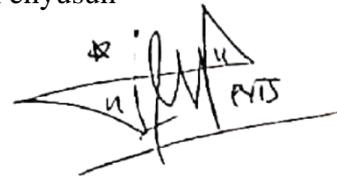
8. Seluruh Bapak dan Ibu dosen Program Studi Psikologi Universitas Mulawarman yang sudah berkenan memberikan pengetahuan yang sangat-sangat bermanfaat selama masa perkuliahan.
9. Muhammad Qori' Hasan, yang sudah banyak membantu serta memberikan dukungan dan semangat kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Kepada sahabat saya di Psikologi angkatan 2018, khususnya Acha, Dhea, Utiq, dan Pani yang sudah memberikan dorongan motivasi dan juga bantuan serta tempat berkeluh kesah dan berdiskusi sehingga saya bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
11. Kepada sahabat terdekat saya selama 6 tahun dari SMA hingga sekarang yaitu Risa, Dhea dan Kiki yang sudah selalu membantu, menyemangati, menjadi sahabat sekaligus saudara bagi saya, dan selalu menemani setiap tahap yang saya rasakan selama menyelesaikan skripsi ini.
12. Seluruh teman-teman angkatan, terutama untuk kelas Psikologi A Angkatan 2018 yang senantiasa mengisi hari-hari penulis menjadi sangat menyenangkan.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih banyak kesalahan dan kekurangannya, itu semua dikarenakan kurangnya pengetahuan dan kemampuan penulis dalam merangkai atau menyusun skripsi. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan dari pembaca untuk perbaikan pada penelitian selanjutnya. Akhir kata, semoga Allah SWT memberikan berkah dan rahmat kepada kita semua, penulis berharap agar skripsi

ini dapat bermanfaat bagi para pembaca umum dan khususnya para mahasiswa program studi Psikologi.

Samarinda, 27 Juni 2022

Penyusun

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Putri Yustisia Tri Sanhadi', with the initials 'PYTS' written at the end of the signature.

Putri Yustisia Tri Sanhadi

NIM: 1802105006

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
RIWAYAT HIDUP	ix
KATA PENGANTAR.....	xi
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Perilaku Agresif Berkendara	10
1. Definisi Perilaku Agresif Berkendara	10
2. Aspek-Aspek Perilaku Agresif Berkendara	11
3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Agresif Berkendar	12
B. Perilaku Impulsif.....	15
1. Definisi Perilaku Impulsif	15
2. Aspek-Aspek Perilaku Impulsif	16
3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Impulsif	17
C. Kerangka Pemikiran	18
D. Hipotesis	21
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	22
B. Identifikasi Variabel	23
C. Definisi Konseptual	23
1. Perilaku Agresif Berkendara	23
2. Perilaku Impulsif	23
D. Definisi Operasional	24
1. Perilaku Agresif Berkendara	24
2. Perilaku Impulsif	24
E. Populasi dan Sampel	24
1. Populasi.....	24
2. Sampel	25
F. Metode Pengumpulan Data	27

1. Perilaku Agresif Berkendara	28
2. Perilaku Impulsif	28
G. Uji Validitas dan Reliabilitas	29
1. Uji Validitas	29
2. Uji Reliabilitas	30
H. Hasil Uji Validitas dan Uji Reliabilitas	30
1. Skala Perilaku Agresif Berkendara	30
2. Skala Perilaku Impulsif	32
I. Teknik Analisa Data	33
1. Uji Normalitas	34
2. Uji Linearitas	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	35
B. Hasil Penelitian	35
1. Deskripsi Karakteristik Subjek Penelitian	35
2. Hasil Uji Deskriptif	37
3. Hasil Uji Asumsi: Normalitas	40
4. Hasil Uji Asumsi: Linearitas	42
5. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Linier Sederhana	43
6. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Parsial	44
C. Pembahasan	45
BAB V PENUTUP	
A. Simpulan	51
B. Saran	51
DAFTAR PUSTAKA	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Data Pelaku dan Korban Agresif Berkendara	3
Gambar 2. Persentase Hasil Survei Awal Perilaku Agresif Berkendara.....	4
Gambar 3. Konsep Kerangka Pemikiran.....	21
Gambar 4. <i>QQ Plot</i> Perilaku Agresif Berkendara.....	41
Gambar 5. <i>QQ Plot</i> Perilaku Impulsif	41

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Skala Pengukuran <i>Likert</i>	28
Tabel 2. Blueprint Skala Perilaku Agresif Berkendara.....	28
Tabel 3. Blueprint Skala Perilaku Impulsif.....	29
Tabel 4. Sebaran Aitem Skala Perilaku Agresif Berkendara	31
Tabel 5. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan Skala Perilaku Agresif Berkendara (N=50)	31
Tabel 6. Rangkuman Keandalan Variabel Perilaku Agresif Berkendara (N=50).....	31
Tabel 7. Sebaran Aitem Skala Perilaku Impulsif.....	32
Tabel 8. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan Skala Perilaku Impulsif (N=50).....	32
Tabel 9. Rangkuman Keandalan Variabel Perilaku Impulsif (N=50).....	33
Tabel 10. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Usia	36
Tabel 11. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Domisili.....	36
Tabel 12. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Pekerjaan	37
Tabel 13. Mean Empirik dan Mean Hipotetik	39
Tabel 14. Kategorisasi Skor Skala Perilaku Agresif Berkendara	39
Tabel 15. Kategorisasi Skor Skala Perilaku Impulsif	40
Tabel 16. Hasil Uji Asumsi Normalitas	40
Tabel 17. Hasil Uji Asumsi Linearitas.....	43
Tabel 18. Hasil Uji Hipotesis Analisis Regresi Linier Sederhana	43
Tabel 19. Hasil Uji Hipotesis Multivariate Model Penuh.....	43
Tabel 19. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Aspek Perilaku Konflik (Y ₁).....	44
Tabel 20. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Aspek Mengebut (Y ₂)	45

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Skala Penelitian	59
Lampiran 2. Sebaran Data Uji Coba Penelitian	67
Lampiran 3. Sebaran Data Penelitian.....	68
Lampiran 4. Hasil Uji Validitas	70
Lampiran 5. Hasil Uji Reliabilitas	73
Lampiran 6. Hasil Uji Deskriptif	74
Lampiran 7. Karakteristik Subjek Penelitian	76
Lampiran 8. Hasil Uji Asumsi: Normalitas	77
Lampiran 9. Hasil Uji Asumsi: Linearitas	78
Lampiran 10. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Linier Sederhana.....	79
Lampiran 11. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Parsial	80
Lampiran 12. Hasil Uji Hipotesis Multivariate Model Penuh	81

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas menjadi peristiwa yang sering terjadi pada pengguna jalan baik itu yang memakai kendaraan, penumpang, maupun pejalan kaki yang menyebabkan terjadinya adanya korban dan kerugian harta benda. Menurut UU No 22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 24, kecelakaan lalu lintas merupakan peristiwa yang terjadi di jalan yang tidak diduga maupun tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan kendaraan atau tanpa kendaraan lain yang mengakibatkan adanya korban manusia dan kerugian harta benda.

Timbulnya kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang semakin tinggi sebagian besar juga diakibatkan atau diawali dengan oleh perilaku pengendara yang melanggar aturan perundang-undangan lalu lintas yang ada, seperti mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi atau tidak dengan hati-hati, mengendarai kendaraan bermotor tidak memiliki surat izin mengemudi, melanggar rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan dan berbagai bentuk pelanggaran lainnya.

Indonesia merupakan salah satu negara kawasan Asia Tenggara yang banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Menurut WHO (2015) kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi pembunuh nomor tiga terbesar setelah penyakit jantung koroner dan juga penyakit tubercolosis (TBC). Menurut *The Global Report on Road Safety* pada tahun 2015, faktanya Indonesia menjadi negara ketiga

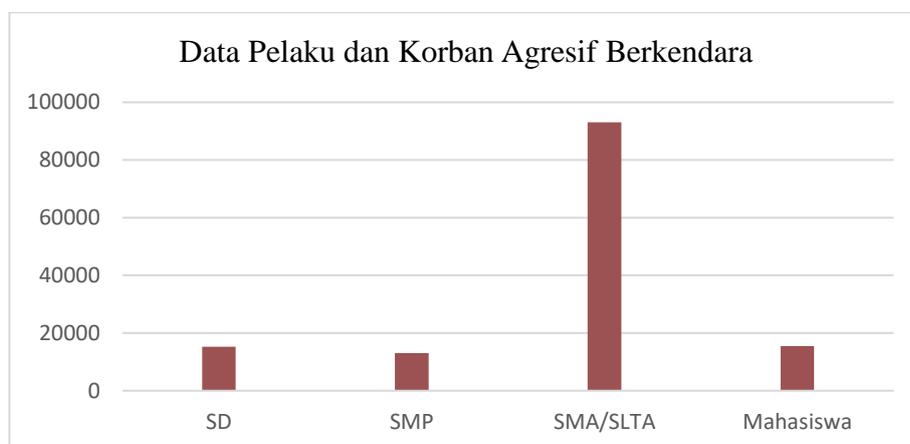
di Asia yang paling banyak terlibat kecelakaan setelah Tiongkok dan India, namun dilihat dari persentasi statistik dari jumlah populasinya, Indonesia menduduki peringkat pertama dengan angka kematian sebesar 0,015% dibandingkan dengan Tiongkok yang presentasinya sebesar 0,017 %.

Dibandingkan dengan jenis transportasi yang lainnya, sepeda motor rentan mengalami kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan kendaraan yang lainnya (WHO,2015). Meningkatnya penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh manusia tidak terlepas dari faktor demografi yang ada dalam diri manusia. Salah satu faktor demografi penyebab terjadinya kecelakaan adalah masalah usia. Salamun, dkk (2018) menyatakan usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari resiko terjadinya sebuah kecelakaan. Remaja menjadi kelompok usia paling rentan mengalami kecelakaan lalu lintas. Hal ini di sebabkan penggunaan sepeda motor oleh remaja bukan melihat dari seberapa besar sepeda motor sebagai alat transportasi, namun lebih memandang sepeda motor sebagai gaya hidup dan tren yang ada saat sekarang ini.

Berdasarkan pernyataan Dirjen Perhubungan Darat Budi Setiyadi (Pikiran Rakyat) pada tahun 2016 lebih dari 15 ribu sepeda motor mengalami kecelakaan dan 25 persen dari total kecelakaan itu melibatkan anak usia di bawah 17 tahun yang menggunakan motor sebagai alat transportasi. Direktur Keselamatan Transportasi Darat Kementerian Perhubungan Cucu Mulyana mengatakan tingginya korban kecelakaan pada kalangan SLA (Sekolah Lanjutan Atas) karena faktor emosi anak muda yang belum stabil sehingga mereka sering berkendara dengan kecepatan tinggi.

Berkendara dengan kecepatan tinggi dan tanpa *safety awareness* merupakan salah satu tindakan agresif berkendara. Menurut Houston, dkk (2003) perilaku agresif berkendara adalah sebuah pola yang tidak berfungsi dari suatu perilaku sosial yang merupakan ancaman serius bagi keselamatan publik. Bentuk perilaku dari perilaku agresif berkendara yaitu mengklakson, *rude gesturing*, *speeding*, menyelip, dan membuntuti. Faktor kemampuan dan karakter pengemudi menjadi salah satu penyebab perilaku agresif berkendara.

Data dari Korlantas Polri mencatat bahwa setiap jam terdapat 3-4 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Integrated Road Safety Management System (IRSMS) mengenai pelaku maupun korban agresif berkendara pada tahun 2018, sebagai berikut:



Gambar 1. Data Pelaku dan Korban Agresif Berkendara

Berdasarkan data tersebut, tercatat 15.276 pelajar SD, 13.050 siswa SMP, 93.076 pelajar SLTA. Sementara, untuk kategori mahasiswa sebanyak 15.510 orang sebagai pelaku maupun korban agresif berkendara di Indonesia. Menurut data tersebut, remaja akhir yang berusia antara 17-21 tahun yang merupakan

pelajar SLTA dan mahasiswa sebagai seseorang yang paling banyak terlibat dalam agresif berkendara.

Melihat pelaku maupun korban agresif berkendara yang sebagian besar didominasi oleh siswa SMA dan mahasiswa, yang memiliki kisaran usia remaja akhir. Oleh karena itu, peneliti melakukan survei awal untuk mengetahui gambaran awal dari agresif berkendara yang dilakukan oleh remaja. Peneliti melakukan survei kepada remaja yang berusia 17-21 tahun dan telah memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) yang berdomisili di Samarinda. Survei awal berisi skala ADBS (*Aggressive Driving Behavior Scale*) yang dibuat Houston dkk, (2003) mengenai perilaku agresif berkendara dan dilakukan secara *online* melalui media *google form*. Survei awal dilakukan pada 28 Juli sampai dengan 20 Agustus 2021. Berdasarkan hasil survei awal yang dilakukan oleh peneliti, didapatkan data sebagai berikut:



Gambar 2. Persentase Hasil Survei Awal Perilaku Agresif Berkendara

Persentase grafik di atas diperoleh peneliti berdasarkan hasil survei awal dengan melakukan akumulasi jawaban responden. Sebagai gambaran awal mengenai perilaku agresif berkendara, dapat diketahui bahwa 72% remaja melakukan perilaku agresif dalam berkendara.

Salah satu faktor kepribadian yang mempengaruhi munculnya perilaku agresif berkendara pada remaja yaitu ketidakmampuan dalam mengontrol diri. Kontrol diri sangat diperlukan bagi setiap individu, khususnya remaja jika remaja tidak mampu untuk melakukan kontrol diri dengan baik maka remaja dikhawatirkan dapat mengalami krisis identitas, berperilaku impulsif tanpa mempertimbangkan dampak yang akan terjadi sehingga remaja memiliki kecenderungan berperilaku negatif (Salamun dkk, 2018).

Proses kontrol diri dan pengambilan keputusan yang dilakukan oleh remaja yang cenderung kurang stabil, sehingga hal ini menyebabkan terjadinya kegagalan mengendalikan impuls atau godaan untuk melakukan tindakan yang merugikan individu atau orang lain yang disebut perilaku impulsif. Barrat dan Patton (dalam Standford, 2009) mengartikan perilaku impulsif sebagai kecenderungan untuk bertindak cepat dan tidak terencana dalam menanggapi rangsangan eksternal dan internal tanpa mempertimbangkan efek negatif dari perilaku tersebut. Ada tiga aspek utama dalam perilaku impulsif yaitu impulsif atensi, impulsif motorik dan impulsif tidak terencana yang ketiganya dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti urgensi, kurangnya perencanaan, kurangnya kesabaran dan mencari sensasi.

Remaja yang merupakan fase peralihan dari anak menuju dewasa rentan mengalami perilaku impulsif karena tumbuhnya ego sebagai manusia yang lebih mandiri namun belum diimbangi dengan kedewasaan berpikir sehingga sering tidak matang dalam pengambilan keputusan baik yang bersifat reflek maupun yang terencana. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Best dan Miller (2010) juga menyatakan bahwa remaja sudah memiliki kemampuan untuk

mengambil keputusan dan memiliki kontrol terhadap tindakannya, hanya saja kemampuan tersebut masih berkembang sehingga perilaku remaja identik dengan pengambilan keputusan yang impulsif dan tidak terkontrol.

Penelitian terdahulu yang serupa dengan penelitian yang ingin di teliti oleh peneliti mengenai perilaku impulsif memiliki beberapa perbedaan dengan yang akan peneliti lakukan. Peneliti terdahulu yang serupa dilakukan oleh Wittman dan Santisteban (2008) yaitu mengenai perilaku impulsif, sifat marah, dan kegiatan ekstrakurikuler dikaitkan dengan perilaku agresif pada anak-anak dan remaja di sekolah. Penelitian lain yaitu hubungan antara perilaku impulsif dengan kecenderungan *nomophobia* pada remaja (Mawardi, 2018). Penelitian terdahulu ini menunjukkan hasil bahwa semakin tinggi perilaku *impulsif* maka akan semakin tinggi pula kecenderungan *nomophobia* pada remaja.

Penelitian Čabarkapa dkk (2018) menjelaskan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara terhadap kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini menunjukkan bahwa pengemudi bis dan truk yang profesional menunjukkan tingkat impulsif yang lebih tinggi dibandingkan pengemudi bis dan truk yang nonprofesional.

Kesamaan penelitian terletak pada variabel bebas dan terikat yaitu perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara. Namun perbedaannya terletak pada populasi dan sampel yaitu pengemudi bis dan truk, sedangkan populasi dan sampel peneliti adalah remaja.

Berdasarkan pemaparan fenomena yang telah dijelaskan diatas, penulis ingin mengetahui seberapa besar pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda.

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu apakah terdapat pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini, yaitu untuk mengetahui pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dalam penelitian ini terbagi menjadi dua, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan keilmuan dalam bidang psikologi khususnya psikologi klinis terhadap pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara (khususnya bagi para remaja, orang tua, dan mahasiswa-mahasiswi Program Studi Psikologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman Samarinda yang akan melakukan penelitian yang sama).

