

**HUBUNGAN ANTARA REGULASI EMOSI DENGAN  
AGGRESSIVE DRIVING**

**(Pada Supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi )**

**SKRIPSI**

*Diajukan kepada Tim Penguji Skripsi Program Studi Psikologi  
Jurusan Bimbingan dan Konseling sebagai salah satu persyaratan  
Guna memperoleh Gelar Sarjana Psikologi*



**Pembimbing : 1. Prof. Dr. Mudjiran, M. S. Kons  
2. Yanladilla Yeltas Putra, S. Psi, M. A**

**Oleh :**

**RICHARD NICHELSON TESSAL**

**88287 / 2007**

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
JURUSAN BIMBINGAN DAN KONSELING  
FAKULTAS ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
2012**

**PERSETUJUAN SKRIPSI**

**HUBUNGAN ANTARA REGULASI EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA SUPIR TRX MDR PADANG-BUKITTINGGI**

Nama : Richard Nicholson Tessal  
NIM : 88287  
Program Studi : Psikologi  
Jurusan : Bimbingan dan Konseling  
Fakultas : Ilmu Pendidikan

Padang, April 2012

Disetujui Oleh,

Pembimbing I,

Pembimbing II,

Prof. Dr. Mudjiran, M.S, Kons  
NIP. 19490609 197803 1 001 2002

Yanladilla Yeltas Putra, S.Psi, M.A  
NIP. 19830621 201012 1 005

## PENGESAHAN

**Dinyatakan lulus setelah dipertahankan di depan Tim Penguji Skripsi  
Program Studi Psikologi Jurusan Bimbingan dan Konseling  
Fakultas Ilmu Pendidikan  
Universitas Negeri Padang**

**Judul** : **Hubungan antara Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi.**

Nama : Richard Nicholson Tessal

NIM : 88287

Program Studi : Psikologi

Jurusan : Bimbingan dan Konseling

Fakultas : Ilmu Pendidikan

Padang, April 2012

### Tim Penguji

	Nama	Tanda Tangan
1. Ketua	: Prof.Dr.Mudjiran,M.S.Kons	1._____
2. Sekretaris	: Yanladilla Yeltas Putra, S.Psi, M.A	2._____
3. Anggota	: Mardianto, S.Ag, M.Si	3._____
4. Anggota	: Farah Aulia, S.Psi., M.Psi., Psikolog	4._____
5. Anggota	: Niken Hartati, S. Psi. M. A	5._____

## ABSTRAK

Nama : Richard Nicholson Tessel  
Judul : **Hubungan antara Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Supir Trx mdr Padang-Bukittinggi**  
: 1. Prof.Dr.Mudjiran,M.S.Kons  
2. Yanladilla Yeltas Putra, S.Psi, M.A

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara. Adanya peranan transportasi tersebut, maka Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus ditata dalam satu sistem Transportasi Nasional secara terpadu dan harus mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Transportasi yang paling sering digunakan adalah transportasi darat, dimana jumlah kecelakaan pun banyak terjadi. Hal ini dapat terjadi karena beberapa faktor, baik dari perilaku mengemudi dari sopir dan keadaan kendaraan yang tidak layak. Secara teknis dalam mengemudi sopir harus dapat memahami peraturan yang ada didalam berlalu lintas dan bertanggung jawab atas keselamatan penumpangnya. Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran regulasi emosi dengan *aggressive driving* pada supir Trx mdr trayek Padang-Bukittinggi.

Desain penelitian ini adalah jenis penelitian kuantitatif korelasional yaitu penelitian yang bertujuan untuk menyelidiki sejauh mana variasi-variasi pada satu faktor berkaitan dengan variasi-variasi pada suatu faktor lain berdasarkan pada koefisien korelasi. Populasi adalah sopir Trx Mdr Padang-Bukittinggi di kota Bukittinggi dan teknik dalam penentuan sampel adalah *Purposive random sampling* sehingga diambil 36 orang. Teknik pengumpulan data menggunakan skala model Likert yang berisikan pernyataan tentang regulasi emosi sebanyak 45 butir dan menggunakan *behavior checklist* yang berisikan pernyataan tentang *aggressive driving* sebanyak 24 butir. Teknik analisis data menggunakan teknik uji korelasi *Spearman's rho*.

Berdasarkan hasil perhitungan teknik uji korelasi *Spearman's rho* diperoleh nilai korelasi ( $r$ ) -0.440 dan  $p=.007$  ( $p<0,01$ ) artinya terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara regulasi emosi dengan *aggressive driving* sopir Trx Mdr Padang-Bukittinggi.

**Kata Kunci** : Regulasi Emosi, *Aggressive Driving*

## ABSTRACT

Name : Richard NicholsonTessal  
Title : Correlation between Emotional Regulation and Aggressive Driving to Trx Mdr Padang-Bukittinggi Driver  
Supervisor : 1. Prof.Dr.Mudjiran,M.S.Kons  
2. YanladillaYeltas Putra, S.Psi, M.A

Transportation is one of important facilitation and strategical things to mobiling economical life, strengthen the united of nation and influence all of the life aspect. Because of its reason, public transportation controlled in one Nation Transportation system solidly and it should be available to provide transportation service according to level of traffic line need orderly, save, comfortable, fast, exactly, no inhabitation and suitable to consumer purchasing. The transportation which most using by people has land transportation, when it caused many accident on traffic line. It happened because of some factors, drivers behavior and bad condition of vehicles. Technically, when a driver drove a vehicle, he should understand the manner of traffic line and responsible to passanger security. The purpose of this research is to acquiring description of emotional regulation and aggressive driving to Trx Mdr Padang-Bukittinggi Driver

The design of this research is correlational quatitative, it has kind of research which assess varians of factors on influence other factors according to coefficient correlation. Population on this research has Trx Mdr Padang-Bukittinggi drivers in Bukittinggi and technique of sampling is *Purposive random sampling*, therefore it acquired 36 drivers. The data has collecting by using Likert scale which consist of 45 questions about emotional regulation and *behavior checklist* which consist of 24 statement about *aggressive driving*. The data has analyze by using correlation test technique, it has *Spearman's rho*.

According to calculation of correlation test *Spearman's rho* acquired the value of correlation ( $r$ ) -0.440 and  $p=.007$  ( $p<0,01$ ), it means there are negative and significant correlation between emotional regulation and *aggressive driving* to Trx Mdr Padang-Bukittinggi Driver.

**Keywords** : Emotional Regulation, *Aggressive Driving*

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan nikmat-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Hubungan antara Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Supir Tranex Mandiri Padang-Bukittinggi”. Penyusunan skripsi ini dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai Gelar Sarjana (S1) pada Program Studi Psikologi Jurusan Bimbingan Konseling Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Padang.

Peneliti menyadari bahwa dalam proses penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari dukungan, bimbingan, bantuan dari berbagai pihak yang sangat bermanfaat, untuk itu dengan rendah hati penulis menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada semua pihak yang telah memberikan dorongan, bimbingan, kekuatan dan bantuan sehingga skripsi ini dapat terwujud. Dalam kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Firman, M.S., Kons, selaku Dekan Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Padang yang telah memberikan kemudahan dalam pengurusan segala administrasi sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Bapak Dr. Daharnis, M.Pd., Kons dan Drs. Erlamsyah, M.Pd., Kons, selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Bimbingan dan Konseling. Terima kasih atas layanan dan perhatian yang bapak berikan.

3. Bapak Dr. Afif Zamzami. M.Psi (Alm) selaku ketua Program Studi Psikologi, Bapak Mardianto, S.Ag., M.Si. selaku sekretaris Program Studi Psikologi beserta seluruh staf pengajar Psikologi dan dosen Bimbingan Konseling yang telah memberikan bimbingan dan pengetahuan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak Prof. Dr. Mudjiran, M.S. Kons, selaku Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk membimbing, mengarahkan, dan memberikan saran serta dukungan yang sangat berarti kepada peneliti selama penyusunan skripsi ini. Selain itu, juga telah mendidik dan membimbing peneliti dalam hal akademik sehingga peneliti bisa menyelesaikan perkuliahan dengan baik.
5. Bapak Yanladilla Yeltas Putra, S.Psi, M.A selaku pembimbing II yang penuh kesabaran serta banyak memberikan ide, saran-saran, pengarahan dalam membimbing, dan memberikan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
6. (Alm) Bapak Dr. Afif Zamzami. M.Psi. selaku dosen penguji dan sekaligus pembimbing akademik yang telah mendidik dan membimbing serta meluangkan waktu untuk mengarahkan, memberikan saran serta dukungan yang berarti kepada peneliti selama penulisan skripsi.
7. Bapak Mardianto, S.Ag., M.Si selaku dosen penguji yang telah bersedia memberikan nasehat, saran, kritikan dan meluangkan waktu di tengah-tengah

kesibukan beliau dalam memberikan bimbingan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini.

