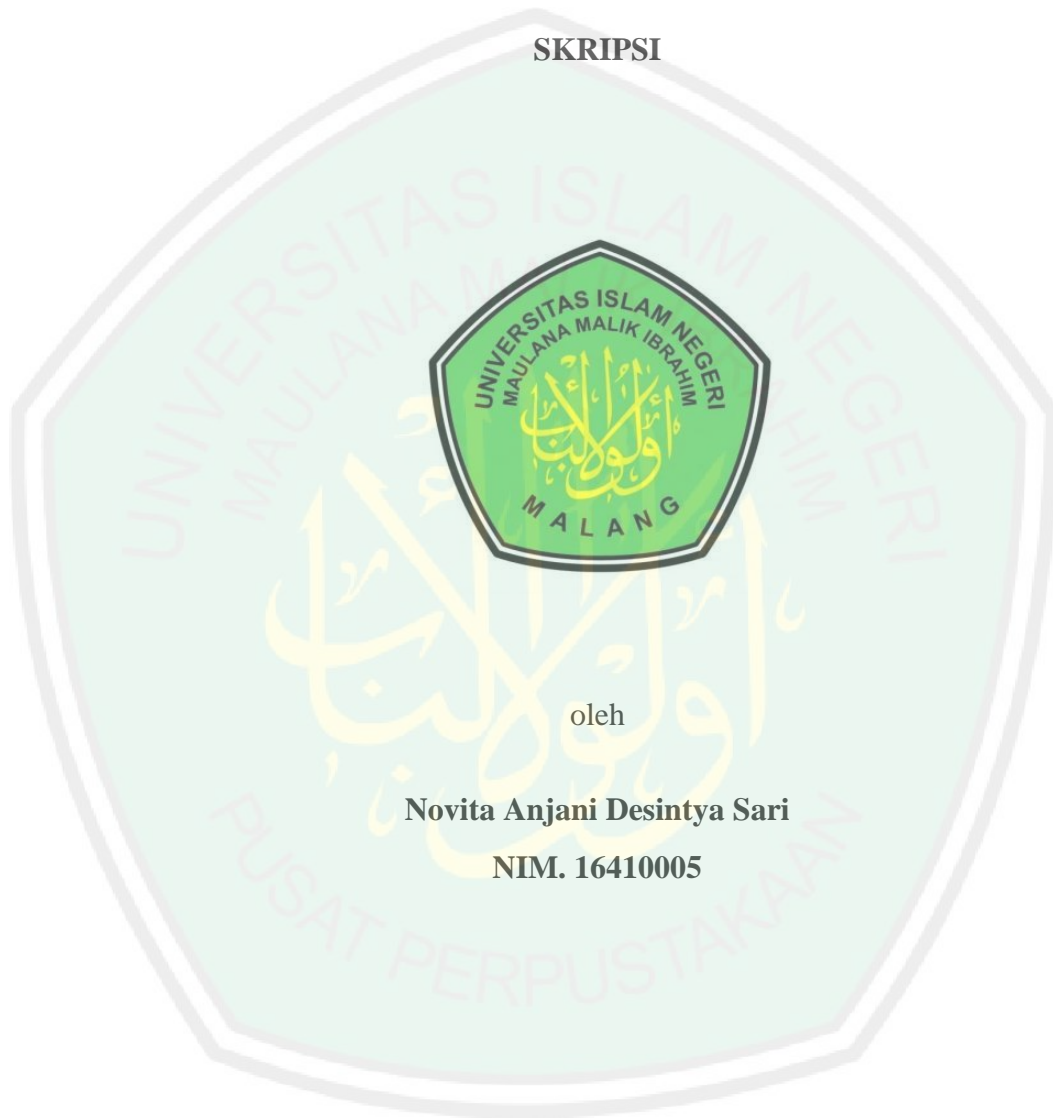


**HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA SISWA KELAS XII SMK DIPONEGORO TUMPANG**

SKRIPSI



oleh

Novita Anjani Desintya Sari

NIM. 16410005

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

2020

HALAMAN JUDUL

HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA SISWA KELAS XII SMK DIPONEGORO TUMPANG

SKRIPSI

Diajukan Kepada Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana
Malik Ibrahim Malang untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan dalam
Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)

Oleh :

Novita Anjani Desintya Sari

NIM. 16410005

FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA SISWA KELAS XII SMK DIPONEGORO TUMPANG**

SKRIPSI

Oleh:

**Novita Anjani Desintya Sari
NIM. 16410005**

**Telah disetujui oleh
Dosen Pembimbing Skripsi,**



**Dr. Siti Mahmudah, M.Si
NIP.19671029 199403 2 001**

Mengetahui,

**Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang**



**Dr. Siti Mahmudah, M.Si
NIP.19671029 199403 2 001**

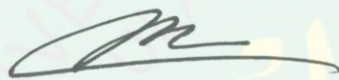
HALAMAN PENGESAHAN

**HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA SISWA KELAS XII SMK DIPONEGORO TUMPANG**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 18 Mei 2020

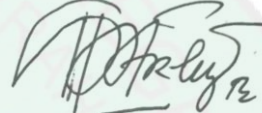
SUSUNAN DEWAN PENGUJI

Dosen Pembimbing



Dr. Siti Mahmudah, M.Si
NIP. 19671029 199403 2 001

Penguii Utama



Dr. Iin Tri Rahayu, M.Si
NIP. 197207181 99903 2 001

Ketua Penguji



Dr. Mohammad Mahpur, M.Si
NIP. 19760505 200501 2 003

Skripsi ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan
untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)

Mengesahkan,

**Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang**



Dr. Siti Mahmudah, M.Si
NIP. 19671029 199403 2 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Novita Anjani Desintya Sari

NIM : 16410005

Fakultas : Psikologi

HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA SISWA KELAS XII SMK DIPONEGORO TUMPANG

Menyatakan bahwa penelitian yang saya buat dengan judul “HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA SISWA KELAS XII SMK DIPONEGORO TUMPANG” adalah hasil karya penelitian sendiri dan bukan orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang disebutkan sumbernya. Jika dikemudian hari ada klaim dari pihak lain, bukan menjadi tanggung jawab Dosen Pembimbing dan pihak Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenar-benarnya, apabila pernyataan ini tidak benar, peneliti bersedia menerima sanksi akademis.

Malang, 30 April 2020



Novita Anjani Desintya Sari

NIM. 16410005

MOTTO

If your emotional abilities aren't in hand, if you don't have self awareness, if you are not able to manage your distressing emotions, if you can't have empathy and have effective relationships, then no matter how smart you are, you are not going to get very far. - Daniel Goleman



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

Ibu dan Bapak saya , Fitri Susilowati & Agus Suparman yang selalu mendoakan dan mendukung langkah hidup saya, dan kakak-kakak saya, kak Aldi, mbak Erika, kak Rifki, kak Oliv, kak Tomi, Nuha yang selalu menjadi sumber kekuatan.



KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang**” sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana (S1) di Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. Sholawat serta salam kepada Baginda Nabi Muhammad SAW yang senantiasa dinantikan syafa’atnya di hari akhir.

Penulis menyadari bahwa terselesaikannya penelitian ini tidak lepas dari kontribusi dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Abdul Haris, M.Ag, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
2. Ibu Dr. Siti Mahmudah, M.Si, selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang sekaligus dosen pembimbing yang sabar dan ikhlas dalam membimbing proses penyelesaian skripsi ini
3. Bapak Prof. Dr. H. Mulyadi, M.Pd.I, selaku dosen wali yang telah memonitoring dan memberikan arahan akademik selama penulis menjadi mahasiswa
4. Bapak/Ibu dosen dan seluruh civitas akademika Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

5. Guru SMK Diponegoro Tumpang yang telah memberikan izin dan bekerjasama dengan baik selama penelitian berlangsung
6. Siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang telah bersedia membantu dan bekerjasama dengan sangat baik selama penelitian berlangsung
7. Teman saya yang selalu menjadi tempat menumpahkan segala kegelisahan di tanah rantau ini, Annisa Trihastuti dan Tarin Kurlillah
8. Teman-teman yang sudah saya reportkan berkeliling Malang untuk menyelesaikan penelitian, Abil, Nuy, Ronal, Diana, dan Nike
9. Kakak tingkat saya yang tidak lelah membantu dalam perjalanan skripsi ini, Mas Agung, serta Team Cino yang membuat skripsi lebih berwarna dengan segala keluh kesahnya.
10. Keluarga besar Psychoworld Community, LSO Peer Counseling OASIS, Asisten Laboratorium angkatan 2016, serta teman-teman psikologi 2016 dan seluruh pihak yang tidak bisa saya sebutkan satu per satu.

Harapan penulis adalah semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat untuk penulis, pembaca, dan semua orang yang terlibat dalam penyusunan skripsi ini.