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi remaja, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan edukasi bagi remaja untuk lebih mengetahui seberapa besar bahaya akibat dari melakukan perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara.
- b. Bagi orang tua, penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi salah satu himbauan kepada para orang tua untuk lebih menjelaskan kepada anak-anak mereka terutama para remaja mengenai pentingnya berkendara dengan selamat, dan tidak berperilaku impulsif.
- c. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai salah satu acuan dalam penulisan karya ilmiah serta dapat memberikan kajian pemikiran tentang pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perilaku Agresif Berkendara

1. Definisi Perilaku Agresif Berkendara

Menurut Tasca (2000) perilaku agresif berkendara merupakan suatu perilaku mengemudi yang dilakukan secara baik sengaja maupun tidak yang cenderung meningkatkan resiko kecelakaan dan didukung oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu. Pengertian lain mengenai perilaku agresif berkendara adalah perilaku mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi yang kurang stabil, sehingga menghasilkan tingkah laku yang memaksakan terhadap suatu resiko pada pengemudi lainnya (James dan Nahl, 2000).

Menurut Houston, dkk (dalam Aji, 2020) perilaku agresif berkendara atau perilaku agresif dalam berkendara dapat dikonseptualisasikan sebagai bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman sehingga menyebabkan pengemudi dan orang lain baik yang berkendara atau pejalan kaki dalam resiko yang berbahaya. Jovanovic & Lipovac (dalam Anitei, 2014) menjelaskan perilaku agresif berkendara sebagai perilaku dimaksudkan untuk menyebabkan cedera fisik atau penderitaan psikologis atau niat untuk menyakiti atau melukai, yaitu berkendara dengan kecepatan yang berlebihan, sering membunyikan klakson, terlalu dekat dengan pengendara lain, dan memotong jalan.

Menurut Mizell (dalam Nesbit & Conger, 2012) perilaku agresif berkendara dapat dikonseptualisasikan sebagai sebuah insiden saat pengendara atau penumpang yang marah atau tidak sabar, sehingga sengaja melukai atau membunuh pengendara lain, penumpang, pejalan kaki atau mencoba melukai atau membunuh pengendara lain, penumpang atau pejalan kaki, sebagai tanggapan atas perselisihan lalu lintas, pertengkaran atau kemarahan.

Berdasarkan penjelasan dari beberapa tokoh di atas, dapat disimpulkan bahwa, perilaku agresif berkendara adalah mengemudi kendaraan dengan sengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang melibatkan perilaku yang merugikan orang lain.

2. Aspek-Aspek Perilaku Agresif Berkendara

Adapun aspek-aspek perilaku agresif berkendara menurut Houston, dkk (dalam Aji, 2020) terdapat dua aspek, yaitu:

a. Perilaku Konflik (*Conflict Behavior*)

Aspek perilaku konflik melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan dapat di tandai dengan adanya tindakan yang tidak kompatibel sehingga menimbulkan respon konflik. Terdapat tiga indikator dalam aspek perilaku konflik yaitu, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, dan menyalakan lampu jauh dalam kondisi jalanan yang tenang.

b. Mengebut (*Speeding*)

Aspek *speeding* atau perilaku mengebut termasuk kedalam perilaku beresiko. Perilaku *speeding* tersebut merupakan perilaku yang tidak

mempertimbangkan resiko, membuat keputusan secara impulsif atau kelalaian dari pengemudi dalam berkendara.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa aspek dari perilaku agresif berkendara terdiri dari dua aspek, yaitu aspek *conflict behavior* dan aspek *speeding*. Aspek *conflict behavior* adalah respon konflik yang terjadi saat adanya interaksi sosial saat berkendara di jalan raya. Aspek *speeding* adalah perilaku mengebut yang dapat merugikan pengemudi dan orang lain.

3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Agresif Berkendara

Faktor-faktor yang memengaruhi perilaku agresif berkendara menurut Tasca (2000) terdiri dari sembilan faktor, yaitu:

a. Usia

Faktor usia mencakup dominasi rentang usia yang sering melakukan perilaku agresif berkendara. Rentang usia yang mendominasi ada pada usia remaja akhir sampai dewasa awal yaitu 17-35 tahun. Rentang usia tersebut juga termasuk kedalam usia produktif.

b. Jenis Kelamin

Faktor jenis kelamin dalam perilaku agresif berkendara cenderung mengarah pada jenis kelamin laki-laki. Pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Namun, tidak menutup kemungkinan bagi pengemudi perempuan juga dapat sebagai perilaku agresif berkendara.

c. Anonimitas

Faktor anonimitas dapat dikatakan merupakan sebuah atau suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seseorang pengemudi tidak dapat diketahui identitasnya, dikarenakan seseorang yang dalam anonimitas dapat dengan mudah melakukan tindakan agresif dalam berkendara.

d. Faktor Sosial

Faktor sosial mengambil peran dalam terjadinya perilaku agresif berkendara dikarenakan agresi merupakan respon yang dipelajari melalui observasi atau imitasi orang lain yang terikat. Sehingga, sangat memungkinkan perilaku agresif berkendara terjadi karena observasi dan imitasi yang dilakukan pengemudi terhadap pengemudi lain saat terjadi interaksi sosial di jalan raya.

e. Kepribadian

Faktor kepribadian mencakup karakteristik dari kepribadian individu seperti keterbukaan, kepercayaan, dan keramahan. Kepribadian merupakan pusat kendali internal individu yang didalamnya terdapat efikasi diri, harga diri, optimisme, intelektual, konsep diri, dan kontrol diri.

f. Gaya Hidup

Faktor gaya hidup mengarah kepada kelompok perilaku khas atau unik yang dilakukan oleh individu dengan berbagai kepribadian. Gaya hidup tinggi memengaruhi cukup besar terjadinya perilaku agresif berkendara, namun hal tersebut lebih cenderung pada usia muda karena didukung oleh konformitas dari kelompok usia tersebut.

g. Sikap Pengemudi

Faktor sikap pengemudi mencakup situasi pengemudi, keterampilan pengemudi dan penanganan masalah dalam berkendara. Pengemudi lebih mungkin melakukan pelanggaran lalu lintas secara agresif apabila berada dalam situasi yang tertekan dan mengalami kejadian diluar prediksi saat berkendara.

h. Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan yang menimbulkan terjadinya perilaku agresif berkendara yang dilakukan pengemudi akan mengacu pada keadaan lingkungan yang kurang kondusif seperti, terjadinya kemacetan, kecelakaan lalu lintas, hambatan di jalan raya dan sebagainya.

i. Perilaku impulsif

Faktor perilaku impulsif merupakan faktor pribadi lain yang memberikan kontribusi untuk terlibat dalam perilaku mengemudi agresif. Impulsif adalah sebuah konsep atau keadaan yang mirip dengan “pencari perhatian”, tetapi *impulsif* berhubungan dengan derajat individu dalam mengontrol diri dan perilaku.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor dari perilaku agresif berkendara terdiri dari sembilan faktor, yaitu faktor usia, jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, faktor lingkungan dan perilaku impulsif.

B. Perilaku Impulsif

1. Definisi Perilaku Impulsif

Menurut Kosslyn dan Rosenberg (2005) mendefinisikan perilaku impulsif atau perilaku impulsif sebagai kecenderungan untuk merespons rangsangan dengan segera, tanpa merefleksi atau mengkhawatirkan konsekuensinya. Menurut Moeller, dkk (2001) perilaku impulsif didefinisikan sebagai kecenderungan untuk bertindak atau berperilaku secara cepat dan tidak terencana untuk menanggapi rangsangan secara eksternal dan internal tanpa mempertimbangkan konsekuensi negatif dari tindakan tersebut.

Pengertian lain mengenai perilaku impulsif menurut Barrat dan Patton (1995) adalah konstruk yang relevan untuk menjelaskan perbedaan normal antara kepribadian dan patologi kepribadian yang lebih ekstrem di antara populasi klinis. Sedangkan, menurut Whiteside & Lynam (2003) mendefinisikan perilaku impulsif sebagai kecenderungan untuk terlibat dalam suatu perilaku tanpa memperhatikan konsekuensi atau resiko yang melekat dari perilaku. Penulis lain, Monterosso & Ainslie (dalam Herman dkk, 2018) mendefinisikan perilaku impulsif sebagai ketidakmampuan untuk menunda kepuasan dan sebagai lawan dari pengendalian diri.

Berdasarkan penjelasan dari beberapa tokoh di atas, dapat disimpulkan bahwa, perilaku impulsif adalah kecenderungan untuk bertindak cepat dan tidak terencana dalam menanggapi rangsangan eksternal dan internal tanpa mempertimbangkan efek negatif dari perilaku tersebut.

2. Aspek-Aspek Perilaku Impulsif

Adapun aspek-aspek perilaku impulsif menurut Barrat dan Patton (dalam Stanford, dkk, 2009) terdapat tiga aspek, yaitu:

a. Perilaku impulsif atensi

Aspek perilaku impulsif atensi adalah kurangnya perhatian atau kesulitan dalam memusatkan perhatian pada tugas yang ada. Dalam dimensi ini terdapat dua faktor yaitu perhatian (*attention*) dan ketidakstabilan kognitif (*cognitive instability*).

b. Perilaku impulsif motorik

Aspek perilaku impulsif motorik merupakan tindakan mendadak atau tidak mampu menahan respon. Dimensi ini menggabungkan faktor impulsif motorik (*motor perilaku impulsif*) dan faktor ketekunan (*perseverance*).

c. Perilaku impulsif tidak terencana

Aspek perilaku impulsif tidak terencana mengacu pada kurangnya pertimbangan atau tidak merencanakan tugas dengan hati-hati. Dimensi ini menggabungkan faktor pengendalian diri (*self-control*) dan faktor kompleksitas kolektif (*collective complexity*).

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa aspek dari perilaku impulsif terdiri dari tiga aspek, yaitu aspek perilaku impulsif atensi, aspek perilaku impulsif motorik, dan aspek perilaku impulsif tidak terencana.

3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Perilaku Impulsif

Faktor-faktor yang memengaruhi perilaku impulsif menurut Whiteside dkk, (2005) terdiri dari empat faktor, yaitu:

a. Urgensi

Faktor urgensi cukup berperan dalam perilaku impulsif pengemudi saat berkendara karena keadaan atau situasi di jalan raya yang terkesan terburu-buru sehingga dapat menimbulkan individu melakukan tindakan impulsif sebagai bentuk respon atas stimulus yang didapatkan.

b. Kurangnya Persiapan

Faktor kurangnya persiapan atau perencanaan mampu mendorong seseorang dalam melakukan perilaku impulsif saat berkendara di jalan raya. Persiapan dapat membantu individu untuk memproses tindakan yang akan dilakukan selanjutnya menjadi lebih teratur dan sesuai dengan yang diharapkan.

c. Ketekunan

Faktor ketekunan adalah upaya bersinambung untuk mencapai tujuan tertentu tanpa mudah menyerah hingga meraih keberhasilan. Pengemudi yang mampu menunjukkan sifat ketekunan saat berkendara cenderung akan menghindari perilaku agresif berkendara.

d. Mencari Sensasi

Aspek ini didefinisikan sebagai kecenderungan untuk menikmati dan mengejar aktivitas yang menggairahkan, dan keterbukaan untuk pengalaman baru. Mencari sensasi yang terjadi di jalan raya cenderung dilakukan oleh para remaja, hal ini dikarenakan eksistensi diri yang diakui oleh pengemudi lain.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi terjadinya perilaku impulsif terdiri dari empat faktor, yaitu aspek *urgensi*, aspek kurangnya persiapan, aspek ketekunan, dan aspek *sensation seeking*.

C. Kerangka Pemikiran

Kecelakaan bermotor lebih sering dialami oleh remaja dan anak-anak karena mereka belum cukup stabil dari segi kedewasaannya. Aturan pemerintah tentang batas usia menggunakan kendaraan bermotor adalah 17 tahun karena dipahami bersama bahwa pada kalangan SLA (Sekolah Lanjutan Atas), faktor kematangan emosi pada remaja yang belum stabil sehingga mereka sering berkendara dengan kecepatan tinggi dan beresiko bagi pengemudi yang lain. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Septyana (2018) yang mengemukakan bahwa semakin rendah tingkat kematangan emosi remaja maka akan semakin tinggi perilaku agresif berkendara yang dilakukan remaja.

Dalam penelitiannya, Vazquez (2013) menjelaskan bahwa usia juga merupakan salah satu faktor demografis yang cukup mempengaruhi perilaku agresif berkendara. Penelitian tersebut mengemukakan bahwa individu dengan rentang usia remaja akhir dan dewasa awal 18-22 tahun dan 23-37 tahun memiliki perilaku berkendara agresif yang lebih tinggi dibandingkan individu dengan usia yang lebih tua. Sejalan dengan hal tersebut, penelitian yang dilakukan oleh Huang (2014) selama 30 hari menunjukkan bahwa pengendara dengan kelompok usia 18-

39 tahun memiliki kesadaran terhadap kecelakaan yang lebih rendah dibandingkan dengan kelompok usia yang lebih tua yaitu 40-65 tahun.

Kecelakaan yang sering terjadi di kalangan remaja dan anak-anak ini disebabkan oleh perilaku agresif berkendara. Menurut Houston, dkk (2003) perilaku agresif berkendara atau perilaku agresif dalam berkendara dapat dikonseptualisasikan sebagai bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman sehingga menyebabkan pengemudi dan orang lain baik yang berkendara atau pejalan kaki dalam resiko yang berbahaya. Bentuk perilaku perilaku agresif berkendara yaitu mengklakson, *rude gesturing*, *speeding*, menyalip dan membuntuti. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Darmawan (2015) menunjukkan bahwa pada usia remaja akhir 17-24 tahun, perilaku agresif berkendara muncul lebih tinggi daripada usia lain.

Menurut Tasca (2000) perilaku agresif berkendara dipengaruhi oleh faktor-faktor antara lain usia, jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, faktor lingkungan, dan perilaku impulsif. Perilaku impulsif merupakan faktor pribadi yang memberi kontribusi pada individu untuk terlibat dalam perilaku agresif berkendara. Perilaku impulsif adalah kecenderungan untuk bertindak cepat dan tidak terencana dalam menanggapi rangsangan eksternal dan internal tanpa mempertimbangkan efek negatif dari perilaku tersebut (Barrat dan Patton dalam Stanford, dkk, 2009).

Ada tiga aspek utama dalam perilaku impulsif yaitu *attention* perilaku impulsif, *motor* perilaku impulsif dan *non-planning* perilaku impulsif yang ketiganya dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti urgensi, kurangnya

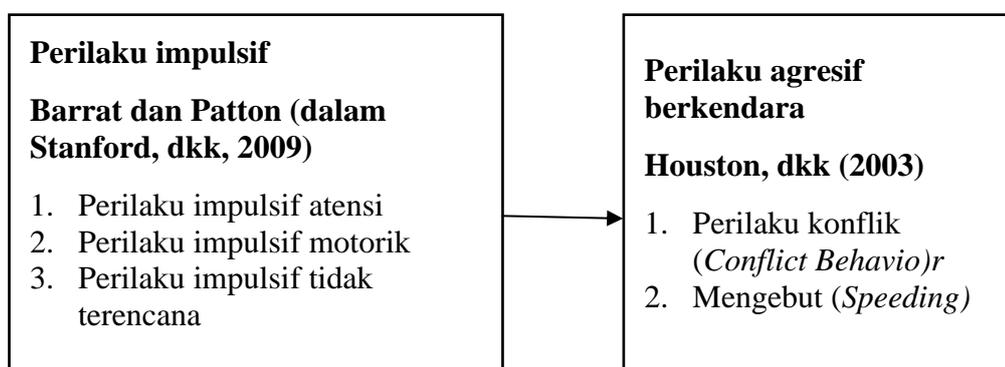
perencanaan, kurangnya kesabaran dan mencari sensasi. Remaja yang merupakan fase peralihan dari anak menuju dewasa rentan mengalami perilaku impulsif karena tumbuhnya ego sebagai manusia yang lebih mandiri namun belum diimbangi dengan kedewasaan berpikir sehingga sering tidak matang dalam pengambilan keputusan baik yang bersifat reflek maupun yang terencana.

Salah satu aspek perilaku impulsif yaitu *non-planning* perilaku impulsif atau impulsif tidak terencana mengacu pada kurangnya pertimbangan atau tidak merencanakan tugas dengan hati-hati. Dimensi ini menggabungkan faktor pengendalian diri (*self-control*) dan kompleksitas kolektif (*collective complexity*). Oleh karena itu, perilaku impulsif juga dapat mengacu pada dimensi kontrol diri remaja dalam melakukan tindakan agresif. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sentana dan Kumala (2017) yang melakukan penelitian mengenai kontrol diri remaja terhadap perilaku agresif di Banda Aceh, hasil penelitian menunjukkan semakin tinggi kontrol diri maka semakin rendah agresivitas remaja di Banda Aceh. Remaja dengan tingkat kontrol diri yang tinggi akan mampu untuk mempertimbangkan konsekuensi dari perbuatan mereka dan dapat menghindari berperilaku agresif.