8. Ibu Farah Aulia, S.Psi., M.Psi., Psi Si selaku dosen penguji yang telah bersedia memberikan nasehat saran dan kritikan dan meluangkan waktu untuk *menjudge* skala peneliti sehingga peneliti bisa mengumpulkan data untuk penyelesaian skripsi ini.
9. Ibu Niken Hartati, S. Psi. M. A selaku penguji yang sudah meluangkan waktunya dalam memberikan bimbingan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini
10. Kepada Bapak dan Ibu dosen yang telah membantu penulis selama penulis menuntut ilmu di Program Studi Psikologi Universitas Negeri Padang.
11. Ibu Zuyetty, S.Pd., M.Pd. selaku kepala Tata Usaha (TU) Program Studi Psikologi yang telah bersedia membantu peneliti dalam mengurus masalah yang berhubungan administrasi.
12. Orang tua penulis (Bapak Rudy Tessel dan Ibu Lanny Wati) atas kasih sayang yang tak ternilai harganya, dukungan yang sangat besar baik moril maupun materil serta do'a yang selalu menyertai peneliti dan selalu menjadi inspirasi bagi peneliti dalam berbuat dan bertindak.
13. Kakakku tersayang Melissa Precilia dan Denny Nichelson terimakasih banyak atas dukungan, kasih sayang, kesabaran, dan bantuan yang telah diberikan

kepada peneliti serta mampu untuk menjadi penyambung semangat dan motivator bagi peneliti.

14. Buat seseorang yang paling spesial dan tersayang yang peneliti cintai terima kasih atas dukungannya selama ini yang telah menjadi motivator, penyemangat dan selalu mendampingi peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini terima kasih atas dukungannya selama ini .
15. Rekan seperjuangan sekaligus saudara penulis Arif, Rio, Ronaldi, Romi, dan Yanda yang selalu ada di saat suka maupun duka kalian adalah sahabat terbaik yang pernah penulis temui semoga apa yang telah kita lalui, tak pernah terlupakan dan selalu menjadi pengalaman paling mengesankan. (Buat teman-temanku, tetap semangat dan jangan pernah menyerah !)
16. Sahabat penulis : Hesti, Hilza, Febrian, Harpesdemichar, Juya, Rosi, T2, Wulan, Weni, Nazir Reni, Viska, Vera F, Lances dan seluruh teman-temanku Psikologi C' 07 yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah memberikan do'a, dukungan dan masukan yang sangat berguna untuk skripsi ini.
17. Semua teman-teman angkatan 2007 dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dalam membantu penulis menyelesaikan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Semoga segala amal, kebaikan dan pertolongan yang telah diberikan kepada peneliti mendapatkan berkah dari Tuhan Yang Maha Esa. Akhir kata peneliti mohon maaf apabila masih banyak kekurangan dalam penyusunan

skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang memerlukan dan berguna untuk pengembangan ilmu di kemudian hari. AMIN.

Bukittinggi, 10 April 2012

Peneliti

Richard Nicholson Tessel

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	10
C. Batasan Masalah.....	11
D. Perumusan Masalah .....	11
E. Tujuan Penelitian .....	11
F. Kegunaan Penelitian.....	12
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. <i>Aggressive Driving</i> .....	13
1. Pengertian Agresi.....	13
2. Pengertian <i>Aggressive Driving</i> .....	14
3. Bentuk-bentuk <i>Aggressive Driving</i> .....	16
4. Faktor-faktor Penyebab <i>Aggressive Driving</i> .....	20
B. Regulasi Emosi .....	23
1. Pengertian Emosi .....	23
2. Pengertian Regulasi Emosi .....	24
3. Aspek-aspek Regulasi Emosi.....	26
C. Hubungan antara Regulasi Emosi dengan <i>Aggressive Driving</i> Pada Supir Tranex.....	27
D. Kerangka Konseptual.....	30

E. Hipotesis Penelitian.....	31
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Desain Penelitian.....	32
B. Definisi Operasional.....	32
1. Variabel Terikat : Regulasi Emosi.....	32
2. Variabel bebas : <i>Aggressive Driving</i> .....	33
C. Populasi dan Sampel Penelitian .....	33
D. Instrumen dan Teknik Pengumpulan Data .....	34
E. Prosedur Penelitian.....	40
F. Validitas dan Reliabilitas .....	45
G. Teknik Analisis Data.....	46
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN dan PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data Penelitian.....	47
B. Analisis Data .....	56
C. Pembahasan.....	57
<b>BAB V PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	62
B. Saran.....	633
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 1	Penilaian skala Likert untuk variabel regulasi emosi	35
Tabel 2	<i>Blue print</i> skala regulasi emosi	37
Tabel 3	<i>Blue print Behavior Checklist</i> untuk <i>Aggressive Driving</i>	39
Tabel 4	Hasil Uji Validitas Skala Regulasi Emosi	42
Tabel 5	Rerata Hipotetik dan Rerata Empiris <i>Aggressive Driving</i> dan Regulasi Emosi	47
Tabel 6	Kategori Interpretasi Skor Regulasi Emosi	49
Tabel 7	Pengkategorian Subjek Berdasarkan Aspek Regulasi Emosi	50
Tabel 8	Kategori Interpretasi Skor <i>Agressive Driving</i>	53
Tabel 9	Pengkategorian Subjek Berdasarkan Aspek <i>Aggressive Driving</i>	54
Tabel 10	Hasil Uji Hipotesis Penelitian	56

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Konseptual.....	30
2. Grafik Skor Aspek Variabel Regulasi Emosi.....	51
3. Grafik Skor Aspek Variabel <i>Aggressive Driving</i> .....	54

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Blue Print Skala Regulasi Emosi .....	68
2. Blue Print <i>Behavior Checklist</i> untuk <i>Aggressive Driving</i> .....	69
3. Skala Regulasi Emosi .....	70
4. Data Mentah Skala Regulasi Emosi (Uji Coba) .....	75
5. Hasil Validitas dan Reliabilitas Aitem Skala Regulasi Emosi.....	77
6. Blue Print Skala Regulasi Emosi Setelah Uji Coba.....	79
7. Blue Print <i>Behavior Checklist Aggressive Driving</i> .....	80
8. Skala Regulasi Emosi (setelah uji coba) .....	81
9. <i>Aggressive Driving Behavior Checklist</i> .....	85
10. Data mentah penelitian Skala Regulasi Emosi .....	88
11. Data mentah <i>Behavior Checklist Aggressive Driving</i> .....	90
12. Deskripsi Hasil Penelitian.....	92
13. Uji Hipotesis .....	92

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Salah satu tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan pancasila adalah berkenaan dengan transportasi. Transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercemin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah (Undang – Undang Lalu Lintas No 14 Tahun 1992). Dalam undang undang tersebut juga dinyatakan bahwa transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Undang undang tersebut juga menyatakan bahwa pentingnya transportasi tercemin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang. Akibatnya adanya peranan transportasi tersebut, maka Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus ditata dalam satu sistem Transportasi Nasional secara terpadu dan harus mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.(Undang Undang Lalu Lintas No 14 Tahun 1992)

Transportasi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat secara umum adalah transportasi jalan. Transportasi jalan merupakan salah satu model transportasi nasional yang diselenggarakan berdasarkan asas kepentingan umum, maksudnya bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas (Undang Undang Lalu Lintas No 14 Tahun 1992 Pasal 2)).

Sistem transportasi adalah suatu hal yang penting untuk dimiliki oleh setiap daerah. Sistem transportasi merupakan hal krusial dalam menentukan keefektifan suatu daerah. Pergerakan penduduk dan aktivitas ekonomi yang menggerakkan suatu kota sangat tergantung pada sistem transportasi antar daerah menurut Sudarso (dalam Ade,2008). Salah satu sistem transportasi umum yang sering digunakan masyarakat antar kota dengan daerah lainya adalah angkutan antar kota yaitu bus. Bus antar kota sudah menjadi kebutuhan utama dalam mendukung kehidupan sehari-hari bagi sebagian besar masyarakat sebagai angkutan penghubung antar kota satu dengan lainya.

Jenis transportasi seperti bus ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat sebagai angkutan untuk mobilitas masyarakat dari satu kota dengan kota lainya. Namun tak jarang saat masyarakat menggunakan transportasi massal ini, masyarakat mendapatkan permasalahan atau ketidaknyamanan baik itu dari infrastruktur maupun sarana dan pra sarana Yohanes (2005). Tak jarang jenis transportasi massal ini sering mengalami kecelakaan karena faktor lingkungan seperti cuaca, kondisi jalan, dan kondisi lalu lintas, kemudian faktor kendaraan

yang tidak diperhatikan lagi kondisinya karena kendaraan atau angkutan ini digunakan terus menerus setiap hari dimana menempuh jarak yang cukup jauh dari satu kota ke kota lainnya, dari faktor manusia (*human error*) yaitu supir. Berdasarkan dari beberapa faktor tersebut perilaku mengemudi atau *driver behaviour* diyakini menjadi penyebab 80 % - 90% kasus kecelakaan yang terjadi Yohanes (2005).