Hubungan antara perilaku agresif berkendara dan perilaku impulsif telah diteliti oleh Dahlen dkk (2005). Dari hasil penelitian ini disimpulkan bahwa perilaku impulsif berpengaruh pada prediksi sikap perilaku agresif berkendara yang mana seseorang yang memiliki perilaku impulsif sangat mungkin untuk melakukan perilaku agresif berkendara dibanding orang lain yang tidak memiliki perilaku impulsif. Oleh karena itu, perilaku impulsif dapat menjadi suatu alat

prediksi tentang kemungkinan timbulnya perilaku perilaku agresif berkendara di kemudian hari. Kesimpulan ini juga diperkuat oleh hasil penelitian Winurini (2012) yang mengemukakan hasil yang serupa.

Berdasarkan uraian yang telah dijabarkan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kerangka berpikir pada penelitian ini adalah:



Gambar 3. Konsep Kerangka Penelitian

D. Hipotesis

H₀: Tidak terdapat pengaruh antara perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara?

H₁: Terdapat pengaruh antara perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara?

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, yaitu penelitian yang banyak menggunakan angka mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data, serta penampilan dari hasilnya (Azwar, 2014). Menurut Azwar (2014) penelitian dengan pendekatan kuantitatif menekankan analisisnya pada data-data *numerical* (angka) yang diolah dengan metode statistika. Pendekatan kuantitatif dilakukan pada penelitian inferensial dan deskriptif menyadarkan kesimpulan hasilnya pada suatu probabilitas kesalahan penolakan hipotesis nihil. Metode ini akan menghasilkan signifikansi pengaruh antar variabel yang diteliti.

Rancangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif dan inferensial. Menurut Sugiyono (2014) statistik deskriptif membahas cara-cara pengumpulan, peringkasan, penyajian data sehingga diperoleh informasi yang lebih mudah dipahami. Rancangan penelitian ini digunakan untuk memberikan gambaran kondisi sebaran data perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda. Statistik inferensial bertujuan untuk melakukan estimasi parameter dan menguji hipotesis suatu penelitian dalam rangka penarikan kesimpulan dalam penelitian berdasarkan data sampel yang kemudian digeneralisasikan pada populasi (Sugiyono, 2012). Sedangkan, rancangan statistik inferensial digunakan untuk mengetahui ada tidaknya

pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja di Samarinda.

B. Identifikasi Variabel

Penelitian ini menggunakan dua variabel bebas dan satu variabel terikat, yaitu sebagai berikut:

1. Variabel Bebas : Perilaku impulsif (X)
2. Variabel Terikat : Perilaku agresif berkendara (Y)

C. Definisi Konseptual

1. Perilaku Agresif Berkendara

Menurut Houston, dkk (2003) perilaku agresif berkendara atau perilaku agresif dalam berkendara dapat dikonseptualisasikan sebagai bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman sehingga menyebabkan pengemudi dan orang lain baik yang berkendara atau pejalan kaki dalam resiko yang berbahaya.

2. Perilaku Impulsif

Menurut Barrat dan Patton (1995) perilaku impulsif dapat dikonseptualisasikan sebagai sebuah konstruk yang relevan untuk menjelaskan perbedaan normal antara kepribadian dan patologi kepribadian yang lebih ekstrem di antara populasi klinis.

D. Definisi Operasional

1. Perilaku Agresif Berkendara

Perilaku agresif berkendara adalah perilaku mengemudi kendaraan dengan secara sengaja melukai atau merugikan orang lain didukung dengan rasa ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu yang dilakukan remaja saat berkendara. Adapun aspek-aspek perilaku agresif berkendara menurut Houston, dkk (2003) yaitu aspek perilaku konflik (*conflict behaviour*) dan aspek mengebut (*speeding*).

2. Perilaku Impulsif

Perilaku impulsif adalah kecenderungan untuk bertindak cepat dan tidak terencana dalam yang dialami remaja dalam menanggapi rangsangan eksternal dan internal tanpa mempertimbangkan efek negatif dari perilaku tersebut. Adapun aspek-aspek menurut Barrat dan Patton (dalam Stanford, dkk, 2009) yaitu: impulsif atensi, impulsif motorik, dan impulsif tidak terencana.

E. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Sugiyono (2014) mendefinisikan populasi sebagai suatu wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Jadi yang dimaksud dengan populasi individu yang memiliki sifat yang sama walaupun presentase kesamaan itu sedikit, atau dengan kata lain seluruh individu yang akan dijadikan objek penelitian. Generalisasi

adalah suatu cara pengambilan kesimpulan terhadap kelompok individu yang lebih luas jumlahnya berdasarkan data yang diperoleh dari sekelompok individu yang sedikit jumlahnya. Jadi, populasi adalah seluruh komponen dalam penelitian yang memenuhi kualitas dan karakteristik untuk tujuan penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah remaja akhir yang mampu berkendara dan memiliki SIM di Samarinda.

2. Sampel

Sampel juga diartikan dengan sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Dinamakan penelitian sampel apabila kita bermaksud untuk menggeneralisasikan hasil penelitian sampel untuk menentukan banyaknya sampel (Sugiyono, 2014). Teknik *sampling* yang digunakan adalah *nonprobability sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan peluang/kesempatan yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Untuk pengambilan sampelnya ditentukan dengan *purposive sampling*, yaitu penentuan sampel dengan berdasarkan kriteria- kriteria atau pertimbangan (Sugiyono, 2014).

Menurut Roscoe (dalam Sugiyono, 2014) ukuran sampel yang layak dalam penelitian adalah antara 30 sampai dengan 500 sampel. Populasi remaja akhir yang mampu berkendara dan memiliki SIM di Samarinda tidak diketahui jumlah pastinya, sehingga rumus yang dibutuhkan untuk mengetahui jumlah sampel adalah menggunakan rumus Lemeshow (dalam Riduwan, 2010), yaitu:

$$n = \frac{z^2 p(1 - p)}{d^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

$z = \text{Nilai standart} = 1.96$

$p = \text{Maksimal estimasi} = 50\% = 0.5$

$d = \text{alpha} (0,10) \text{ atau sampling error} = 10\%$

Maka diperoleh hasil jumlah sampel minimal yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 96 responden yang akan dibulatkan oleh peneliti menjadi 100 responden.

Pengambilan sampel pada penelitian ini berdasarkan karakteristik berikut:

a. Berusia 17-21 Tahun

Masa remaja menurut Hurlock (2004) diartikan sebagai suatu masa transisi atau peralihan, yaitu periode dimana individu secara fisik maupun psikis berubah dari masa kanak-kanak ke masa dewasa. Menurut Mappiare (dalam, Ramadhani dkk, 2014) menyatakan bahwa tahapan perkembangan remaja remaja lanjut/akhir berusia 17-21 tahun.

b. Pengemudi Legal

Mampu berkendara kendaraan bermotor roda dua. Pengemudi harus memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dengan kategori C dan sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikannya.

c. Laki-laki

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Chomeya (2010) ditinjau dari jenis kelamin, perilaku agresif berkendara kebanyakan cenderung berjenis kelamin laki-laki.

Sampel dalam penelitian ini adalah remaja akhir laki-laki di Samarinda. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 100 remaja di

Samarinda. Remaja akhir yang berasal dari Samarinda berusia 17-21 tahun dan merupakan seorang pengemudi legal.

F. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu alat pengukuran atau instrumen. Instrumen penelitian yang digunakan ada dua yaitu skala perilaku agresif berkendara dan skala perilaku impulsif. Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan teknik *try out* tidak terpakai kepada remaja akhir sebanyak 50 remaja.

Penelitian ini menggunakan skala tipe likert. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2014). Skala yang disusun menggunakan bentuk likert memiliki empat alternatif jawaban. Skala tersebut dikelompokkan dalam pernyataan *favorable* dan *unfavorable* dengan empat alternatif jawaban. Skala pengukuran tersebut diuraikan sebagai berikut:

Tabel 1. Skala Pengukuran Likert

Jawaban	Skor <i>Favorable</i>	Skor <i>Unfavorable</i>
Sangat sesuai	4	1
Sesuai	3	2
Tidak sesuai	2	3
Sangat tidak sesuai	1	4

Favorable adalah pernyataan yang berisi hal yang positif dan mendukung mengenai aspek penelitian, sedangkan *unfavorable* adalah pernyataan sikap yang berisi hal negatif dan bersifat tidak mendukung mengenai aspek penelitian. Adapun instrumen dalam penelitian ini akan diuraikan sebagai berikut:

1. Skala Perilaku Agresif Berkendara

Skala perilaku agresif berkendara sebagai alat ukur dalam penelitian ini menggunakan modifikasi skala dari aspek yang dikemukakan oleh Houston dkk., dalam Aji (2020) yang terdiri dari dua aspek yaitu, perilaku konflik (*conflict behavior*) dan mengebut (*speeding*). Adapun sebaran aitem skala perilaku agresif berkendara telah disusun pada tabel dibawah ini:

Tabel 2. Blueprint Skala Perilaku Agresif Berkendara

No	Aspek	Nomor Item		Jumlah
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1	Perilaku konflik (<i>Conflict behavior</i>)	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,	10, 11, 12, 13, 14,	18
		8, 9	15, 16, 17, 18	
2	Mengebut (<i>Speeding</i>)	19, 20, 21, 22, 23,	27, 28, 29, 30, 31,	16
		24, 25, 26	32, 33, 34	
Total		17	17	34

2. Skala Perilaku Impulsif

Skala perilaku impulsif sebagai alat ukur dalam penelitian ini menggunakan modifikasi skala dari aspek yang dikemukakan oleh Barrat dalam Mawardi (2018) yang terdiri dari tiga aspek yaitu, impulsif atensi, impulsif motorik, impulsif tidak terencana. Adapun sebaran aitem perilaku impulsif dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3. Blueprint Skala Perilaku Impulsif

No	Aspek	Nomor Item		Jumlah
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1	Impulsif atensi	1, 2, 3, 4, 5, 6	12, 13, 14, 15, 16, 17	12
2	Impulsif motorik	7, 8, 9, 10, 11	18, 19, 20, 21, 22	10
3	Impulsif tidak terencana	23, 24, 25, 26, 27	28, 29, 30, 31, 32	10
Total		16	16	32

G. Uji Validitas dan Reliabilitas

1. Uji Validitas

Uji validitas alat ukur bertujuan untuk mengetahui sejauh mana skala yang digunakan mampu menghasilkan data yang akurat sesuai dengan tujuannya. Uji validitas yang dilakukan dalam penelitian ini adalah validitas butir. Menurut Azwar (2014) validitas isi ditentukan melalui pendapat profesional dalam telaah aitem dengan menggunakan spesifikasi yang telah ada. Validitas butir bertujuan untuk mengetahui apakah butir atau aitem yang digunakan baik atau tidak, yang dilakukan dengan mengkorelasikan skor butir total, sedangkan validitas konstruksi teoritis yang mendasari penyusunan alat ukur.

Uji validitas dilakukan pada masing-masing variabel penelitian. Dalam program SPSS digunakan *Pearson Product Moment Correlation-Bivariate* dan membandingkan hasil uji *Pearson Correlation* dengan r total korelasi. Menurut Azwar (2014) menyatakan bahwa berdasarkan nilai korelasi jika r hitung $>$ r total korelasi (0,300) maka aitem dinyatakan valid, sebaliknya jika r hitung $<$ r total korelasi (0,300) maka aitem dinyatakan tidak valid.

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas mengandung arti sejauhmana hasil suatu pengukuran tetap konsisten, dapat dipercaya atau dapat diandalkan apabila dilakukan pengukuran terhadap gejala yang sama dengan alat ukur yang sama (Azwar, 2014). Reliabilitas alat ukur penelitian ini akan diuji menggunakan teknik uji reliabilitas yang dikembangkan oleh Cronbach yang disebut dengan teknik *Alpha*

Cronbach's. Instrumen yang sudah dapat dipercaya, yang reliabel akan menghasilkan data yang dipercaya juga.

Terdapat dua alasan peneliti menggunakan uji *Alpha Cronbach's*, pertama karena teknik ini merupakan teknik pengujian keandalan kuesioner yang paling sering digunakan, kedua dengan melakukan uji *Alpha Cronbach's* maka akan terdeteksi indikator- indikator yang tidak konsisten. Menurut Azwar (2014) hasil pengukuran dapat dikatakan reliabel jika memiliki nilai *Alpha Cronbach* minimal sebesar 0.700.

H. Hasil Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

1. Skala Perilaku Agresif Berkendara

Skala perilaku agresif berkendara terdiri atas 34 butir aitem dan terbagi atas dua aspek. Hasil analisis butir dinyatakan valid jika r hitung minimal sebesar 0.300 (Azwar, 2014). Berdasarkan hasil uji validitas menunjukkan bahwa dari 34 butir aitem, seluruh butir aitem dinyatakan valid.

Nama Konstrak: Perilaku Agresif Berkendara

Nama Aspek 1: Perilaku konflik

Nama Aspek 2: Mengebut

Tabel 4. Sebaran Aitem Skala Perilaku Agresif Berkendara

Aspek	Favorable		Unfavorable		Jumlah	
	Valid	Gugur	Valid	Gugur	Valid	Gugur
1	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7,8, 9	-	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18	-	18	-
2	19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26	-	27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34	-	16	-
Total	17	-	17	-	34	-

**Tabel 5. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan
Skala Perilaku Agresif Berkendara (N= 50)**

Aspek	Jumlah butir			r terendah – tertinggi	Sig terendah - tertinggi
	Awal	Gugur	Sahih		
1	18	-	18	0.309-0.739	0.000-0.029
2	16	-	16	0.463-0.860	0.000-0.001

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 70

Kaidah yang digunakan dalam uji reliabilitas yaitu alat ukur dinyatakan *reliable* apabila nilai $\alpha > 0.700$ (Azwar, 2014). Adapun penjelasan hasil uji reliabilitas skala agresif berkendara sebagai berikut:

**Tabel 6. Rangkuman Keandalan Variabel
Perilaku Agresif Berkendara (N=50)**

Aspek	Alpha
Perilaku konflik	0.808
Mengebut	0.892
Total	0.923

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 73

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa skala perilaku agresif berkendara menghasilkan nilai $\alpha > 0.700$ yaitu sebesar 0.923. Hal ini menunjukkan bahwa skala perilaku agresif berkendara pada penelitian ini dinyatakan andal atau *reliable*.

2. Skala Perilaku Impulsif

Skala perilaku impulsif terdiri dari 32 butir aitem dan terbagi atas 3 aspek. Hasil analisis butir dinyatakan valid jika r hitung minimal sebesar 0.300 (Azwar, 2020). Berdasarkan hasil uji validitas menunjukkan bahwa dari 32 butir aitem, seluruh butir aitem dinyatakan valid.

Nama Konstrak: Perilaku Impulsif

Nama Aspek 1: Impulsif atensi

Nama Aspek 2: Impulsif motorik

Nama Aspek 3 : Impulsif tidak terencana

Tabel 7. Sebaran Aitem Skala Perilaku Impulsif

Aspek	Favorable		Unfavorable		Jumlah	
	Valid	Gugur	Valid	Gugur	Valid	Gugur
1	1, 2, 3, 4, 5, 6	-	12, 13, 14, 15, 16, 17	-	12	-
2	7, 8, 9, 10, 11	-	18, 19, 20, 21, 22	-	10	-
3	23, 24, 25, 26, 27	-	28, 29, 30, 31, 32	-	10	-
Total	16	-	16	-	32	-

Tabel 8. Rangkuman Analisis Butir Kesahihan Skala Perilaku Impulsif (N= 50)

Aspek	Jumlah butir			r terendah – – tertinggi	Sig terendah – – tertinggi
	Awal	Gugur	Sahih		
1	12	-	12	0.445-0.868	0.000-0.001
2	10	-	10	0.357-0.793	0.000-0.011
3	10	-	10	0.319-0.837	0.000-0.024

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 71 – 72

Kaidah yang digunakan dalam uji reliabilitas yaitu alat ukur dinyatakan *reliable* apabila nilai alpha > 0.700 (Azwar, 2014). Adapun penjelasan hasil uji reliabilitas skala perilaku impulsif sebagai berikut:

Tabel 9. Rangkuman Keandalan Variabel Perilaku Impulsif (N=50)

Aspek	Alpha
Impulsif atensi	0.812
Impulsif motorik	0.762
Impulsif tidak terencana	0.734
Total	0.891

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 73

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa skala perilaku impulsif menghasilkan nilai alpha > 0.700 yaitu sebesar 0.891. Hal ini menunjukkan bahwa skala perilaku impulsif pada penelitian ini dinyatakan andal atau *reliable*.