Berdasarkan data dari POLDA Sumatera Barat menunjukkan peningkatan angka jumlah kecelakaan. Pada tahun 2003 tercatat terjadi 289 angka kecelakaan di Sumatera Barat, dan hingga tahun 2011 angka ini meningkat menjadi 2344 angka kecelakaan. Peningkatan angka kecelakaan ini termasuk besar bila dilihat dalam 8 tahun belakangan dan angka ini akan terus meningkat seiring berjalannya waktu (<http://sumbarprov.go.id> diakses 28 November 2011).

Pada sebuah survei telepon 2005 oleh *ABC News* dan *The Washington Post*. menemukan bahwa ketika ditanya mengenai "hal hal yang berpotensi membahayakan keselamatan anda di jalan," 32 persen dari responden mengidentifikasi pengemudi yang agresif sebagai ancaman terbesar (*AAA Foundation for Traffic Safety*,2009). Menurut penelitian dari *AAA Foundation for Traffic Safety*,2009 tentang indeks keselamatan,78 persen responden menilai pengemudi yang agresif sebagai masalah lalu lintas yang serius atau sangat serius dalam hal keselamatan dilalu lintas.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Yohanes dan John (Tasca,2009) mengenai perilaku agresif dan tingkat kecelakaan di jalan raya, menyimpulkan bahwa perilaku agresif pada saat mengemudi memiliki hubungan yang erat dengan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Pada umumnya kecelakaan yang sering terjadi karena faktor *human error* atau dari pengemudi sendiri yaitu sopir.

Sopir adalah pengemudi profesional yang dibayar oleh majikan untuk mengemudi kendaraan bermotor (<http://wikipedia.org> 28 November 2011). Secara teknis sopir adalah orang-orang yang terlibat langsung dalam arus berlalu-lintas. Keadaan yang demikian ini yang pada akhirnya akan menuntut sopir sebagai aktor penting dalam mengemudi untuk dapat memahami peraturan yang ada didalam berlalulintas dan bertanggung jawab atas keselamatan penumpangnya.

Namun para sopir menunjukkan masalah dalam perilaku berlalu lintas yang tidak hanya menyebabkan kerusakan properti jalan, tetapi juga mengakibatkan penderitaan bagi orang lain yang dikarenakan perilaku ugal-ugalan sopir dalam mengemudi agar cepat tiba di tempat tujuan. Perilaku ugal-ugalan ini termasuk mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi melebihi kecepatan batas kota, saling mendahului kendaraan yang ada di depannya, melanggar rambu rambu lalu lintas, perubahan jalur secara tiba-tiba. Mengemudikan kendaraannya dekat dengan kendaraan yang berada di depannya dan serta tidak memberikan jalan bagi armada atau bus lainnya untuk mendahului

kendaraanya. Perilaku ugal-ugalan supir ini sesuai dengan karakteristik perilaku spesifik mengemudi agresif (Tasca,2009)

Perilaku seperti yang telah disebutkan di atas, juga ditemukan pada supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi. Berdasarkan hasil observasi peneliti tanggal 8 September 2011 pada 3 orang sopir Trx Mdr Padang-Bukittinggi. Supir Trx Padang-Bukittinggi setelah diamati banyak melakukan pelanggaran lalu lintas, seperti mengemudi di bahu jalan pada saat jalan macet, mengemudi dengan kecepatan tinggi untuk tiba di tempat tujuan lebih cepat tanpa memperhatikan keadaan penumpang yang dibawanya, mengemudikan mobilnya dekat dengan kendaraan lain, menggunakan klakson berulang-berulang kepada pengemudi yang ada di depannya agar mobil yang di depannya memperlambat laju kendaraanya, tidak memberikan jalan bagi armada lain untuk melewati kendaraanya.

Kecelakaan juga terjadi akibat perilaku mengemudi supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi, bus trx ini *rebah kuda* dan terseret hingga 15 meter setelah menabrak pagar pembatas jembatan Mutiara Putih di kilometer 13 Ganting, Kecamatan Koto Tangah, Padang Jumat (29/4). Tak ada korban jiwa dalam kecelakaan ini, tetapi dua belas penumpangnya, termasuk supir, mengalami luka ringan. Rencananya bus Trx nahas itu akan menuju Bukittinggi. Menurut saksi mata kecelakaan ini terjadi akibat bus Trx ini melaju dengan kecepatan tinggi disaat hari hujan. (<http://padangexpress.com> diakses 30 November 2011).

Berdasarkan wawancara dengan 3 orang penumpang yang menggunakan jasa bus Trx Mdr Padang-Bukittinggi pada tanggal 10 Oktober 2011 menyatakan bahwa supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi sering mengemudikan kendaraanya dengan kecepatan tinggi, mengemudikan kendaraanya terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, selalu menggunakan klakson terus menerus kepada kendaraan yang ada di depannya agar memperlambat laju kendaraanya. Selain itu supir Trx ini sering melakukan gerakan yang berbahaya saat mendahului kendaraan di depannya tanpa memedulikan pengendara lain baik itu sepeda motor atau mobil, supir Trx ini juga sering melanggar rambu rambu lalu lintas, di saat jalanan macet supir Trx sering menggunakan bahu jalan untuk keluar dari kemacetan tersebut. Kadang-kadang supir Trx ini sering mengumpat atau marah-marah kepada pengemudi lain dengan kata kata yang tidak sepatasnya padahal, perilakunya sendiri yang *ugal-ugalan* dalam mengemudikan kendaraanya dimana perilaku supir tersebut membuat penumpang jadi tidak nyaman.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara pada tanggal 17 Oktober 2011 diketahui bahwa pada umumnya pendidikan supir Trx Mdr hanya tamat SMA. Menurut 3 orang supir yang diwawancarai ada suatu situasi yang tidak terduga saat mengemudikan kendaraanya di jalan, seperti kemacetan jalan, kendaraan yang berjalan pelan, kecelakaan lalu lintas, serta hal-hal yang tak terduga lainnya. Hal-hal seperti itu menurut para supir dapat mempengaruhinya saat mengemudi sehingga memicu timbulnya tindakan agresif saat mengemudi sehingga menggunakan bahu jalan untuk menghindari kemacetan, menggunakan klakson

berulang-ulang kepada kendaraan yang berjalan lambat. Beberapa supir mengatakan faktor budaya dikalangan para supir sangat berpengaruh pada saat mengemudikan kendaraannya dimana mereka mengatakan bahwa “kalau tidak ngebut dalam mengemudi, mereka tidak biasa” faktor ini sangat berperan besar dalam perilaku mengemudi supir trx dimana berdasarkan hasil observasi pada umumnya supir trx mengemudikan kendaraanya dengan kecepatan tinggi.

Jika dilihat dari fenomena di atas maka diketahui bahwa perilaku supir Trx dalam mengemudi memberikan gambaran agresivitas. Agresivitas dalam mengemudi disebut juga dengan *aggressive driving*. Badan Riset Transportasi, Neuman et al. (dalam penelitian *AAA Foundation for Traffic Safety, 2009*) mendefinisikan mengemudi agresif, " pengoperasian kendaraan bermotor dalam keadaan emosi, memaksa, atau cara yang tidak sabar, sering tidak aman, yang secara langsung mempengaruhi pengemudi lain ".

Penelitian yang telah dilakukan James dan Nahl (2000:5) membuktikan bahwa salah satu penyebab pengemudi menjadi berperilaku agresif saat mengemudi karena faktor emosi, dimana *aggressive driving* merupakan mengemudi di bawah pengaruh ketidakstabilan emosi, sehingga berdampak risiko pada orang lain. Dikatakan agresif karena diasumsikan bahwa orang lain berkesempatan terkena risiko yang sama dimana mengemudi di bawah pengaruh emosi terganggu menghasilkan perilaku yang membebankan tingkat pilihan resiko seseorang pada orang lain. Namun faktor-faktor eksternal dapat

mempengaruhi kontrol pengemudi atas keadaan emosi mereka dan hasilnya hilangnya kendali emosi ke tingkat yang lebih besar atau lebih kecil.

Berdasarkan masalah yang telah dipaparkan di atas dapat dilihat penyebab pengemudi atau supir mengemudi menjadi agresif karena kurangnya kontrol diri atau pengendalian diri dari pengemudi tersebut Ade (2008). Kemampuan mengendalikan diri berkaitan dengan bagaimana seseorang mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya yang biasa disebut dengan *Regulasi Emosi*. Sehingga supir yang mampu mengendalikan emosinya akan dapat mengelola dan membatasi gangguan emosi atau krisis emosinya dalam menjalani aktifitasnya sebagai supir.

Berdasarkan wawancara pada 3 orang supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi pada tanggal 21 Desember 2011 didapatkan data bahwa para supir diketahui sulit mengelola atau menyeimbangkan emosi mereka saat marah, baik dalam aktivitas sehari hari atau dalam mengemudikan kendaraanya misalnya saat kendaraan yang berada di depannya berjalan dengan lambat, faktor lainnya seperti kemacetan lalu lintas, hal-hal kecil yang seperti itu dapat memicu atau memancing emosi atau kemarahan para supir ini sehingga dengan sendirinya mereka akan sulit untuk mengelola atau menyeimbangkan emosinya dengan baik. Pada saat ditanya bagaimana cara mengatasi stress atau ketegangan saat bekerja sebagai supir mereka pada umumnya menjawab saat mereka mengalami stress biasanya mereka mengobrol dengan penumpang yang ada di sampingnya atau stress yang dialaminya akan hilang dengan sendirinya. Menurut mereka stress dalam bekerja

atau mengalami ketegangan saat berkendara itu hal yang biasa atau lazim terjadi saat mengemudikan kendaraan dalam waktu yang cukup lama. Namun para supir ini berkata bahwa untuk mengendalikan perilaku agresifnya saat mengemudi itu sangat sulit karena perilaku agresifnya tersebut timbul dengan sendirinya tanpa ada keinginan sehingga secara tidak langsung mereka mengemudi diiringi faktor emosi.

Menurut Levenson (dalam Gross, 2006), fungsi emosi yang utama adalah untuk mengkoordinir sistem tanggap, sehingga seseorang dapat mengendalikan dan meregulasi emosi tersebut. Greenberg (dalam Nazlah, 2008) mendefinisikan regulasi emosi sebagai suatu proses untuk menilai, mengatasi, mengelola dan mengungkapkan emosi yang tepat dalam rangka mencapai keseimbangan emosional.

Regulasi emosi dikategorikan sebagai keadaan yang otomatis dan terkontrol, baik secara sadar maupun tidak sadar yang meliputi peningkatan, penurunan atau pengelolaan emosi negatif atau emosi positif. Kemampuan yang dimiliki seseorang untuk menilai pengalaman emosi mereka dan kemampuan mengontrol, mengekspresikan emosi dan perasaan tersebut dalam kehidupan sehari-hari inilah yang disebut kemampuan regulasi emosi Bonanno & Mayne, 2001 (dalam Katherine & Kenneth, 2005).

Penelitian mengenai regulasi emosi yang dilakukan oleh Barret et al (dalam Manz, 2007) menemukan bahwa emosi negatif dapat mempengaruhi aktivitas seseorang dan bahwa kemampuan meregulasi emosi dapat mengurangi

emosi-emosi negatif akibat pengalaman-pengalaman emosional serta meningkatkan kemampuan untuk menghadapi ketidakpastian hidup, memvisualisasikan masa depan yang positif dan mempercepat pengambilan keputusan.

Berdasarkan dari ulasan di atas, diketahui bahwa regulasi emosi supir dapat berpengaruh terhadap perilaku supir dalam berlalu lintas. Ketika saat supir mengemudikan kendaraan supir akan mendapatkan stresor dari situasi lalu-lintas sehingga stresor yang dialami supir saat mengemudi seperti jalanan macet, perilaku pengemudi lain yang *ugal-ugalan*, kendaraan yang berada di depannya yang berjalan pelan dll, akan mempengaruhi pengelolaan emosi supir menjadi negatif sehingga supir yang mengemudi dengan ketidakstabilan emosi cenderung akan menjadi mengemudi dengan agresif tanpa memperhatikan keselamatan penumpangnya sendiri.

Berdasarkan fenomena diatas, maka peneliti ingin meneliti lebih lanjut tentang hubungan antara Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Supir Trx Mdr Trayek Padang-Bukittinggi.

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya. Identifikasi masalah pada penelitian ini adalah :

1. Supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi sering mengemudikan kendaraanya dengan kecepatan tinggi.
2. Banyak terjadi kecelakaan di Trayek Padang-Bukittinggi.

3. Supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi mengemudikan kendaraanya tanpa memperhatikan keadaan pengguna jalan lainya yang ada di sekitarnya.
4. Supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi tidak dapat mengontrol emosinya saat mengemudikan kendaraanya.

### **C. Batasan Masalah**

Dalam penelitian ini peneliti lebih memfokuskan bagaimana hubungan antara Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi.

### **D. Perumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana hubungan antara *Regulasi Emosi* dengan *Aggressive Driving* pada supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi.

### **E. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Gambaran regulasi emosi pada sopir Trx Mdr Padang-Bukittinggi
2. Gambaran perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada sopir Trx Mdr Padang-Bukittinggi
3. Apakah terdapat hubungan antara *Regulasi Emosi* dengan *Aggressive Driving* pada supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi.

## **F. Kegunaan Penelitian**

Dengan hasil dari penelitian ini nantinya, diharapkan dapat memberikan kontribusi antara lain :

### **1. Manfaat Teoritis**

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmiah bagi wahana perkembangan ilmu psikologi khususnya psikologi sosial. Serta sebagai referensi bagi peneliti lain yang ingin meneliti di bidang ini.

### **2. Manfaat Praktis**

- a. Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat memberi informasi kepada pihak-pihak yang berwenang yang berhubungan dengan lalu lintas dimana dengan hasil penelitian yang ada dapat mensosialisasikan kepada supir atau pengguna kendaraan lainnya bahwa banyak konsekuensi negatif dari mengemudi agresif
- b. Bagi supir, dari hasil penelitian ini diharapkan dapat lebih menyadari pentingnya berkendara yang aman serta mengutamakan keselamatan dirinya dan penumpang.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### ***A. Agressive Driving***

##### **1. Pengertian Agresi**

Baron dan Byrne (2005:137) Agresi adalah tingkah laku yang diarahkan kepada tujuan menyakiti makhluk hidup lain yang ingin menghindari perlakuan semacam itu. Sedangkan dalam Caplin (1989:15) perilaku agresi menurut Murray merupakan kebutuhan menyerang, melukai orang lain, meremehkan, merugikan, mengganggu, membahayakan, merusak, menjahati, mengejek, mencemooh, menuduh secara jahat, menghukum berat atau melakukan tindakan sadis lainnya, tetapi perilaku disini tidak hanya bersifat sadis atau merusak saja tetapi terdapat hal-hal yang menyebabkan individu berkecenderungan perilaku agresi.

Atkinson (2005:58) mendefinisikan agresi sebagai perilaku yang dimaksudkan untuk melukai orang lain (secara fisik maupun verbal) atau merusak harta benda. Pendapat lain diungkapkan oleh Kenrick et al (2007:365) yang mendefinisikan agresi sebagai perilaku yang dimaksudkan untuk melukai orang lainnya.

Berbagai perumusan agresi yang telah dikemukakan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa tingkah laku agresi merupakan tingkah laku pelampiasan dari perasaan frustrasi untuk mengatasi perlawanan dengan kuat atau menghukum orang lain, yang ditujukan untuk melukai pihak lain secara

fisik maupun psikologis pada orang lain yang dapat dilakukan secara fisik maupun verbal.

## **2. Pengertian *Aggressive Driving***

Menurut *NYS Department of Motor Vehicles Governor's Traffic Safety Committee* (dalam Diah, 2008) *aggressive driving* adalah merujuk kepada cara seseorang mengendarai kendaraanya tanpa menghormati keselamatan pengguna jalan lainnya. Perilaku mengemudi agresif adalah perilaku mengemudi yang dilakukan saat mengemudi yang tujuannya untuk menyebabkan kerusakan fisik atau psikologis (dalam Frederick dan Robert, 2007).

Definisi *aggressive driving* oleh administrator NHTSA Ricardo Martinez (dalam Diah 2008) tidak hanya memfokuskan kepada niat pengemudi untuk melukai pengemudi lain, tetapi juga berbagai macam tingkah laku mengendarai yang dapat beresiko bagi pengemudi dan pengguna jalan lainnya. Juga mengacu pada pengemudi yang agresif dimana lebih mungkin untuk terlibat dalam serangkaian perilaku yang termasuk mengemudi dengan kecepatan tinggi. Mengemudi dengan kecepatan tinggi mungkin mencerminkan kenyataan bahwa untuk berpikir tentang sebuah konsep perilaku mengemudi agresif yang mana akan berurusan dengan satu perilaku yang saling terkait. Misalnya, perpindahan jalur kendaraan secara tidak aman dalam lalu lintas jalan raya dan *Tailgating* (mengemudikan

kendaraan terlalu dekat dengan kendaraan lain) cenderung untuk melibatkan pengemudi untuk mengemudi kendaraan dengan kecepatan tinggi.