I. Teknik Analisa Data

Analisis data yang dilakukan untuk pengolahan data penelitian adalah dengan menggunakan analisis regresi sederhana untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dan kemampuan prediksi variabel bebas (perilaku impulsif) terhadap variabel terikat (perilaku agresif berkendara). Menurut Sugiyono (2014) pada analisis regresi harus ada variabel yang ditentukan dan variabel yang menentukan atau dengan kata lain adanya ketergantungan antara variabel bebas dan variabel tergantung, di mana kedua variabel ini bersifat kausal atau sebab akibat yaitu saling berpengaruh.

Sebelum dilakukan uji analisis hipotesis terlebih dahulu akan diadakan uji deskriptif dan uji asumsi. Adapun uji asumsi terdiri dari:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah alat uji yang digunakan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi, nilai residu dari regresi mempunyai distribusi yang normal. Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi, nilai residu dari regresi mempunyai distribusi yang normal. Uji normalitas terbagi menjadi dua, yaitu menggunakan Kolmogorov-Smirnov jika sampel penelitian lebih dari 50 dan menggunakan Shapiro Wilk jika sampel penelitian kurang dari 50 dengan menggunakan dengan taraf signifikansi alpha sebesar 5%. Kaidah yang digunakan adalah jika nilai Sig atau $p > 0.05$ maka data berdistribusi normal, sebaliknya jika $p < 0.05$ maka data berdistribusi tidak normal (Azwar, 2014).

2. Uji Linearitas

Uji linearitas merupakan suatu prosedur yang digunakan untuk mengetahui status linear tidaknya hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen. Linearitas adalah keadaan di mana hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen bersifat linear (garis lurus) dalam range variabel independen tertentu (Azwar, 2014). Adapun kaidah yang digunakan dalam uji linearitas adalah apabila nilai deviant from linearity $p > 0.05$ dan nilai F hitung $< F$ tabel pada taraf signifikansi 5% atau 0.05, maka hubungan dinyatakan linear (Azwar, 2014).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Samarinda adalah ibu kota provinsi dari salah satu provinsi di Indonesia yaitu provinsi Kalimantan Timur. Kota Samarinda terletak di tepi sungai Mahakam dengan luas tanah 718 km². Samarinda menempati urutan pertama pada Indeks Pembangunan Diri di Kalimantan Timur dan menjadi kota terpadat di seluruh pulau Kalimantan, dengan populasi 827.994 pada tahun 2020.

Penelitian ini dilakukan di kota Samarinda yang memiliki jumlah kecamatan sebanyak 10 kecamatan yaitu, kecamatan Loa Janan Ilir, Palaran, Samarinda Ilir, Samarinda Kota, Samarinda Seberang, Samarinda Ulu, Sungai Kunjang, Sambutan, Samarinda Utara, dan Sungai Pinang. Penulis melakukan penyebaran skala secara *online* dengan menggunakan *google form* kepada siswa SMA/SMK, mahasiswa, dan remaja yang sudah bekerja yang tersebar di setiap kecamatan di Samarinda. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan subjek yang beragam.

B. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Karakteristik Subjek Penelitian

Deskripsi karakteristik subjek penelitian memberikan informasi terkait gambaran subjek dalam penelitian ini yang disesuaikan dengan kebutuhan dan tujuan yang hendak diamati oleh peneliti. Subjek dalam penelitian ini adalah remaja laki-laki yang berusia 17-21 tahun, memiliki SIM C dan berdomisili di

Samarinda. Penentuan subjek penelitian menggunakan *purposive sampling* yaitu pengambilan anggota sampel dari populasi yang dilakukan secara acak tanpa memerhatikan strata yang ada dalam populasi tersebut. Berdasarkan pengambilan sampel tersebut diperoleh 100 remaja laki-laki yang sesuai dengan kriteria penelitian dengan karakteristik sebagai berikut :

Tabel 10. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Usia

Usia	Frekuensi	Persentase
17 tahun	19	19%
18 tahun	17	17%
19 tahun	32	32%
20 tahun	18	18%
21 tahun	14	14%
Total	100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 76

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat bahwa subjek dalam penelitian ini menunjukkan persebaran yang hampir merata dengan subjek penelitian terbanyak berusia 19 tahun persentase 32%. Kategori usia terbanyak kedua yaitu 17 tahun dengan persentase 19%. Hal ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini masuk dalam kategorisasi usia remaja akhir.

Tabel 11. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Domisili

Domisili	Frekuensi	Persentase
Loa Janan Ilir	1	1%
Palaran	3	3%
Samarinda Ilir	5	5%
Samarinda Kota	18	18%
Samarinda Seberang	6	6%
Samarinda Ulu	25	25%
Sungai Kunjang	3	3%
Sambutan	4	4%
Samarinda Utara	27	27%
Sungai Pinang	8	8%
Total	100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 76

Berdasarkan tabel diatas, dapat diliat bahwa dalam penelitian ini menunjukkan subjek paling banyak berdomisili di kecamatan Samarinda Utara yaitu dengan persentase 27%. Sedangkan, subjek yang paling sedikit berdomisili di kecamatan Loa Janan Ilir yaitu dengan persentase 1%.

Tabel 12. Distribusi Subjek Penelitian Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Frekuensi	Persentase
Siswa SMK	18	18%
Siswa SMA	21	21%
Mahasiswa	38	38%
<i>Freelancer</i>	11	11%
Mekanik	2	2%
Pramuniaga	6	6%
Pramusaaji	4	4%
Total	100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 76

Berdasarkan tabel 12 di atas, dapat dilihat bahwa subjek dalam penelitian ini menunjukkan jumlah terbanyak berasal dari kategori pekerjaan Mahasiswa yaitu dengan persentase 38%. Sedangkan subjek penelitisn yang memiliki persentase terendah berasal dari kategori pekerjaan Mekanik yaitu sebanyak 2%.

2. Hasil Uji Deskriptif

Deskriptif data digunakan untuk menggambarkan kondisi sebaran data pada sampel penelitian yaitu remaja laki-laki berusia 17-21 tahun, memiliki SIM C dan berdomisili di Samarinda. *Mean* empirik dan *mean* hipotetik diperoleh dari respon sampel penelitian melalui dua skala penelitian yaitu skala perilaku agresif berkendara dan skala impulsif. *Mean* empirik dan standar deviasi empirik diperoleh dari hasil perhitungan melalui program SPSS, untuk *mean* hipotetik menggunakan rumus:

$$\mu = \frac{1}{2}(i_{max} + i_{min})\Sigma k$$

Keterangan:

- μ : Mean hipotetik
 i_{max} : Skor maksimal aitem
 i_{min} : Skor minimal aitem
 Σk : Jumlah aitem valid

Standar deviasi hipotetik menggunakan rumus:

$$\sigma = \frac{1}{6}(X_{max} + X_{min})$$

- σ : SD hipotetik
 X_{max} : Skor maksimal subjek
 X_{min} : Skor minimal subjek

Kategori berdasarkan perbandingan *mean* hipotetik dan *mean* empirik dapat langsung dilakukan dengan melihat deskriptif data penelitian. Menurut Azwar (2014) pada dasarnya interpretasi terhadap skor skala psikologi bersifat normatif. Makna skor terhadap suatu norma (*mean*) skor populasi teoritik sebagai parameter sehingga alat ukur berupa angka (kuantitatif) dapat diinterpretasikan secara kualitatif. Acuan normatif tersebut memudahkan pengguna memahami hasil pengukuran.

Setiap skor *mean* empirik yang lebih tinggi secara signifikan dari *mean* hipotetik dapat dianggap sebagai indikator tingginya keadaan kelompok subjek

pada variabel yang diteliti, demikian juga sebaliknya. *Mean* empirik dan *mean* hipotetik penelitian dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 13. Mean Empirik dan Mean Hipotetik

Variabel	<i>Mean</i> Empirik	SD Empirik	<i>Mean</i> Hipotetik	SD Hipotetik	Status
Perilaku Agresif Berkendara	58.74	11.606	85	17	Rendah
Perilaku Impulsif	59.25	10.272	80	16	Rendah

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 74

Melalui tabel 13 di atas, dapat diketahui gambaran sebaran data secara umum pada subjek penelitian. Berdasarkan hasil pengukuran melalui skala perilaku agresif berkendara diperoleh *mean* empirik 58.74 lebih kecil dari *mean* hipotetik 85 dengan status rendah. Hasil ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini memiliki perilaku agresif berkendara yang rendah. Adapun sebaran frekuensi data untuk skala perilaku agresif berkendara sebagai berikut:

Tabel 14. Kategorisasi Skor Skala Perilaku Agresif Berkendara

Interval Kecenderungan	Skor	Kategori	F	Persentase
$X \geq 85 + 1.5(17)$	≥ 110.5	Sangat Tinggi	0	0%
$85 + 0.5(17) < X < 85 + 1.5(17)$	93.5 – 110.5	Tinggi	2	2%
$85 - 0.5(17) < X < 85 + 0.5(17)$	76.5 – 93.5	Sedang	0	0%
$85 - 1.5(17) < X < 85 - 0.5(17)$	59.5 – 76.5	Rendah	47	47%
$X \leq 85 - 1.5(17)$	≤ 59.5	Sangat Rendah	51	51%
Total			100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 74

Berdasarkan kategorisasi pada tabel 14 di atas, dapat dilihat skor dari skala perilaku agresif berkendara secara keseluruhan. Diketahui bahwa subjek penelitian yang memiliki perilaku agresif berkendara kategori tinggi adalah 2%, kategori rendah 47%, dan kategori sangat rendah 51%.

Pada tabel 15 juga dapat dilihat hasil pengukuran melalui skala perilaku impulsif diperoleh *mean* empirik 59.25 lebih kecil dari *mean* hipotetik 80

dengan status rendah. Hasil ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini memiliki perilaku impulsif yang rendah. Adapun sebaran frekuensi data untuk skala perilaku impulsif sebagai berikut:

Tabel 15. Kategorisasi Skor Skala Perilaku Impulsif

Interval Kecenderungan	Skor	Kategori	F	Persentase
$X \geq 80 + 1.5(16)$	≥ 104	Sangat Tinggi	0%	0%
$80 + 0.5(16) < X < 80 + 1.5(16)$	88 – 104	Tinggi	2	2%
$80 - 0.5(16) < X < 80 + 0.5(16)$	72 – 88	Sedang	8	8%
$80 - 1.5(16) < X < 80 - 0.5(16)$	56 – 72	Rendah	57	57%
$X \leq 80 - 1.5(16)$	≤ 56	Sangat Rendah	33	33%
Total			100	100%

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 75

Berdasarkan kategorisasi pada tabel 15 di atas, dapat dilihat hasil skor dari skala perilaku impulsif. Diketahui bahwa subjek penelitian yang memiliki perilaku impulsif kategori tinggi adalah 2%, kategori sedang 8%, kategori rendah 57%, dan kategori sangat rendah 33%.

3. Hasil Uji Asumsi: Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk melihat penyimpangan frekuensi observasi yang diteliti dari frekuensi teoritik. Uji normalitas data dapat dilakukan dengan membandingkan probabilitas *Kolmogorov-smirnov* dengan nilai sebesar 0.05 (5%). Kaidah yang digunakan adalah jika $p > 0.05$ maka sebaran data normal, sebaliknya jika $p < 0.05$ maka sebaran data tidak normal (Azwar, 2014).

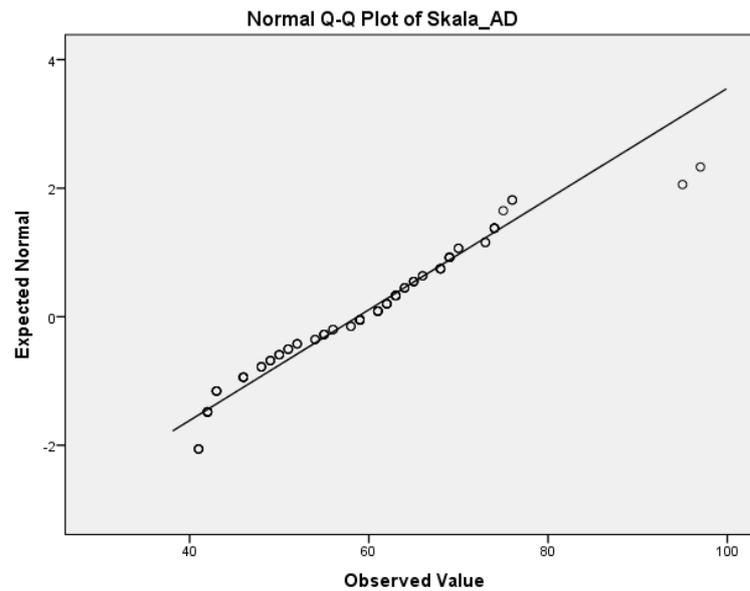
Tabel 16. Hasil Uji Asumsi Normalitas

Variabel	Kolmogorov-Smirnov	P	Keterangan
Perilaku Agresif Berkendara	0.069	0.200	Normal
Perilaku Impulsif	0.069	0.200	Normal

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 77

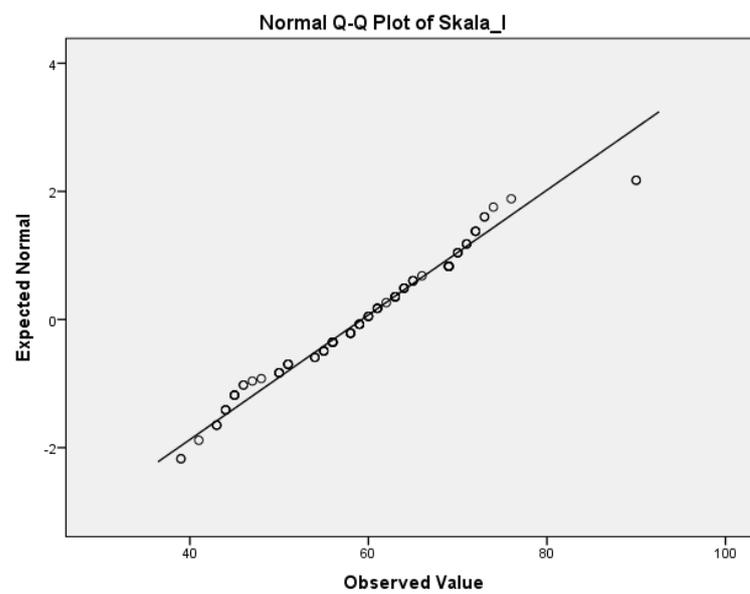
Berikut ini adalah gambar normal *Q-Q Plot* masing-masing variabel hasil keluaran SPSS versi 21.0 *for windows*.

1. Perilaku Agresif Berkendara



Gambar 4. *QQ Plot* Perilaku Agresif Berkendara

2. Perilaku Impulsif



Gambar 5. *QQ Plot* Perilaku Impulsif

Berdasarkan tabel 16 hasil uji normalitas, dapat diartikan sebagai berikut:

- a. Hasil uji asumsi normalitas sebaran data terhadap data variabel perilaku agresif berkendara menghasilkan nilai Z sebesar 0.069 dan nilai p sebesar 0.200 ($p > 0.05$). Hasil uji berdasarkan kaidah menunjukkan sebaran butir-butir perilaku agresif berkendara dinyatakan normal.
- b. Hasil uji asumsi normalitas sebaran data terhadap variabel perilaku impulsif menghasilkan nilai Z sebesar 0.069 dan nilai p sebesar 0.200 ($p > 0.05$). Hasil uji berdasarkan kaidah menunjukkan sebaran butir-butir perilaku impulsif dinyatakan normal.

Berdasarkan tabel 18 hasil uji asumsi normalitas, maka dapat disimpulkan bahwa dari kedua variabel yaitu perilaku agresif berkendara dan perilaku impulsif memiliki sebaran data normal karena memiliki nilai $p > 0.05$. Berdasarkan hasil tersebut, maka analisis data dalam penelitian ini dapat dilakukan secara parametrik karena syarat uji asumsi normalitas sebaran data penelitian terpenuhi. Analisis data secara parametrik dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linier sederhana.

4. Hasil Uji Asumsi: Linearitas

Uji asumsi linearitas dilakukan untuk mengetahui linearitas hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen. Linearitas adalah keadaan di mana hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen bersifat linear (garis lurus) dalam *range* variabel independen tertentu (Sugiyono, 2014). Adapun kaidah yang digunakan dalam uji linearitas adalah apabila nilai *deviant*

from linearity $p > 0.05$ dan nilai F hitung $< F$ tabel pada taraf signifikansi 5% atau 0.05, maka hubungan dinyatakan linear (Azwar, 2014). Berikut hasil uji linearitas antara masing-masing variabel bebas dengan variabel tergantung disajikan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 17. Hasil Uji Asumsi Linearitas

Variabel	F Hitung	F Tabel	P	Keterangan
Perilaku Agresif Berkendara – Perilaku Impulsif	1.402	3.940	0.129	Linear

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 78

Berdasarkan tabel 17 di atas, didapatkan hasil bahwa hasil uji asumsi linearitas antara perilaku agresif berkendara dengan perilaku impulsif menunjukkan nilai *deviant from linearity* F hitung sebesar $1.402 < \text{nilai F tabel } 3.940$ yang artinya terdapat pengaruh dan nilai p sebesar $0.129 > 0.05$ yang berarti pengaruhnya dinyatakan linear.

5. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Linier Sederhana

Hipotesis dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh antara perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara pada remaja laki-laki di Samarinda. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier sederhana. Berdasarkan hasil pengujian regresi model penuh atas variabel-variabel perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara secara bersama-sama didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 18. Hasil Uji Hipotesis Analisis Regresi Linier Sederhana

Variabel	Beta	t hitung	t tabel	R ²	P
Perilaku Agresif Berkendara (Y)					
Perilaku Impulsif (X)	0.407	4.408	1.984	0.477	0.000

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 79

Berdasarkan tabel 18 di atas, dapat dilihat bahwa variabel perilaku impulsif (X) terhadap variabel perilaku agresif berkendara (Y) menghasilkan nilai

koefisien beta (β) = 0.407, t hitung 4.408 > t tabel 1.984 dan nilai $p = 0.000$ ($p > 0.05$) yang berarti memiliki pengaruh yang signifikan. Hal tersebut bermakna bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima yaitu terdapat pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara.

6. Hasil Uji Hipotesis Tambahan

Uji hipotesis dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara lebih rinci dan mendalam mengenai keterikatan baik pengaruh ataupun hubungan antara aspek-aspek variabel bebas dengan aspek-aspek variabel tergantung dengan menggunakan analisis multivariat model penuh dan regresi parsial. Analisis multivariate model penuh merupakan metode statistik yang dikembangkan untuk mengetahui variabel independen mana yang paling besar pengaruhnya terhadap variabel dependen (Sugiyono, 2014).

Tabel 19. Hasil Uji Hipotesis Multivariat Model Penuh

Aspek	F Hitung	F Tabel	R ²	P
Impulsif atensi (X ₁), Impulsif motorik (X ₂), Impulsif tidak terencana (X ₃), terhadap Perilaku Konflik (Y ₁)	9.913	3.94	0.237	0.000
Mengebut (Y ₂)	9.622	3.94	0.222	0.000

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 81

Berdasarkan tabel 19 di atas, dapat diketahui bahwa aspek-aspek dalam variabel bebas (X) yaitu impulsif atensi (X₁), impulsif motorik (X₂), dan impulsif tidak terencana (X₃), memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku konflik (Y₁), dibuktikan dengan nilai $R^2 = 0.237$ (23.7%) F hitung = 9.913 > 3.94 (f hitung > f tabel) dan nilai $p = 0.000$ ($p < 0.05$), dan pada aspek mengebut (Y₂), memiliki pengaruh yang signifikan dibuktikan dengan $R^2 = 0.222$ (22.2%) F hitung = 9.622 > 3.94 (f hitung > f tabel) dan nilai $p = 0.000$ ($p < 0.05$).

Uji analisis korelasi parsial bertujuan untuk mengukur korelasi antara dua variabel dengan mengeluarkan pengaruh dari satu atau beberapa variabel lain (Sugoyono ,2014). Adapun kaidah yang digunakan untuk uji analisis korelasi parsial adalah jika t hitung $>$ t tabel pada taraf signifikan 0.05 dan nilai $p < 0.05$ maka memiliki hubungan positif signifikan. Jika memenuhi kedua kaidah namun tanda (-) di depan angka, maka memiliki hubungan negatif dan signifikan. Jika nilai t hitung $<$ t tabel dan nilai $p > 0.05$ maka tidak memiliki hubungan yang signifikan. Hasil uji analisis korelasi parsial dengan aspek perilaku konflik (Y_1) disajikan sebagai berikut:

Tabel 20. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Aspek Perilaku Konflik (Y_1)

Aspek	Beta	t Hitung	t Tabel	P	Keterangan
Impulsif atensi (X_1)	0.467	3.311	1.984	0.001	Signifikan
Impulsif motorik (X_2)	0.488	3.454	1.984	0.001	Signifikan
Impulsif tidak terencana (X_3)	0.019	0.169	1.984	0.866	Tidak Signifikan

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 80

Pada tabel 20 di atas, dapat dilihat bahwa aspek impulsif atensi (X_1) terhadap aspek perilaku konflik (Y_1) menghasilkan nilai koefisien beta (β) = 0.467, t hitung 3.311 $>$ t tabel 1.984 dan nilai $p = 0.001$ ($p > 0.05$) yang berarti memiliki pengaruh yang signifikan. Aspek impulsif motorik (X_2) terhadap aspek perilaku konflik (Y_1) menghasilkan nilai koefisien beta (β) = 0.488, t hitung 3.454 $>$ t tabel 1.984 dan nilai $p = 0.001$ ($p < 0.05$) yang berarti memiliki pengaruh signifikan.

Aspek impulsif tidak terencana (X_3) terhadap aspek perilaku konflik (Y_1) menghasilkan nilai koefisien beta (β) = 0.019, t hitung 0.169 $<$ t tabel 1.984 dan nilai $p = 0.866$ ($p > 0.05$) yang berarti tidak memiliki pengaruh yang signifikan.

Tabel 21. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Aspek Mengebut (Y₂)

Aspek	Beta	T Hitung	T Tabel	P	Keterangan
Impulsif atensi (X₁)	0.521	3.820	1.984	0.000	Signifikan
Impulsif motorik (X ₂)	0.106	0.692	1.984	0.490	Tidak Signifikan
Impulsif tidak terencana (X₃)	0.482	3.396	1.984	0.001	Signifikan

Sumber: Lampiran hasil olah data SPSS halaman 80

Pada tabel 21 di atas, dapat dilihat bahwa aspek impulsif atensi (X₁) terhadap aspek mengebut (Y₂) menghasilkan nilai koefisien beta (β) = 0.521, t hitung 3.820 < t tabel 1.984 dan nilai p = 0.000 ($p > 0.05$) yang berarti memiliki pengaruh yang signifikan. Aspek impulsif motorik (X₂) terhadap aspek mengebut (Y₂) menghasilkan nilai koefisien beta (β) = 0.106, t hitung 0.692 > t tabel 1.984 dan nilai p = 0.490 ($p < 0.05$) yang berarti tidak memiliki pengaruh yang signifikan. Aspek impulsif tidak terencana (X₃) terhadap aspek mengebut (Y₂) menghasilkan nilai koefisien beta (β) = 0.482, t hitung 3.396 < t tabel 1.984 dan nilai p = 0.001 ($p > 0.05$) yang berarti memiliki pengaruh yang signifikan.

C. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara yang melibatkan 100 remaja laki-laki berusia 17-21 tahun di kota Samarinda. Berdasarkan uji hipotesis analisis regresi linier sederhana didapatkan hasil bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima, yaitu terdapat pengaruh perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara. Kontribusi pengaruh (R^2) adalah sebesar 0.477 yang berarti bahwa sebesar 47.7% variasi perilaku agresif berkendara dapat dijelaskan oleh perilaku impulsif.

Sementara itu, sebesar 52.3% variasi perilaku agresif berkendara dapat dijelaskan berdasarkan faktor-faktor lainnya. Menurut Herani dan Jauhari (2017) menjelaskan bahwa terdapat beberapa faktor lain yang menyebabkan pengemudi kendaraan bermotor berperilaku agresif berkendara, yaitu kontrol diri, empati, stress, dan kelelahan fisik.

Menurut Liu dkk (2022) usia, pengalaman berkendara, jenis kelamin, dan kepribadian neurotik berpengaruh terhadap perilaku agresif berkendara. Hal ini sejalan dengan pemaparan Horney (dalam Olson & Hergenhahn, 2011) yang menjelaskan tiga tipe kepribadian neurotik yaitu *compliant* (mendekati orang lain), *aggressive* (melawan orang lain), dan *detached* (menjauhi orang lain). Menurut Horney, tipe *aggressive* adalah tipe yang memiliki kebutuhan akan kekuasaan dan tidak memikirkan orang lain disekitarnya serta cenderung memiliki pemikiran yang hanya mengutamakan dirinya sendiri.

Hal ini sesuai dengan individu yang memiliki perilaku impulsif dalam berkendara yang cenderung mengambil keputusan dengan cepat tanpa memikirkan pengendara lain ataupun orang lain di jalan raya. Berdasarkan penelitian yang lebih baru oleh Stephens dkk (2015) menunjukkan bahwa perilaku impulsif mampu menjadi prediktor yang signifikan terhadap perilaku agresif berkendara yang kemudian dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas.

Penelitian Čabarkapa dkk (2018) juga menunjukkan hasil yang sejalan yaitu terdapat hubungan yang signifikan antara perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara terhadap kecelakaan lalu lintas. Hal ini di pengaruhi oleh beberapa faktor yaitu profesi atau pekerjaan pengemudi, kebiasaan saat mengemudi, dan

beban muatan kendaraan yang dikendarai. Berdasarkan penelitian ini semakin tinggi perilaku impulsif pengemudi maka akan semakin tinggi pula perilaku agresif berkendara.

Contoh perilaku impulsif dalam berkendara salah satunya yaitu memotong jalur di jalan raya, hal ini berkaitan erat dengan aspek perilaku impulsif khususnya aspek impulsif motorik. Hal ini dapat memicu pengendara lain untuk ikut memotong jalur di jalan raya, sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Herani & Jauhari, 2017) . Menurut Yusuf (2002) memiliki kontrol diri yang tinggi merupakan salah satu kemampuan kematangan emosi remaja yang bisa dikatakan matang atau sesuai norma dan aturan yang berlaku di masyarakat. Hal ini termasuk dalam berperilaku saat berkendara, remaja yang memiliki kematangan emosi yang dapat dikatakan sudah matang maka akan cenderung memiliki kontrol diri yang baik dan tidak melakukan perilaku impulsif yang secara tidak langsung akan mengurangi perilaku agresif berkendara yang dilakukan (Utari, 2015).

Berdasarkan hasil uji deskriptif didapatkan hasil mean empirik yang lebih rendah dari mean hipotetik untuk kedua variabel perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara. Hasil temuan ini bisa dijelaskan dengan menghubungkan hasil uji deskriptif dengan karakteristik subjek penelitian yang meliputi 3 kategorisasi yaitu usia, domisili, dan pekerjaan subjek penelitian. Dari hasil pengukuran menunjukkan skala perilaku impulsif diperoleh *mean* empirik 59.25 lebih kecil dari *mean* hipotetik 80 dengan status rendah. Bila hasil ini dihubungkan dengan usia subjek penelitian yang mayoritas berusia 19 tahun ke atas, maka hasil temuan ini sesuai dengan penelitian yang menyebutkan bahwa perilaku impulsif akan

berkurang seiring dengan bertambahnya usia (Steinberg dkk, 2008). Menurut Steinberg dkk (2008) perilaku impulsif paling tinggi terjadi pada anak usia 12-14 tahun, kemudian akan menurun seiring bertambahnya usia. Oleh karena itu, subjek penelitian yang sebagian berusia di ambang remaja dan dewasa menunjukkan perilaku impulsif yang rendah.

Selain dari aspek usia, aspek pekerjaan juga menjadi faktor yang memengaruhi rendahnya perilaku impulsif subjek pada penelitian ini. Subjek dalam ini penelitian sebagian besar berasal dari kategori pekerjaan Mahasiswa yaitu dengan persentase 38%. Menurut Bagana dan Raci (2012) yang meneliti perilaku impulsif pada siswa sekolah menengah pertama dan menengah atas menunjukkan bahwa remaja yang memiliki tingkat impulsifitas lebih tinggi, akan lebih memungkinkan untuk melakukan kesalahan. Penelitian ini menunjukkan bahwa impulsifitas akan berkurang seiring bertambahnya usia. Hal ini menunjukkan bahwa pengaruh perilaku impulsif rendah terhadap perilaku agresif berkendara dalam penelitian ini karena sebagian besar subjek penelitian berusia 19 tahun keatas dan berstatus mahasiswa.

Aspek yang ketiga adalah aspek domisili yang dikategorikan berdasarkan kecamatan tempat tinggal subjek penelitian. Sebagian besar subjek penelitian berdomisili di Samarinda Utara. Demografi jalan raya di Samarinda Utara yang sempit dan rawan kemacetan menjadi salah satu faktor yang mengurangi perilaku impulsif subjek penelitian.

Selain perilaku impulsif yang rendah, subjek penelitian juga memiliki sikap agresif berkendara yang rendah pula dengan *mean* empirik 58.74 lebih kecil dari

mean hipotetik 85 dengan status rendah. Hasil ini menunjukkan bahwa subjek dalam penelitian ini memiliki perilaku agresif berkendara yang rendah. Jika hasil uji deskriptif ini dihubungkan dengan usia subjek penelitian yang sebagian besar berusia 19 tahun keatas, maka usia jelas memengaruhi perilaku berkendara agresif. Seperti yang diungkapkan Liu dkk (2022) yang menyatakan bahwa usia berkorelasi secara negatif terhadap perilaku agresif berkendara, yakni semakin tinggi usia subjek penelitian akan semakin aman atau berkurang perilaku agresifnya dalam berkendara.

Analisis data dalam penelitian ini juga menggunakan uji hipotesis tambahan yang bertujuan untuk mengetahui lebih rinci dan mendalam mengenai keterikatan pengaruh antara aspek-aspek variabel bebas dan variabel tergantung. Uji hipotesis tambahan dilakukan dengan menggunakan analisis multivariate model penuh dan analisis regresi parsial.

Berdasarkan hasil uji analisis multivariat model penuh pada aspek impulsif atensi (X_1), aspek impulsif motorik (X_2), dan aspek tidak terencana (X_3) terhadap aspek perilaku konflik (Y_1) memiliki nilai kontribusi pengaruh (R^2) sebesar 23.7% variasi aspek perilaku konflik (Y_1) dapat dijelaskan oleh aspek aspek impulsif atensi (X_1), aspek impulsif motorik (X_2), dan aspek tidak terencana (X_3). Menurut Houston, dkk (2003) aspek perilaku konflik melibatkan interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan dapat di tandai dengan adanya tindakan yang tidak kompatibel sehingga menimbulkan respon konflik. Terdapat tiga indikator dalam aspek perilaku konflik yaitu, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, dan menyalakan lampu jauh dalam kondisi jalanan yang tenang.

Impulsif motorik dan impulsif atensi sendiri dapat menimbulkan perilaku membunyikan klakson dan memberikan isyarat. Kedua perilaku ini berkaitan erat dengan tindakan pengemudi di jalan raya dan dapat muncul ketika pengemudi kurang memfokuskan atensi dan pergerakannya secara penuh untuk kegiatan mengemudi. Sehingga akan lebih mudah untuk teralihkan, atau melakukan sesuatu tanpa berpikir lebih panjang. Impulsif tidak terencana mengacu pada kurangnya pertimbangan atau tidak merencanakan tugas dengan hati-hati dan dipengaruhi oleh salah satunya faktor pengendalian diri (*self-control*). Menurut Sobur (2003) pengendalian diri memberi tekanan pada mengelola kondisi, impuls dan sumber daya diri sendiri, seperti: kendali diri, sifat dapat dipercaya, kewaspadaan, adaptibilitas dan inovasi.

Ketidakmampuan mengeloka impuls terkait erat dengan pengemudi yang melakukan perilaku menyalakan lampu jauh dalam kondisi jalan yang tenang. Pengemudi lain akan kesulitan melihat jalan raya apabila pengemudi di seberangnya menyalakan lampu jauh. Oleh karena itu, pengemudi merencanakan tindakan apa yang selanjutnya dilakukan, sehingga tidak merugikan atau membahayakan pengemudi lain.

Berdasarkan hasil uji analisis multivariat model penuh pada aspek impulsif atensi (X_1), aspek impulsif motorik (X_2), dan aspek tidak terencana (X_3) terhadap aspek mengebut (Y_2) memiliki nilai kontribusi pengaruh (R^2) sebesar 22.2% variasi aspek mengebut (Y_2) dapat dijelaskan oleh aspek impulsif atensi (X_1), aspek impulsif motorik (X_2), dan aspek tidak terencana (X_3). Menurut Houston dkk, (2003) menjelaskan bahwa perilaku mengebut ini termasuk dalam perilaku

berisiko. Houston juga mengemukakan bahwa pengemudi yang melakukan perilaku mengebut adalah pengemudi yang tidak mempertimbangkan risiko saat berkendara, dan merupakan perbuatan keputusan secara sepihak dengan mementingkan diri sendiri.

Menurut Moeller, dkk (2001) perilaku impulsif didefinisikan sebagai kecenderungan untuk bertindak atau berperilaku secara cepat dan tidak terencana untuk menanggapi rangsangan secara eksternal dan internal tanpa mempertimbangkan konsekuensi negatif dari tindakan tersebut. Oleh karena itu, aspek impulsif motorik, impulsif atensi, dan impulsif tidak terencana dapat berkaitan dengan pengemudi yang mengebut.