Menurut Hauber (dalam Tasca 2000) agresi di jalan merupakan perilaku atau tindakan sehari-hari dimana pelaku akan melakukan kerusakan fisik atau kerusakan psikologis kepada korbannya dan pengalaman korban tersebut. Definisi hukum menyatakan bahwa agresor harus memiliki ekspektasi harapan bahwa perilaku mereka akan menyebabkan korban mengalami kerusakan fisik atau trauma psikologis.

Sinear (dalam Tasca,2000) mengembangkan definisi yang komprehensif dari mengemudi agresif yang didasarkan pada teori psikologis agresi. Menurut model frustrasi-agresi, agresi adalah perilaku diarahkan pada orang dengan maksud menimbulkan kerugian psikologis atau fisik kepada orang itu. Semua perilaku agresif dipicu oleh perilaku frustrasi, situasi atau peristiwa. Menurut Shinar (dalam Tasca,2000) perilaku mengemudi agresif sebagai instrumen yang diwujudkan dalam ketidakpedulian dengan pengendara lain dan dengan sengaja membahayakan mengemudi lain untuk menghemat waktu dengan mengorbankan pengguna jalan lainnya. Perilaku ini akan mencakup seperti *Tailgating* (jarak yang terlalu dekat dengan kendaraan lain), tidak mematuhi kontrol lalu lintas, keluar masuk dari jalur lalu lintas, mencegah kendaraan lain untuk lewat, berkedip lampu dan menggunakan klakson berulang ulang.

Badan Riset Transportasi, Neuman et al. (dalam penelitian AAA *Foundation for Traffic Safety*, 2009) mendefinisikan mengemudi agresif, "pengoperasian kendaraan bermotor dalam keadaan emosi, memaksa, atau cara yang tidak sabar, sering tidak aman, yang secara langsung mempengaruhi pengemudi lain". Mereka lebih lanjut mendefinisikan mengemudi agresif sebagai "pelanggaran kontekstual," tergantung pada keadaan psikologis pengemudi dan faktor lingkungan.

Berdasarkan berbagai pendapat para ahli di atas, maka dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku mengemudi yang bisa membahayakan pengemudi dan orang lain disekitar pengemudi tersebut, karena dipengaruhi oleh keadaan emosional, perasaan yang tidak sabar yang menyebabkan pengemudi menjadi frustrasi, mengemudi dengan kecepatan tinggi, tidak mematuhi kontrol lalu lintas, dan perpindahan jalur secara tiba-tiba, dimana perilakunya memiliki pengaruh dari segi psikologis maupun fisik.

### **3. Bentuk bentuk *Aggressive Driving***

Deffenbacher (2002) membagi *aggressive driving* dalam 3 jenis ekspresi agresif yaitu :

- a) Ekspresi agresif verbal (*Verbally Aggressive Expression*) yaitu, mengekspresikan kemarahan atau menyakiti pengemudi lain secara verbal seperti berteriak atau mengumpat kepada pengemudi lain

- b) Ekspresi agresif fisik (*Physically Aggressive Expression*) yaitu, mengekspresikan kemarahan atau menyakiti pengemudi lain secara fisik seperti menggunakan tangan yang ditujukan kepada pengendara lain untuk mengekspresikan kemarahan, atau terlibat langsung perkelahian secara fisik dengan pengendara lain.
- c) Ekspresi agresif dengan menggunakan kendaraan (*Vehicle for Aggressive Expression*) yaitu menggunakan kendaraan untuk mengekspresikan kemarahan sebagai instrumen ekspresi seperti mengemudikan kendaraannya dekat dengan kendaraan di depannya, atau sengaja mengemudikan kendaraannya secara lambat saat berada di depan kendaraan lain.

Berdasarkan pendapat Novaco (1991:6) bentuk tipologi agresi jalan ada enam jenis yakni *roadway shootings/throwing* (penembakan atau melempar di jalan), *assault with the vehicle* (penyerangan dengan menggunakan kendaraan), *sniper-robber attacks* (serangan perampok), *drive-by shootings* (penembakan), *suicide/murder crashes* (bunuh diri), dan *roadside confrontations* (konfrontasi dipinggir jalan).

Menurut Shinar dalam (Tasca,2008) mengidentifikasi dua kategori dari *aggressive driving*, yaitu

- 1) Agresi permusuhan (*hostile aggression*) adalah semata mata dilakukan dengan maksud menyakiti orang lain atau sebagai ungkapan

kemarahan dan ditandai dengan emosi yang tinggi, yang tujuannya untuk pelaku agresi itu sendiri. Seorang individu yang terlibat dalam agresi permusuhan (*hostile aggression*) adalah ketika melampiaskan kemarahannya pada seseorang tanpa terlalu memikirkan konsekuensi yang mungkin terjadi. Sebuah contoh dari agresi per untuk mengikuti sebuah kendaraan yang tiba-tiba mendahuluinya saat me musuhan (*hostile aggression*) adalah seorang pengemudi yang memutuskan ngemudi di jalan raya. Pengemudi itu akan mengejar dengan sangat emosional atau meningkatkan kecepatan kendaraannya dan berusaha untuk mendahului kendaran tersebut. Hal ini tidak akan membuat pengemudi untuk berpikir bahwa dengan mengejar kendaraan tersebut akanmempengaruhi waktu kedatangannya di tempat tujuannya.

- 2) Agresi instrumental (*aggression instrumental*) adalah perilaku agresif yang tidak disertai emosi yang digunakan sebagai sarana untukt ujuan lain. Agresi instrumental terjadi bila orang menggunakan agresi dengan tujuan praktis dengan melukai orang lain seperti pembunuh bayaran mereka membunuh karena uang, bukan karena marahdalam David (1985,18). Bentuk dari agresi ini berusaha semata-mata untuk mengatasi situasi frustrasi atau suatu kejadian. Perilaku agresif akan berhenti bila sumber frustrasinya telah dihilangkan atau dilenyapkan. Sebuahcontoh dari agresi instrumental (*aggression instrumental*) adalah sopir yang memutuskan untuk berpindah-pindah

lajur kendaraan, dari lajur kiri ke lajur kanan dan dari lajur kanan ke lajur kiri (mengemudi secara zig-zag), di jalan raya satu arah. Pengemudi mengemudikan kendaraanya seperti itu hanya untuk mencapai tujuannya sendiri yaitu untuk menghemat waktu agar tiba di tempat tujuannya tepat waktu dan pengemudi tidak menyertai emosi dalam melakukan hal tersebut.

*NYS Department of Motor Vehicles Governor's Traffic Safety Committee (2005) aggressive driving* dapat dikarakterisasikan dengan berdasarkan pelanggaran lalu lintas, seperti: pelanggaran batas kecepatan, perpindahan jalur kendaraan secara tidak aman, melanggar tanda-tanda lalu lintas, jarak dengan kendaraan lain yang terlalu dekat (*Tailgating*), tidak memberikan sen ketika berpindah jalur, dan cara mengendarai yang mengganggu.

Menurut Tasca (2008) mengatakan bahwa secara umum perilaku mengemudi dengan agresif memiliki salah satu atau lebih dari karakteristik berikut ini: termotivasi oleh ketidaksabaran, rasa jengkel atau marah dengan pengguna jalan yang lain, menghemat waktu dengan mengorbankan pengguna jalan yang lain, menunjukkan sikap acuh terhadap pengguna jalan yang lain, menakut-nakuti atau membahayakan pengguna jalan yang lain, menyakiti atau membuat marah pengguna jalan yang lain.

Acuan bentuk *aggressive driving* yang akan digunakan dalam penelitian ini akan didasarkan pada 3 jenis ekspresi agresif yang dikemukakan

oleh Deffenbacher (2002) karena merupakan bentuk *aggressive driving* yang sesuai dalam perilaku mengemudi agresif.

#### **4. Faktor – faktor Penyebab *Aggressive Driving***

Laing (2010) menjelaskan faktor-faktor penyebab mengemudi agresif yakni:

- 1) Frustrasi dan kemarahan. Frustrasi karena terlambat atau terhambat tiba di tempat tujuan dapat mengakibatkan kemarahan. Frustrasi juga dapat menyebabkan pengemudi menjadi egois atau perilaku-perilaku kompetitif agresif yang dirancang untuk mencapai tujuan mengemudi pribadi dengan mengorbankan orang lain atau kepentingan umum.
- 2) Demografi. Penelitian menunjukkan bahwa kelompok terbesar agresif pada pengemudi Amerika berpendidikan rendah adalah orang kulit putih di bawah 30 tahun yang mendorong kinerja kendaraan tinggi. Ada korelasi kuat antara orang kulit putih muda dan kejahatan kekerasan, pelanggaran lalu lintas, suspensi lisensi.
- 3) Kepribadian atau sikap individu. Tampaknya ada dua jenis kepribadian utama yang rawan menjadi agresif di belakang kemudi. Pertama adalah antisosial, kepribadian bermusuhan, dan yang lain kompetitif.
- 4) Kondisi lingkungan. Sebuah kecenderungan kompetitif dalam agresi tidak cukup menyebabkan mengemudi agresif. Faktor lingkungan,

situasional, atau budaya adalah faktor yang juga berperan terhadap kecenderungan seseorang untuk mengemudi agresif.