Berdasarkan hasil uji analisis regresi parsial pada aspek perilaku konflik (Y_1) diketahui bahwa aspek impulsif atensi (X_1) dan aspek impulsif motorik (X_2) memiliki pengaruh yang signifikan pada remaja akhir laki-laki di Samarinda. Menurut Kariyawan (2016) dalam penelitiannya menunjukkan bahwa perilaku konflik terjadi karena kurangnya perhatian terhadap orang lain ataupun hal yang sedang dikerjakan dan melakukan tindakan fisik yang dapat merugikan akan tetapi tidak dihentikan oleh lingkungan sekitar. Hal ini sejalan dengan hasil dari uji analisis regresi parsial yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara aspek impulsif atensi dan aspek impulsif motorik terhadap aspek perilaku konflik.

Berdasarkan hasil uji analisis regresi parsial pada aspek mengebut (Y_2) diketahui bahwa aspek impulsif atensi (X_1) dan aspek impulsif tidak terencana (X_2) juga memiliki pengaruh yang signifikan para remaja akhir laki-laki di

Samarinda. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Yunita (2020) yang dalam menjelaskan bahwa perilaku agresif berkendara terutama perilaku mengebut di jalan raya terjadi karena rendahnya tingkat kematangan emosi dan kondisi individu yang sulit memfokuskan perhatian pada saat di jalan raya. Selain itu menurut Hermawan (2011) salah satu faktor perilaku mengebut adalah kurangnya kontrol diri dalam mempertimbangkan resiko yang terjadi di jalan raya. Dari kedua penelitian tersebut, oleh karena itu hal ini sejalan dengan hasil dari uji analisis regresi parsial yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara aspek impulsif atensi dan aspek impulsif tidak terencana terhadap aspek mengebut.

Salah satu penelitian yang membahas mengenai perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara yaitu penelitian Stephens & Sullman (2015) penelitian ini memiliki latar tempat yang berbeda yang berlatar di negara Inggris dan Republik Irlandia, namun masih sesuai dengan penelitian tersebut yaitu hasil uji hipotesis memberikan hasil signifikansi 0.000 yang artinya perilaku impulsif berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku agresif berkendara. Pengaruh impulsif juga telah diuji pengaruhnya terhadap perilaku agresif berkendara oleh penelitian sebelumnya yakni penelitian oleh Cabarkapa dkk (2018), Bagana dan Raci (2012), dan Kovacsova dkk (2016). Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa penelitian ini sejalan dengan penelitian terdahulu dimana terdapat pengaruh yang signifikan antara perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara.

Penelitian mengenai perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara ini tidak lepas dari keterbatasan yang dimiliki peneliti. Keterbatasan dalam

penelitian ini adalah kurangnya heterogenitas subjek penelitian yang tidak menjelaskan aspek gender, pendidikan dan pengalaman berkendara yang mampu memberikan sudut pandang lain atas pengaruh perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara. Oleh karena itu, untuk peneliti selanjutnya diharapkan dapat mengisi kekurangan peneliti dengan menggunakan subjek penelitian yang lebih beragam karakteristiknya.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara perilaku impulsif terhadap perilaku agresif berkendara.

B. Saran

1. Bagi Remaja

Remaja akhir terutama remaja laki-laki diharapkan mampu meningkatkan kontrol diri, kestabilan emosi dan lebih memfokuskan atensi saat mengemudikan kendaraannya. Sehingga dapat mengurangi munculnya perilaku impulsif dalam berkendara yang dapat menimbulkan kerugian baik bagi diri sendiri maupun pengendara lain. Hal ini dapat dilakukan dengan mengutamakan berkendara dengan aman (*safety driving*) sebelum berkendara di jalan raya, dengan memperhatikan hal-hal seperti pakaian yang tertutup, kendaraan dan perlengkapan berkendara yang sesuai dengan SNI (Standar Nasional Indonesia), dan kesehatan secara jasmani dan rohani serta tidak dalam pengaruh obat-obatan.

2. Bagi Orangtua

Orangtua memegang peranan penting dalam memperhatikan anak yang sedang melalui fase remaja yang berkendara dalam aktivitas sehari-hari.

Orangtua dapat memberikan edukasi kepada anak remajanya untuk tidak melakukan perilaku agresif berkendara dengan memberikan contoh mengemudi yang sesuai dengan standar *safety driving* dan tidak melakukan tindakan atau perilaku yang menunjukkan perilaku agresif berkendara seperti mengumpat, Mengebut, memberikan gestur kasar kepada pengendara lain, dan lain sebagainya. Selain itu, dengan tidak memperbolehkan kepada anak dibawah umur untuk mengendarai kendaraan.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian mengenai perilaku agresif berkendara yang melibatkan perilaku impulsif masih dapat dikembangkan dengan menambahkan variabel lain seperti variabel kontrol diri, kestabilan emosi, dan kesulitan mengambil keputusan. Memungkinkan juga untuk mengembangkan penelitian dengan menjelaskan aspek gender, pendidikan, dan pengalaman berkendara yang mampu memberikan sudut pandang lain atas pengaruh perilaku impulsif dan perilaku agresif berkendara. Selain itu, peneliti selanjutnya juga dapat menambahkan karakteristik subjek yang lebih beragam seperti remaja perempuan, atau dewasa awal.

DAFTAR PUSTAKA

- Aji, G., P. (2020). Agresivitas Berkendara Ditinjau dari Kontrol Diri pada Pengemudi Ojek Online. (*Doctoral dissertation*, Universitas Muhammadiyah Surakarta.)
- Anitei, M., Chraif, M., & Butaverde, V. (2014). The Big Five Personality Factors in The Prediction of Aggressive Driving Behavior Among Romanian Youngster. *International Journal of Traffic and Transportation Psychology*, Vol.2.
- Arikunto, S. (2014). *Prosedur penelitian: suatu pendekatan praktik (edisi revisi)*. PT Rineka Cipta.
- Azwar, S. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif & Kualitatif*. Pustaka Pelajar.
- Bagana, E., & Raci, A. (2012). Anxiety, Impulsiveness and Time Perception Among Secondary and High School Students. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 33, 890-894.
- Best, J. R., & Miller, P. H. (2010). A Developmental Perspective on Executive Function. *Child development*, 81(6), 1641-1660.
- Čabarkapa, M., Čubranić-Dobrodolac, M., Čičević, S., & Antić, B. (2018). The Influence Of Aggressive Driving Behavior And Impulsiveness On Traffic Accidents. *International Journal for Traffic & Transport Engineering*, 8(3).
- Chomeya, R. (2010). Agresif berkendara Behavior: Undergraduate Students Study. *Journal of Social Sciences*, 6(3), 411-415.
- Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving Anger, Sensation Seeking, Perilaku impulsif, And Boredom Proneness in The Prediction of Unsafe Driving. *Accident analysis & prevention*, 37(2), 341-348.
- Darmawan, A. (2015). Hubungan antara Persepsi Kesusakan (Crowding) di Jalan Raya dengan Agresif berkendara Pengemudi Sepeda Motor Remaja di Yogyakarta yang dimoderatori oleh Jenis Kelamin (*Doctoral dissertation*, Universitas Gadjah Mada).
- Herani, I., & Jauhari, A. K. (2017). Perilaku berkendara agresif para pengguna kendaraan bermotor di kota malang. *MEDIAPSI*, 3(2), 29-38.
- Herman, Aleksandra M., Critchley, Hugo D., & Duka, Theodora. (2018). The Role of Emotions and Physiological Arousal in Modulating Impulsif Behaviour. *Biological Psychology Journal*, 133: 30-43
- Huang, Y. (2014). Analysis of Risky and Aggressive Driving Behaviors among Adult Iowans.

- 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(1), 193-202.
- Hurlock, E. B. (2004). *Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving Steering Clear of Highway Warfare*. Prometheus Books.
- Kariyawan, B. (2016). Penggunaan Teknik Manajemen Konflik dalam Pembelajaran Sosiologi untuk Meredam Perilaku Berkonflik Siswa. *Sosial Budaya*, 13(2), 152-161.
- Kosslyn, S.M. & Rosenberg, R.S. (2005). The Brain and Our Students: How to Explain Why Neuroscience is Relevant Psychology. In. Perlman, B., McCann, L.I. & Buskist, W. *Voices of Experience: Memorable Talks from the National Institute on the Teaching of Psychology*, 71-82. American Psychological Society.
- Liu, X. K., Chen, S. L., Huang, D. L., Jiang, Z. S., Jiang, Y. T., Liang, L. J., & Qin, L. L. (2022). The Influence of Personality and Demographic Characteristics on Aggressive Driving Behaviors in Eastern Chinese Drivers. *Psychology Research and Behavior Management*, 15, 193.
- Luthfie, A. (2014). *Pengaruh Self-Control dan Moral Disengagement terhadap Perilaku Agresif Pengendara pada Pengemudi Sepeda Motor* (skripsi). Diakses dari <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/29089/1/ADAM%20LUTHFIE-FPSI.pdf>
- Mawardi, D. H. (2018). *Hubungan Antara Perilaku Impulsif dengan Kecenderungan Nomophobia pada Remaja* (doctoral dissertation). UIN Sunan Ampel Surabaya. Diakses dari http://digilib.uinsby.ac.id/28752/7/Diandra%20Hilva%20Mawardi_J71214056.pdf
- Moeller, F. G., Barratt, E. S., Dougherty, D. M., Schmitz, J. M., & Swann, A. C. (2001). Psychiatric Aspects of Impulsivity. *American journal of psychiatry*, 158(11), 1783-1793.
- Nesbit, S. M., & Conger, J. C. (2012). Predicting Agresif berkendara Behavior from Anger and Negative Cognitions. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 15(6), 710-718.
- Olson, M. H., & Hergenhahn, B. R. (2011). An Introduction to Theories of Personality. *Prentice Hall/Pearson*.
- Salamun, A., Ruhaena, L., & Ali, M. (2018). *Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Perkembangan Moral Remaja Di SMK Negeri 1 Sambirejo*

- (doctoral dissertation). Universitas Muhammadiyah Surakarta. Diakses dari <http://eprints.ums.ac.id/68405/11/NASKAH%20PUBLIKASI.pdf>
- Sobur, Alex. 2003. *Psikologi Umum*. Bandung: Penerbit Pustaka Setia.
- Stephens, A. N., & Sullman, M. J. (2015). Trait Predictors of Aggression and Crash-Related Behaviors Across Drivers from The United Kingdom and The Irish Republic. *Risk analysis*, 35(9), 1730-1745.
- Patton, J. H., Stanford, M. S., & Barratt, E. S. (1995). Factor Structure of the Barratt Perilaku impulsif Scale. *Journal of clinical psychology*, 51(6), 768-774.
- Rangkuti, A. A. (2017). *Statistik Inferensial Untuk Psikologi Dan Pendidikan*. Kencana.
- Riduwan, A. (2010). *Rumus dan Data dalam Analisis Statistik*. Alfabeta.
- Sentana, M. A., & Kumala, I. D. (2017). Agresivitas dan Kontrol Diri pada Remaja di Banda Aceh. *Jurnal Sains Psikologi*, 6(2), 51-55.
- Septyana, D. (2018). Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan Agresif berkendara Pada Remaja Di SMA Antartika Sidoarjo (*Doctoral dissertation*, Universitas Muhammadiyah Sidoarjo).
- Sugiyono. (2014). *Statistika untuk Penelitian*. Alfabeta.
- Steinberg, L. (2008). A Social Neuroscience Perspective on Adolescent Risk-Taking. *Developmental review*, 28(1), 78-106.
- Tasca, L. (2000). A Review of the Literature on Agresif berkendara Research. *Ontario, Canada: Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation*.
- Utari, U. (2015). Hubungan Perilaku Mengemudi Agresif dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas. *Psikoborneo: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 3(4).
- Vazquez, J. (2013). Personality Factors, Age, and Agresif berkendara: A validation using a driving simulator.
- Whiteside, S. P., & Lynam, D. R. (2003). Understanding the Role of Impulsivity and Externalizing Psychopathology in Alcohol Abuse: Application of the UPPS Impulsif Behavior Scale. *Experimental and clinical psychopharmacology*, 11(3), 210.
- Whiteside, S. P., Lynam, D. R., Miller, J. D., & Reynolds, S. K. (2005). Validation of the UPPS Impulsif Behaviour Scale: A Four-Factor Model of Impulsivity. *European Journal of personality*, 19(7), 559-574.
- Winurini, S. (2012). Perilaku Agresi Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jakarta. *Info Singkat Kesejahteraan Sosial*, 9-12.

- Winarsunu, T. (2010). *Statistika dalam Ilmu Pendidikan dan Psikologi*. UMM Press.
- World Health Organization. (2015). World Health Statistics 2015. *World Health Organization*.
- Yusuf, S. (2002). *Psikologi Perkembangan Anak Dan Remaja Bandung*. PT. Remaja Rosdakarya Bandung.

Lampiran 1. Skala Penelitian

Informed Consent

Dengan ini Saya memohon partisipasi Anda untuk bersedia mengisi kuesioner online yang terdiri dari dua skala. Perlu diketahui bahwa partisipasi Anda sangat penting bagi Saya dalam menyelesaikan skripsi Saya. Tidak ada paksaan terhadap diri Anda untuk berpartisipasi dalam penelitian ini. Respon yang Anda berikan-pun tidak akan disebarluaskan, apapun jawaban Anda akan sangat membantu Saya. Jawablah sesuai dengan kondisi yang Anda alami dan Anda rasakan sendiri selama mengendarai kendaraan.

Saya menjamin bahwa semua respon dan identitas Anda bersifat rahasia hanya untuk keperluan data penelitian, sehingga Anda tidak perlu khawatir karena Saya tentunya sangat menjaga privasi Anda. Bila Anda bersedia untuk berpartisipasi, Anda akan diminta menjawab serangkaian pertanyaan online yang memakan waktu sekitar 10 menit dari banyaknya waktu yang Anda miliki. Terima kasih atas kesediaan dan waktu yang Anda luangkan.

Informasi lebih lanjut bisa menghubungi Saya melalui WhatsApp 081319398525.

Tertanda,
Putri Yustisia Tri Sanhadi

Apakah Anda bersedia untuk berpartisipasi melanjutkan pengisian kuesioner?

- Ya, Saya bersedia untuk berpartisipasi melanjutkan pengisian kuesioner online ini.

IDENTITAS DIRI

(Identitas Anda benar-benar terjamin kerahasiannya)

Nama:

Usia:

- 17 Tahun
- 18 Tahun
- 19 Tahun
- 20 Tahun
- 21 Tahun

Domisili:

- Loa Janan Iilir
- Palaran
- Samarinda Iilir
- Samarinda Kota
- Samarinda Seberang
- Samarinda Ulu
- Sungai Kunjang
- Sambutan
- Samarinda Utara
- Sungai Pinang

Pekerjaan:

Petunjuk Pengisian Kuesioner Online

Terdapat empat pilihan jawaban dalam skala penelitian ini, yaitu:

SS : Sangat Sesuai

S : Sesuai

TS : Tidak Sesuai

STS : Sangat Tidak Sesuai

Pilih salah satu jawaban yang sesuai dengan keadaan Anda dengan meng-(klik) salah satu jawaban yang tersedia. Tidak ada jawaban yang salah, semua jawaban adalah benar, karena itu pilihlah jawaban yang sesuai dengan diri Anda sendiri.