- 5) Faktor situasional. Ada berbagai variabel situasional yang dapat menciptakan atau mempromosikan agresi situasional. Sebagai contoh, panas, kebisingan, atau kondisi lingkungan lainnya yang menjengkelkan dapat membuat pengemudi tersinggung dan meningkatkan kemungkinan bahwa pengemudi akan menggunakan kekerasan ketika merasa terganggu atau terancam di jalan.
- 6) Faktor budaya. Budaya mempengaruhi perilaku agresif dengan membentuk bagaimana menafsirkan adanya agresor memicu peristiwa dan dengan mempengaruhi apakah respon agresor kekerasan secara budaya dapat diterima dalam situasi tertentu.
- 7) Sebuah kompleks dinamis beroperasi dimana faktor sifat individu, keadaan situasional, mobil dan jalan, dan pengaruh budaya semua saling berhubungan untuk membangun tindakan agresif atau mengambil risiko saat mengemudi secara berlebihan.

Tingkat agresif pengemudi akan bervariasi tergantung pada tiga faktor penting Shinar (dalam Tasca,2000) yaitu faktor pertama tingkat frustrasi yang dialami oleh pengemudi. Tiap-tiap pengemudi memiliki perbedaan ambang dalam mengatasi banyaknya frustrasi yang bisa mereka tolerir dalam situasi tertentu. Pengemudi yang ekstrovert, Tipe A mungkin memiliki kepribadian ambang rendah dan lebih cenderung untuk merespon dengan gerakan

mengemudi agresif faktor kedua apakah perilaku agresif akan ditampilkan adalah negatif dari konsekuensi agresi. Konsekuensi dapat didefinisikan secara luas untuk mencakup kepribadian, konsekuensi konsekuensi sosial, atau konsekuensi hukum. Sebagaimana yang akan kita lihat, salah satu kondisi lingkungan yang tampaknya akan meningkatkan persepsi bahwa konsekuensi negatif tidak terjadi dimana selama pengemudi merasa anonim (misalnya karena mereka mengemudi di malam hari atau di jalan tol). Faktor ketiga adalah sejauh mana frustrasi dilihat sebagai keadaan yang tidak benar atau tidak semestinya. Survei menunjukkan bahwa pengemudi sangat terganggu oleh kendaraan yang bergerak lambat di jalur kiri dibagian jalan raya yang dipergunakan untuk jalur cepat. Mengemudi dengan pelan di jalur kiri bertentangan dengan yang diterima dalam praktek mengemudi yang menyatakan bahwa lalu lintas yang bergerak lambat seharusnya di jalur kanan namun yang terjadi sebaliknya.

Namun faktor supir berikut terkait berkontribusi sebagai indikasi mengemudi agresif dari NHTSA *Fatality Analysis Reporting System* (FARS) (dalam *AAA Foundation for Traffic Safety*, 2009) yaitu jarak kendaraan dengan pengemudi lain terlalu dekat (*tailgating*), berpindah pindah jalur lalu lintas yang tidak benar, mengemudi secara ilegal di bahu jalan, mengemudi pada jalur yang dilarang dilewati, mengemudikan kendaraan dengan cara, tidak benar, ceroboh, atau lalai atau tiba-tiba merubah kecepatan, kegagalan untuk

mematuhi rambu lalu lintas, kegagalan untuk memberikan signal (seperti lampu sen kendaraan, mengemudi dengan kecepatan tinggi.

Tasca (2008:22) menyimpulkan bahwa faktor-faktor yang tampaknya meningkatkan kemungkinan perilaku mengemudi agresif adalah:

- 1) Usia yang relatif muda.
- 2) Jenis kelamin laki-laki.
- 3) Berada pada situasi lalu lintas yang memberikan anonimitas mengemudi pada saat malam hari
- 4) Secara umum perilaku diarahkan untuk mencari sensasi atau agresivitas dalam situasi sosial lainnya.
- 5) Berada dalam suasana marah (mungkin karena peristiwa yang tidak terkait dengan situasi lalu lintas).
- 6) Keyakinan bahwa satu-satunya orang yang memiliki keterampilan mengemudi unggul.
- 7) Kemacetan lalu lintas yang tidak terduga

## **B. Regulasi Emosi**

### **1. Pengertian Emosi**

Menurut Goleman (dalam Salamah, 2008), emosi ialah suatu perasaan dan pemikiran yang tersendiri, keadaan psikologis dan biologis serta rangkaian kecenderungan untuk mendorong seseorang melakukan tindakan.

Menurut teori James-Lange emosi merupakan bentuk hasil dari tahapan fisiologis yang dipicu oleh stimulus dari lingkungan. Emosi ini

biasanya diikuti oleh reaksi fisik. Persepsi kita terhadap reaksi itu adalah dasar untuk emosi yang kita alami. Sehingga pengalaman emosi-emosi yang dirasakan terjadi setelah perubahan tubuh (perubahan internal dalam sistem syaraf otomatis atau gerakan dari tubuh) memunculkan pengalaman emosional.

Sedangkan teori Cannon-Bard menyatakan bahwa reaksi tubuh dan emosi yang dirasakan berdiri sendiri dalam arti reaksi tubuh tidak berdasarkan pada emosi yang dirasakan (dalam Atkinson, 1983).

## **2. Pengertian Regulasi Emosi**

Thompson (dalam Putnam dan Silk, 2005) mendefinisikan regulasi emosi sebagai proses intrinsik dan ekstrinsik yang bertanggung jawab memonitor, mengevaluasi dan memodifikasi reaksi emosi secara intensif dan khusus untuk mencapai suatu tujuan sedangkan Gross (dalam Strongman, 2003) mendefinisikan regulasi emosi sebagai proses dimana individu dipengaruhi oleh emosi yang mereka alami dan bagaimana mereka mengekspresikan emosi-emosi tersebut.

Menurut Gross (2006: 47), respon emosional yang tidak tepat dapat menuntun individu ke arah yang salah, pada saat emosi tampaknya tidak sesuai dengan situasi tertentu, individu sering mencoba untuk mengatur respon emosional agar emosi tersebut dapat lebih bermanfaat untuk mencapai tujuan, sehingga diperlukan suatu strategi yang dapat diterapkan untuk

menghadapi situasi emosional berupa regulasi emosi yang dapat mengurangi pengalaman emosi negatif maupun tingkah laku maladaptif.

Gross (dalam Putnam, 2005) mendefinisikan regulasi emosi sebagai proses yang bermacam-macam dimana individu dipengaruhi secara sadar dan suka rela oleh emosi yang mereka alami, kapan dan bagaimana mereka mengalami dan bagaimana mereka mengekspresikan emosi yang dialami tersebut. Proses tersebut meliputi menurunkan atau *decreasing*, memelihara atau *maintaining* dan menaikkan emosi negatif dan emosi positif, dengan menggunakan proses-proses kognitif seperti rasionalisasi, penilaian kembali (*reappraisal*) dan penekanan (*suppression*).

Kemampuan yang tinggi dalam mengelola emosi akan memungkinkan individu untuk segera bangkit dari keterpurukan kehidupannya. Menurut Campos (dalam Putnam dan Silk, 2005) mendefinisikan regulasi emosi sebagai modifikasi beberapa proses yang membangkitkan emosi atau proses manifestasi emosi dalam perilaku.

Jadi, regulasi emosi adalah sebuah proses atau kemampuan yang dimiliki seseorang untuk memonitor, mengevaluasi, mengekspresikan, serta memodifikasi atau merespon emosi yang tepat dimana merubah emosi yang negatif menjadi emosi yang positif untuk tujuan mencapai keseimbangan emosional dalam menjalani kehidupan atau aktifitas sehari-hari.

### 3. Aspek-Aspek Regulasi Emosi

Aspek-aspek kemampuan regulasi emosi menurut Thompson (dalam Gross, 2006) terdiri dari:

#### 1) Memonitor emosi (*emotions monitoring*)

Memonitor emosi adalah kemampuan individu untuk menyadari dan memahami keseluruhan proses yang terjadi di dalam diri, seperti: perasaan, pikiran, dan latar belakang dari tindakan (Gross, 2006). Aspek ini merupakan dasar dari seluruh aspek lain. Artinya kesadaran diri akan membantu tercapainya aspek-aspek yang lain. Memonitor emosi membantu individu terhubung dengan emosi-emosi, pikiran-pikiran, dan keterhubungan ini membuat individu mampu menamakan setiap emosi yang muncul.