Skala Perilaku Agresif Berkendara

No	Pernyataan	Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1	Saya membunyikan klakson dengan keras di situasi jalan padat sehingga banyak orang protes pada saya.				
2	Saya tetap membunyikan klakson berulang kali meskipun pengendara di depan saya sudah memberikan jalan				
3	Ketika ada orang yang ingin menyebrang jalan saya membunyikan klakson berulang kali, sehingga orang lain marah pada saya agar saya dapat melintas terlebih dahulu				
4	Saya mengacungkan tinju kepada pengendara yang hampir menyerempet saya				
5	Saya melotot geram kepada pengendara lain ketika mereka melakukan sesuatu yang saya suka				
6	Saya sengaja memainkan gas tanda menantang pengendara lain ketika mereka menyalip seenaknya				
7	Saat berkendara di malam hari saya membiarkan kondisi lampu jauh saya				

	mengala sehingga mendapatkan protes dari orang lain				
8	Saya tetap memberikan isyarat lampu jauh berulang kali kepada pengendara lain, meskipun pengendara sudah memberikan jalan				
9	Saya menyalakan lampu jauh untuk membalas pengemudi yang menyilaukan pandangan saya				
10	Saya tidak membunyikan klakson ketika melewati area tempat beribadah agar tidak mengganggu orang yang sedang beribadah				
11	Saya membunyikan klakson ketika dalam kondisi yang diperlukan, sehingga orang lain tidak merasa terganggu				
12	Pada malam hari saya memilih untuk mengedipkan lampu daripada menyalakan klakson				
13	Saya lebih memilih untuk diam ketika ada pengendara lain memaki saya				
14	Meski kesal dengan pengendara lain namun saya menahan diri untuk tidak memaki di jalan raya				
15	Pada saat macet saya tak berusaha mengambil jalur pengendara lain				
16	Saya hanya menyalakan lampu jauh ketika dari arah berlawanan kosong sehingga tidak menyilaukan pandangan orang lain				
17	Saya mengurangi menggunakan lampu jauh di tengah kota agar orang lain tidak merasa terganggu				
18	Saya hanya menggunakan lampu jauh saat perjalanan antar kota dengan jalanan yang tidak ramai				
19	Ketika terburu-buru saya berkendara di atas kecepatan 80 km/jam sehingga tidak terpikir akan keselamatan saya sendiri				
20	Saya mengabaikan rambu batas kecepatan yang ada di jalan raya karena saya merasa tidak ada yang perlu dikhawatirkan				

21	Ketika diperkotaan saya memacu kendaraan diatas 80km/jam untuk mempersingkat waktu perjalanan				
22	Menurut saya memepet kendaraan lain tidak akan membuat saya mengalami kecelakaan				
23	Saya berkendara dengan jarak yang dekat dengan kendaraan di depan saya agar orang lain tidak mendahului saya				
24	Saya semakin menaikan kendaraan saya ketika kendaraan lain hendak mendahului saya				
25	Saya tetap melajukan kendaraan dengan kecepatan diatas 80 km/jam meski jalan raya sedang padat				
26	Ketika lampu menyala kuning saya mempercepat laju kendaraan agar tidak terkena lampu merah				
27	Saya tidak pernah melebihi kecepatan 60 km/jam ketika sedang berkendara demi keselamatan diri saya sendiri				
28	Saya lebih memilih berangkat lebih awal agar saya tidak mengebut dalam perjalanan				
29	Saya lebih menyukai berkendara dengan santai dan tidak tergesa-gesa				
30	Saya menahan diri mendahului kendaraan lain ketika jarak antar kendaraan terlalu dekat				
31	Saya menjaga jarak aman ketika sedang mengemudi demi keselamatan diri saya sendiri				
32	Saya memberikan kesempatan bagi pengendara yang ingin mendahului saya dengan cara memberikan ruang antara saya dengan kendaraan di depan saya				
33	Saya berhati-hati saat lampu lalu lintas berwarna kuning				
34	Saya memilih menurunkan kecepatan ketika lampu kuning sudah menyala				

Skala Perilaku Impulsif

No	Pernyataan	Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1	Saya mengabaikan keadaan sekitar saya saat berkendara				
2	Ketika berkendara di jalan raya saya merasa kesulitan untuk tetap tenang				
3	Saya mengalami gelisah dan was-was ketika berkendara di jalan yang ramai				
4	Saya merasa bosan ketika berkendara melalui jalur yang sering saya lewati, sehingga saya lebih suka mencoba jalur lain				
5	Saya memikirkan hal-hal buruk akan terjadi ketika saya menambah kecepatan saat berkendara				
6	Ketika saya berkendara, saya memikirkan banyak hal sehingga saya tidak bisa fokus berkendara				
7	Saya menambah laju kecepatan kendaraan saat berkendara tanpa memikirkan akibat dari perbuatan yang saya lakukan				
8	Saya berkendara tanpa memperhatikan keadaan kendaraan yang saya kendarai sehingga dapat membahayakan				
9	Saya menghentikan kendaraan saya di badan jalan raya secara mendadak tanpa memperhatikan pengendara lain di belakang saya				
10	Ketika berkendara, saya lebih menyukai pergi ke beberapa tempat dari pada satu tempat				
11	Ketika berkendara, saya suka melakukan kegiatan lain seperti bermain <i>handphone</i>				
12	Saya mampu berkonsentrasi dengan sangat mudah saat berkendara di jalan raya				
13	Saya menghindari berkendara dengan terburu-buru agar tidak membahayakan pengendara lain				
14	Saya berusaha tetap tenang ketika berkendara di jalan raya yang ramai				

15	Menurut saya berkendara di jalur yang sering saya lewati lebih aman dan efektif				
16	Ketika saya berkendara, saya tidak terganggu apabila ada kendaraan lain yang berkendara dengan suara yang bising				
17	Saya memfokuskan pikiran saya pada saat berkendara agar tidak membahayakan pengendara lain				
18	Saya memikirkan pengendara lain dan diri saya ketika berkendara sehingga saya lebih hati-hati				
19	Sebelum berkendara saya selalu memastikan kendaraan yang saya pakai dalam keadaan yang baik/prima				
20	Ketika saya ingin menghentikan kendaraan, saya mengecek ke arah kaca spion terlebih dahulu untuk memastikan pengendara dibelakang saya tidak terlalu dekat				
21	Saya hanya melakukan satu kegiatan dalam satu waktu				
22	Saya tidak mudah berubah pikiran ketika telah menetapkan satu tempat tujuan saat berkendara				
23	Saya meneriakan kata-kata umpatan kepada pengendara lain karena kesal tanpa berpikir terlebih dahulu				
24	Saya menambah kecepatan kendaraan saya ketika melihat pengendara lain mendahului saya				
25	Ketika berkendara, saya tidak peduli dengan keamanan kendaraan saya				
26	Saya berkendara di jalur trotoar karena tidak sabar berada di tengah kemacetan				
27	Saya mengalami kesulitan ketika berkendara di jalur yang terlalu banyak persimpangan atau berkelok				
28	Menurut saya, keamanan saat berkendara adalah hal yang penting				
29	Saya mampu mengendalikan diri saya saat berhadapan dengan pengendara lain di jalan raya				

30	Saya tidak terpengaruh apabila pengendara lain mendahului saya				
31	Saya suka berpikir tentang permasalahan yang kompleks				
32	Saya tetap akan menunggu di tengah kemacetan sampai jalan yang saya lewati lengang				

Terima Kasih telah berpartisipasi dalam penelitian saya.

Lampiran 3. Sebaran Data Penelitian (Skala Agresif Berkendara)

RespNo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	Total	Aspek A	Aspek B
Resp001	4	4	3	1	4	4	2	4	4	4	3	4	4	2	2	2	1	4	3	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	3	3	97	56	41		
Resp002	1	1	1	1	2	1	2	3	1	1	1	3	2	2	3	1	2	3	2	2	3	2	3	2	3	4	2	2	2	2	2	2	69	30	39		
Resp003	1	1	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	69	34	35		
Resp004	1	1	1	1	3	1	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	52	29	23		
Resp005	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1	1	2	43	22	21		
Resp006	1	1	1	1	3	1	2	1	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	4	3	1	2	1	1	1	2	4	59	31	28
Resp007	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	49	27	22	
Resp008	2	2	2	2	3	2	2	2	1	2	2	1	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	3	3	2	2	2	2	3	74	38	36	
Resp009	2	1	2	2	4	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	3	2	2	3	2	3	2	4	4	2	1	2	1	1	3	69	31	38		
Resp010	1	1	1	1	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	1	2	1	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	64	30	34		
Resp011	1	1	1	1	2	2	1	1	3	1	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	2	2	2	3	65	32	33	
Resp012	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	3	2	2	2	1	3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	3	2	2	2	1	1	1	52	27	25	
Resp013	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	3	2	1	1	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	2	1	1	2	55	24	31	
Resp014	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	46	25	21		
Resp015	1	1	1	1	3	2	1	1	3	2	1	1	3	3	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	65	31	34		
Resp016	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1	3	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	56	28	28		
Resp017	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	4	2	2	1	1	1	61	30	31		
Resp018	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	43	23	20		
Resp019	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	41	20	21		
Resp020	2	1	2	2	4	2	2	2	2	1	1	3	2	2	2	2	1	2	3	2	2	3	3	2	4	4	2	1	2	1	1	3	73	35	38		
Resp021	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	1	3	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	55	27	28		
Resp022	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	1	1	61	30	31		
Resp023	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	43	23	20		
Resp024	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	2	42	21	21		
Resp025	2	1	2	2	4	2	2	3	1	1	3	2	2	2	1	2	2	3	2	2	3	3	2	4	4	2	1	2	1	1	1	3	74	36	38		
Resp026	1	1	1	1	3	1	2	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	4	3	1	2	1	1	1	2	4	58	30	28		
Resp027	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	2	1	2	3	1	1	2	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	46	24	22		
Resp028	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	3	3	2	2	2	2	2	3	76	40	36		
Resp029	2	1	2	2	4	2	2	2	1	1	1	3	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	4	4	2	1	2	1	2	3	70	32	38	
Resp030	1	1	1	1	2	1	2	1	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	68	34	34		
Resp031	1	1	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	68	33	35		
Resp032	1	1	1	1	3	1	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	50	27	23		
Resp033	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1	1	2	42	21	21		
Resp034	2	1	1	2	4	2	2	3	1	1	3	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	3	3	2	4	4	2	1	2	1	1	3	74	36	38		
Resp035	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	63	29	34		
Resp036	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	63	30	33		
Resp037	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	3	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	1	2	3	2	2	2	1	1	51	26	25		
Resp038	1	1	1	1	2	1	1	1	4	1	2	1	2	1	3	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	2	1	1	2	59	28	31	
Resp039	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	3	2	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	48	27	21		
Resp040	1	1	1	1	3	2	1	1	1	2	1	1	3	3	2	1	1	2	3	2	2	2	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	62	28	34		
Resp041	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	46	25	21		
Resp042	1	1	1	1	3	2	1	1	3	2	1	1	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	66	32	34		
Resp043	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1	3	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	54	26	28		
Resp044	2	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	1	1	61	30	31		
Resp045	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	42	22	20		
Resp046	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	41	20	21		
Resp047	2	1	2	2	4	2	2	3	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	4	4	2	1	2	1	1	3	75	37	38		
Resp048	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	1	3	2	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	55	27	28		
Resp049	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	1	1	62	31	31		
Resp050	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	42	22	20		
Resp051	1	1	1	3	1	2	1	3	1	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	4	3	1	2	1	1	1	2	4	59	31	28	
Resp052	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	49	27	22		
Resp053	2	2	2	3	2	2	2	1	2	2																											

Lampiran 4. Hasil Uji Validitas

Variabel Perilaku Agresif Berkendara

a. Aspek Perilaku Konflik

		Correlations																		
		Item01	Item02	Item03	Item04	Item05	Item06	Item07	Item08	Item09	Item10	Item11	Item12	Item13	Item14	Item15	Item16	Item17	Item18	Aspek_A
Item01	Pearson Correlation	1	.426*	.754*	.521*	.378*	.495*	.569*	.763*	.240	.194	.019	.412*	.284*	.203	-.038	.098	.152	-.304	.646
	Sig. (2-tailed)		.002	.000	.000	.007	.000	.000	.000	.093	.178	.895	.003	.045	.157	.796	.500	.292	.032	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item02	Pearson Correlation	.426*	1	.640*	.252	.202	.486*	.243	.441*	-.102	.323*	.211	.109	.486*	.401*	-.016	.247	.144	-.105	.538*
	Sig. (2-tailed)	.002		.000	.077	.159	.000	.089	.001	.479	.022	.141	.452	.001	.004	.912	.084	.319	.470	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item03	Pearson Correlation	.754*	.640*	1	.586*	.840*	.748*	.430*	.674*	.341	.018	-.093	.231	.349*	.393*	-.028	.053	.073	-.330	.691*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.002	.000	.015	.899	.518	.107	.013	.005	.845	.714	.615	.019	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item04	Pearson Correlation	.521*	.252	.586*	1	.647*	.721*	.352	.477*	.283	-.054	-.020	.121	.206	.485*	.113	-.007	.130	-.142	.625*
	Sig. (2-tailed)	.000	.077	.000		.000	.000	.012	.000	.046	.709	.893	.403	.152	.001	.652	.370	.326	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item05	Pearson Correlation	.378*	.202	.640*	.647*	1	.693*	.327	.366*	.428*	-.024	-.119	.000	.354*	.560*	.094	-.170	.015	-.145	.629*
	Sig. (2-tailed)	.007	.159	.000	.000		.000	.020	.009	.002	.867	.411	1.000	.012	.000	.562	.237	.915	.314	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item06	Pearson Correlation	.495*	.480*	.748*	.721*	.693*	1	.248	.550*	.453*	.204	.057	.050	.529*	.675*	.081	-.022	.060	-.223	.739*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.085	.000	.001	.156	.695	.729	.000	.000	.574	.882	.678	.119	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item07	Pearson Correlation	.569*	.243	.430*	.352	.327	.246	1	.621*	.231	.175	.173	.413*	.358*	.175	.124	.092	.430*	-.068	.638*
	Sig. (2-tailed)	.000	.089	.002	.012	.020	.085		.000	.107	.225	.230	.003	.011	.225	.390	.525	.062	.637	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item08	Pearson Correlation	.763*	.441*	.674*	.477*	.366*	.550*	.621*	1	.219	.234	.040	.378	.428*	.263	-.041	.205	.368*	-.407*	.676*
	Sig. (2-tailed)	.000	.001	.000	.000	.009	.000	.000		.127	.102	.783	.051	.002	.065	.778	.153	.009	.003	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item09	Pearson Correlation	.240	.102	.341*	.252	.428*	.453*	.231	.219	1	.072	.076	.165	.267	.208*	.177	-.129	.060	-.048	.540*
	Sig. (2-tailed)	.093	.479	.015	.046	.002	.001	.107	.127		.621	.598	.199	.061	.029	.220	.374	.678	.740	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item10	Pearson Correlation	.194	.323*	.018	-.054	-.024	.204	.175	.234	.072	1	.439*	.160	.494*	.263	.407*	.003	.111	-.058	.413*
	Sig. (2-tailed)	.178	.022	.899	.709	.867	.156	.225	.102	.621		.001	.268	.000	.065	.003	.982	.444	.691	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item11	Pearson Correlation	.019	.211	-.093	-.020	-.119	-.057	.173	.040	.078	.439*	1	.180	.249	.099	.550*	.011	.232	-.127	.309*
	Sig. (2-tailed)	.895	.141	.518	.893	.411	.695	.230	.783	.598	.001		.211	.081	.493	.000	.939	.104	.379	.029
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item12	Pearson Correlation	.412*	.102	.341*	.252	.428*	.453*	.231	.219	1	.072	.076	.165	.267	.208*	.177	-.129	.060	-.048	.540*
	Sig. (2-tailed)	.003	.452	.017	.043	.000	.000	.107	.127		.621	.598	.199	.061	.029	.220	.374	.678	.740	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item13	Pearson Correlation	.284	.466*	.349	.208	.354	.529*	.358	.428*	.267	.484*	.249	.092	1	.711*	.510*	.259	.176	-.154	.722*
	Sig. (2-tailed)	.045	.001	.013	.152	.012	.000	.011	.002	.061	.000	.081	.527		.000	.000	.070	.222	.285	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item14	Pearson Correlation	.203	.401*	.393*	.465*	.560*	.675*	.175	.263	.308*	.263	.099	-.039	.711*	1	.181	.058	.104	-.075	.649*
	Sig. (2-tailed)	.157	.004	.005	.001	.000	.000	.225	.065	.029	.065	.493	.787	.000		.210	.691	.474	.603	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item15	Pearson Correlation	-.038	-.016	-.028	.113	.084	.081	.124	-.041	.177	.407*	.550*	.164	.510*	.181	1	.083	.036	-.108	.394*
	Sig. (2-tailed)	.796	.912	.845	.436	.562	.574	.390	.778	.220	.003	.000	.256	.000	.210		.567	.803	.454	.005
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item16	Pearson Correlation	.098	.247	.053	.087	-.170	.022	.082	.305	-.129	.003	.011	-.051	.256	.058	.063	1	.142	.080	.312*
	Sig. (2-tailed)	.500	.084	.714	.959	.237	.882	.525	.153	.374	.982	.939	.724	.070	.691	.587		.325	.581	.020
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item17	Pearson Correlation	.152	.144	.073	.130	.015	.060	.430	.366*	.060	.111	.232	.368*	.176	.104	.036	.142	1	-.133	.366*
	Sig. (2-tailed)	.292	.319	.615	.370	.915	.678	.002	.009	.678	.444	.104	.009	.222	.474	.803	.325		.359	.009
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item18	Pearson Correlation	-.304*	-.105	-.330*	-.142	.145	.223	-.068	.407*	-.048	-.058	-.127	.000	-.154	.075	.108	.080	-.133	1	.301*
	Sig. (2-tailed)	.032	.470	.019	.326	.314	.119	.637	.003*	.740	.691	.379	1.000	.285	.603	.454	.581	.358		.042
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aspek_A	Pearson Correlation	.646*	.539*	.691*	.623*	.623*	.739*	.638*	.676*	.640*	.413*	.369*	.421*	.722*	.649*	.394*	.312*	.366*	.301*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.003	.029	.002	.000	.000	.005	.283	.009	.042	
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

** .0029
* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

b. Aspek Mengebut

		Correlations																	
		Item19	Item20	Item21	Item22	Item23	Item24	Item25	Item26	Item27	Item28	Item29	Item30	Item31	Item32	Item33	Item34	Aspek_B	
Item19	Pearson Correlation	1	.402*	.480*	.282	.336	.446*	.298*	.520*	.272	.093	.156	.212	.183	.197	.329	.394*	.594*	
	Sig. (2-tailed)		.004	.000	.047	.010	.001	.042	.000	.056	.522	.281	.027	.203	.170	.020	.005	.000	.000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Item20	Pearson Correlation	.402*	1	.443*	.506*	.604*	.538*	.513*	.682*	.697*	.076	-.156	.542*	.127	-.317*	.503*	.460*	.705*	
	Sig. (2-tailed)	.004		.001	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.598	.280	.000	.381	.025	.000	.001	.000	
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	
Item21	Pearson Correlation	.480*	.443*	1	.630*	.637*	.693*	.655*	.645*	.437*	.521*	.296	.672*	.521*	.062	.			