#### 2) Mengevaluasi emosi (*emotions evaluating*)

Mengevaluasi emosi yaitu kemampuan individu untuk mengelola dan menyeimbangkan emosi-emosi yang dialami (Gross, 2006). Kemampuan mengelola emosi-emosi khususnya emosi negatif seperti kemarahan, kesedihan, kecewa, dendam, dan benci akan membuat individu tidak terbawa dan terpengaruh secara mendalam. Hal ini mengakibatkan individu tidak mampu lagi berpikir rasional. Sebagai contoh ketika individu mengalami perasaan kecewa dan benci, kemudian mampu menerima perasaan tersebut apa adanya, tidak berusaha menolak, dan berusaha menyeimbangkan emosi tersebut secara konstruktif.

### 3) Modifikasi emosi (*emotions modifications*)

Modifikasi emosi yaitu kemampuan individu untuk mengubah emosi sedemikian rupa sehingga mampu memotivasi diri terutama ketika individu berada dalam keadaan putus asa, cemas, dan marah (Gross, 2006). Kemampuan ini membuat individu mampu menumbuhkan optimisme dalam hidup. Kemampuan ini membuat individu mampu bertahan dalam masalah yang membebani, mampu terus berjuang ketika menghadapi hambatan yang besar, dan tidak mudah putus asa serta kehilangan harapan.

### **C. Hubungan antara Regulasi Emosi dengan Aggressive Driving Pada Supir Trx**

Greenberg (2002) mendefinisikan regulasi emosi sebagai suatu proses untuk menilai, mengatasi, mengelola dan mengungkapkan emosi yang tepat dalam rangka mencapai keseimbangan emosional. Menurut Mizell (dalam Tasca,2000:4) *aggressive driving* adalah sebagai sebuah insiden di mana sebuah pengendara marah atau tidak sabar atau sengaja melukai atau membunuh pengendara, penumpang atau pejalan kaki lain dimana memfokuskan secara eksklusif pada perilaku yang dimaksudkan untuk menyakiti secara fisik dan psikologis

Penelitian yang telah dilakukan James dan Nahl (2000:5) membuktikan bahwa salah satu penyebab pengemudi menjadi berperilaku agresif saat mengemudi karena faktor emosi, dimana *aggressive driving* merupakan mengemudi di bawah pengaruh ketidakstabilan emosi, sehingga

berdampak risiko pada orang lain. Dikatakan agresif karena diasumsikan bahwa orang lain berkesempatan terkena risiko yang sama dimana mengemudi di bawah pengaruh emosi terganggu menghasilkan perilaku yang membebaskan tingkat pilihan resiko seseorang pada orang lain. Namun faktor-faktor eksternal dapat mempengaruhi kontrol pengemudi atas keadaan emosi mereka dan hasilnya hilangnya kendali emosi ke tingkat yang lebih besar atau lebih kecil.

Sampai sekarang, penelitian tentang emosi dalam lalu lintas ini terutama difokuskan pada kemarahan di lalu lintas dan berikutnya perilaku agresi. Dalam sebuah penelitian yang menggunakan Skala Kemarahan Mengemudi (DAS), sambungan dibuat antara kemarahan di satu sisi dan agresi dan perilaku mengemudi berisiko di sisi lain. Dimana “mengemudi kemarahan” didefinisikan sebagai kecenderungan untuk bereaksi marah, frustrasi, khususnya dalam konteks lalu lintas. Studi ini telah menunjukkan bahwa pengendara yang memiliki kecenderungan untuk marah saat mengemudi akan mengemudi secara agresif dan berbahaya dan lebih sering terlibat dalam kecelakaan. Deffenbacher (dalam *SWOV Institute For Road Safety Research*:2). Mesken (2006) juga berpendapat meskipun tidak bisa langsung ditentukan seberapa sering agresi sopir menyebabkan kecelakaan, itu cukup masuk akal bahwa emosi negatif dan agresi pengemudi memiliki efeknegatif pada keselamatan di jalan.

Penelitian McGarva dan Steiner (2000) telah menunjukkan efek dari kemarahan pengemudi dapat menyebabkan pengemudi mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan yang lebih tinggi dan bahwa peristiwa menjengkelkan dapat menyebabkan langsung perubahan mood pada pengemudi itu sendiri.

Frustrasi merupakan determinan kuat dalam memunculkan kemarahan di jalan yang merupakan salah satu dari karakteristik *aggressive driving*. Frustrasi dapat berfungsi sebagai determinan kuat dari agresi dalam kondisi tertentu, terutama ketika faktor penyebabnya dipandang tidak legal atau adil, Baron & Byrne (2005:144).

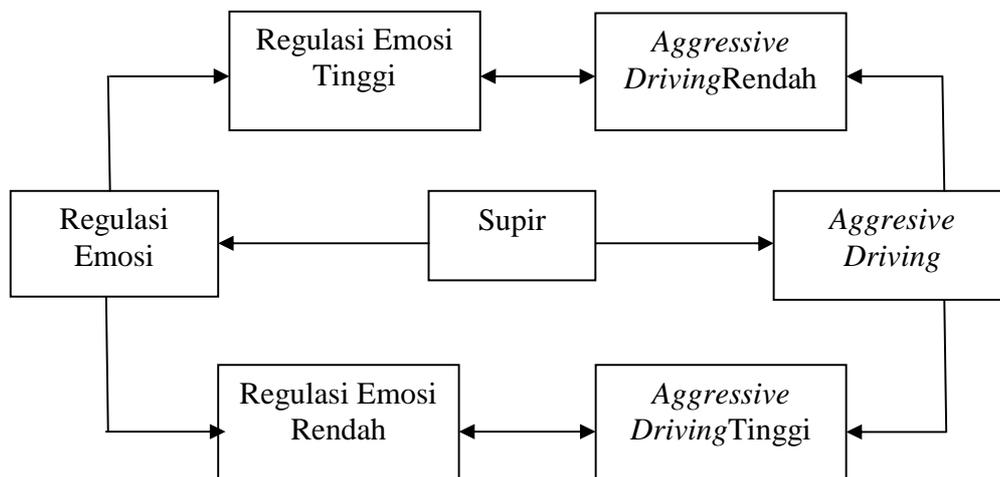
Jadi perilaku *aggressive driving* dapat terjadi kalau seseorang tidak mampu mengontrol atau mengelola emosinya dengan benar pada saat mengemudikan kendaraannya. Regulasi emosi menentukan perilaku apa yang akan dilakukan oleh pengemudi tersebut. Seorang pengemudi yang mampu melakukan pengaturan atau regulasi dengan tepat, dia tidak akan melakukan perilaku agresif yang mengarah pada perilaku *aggressive driving*.

Menurut Gross (1998: 57), respon emosional dapat menuntun individu ke arah yang salah, pada saat emosi tampaknya tidak sesuai dengan situasi tertentu, individu sering mencoba untuk mengatur respon emosional agar emosi tersebut dapat lebih bermanfaat untuk mencapai tujuan, sehingga diperlukan suatu strategi yang dapat diterapkan untuk menghadapi situasi

emosional berupa regulasi emosi yang dapat mengurangi pengalaman emosi negatif maupun tingkah laku maladaptif.

#### D.Kerangka Konseptual

Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan antara regulasi emosi dengan aggressive driving pada sopir. Bentuk kerangka konseptualnya, sopir akan memiliki aggressive driving yang rendah bila memiliki regulasi emosi yang tinggi sedangkan sopir yang memiliki regulasi emosi yang rendah, akan memiliki aggressive driving yang tinggi. Regulasi emosi dapat dilihat dari bagaimana individu mampu untuk memonitor, mengevaluasi, mengekspresikan, serta memodifikasi atau mengungkapkan emosi yang tepat dan mengubah emosi yang negatif menjadi emosi yang positif untuk tujuan mencapai keseimbangan emosional dalam kehidupan sehari-hari.



**Gambar 1**

Kerangka Konseptual Hubungan antar Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving* Pada Sopir.

**E. Hipotesis Penelitian**

Terdapat hubungan antara Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving* Pada Supir.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pengujian hipotesis mengenai hubungan antara regulasi emosi dengan *aggressive driving* pada supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Secara umum tingkat regulasi emosi supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi digeneralisasikan berada pada kategori rendah, dimana hasil analisis dan kategori empiris data penelitian menunjukkan regulasi emosi supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi berada pada kategori rendah yaitu 66,67%.
2. Secara umum tingkat *aggressive driving* pada supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi digeneralisasikan berada pada kategori sedang, dimana hasil analisis dan kategori empiris data penelitian menunjukkan *aggressive driving* supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi berada pada kategori sedang yaitu 55,56%.
3. Terdapat hubungan negatif yang signifikan antara regulasi emosi dan *aggressive driving* pada supir Trx Mdr Padang-Bukittinggi, dengan koefisien korelasi sebesar -0,440 dengan  $p = 0,007$  ( $p < 0,01$ ).