Variabel Perilaku Impulsif

a. Impulsif Atensi

Correlations												
		Aitem01	Aitem02	Aitem03	Aitem04	Aitem05	Aitem06	Aitem13	Aitem14	Aitem16	Aitem17	Aspek_A
Aitem01	Pearson Correlation	1	,518**	,492**	,058	,112	,573**	,145	,730**	-,056	,223	,638**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,691	,439	,000	,314	,000	,698	,120	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem02	Pearson Correlation	,518**	1	,701**	,063	,179	,605**	,138	,521**	-,058	,322**	,712**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,666	,212	,000	,341	,000	,689	,023	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem03	Pearson Correlation	,492**	,701**	1	,120	,143	,653**	,160	,427**	,239	,330**	,729**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,405	,322	,000	,269	,002	,094	,019	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem04	Pearson Correlation	,058	,063	,120	1	,337**	,382**	,534**	-,211	-,114	,131	,499**
	Sig. (2-tailed)	,691	,666	,405		,017	,006	,000	,142	,430	,365	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem05	Pearson Correlation	,112	,179	,143	,337**	1	,375**	,346*	-,168	,411**	,198	,552**
	Sig. (2-tailed)	,439	,212	,322	,017		,007	,014	,244	,003	,169	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem06	Pearson Correlation	,573**	,605**	,653**	,382**	,375**	1	,446**	,444**	,075	,303	,868**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,006	,007		,001	,001	,605	,033	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem13	Pearson Correlation	,145	,138	,160	,534**	,346*	,446**	1	,136	-,240	,388**	,557**
	Sig. (2-tailed)	,314	,341	,269	,000	,014	,001		,348	,093	,005	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem14	Pearson Correlation	,730**	,521**	,427**	-,211	-,168	,444**	,136	1	-,200	,341	,445**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,002	,142	,244	,001	,348		,164	,015	,001
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem16	Pearson Correlation	-,056	,278	,239	-,114	,411**	,075	,240	,200	1	-,223	,492
	Sig. (2-tailed)	,698	,051	,094	,430	,003	,605	,093	,164		,119	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem17	Pearson Correlation	,223	,322**	,330**	,131	,198	,303	,388**	,341*	-,223	1	,485**
	Sig. (2-tailed)	,120	,023	,019	,365	,169	,033	,005	,015	,119		,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aspek_A	Pearson Correlation	,638**	,712**	,729**	,499**	,552**	,868**	,557**	,445**	,492	,485**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,000	,001	,000	,000	
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

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

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

b. Impulsif Motorik

Correlations												
		Aitem07	Aitem08	Aitem09	Aitem10	Aitem11	Aitem18	Aitem19	Aitem20	Aitem21	Aitem22	Aspek_B
Aitem07	Pearson Correlation	1	,284*	,473**	,200	,030	,093	,249	,429**	,125	,269	,493**
	Sig. (2-tailed)		,045	,001	,164	,838	,519	,081	,002	,387	,059	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem08	Pearson Correlation	,284*	1	,696**	,033	,570**	,404**	,038	,450**	,575**	,654**	,793**
	Sig. (2-tailed)	,045		,000	,820	,000	,004	,791	,001	,000	,000	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem09	Pearson Correlation	,473**	,696**	1	-,120	,388**	,126	-,090	,428**	,509**	,573**	,646**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000		,406	,005	,384	,535	,002	,000	,000	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem10	Pearson Correlation	,200	,033	-,120	1	,201	-,161	-,054	-,185	,180	,296**	,428*
	Sig. (2-tailed)	,164	,820	,406		,162	,264	,707	,199	,211	,037	,002
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem11	Pearson Correlation	,030	,570**	,388**	,201	1	,162	-,118	,285*	,732**	,622**	,776**
	Sig. (2-tailed)	,838	,000	,005	,162		,260	,414	,045	,000	,000	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem18	Pearson Correlation	,093	,404**	,126	-,161	,162	1	,525**	,586**	,146	,007	,357*
	Sig. (2-tailed)	,519	,004	,384	,264	,260		,000	,000	,313	,961	,011
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem19	Pearson Correlation	,249	,038	-,090	-,054	-,118	,525**	1	,152	,170	,319	,509
	Sig. (2-tailed)	,081	,791	,535	,707	,414	,000		,293	,238	,024	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem20	Pearson Correlation	,429**	,450**	,428**	-,185	,285*	,586**	,152	1	,157	,079	,440**
	Sig. (2-tailed)	,002	,001	,002	,199	,045	,000	,293		,278	,586	,001
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem21	Pearson Correlation	,125	,575**	,509**	,180	,732**	,146	-,170	,157	1	,663**	,779**
	Sig. (2-tailed)	,387	,000	,000	,211	,000	,313	,238	,278		,000	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem22	Pearson Correlation	,269	,654**	,573**	,296*	,622**	,007	-,319*	,079	,663**	1	,782**
	Sig. (2-tailed)	,059	,000	,000	,037	,000	,961	,024	,586	,000		,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aspek_B	Pearson Correlation	,493**	,793**	,646**	,428*	,776**	,357*	,509	,440**	,779**	,782**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,042	,000	,011	,000	,001	,000	,000	
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

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

c. Impulsif tidak Terencana

Correlations

		Aitem23	Aitem24	Aitem25	Aitem26	Aitem27	Aitem28	Aitem29	Aitem30	Aitem31	Aitem32	Aspek_C
Aitem23	Pearson Correlation	1	,723**	,465**	,390**	,137	,161	,256	,514**	,259	,138	,794**
	Sig. (2-tailed)		,000	,001	,005	,342	,265	,073	,000	,069	,341	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem24	Pearson Correlation	,723**	1	,366**	,159	,099	,301*	,254	,544**	,102	,266	,717**
	Sig. (2-tailed)	,000		,009	,270	,494	,034	,076	,000	,482	,062	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem25	Pearson Correlation	,465**	,366**	1	,555**	,423**	-,053	,101	,574**	-,041	-,057	,610**
	Sig. (2-tailed)	,001	,009		,000	,002	,717	,487	,000	,776	,692	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem26	Pearson Correlation	,390**	,159	,555**	1	,124	,040	-,209	,508**	-,162	,526**	,587**
	Sig. (2-tailed)	,005	,270	,000		,392	,782	,146	,000	,262	,000	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem27	Pearson Correlation	,137	,099	,423**	,124	1	,089	,233	,055	-,120	-,024	,319*
	Sig. (2-tailed)	,342	,494	,002	,392		,540	,104	,706	,406	,867	,024
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem28	Pearson Correlation	,161	,301*	-,053	,040	,089	1	,308*	,193	,150	,052	,369**
	Sig. (2-tailed)	,265	,034	,717	,782	,540		,030	,178	,298	,719	,008
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem29	Pearson Correlation	,256	,254	,101	-,209	,233	,308*	1	,339*	,544**	-,178	,433**
	Sig. (2-tailed)	,073	,076	,487	,146	,104	,030		,016	,000	,216	,002
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem30	Pearson Correlation	,514**	,544**	,574**	,508**	,055	,193	,339*	1	,421**	,320*	,837**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,706	,178	,016		,002	,023	,000
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem31	Pearson Correlation	,259	,102	-,041	-,162	-,120	,150	,544**	,421**	1	-,328*	,340*
	Sig. (2-tailed)	,069	,482	,776	,262	,406	,298	,000	,002		,020	,016
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aitem32	Pearson Correlation	,138	,266	-,057	,526**	-,024	,052	-,178	,320*	-,328*	1	,350*
	Sig. (2-tailed)	,341	,062	,692	,000	,867	,719	,216	,023	,020		,013
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Aspek_C	Pearson Correlation	,794**	,717**	,610**	,587**	,319*	,369**	,433**	,837**	,340*	,350*	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	,024	,008	,002	,000	,016	,013	
	N	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50

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

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 5. Hasil Uji Reliabilitas

Variabel Perilaku Agresif Berkendara

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,923	34

Aspek Perilaku Konflik

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,808	18

Aspek Mengebut

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,892	16

Variabel Perilaku Impulsif

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,891	32

Aspek Impulsif Atensi

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,812	12

Aspek Impulsif Motorik

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,762	10

Aspek Impulsif tidak Terencana

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,734	10

Lampiran 6. Hasil Uji Deskriptif

Descriptives

		Statistic	Std. Error	
Skala_AD	Mean	58,7400	1,16069	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	56,4369	
		Upper Bound	61,0431	
	5% Trimmed Mean	58,3111		
	Median	59,0000		
	Variance	134,720		
	Std. Deviation	11,60688		
	Minimum	41,00		
	Maximum	97,00		
	Range	56,00		
	Interquartile Range	18,50		
	Skewness	,472	,241	
	Kurtosis	,468	,478	
Skala_I	Mean	59,2500	1,02724	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	57,2117	
		Upper Bound	61,2883	
	5% Trimmed Mean	59,0778		
	Median	59,5000		
	Variance	105,523		
	Std. Deviation	10,27243		
	Minimum	39,00		
	Maximum	90,00		
	Range	51,00		
	Interquartile Range	14,75		
	Skewness	,214	,241	
	Kurtosis	,230	,478	

Kategorisasi_Perilaku_Agresif_Berkendara

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tinggi	2	2,0	2,0	2,0
	Sangat Rendah	51	51,0	51,0	53,0
	Rendah	47	47,0	47,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Kategorisasi_Perilaku_Impulsif

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tinggi	2	2,0	2,0	2,0
	Sedang	8	8,0	8,0	10,0
	Sangat Rendah	33	33,0	33,0	43,0
	Rendah	57	57,0	57,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Lampiran 7. Karakteristik Subjek Penelitian

Usia

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 17	19	19,0	19,0	19,0
18	17	17,0	17,0	36,0
19	32	32,0	32,0	68,0
20	18	18,0	18,0	86,0
21	14	14,0	14,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Domisili

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid LoaJanan	1	1,0	1,0	1,0
Palaran	3	3,0	3,0	4,0
Sambutan	4	4,0	4,0	8,0
SMD_Ilir	5	5,0	5,0	13,0
SMD_Kota	18	18,0	18,0	31,0
SMD_SBRG	6	6,0	6,0	37,0
SMD_Ulu	25	25,0	25,0	62,0
SMD_Utara	27	27,0	27,0	89,0
Sungai Kunjang	3	3,0	3,0	92,0
Sungai Pinang	8	8,0	8,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Pekerjaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Freelancer	11	11,0	11,0	11,0
Mahasiswa	38	38,0	38,0	49,0
Mekanik	2	2,0	2,0	51,0
Pramuniaga	6	6,0	6,0	57,0
Pramusaji	4	4,0	4,0	61,0
Siswa SMA	21	21,0	21,0	82,0
Siswa SMK	18	18,0	18,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

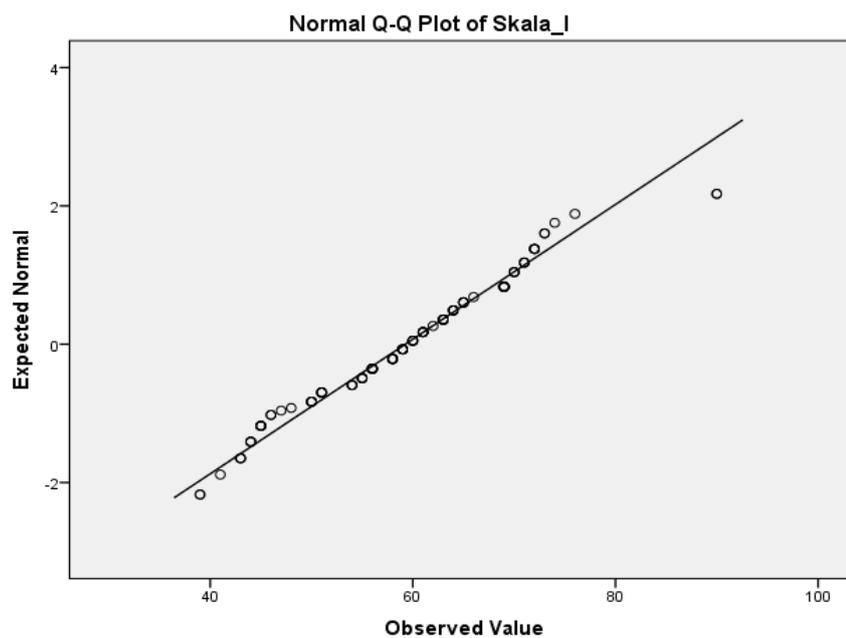
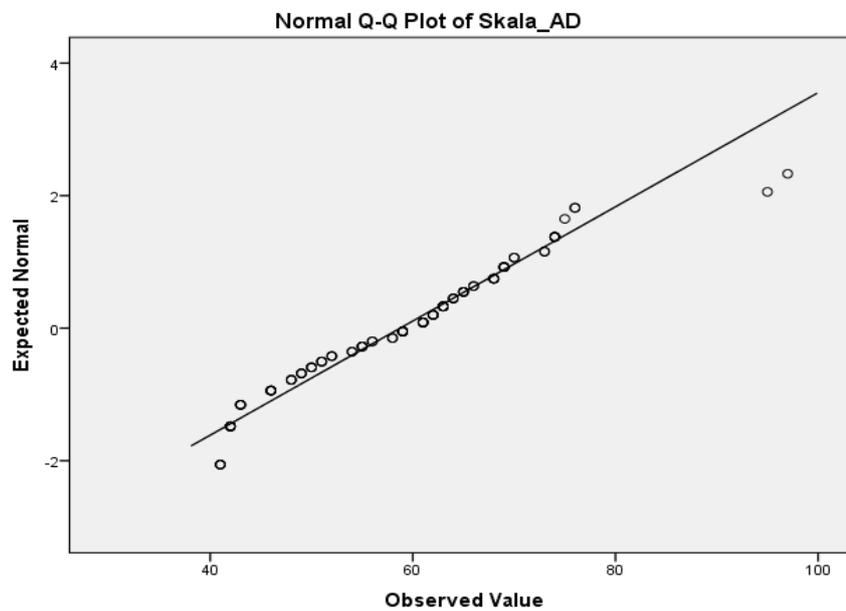
Lampiran 8. Hasil Uji Asumsi: Normalitas

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Skala_AD	,069	100	,200 [*]	,951	100	,001
Skala_I	,069	100	,200 [*]	,972	100	,029

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction



Lampiran 9. Hasil Uji Asumsi: Linearitas

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Skala_AD * Skala_I	Between Groups (Combined)	6205,865	29	213,995	2,101	,006
	Linearity	1742,122	1	1742,122	21,662	,000
	Deviation from Linearity	3999,016	28	142,822	1,402	,129
	Within Groups	7131,375	70	101,877		
	Total	11947,063	99			

Lampiran 10. Hasil Uji Hipotesis: Regresi Linier Sederhana

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,700 ^a	,477	,402	6,134

a. Predictors: (Constant), Skala_I

b. Dependent Variable: Skala_AD

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3216,729	1	1742,122	45,202	,000 ^b
	Residual	2541,826	98	43,423		
	Total	5758,555	99			

a. Dependent Variable: Skala_AD

b. Predictors: (Constant), Skala_I

Lampiran 11. Hasil Uji Hipotesis Tambahan: Regresi Parsial

Aspek Perilaku Konflik

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	16,118	3,236		4,981	,000
	X1	,702	,192	,467	3,311	,001
	X2	,756	,219	,488	3,454	,001
	X3	,030	,180	,019	,169	,866

a. Dependent Variable: Y1

Aspek Mengebut

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	17,178	3,705		4,636	,000
	X1	,848	,307	,521	3,820	,000
	X2	,174	,211	,106	,692	,490
	X3	,747	,238	,482	3,396	,001

a. Dependent Variable: Y2

Lampiran 12. Hasil Uji Hipotesis Tambahan: Multivariate Model Penuh

Aspek Perilaku Konflik

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,486 ^a	,237	,213	5,328

a. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	844,290	3	281,430	9,913	,000 ^b
	Residual	2725,470	96	28,390		
	Total	3569,760	99			

a. Dependent Variable: Y1

b. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

Aspek Mengebut

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,471 ^a	,222	,195	4,376

a. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	838,098	3	246,033	9,622	,000 ^b
	Residual	2974,262	96	27,232		
	Total	3813,360	99			

a. Dependent Variable: Y2

b. Predictors: (Constant), X3, X1, X2