## B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, maka ada beberapa saran yang dikemukakan oleh peneliti yaitu:

1. Bagi supir, disarankan untuk lebih memperhatikan dalam mengevaluasi emosi karena terbukti bahwa mengevaluasi emosi pada supir memiliki pengaruh yang besar dalam proses regulasi emosinya saat mengemudi yang tujuannya agar dapat mengurangi agresif supir saat mengemudi
2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Disarankan pada peneliti selanjutnya untuk memakai interrater dan melakukan tally untuk mengetahui validitas dan reliabilitas dari alat ukur *behavior checklist*

Bagi peneliti selanjutnya diharapkan menggunakan instrumen lain agar dapat lebih mengungkapkan faktor-faktor yang mempengaruhi supir mengemudi agresif karena pada penelitian ini menggunakan teknik *behavior checklists* jadi faktor kelelahan dari observer dapat mempengaruhi hasil observer serta dengan menggunakan metode angket diharapkan peneliti selanjutnya memberikan langsung angket saat sopir selesai di observer.

## DAFTAR PUSTAKA

- AAA Foundation for Traffic Safety, 2009 Aggressive driving: Research update. AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, D.C. Available at: diakses pada tanggal 27 September 2011 [http://www.aaafoundation.org/pdf/AggressiveDrivingResearchUpdate2 .pdf](http://www.aaafoundation.org/pdf/AggressiveDrivingResearchUpdate2.pdf).
- Ade, Mella Ni'ma. 2008. "Hubungan Antara Pengendalian Diri Dengan Perilaku Tertib Berlalu Lintas " Skripsi tidak diterbitkan. Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta 2008.
- Adi, Wardhana. 2011. *Tagagau, Bus Trx Tabrak Loneng Jembatan*, diakses pada tanggal 30 November 2011, dari [.\(www.padangexpress.com\)](http://www.padangexpress.com).
- Aggressive Driving: Research Update April, 2009 14th Street, NW, Suite 2011. Washington, DC 20005 AAA Foundation.org 202-638-5944 2009, AAA Foundation for Traffic Safety.
- Atkinson, R. 2005. *Pengantar Psikologi*. Jilid II. Jakarta: Erlangga.
- A, Muri Yusuf. 2005. *Metodologi Penelitian: Dasar-Dasar Penyelidikan Ilmiah*. Padang: UNP Press.
- Baron, R.A & Byrne, D. 1994. *Psikologi Sosial. (Jilid II)*. Jakarta: Erlangga.
- Buss, A, & Perry, M. 1992. The Aggression Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63. 452-459.
- Caplin. 1989. *Kamus lengkap Psikologi*. Jakarta: Grafindo persada.
- Cooper, Heron, Heward. 2007. *Applied Behavior Analysis, Second Edition*. New Jersey: Pearson Education, Inc.
- David O Sears, Jonathan L Freedman, L.Anne Peplau. 1985. *Psikologi Sosial. (Jilid II)* Edisi Kelima. Jakarta : Erlangga.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40, 717-737.

- Diah Setyowati Ayuningtyas ,Guritnaningsih A. Santoso: *Relationship Between Intention To Obey Traffic Signs And Disobeying Traffic Signs Behavior On Bus Driver In Jakarta* Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Frederick L. Philippe and Robert J. Vallerand1 Passion for Driving and Aggressive Driving Behavior: A Look at Their Relationship *Journal of Applied Social Psychology*, 2009, 39, 12, pp. 3020–3043.
- Gross, James J. 2006. *Handbook of Emotion Regulation*. New York: Guilford Press.
- James, L. & Nahl, D. 2001. *Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving*. diakses pada tanggal 27 September 2011
- Johnson, C.W. 2001. *Error*. Diakses pada 12 Desember 2010, dari <http://www.dcs.gla.ac.uk>.
- Katherine M, Putnam & Kenneth R. Silk. 2005. Emotion Dysregulation and The Development of Borderline Personality Disorder. *Jurnal of Development and Psychopatology*. 17. 899-925.
- Kenrick, D T, Neuberg, S, L & Cialdin, R, B. 2007. *Social Psychology Goals in Interaction. Fourth Edition*. United Satates America. Perason Education.
- Laing, Colleen. 2010. *Problem-Oriented Guides for Police Problem-Specific Guides Series*. U.S. Department of Justice Office of Community Oriented Policing Services.
- Liche, Seniati, Chairly. 2005. *Evaluasi Dosen Sebagai Bentuk Penilaian Kinerja. Workshop Evaluasi Kinerja Dosen oleh Mahasiswa*. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah.
- Manz, Charles C. 2007. *Manajemen Emosi*. Yogyakarta: Think.
- McDonald, Spencer. 2002. *Psychology of Aggressive Driving and Road Rage*. Diakses pada tanggal 12 desember 2010, dari <http://www.brake.org.au>.
- McGarva, A.R. & Steiner, M. (2000). *Provoked driver aggression and status; A field study*. In: Transportation Research, Part F, vol. 3, nr. 3, p. 167-179.
- Mesken, J. (2006). *Determinants and consequences of drivers' emotions*. Proefschrift, Rijksuniversiteit Groningen. SWOV-Dissertatiereeks, SWOV, Leidschendam.
- Mizell, L., 1997. *Aggressive Driving: Three Studies Aggressive driving*. AAA Foundation for Traffic Safety. Washington D.C.,1-13.

- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), 2007. Traffic safety fact sheet, 2007. Publication DOT HS 810993, National Center for Statistics and Analysis, National Highway Traffic Safety Administration. Available at: <http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/810993.PDF>.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), 2008. *National motor vehicle crash causation study: A report to Congress*. Publication DOT HS 811059, U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration. Available at: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811059.PDF>
- Novacko, RW. 1991. *Working Paper Automobile Driving and Aggressive Behavior*. The University of California Transportation Center: Berkeley. 42,1-27.
- Nazlah, Hidayati. 2008. "Penanganan Stres Ibu-Ibu Korban Lumpur Panas Lapindo dengan Pelatihan Regulasi Emosi. *Thesis tidak diterbitkan*.. Yogyakarta: Fakultas Psikologi UGM.
- Pengertian Supir diakses pada tanggal 28 November 2011 dari <http://id.wikipedia.org/wiki/Sopir>.
- Putnam, K.M & Kenneth R.S. 2005. *Emotion Dysregulation and The Development of Borderline Personality Disorder*. Cambridge University Press United States of America. 19 Maret 2009. <http://www.addiction.umd.edu/classlinks/Psyc434/Putnam%202005.pdf>.
- Saifuddin, Azwar. 2007. *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Salamah, Afshyus. 2008. *Gambaran emosi dan regulasi emosi pada remaja yang memiliki saudara kandung penyandang autisme*. Fakultas Psikologi Universitas Gunadarma.
- Siegel, Sidney. 1992. *Statistik Nonparametrik Untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka.
- Situs Resmi Pemprov Sumatera Barat (2011) [http://www.sumbarprov.go.id/detail\\_artikel.php?id=542](http://www.sumbarprov.go.id/detail_artikel.php?id=542) (diakses 28 November 2011).
- Stradling, S.G. & Meadows, M.L. 2001. *Highway Code and Aggressive Violations In UK*. Diakses pada tanggal 20 Desember 2010, dari <http://www.aggressive.drivers.com>.

- Strongman, K.T. 2003. *The Psychology of Emotion: from Everyday Life to The Theory*. New Zealand: Department of Psychology University of Canterbury Christchurch.
- SWOV. 2010. Institute for Road Safety Research, Leidschendam, the Netherland.
- Tasca, Leo. 2008. A Review of The Literature on Aggressive Driving Research. *Road User Safety Branch*, 1-25.
- Tasca, Leo. 2000. A review of the literature on aggressive driving research. *Aggressive Driving Issues Conference, sponsored by the Ministry of Transportation of Ontario, Canada, in cooperation with the Transportation Research Board*. Available at: <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf>.
- Tulus, Winarsunu. 2002. *Statistik dalam Penelitian Psikologi dan Pendidikan*. Malang: UMM Press.
- Undang Undang Republik Indonesia Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan No. 14 Tahun 1992. <http://www.menhub.go.id> (diakses 26 November,2011)
- Yohannes Lulie, John Tri Hatmoko.2005. “Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi “*Jurnal Teknik Sipil*.Volume 6 No. 1, Oktober 2005 : 60 – 73.
- \_\_\_\_\_.2005. *Tes Prestasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.