Malang, 30 April 2020

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
ABSTRAK	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	8
BAB II KAJIAN PUSTAKA	9
A. Kematangan Emosi	9
1. Definisi Kematangan Emosi.....	9
2. Ciri-Ciri Kematangan Emosi.....	11
3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kematangan Emosi	14
4. Dimensi-dimensi Kematangan Emosi	19
5. Kematangan Emosi dalam Perspektif Islam.....	24
B. <i>Aggressive Driving</i>	25
1. Definisi <i>Aggressive Driving</i>	25
2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi <i>Aggressive Driving</i>	27
3. Bentuk-Bentuk <i>Aggressive Driving</i>	34
4. <i>Aggressive Driving</i> dalam Perspektif Islam	37

C. Hubungan Kematangan Emosi dan <i>Aggressive Driving</i>	38
D. Hipotesis Penelitian	43
BAB III METODE PENELITIAN	44
A. Rancangan Penelitian.....	44
B. Identifikasi Variabel Penelitian.....	44
C. Definisi Operasional	45
1. Kematangan Emosi	46
2. <i>Aggressive Driving</i>	46
D. Populasi dan Sampel Penelitian.....	46
1. Populasi	46
2. Sampel.....	47
E. Teknik Pengumpulan Data.....	47
F. Teknik Uji Instrumen Penelitian.....	51
1. Uji Validitas	51
2. Uji Reliabilitas.....	53
3. Uji Asumsi.....	54
G. Analisis Data.....	55
1. Analisis Deskripsi	55
2. Uji Hipotesis.....	57
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	58
A. Pelaksanaan Penelitian.....	58
1. Tempat Penelitian.....	58
2. Waktu Penelitian	60
3. Prosedur dan Administrasi Penelitian	60
B. Hasil Penelitian	61
1. Uji Asumsi.....	61
2. Analisis Deskriptif dan Kategorisasi.....	62
3. Uji Hipotesis.....	66
C. Pembahasan.....	67
1. Tingkat Kematangan Emosi pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang	67

2. Tingkat <i>Aggressive Driving</i> pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang	73
3. Hubungan Kematangan Emosi dengan <i>Aggressive Driving</i> pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang.....	79
BAB V PENUTUP.....	86
A. Kesimpulan	86
B. Saran	87
DAFTAR PUSTAKA.....	89
LAMPIRAN.....	95



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kriteria Skor Kematangan Emosi	49
Tabel 3.2 Kriteria Skor <i>Aggressive Driving</i>	49
Tabel 3.3 Blueprint Skala Kematangan Emosi	50
Tabel 3.4 Blueprint Skala <i>Aggressive Driving</i>	51
Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas skala Kematangan Emosi.....	52
Tabel 3.6 Hasil Uji Validitas skala <i>Aggressive Driving</i>	53
Tabel 3.7 Hasil Uji Reliabilitas.....	54
Tabel 3.8 Norma Kategorisasi	57
Tabel 4.1 Hasil Uji Normalitas	61
Tabel 4.2 Hasil Uji Linearitas	62
Tabel 4.3 Hasil Skor Hipotetik dan Empirik	62
Tabel 4.4 Kategorisasi Kematangan Emosi	63
Tabel 4.5 Kategorisasi <i>Aggressive Driving</i>	64
Tabel 4.6 Rata-rata Skor Dimensi Kematangan Emosi	65
Tabel 4.7 Rata-rata Skor Bentuk <i>Aggressive Driving</i>	65
Tabel 4.8 Hasil Uji Korelasi	66

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Bagan Hubungan Kematangan Emosi dan *Aggressive Driving*... 45



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Bukti Konsultasi	96
Lampiran 2 Bukti Surat Izin Penelitian Skripsi	97
Lampiran 3 Instrumen Penelitian Skala Kematangan Emosi	98
Lampiran 4 Instrumen Penelitian Skala <i>Aggressive Driving</i>	102
Lampiran 5 Skoring Variabel Kematangan Emosi	105
Lampiran 6 Skoring Variabel <i>Aggressive Driving</i>	111
Lampiran 7 Hasil Uji Reliabilitas dan Validitas Kematangan Emosi.....	115
Lampiran 8 Hasil Uji Reliabilitas dan Validitas <i>Aggressive Driving</i>	118
Lampiran 9 Uji Normalitas	120
Lampiran 10 Uji Linieritas.....	121
Lampiran 11 Uji Hipotesis.....	122

ABSTRAK

Sari, Novita Anjani Desintya. 2020. Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang. Skripsi. Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Pembimbing: Dr. Siti Mahmudah, M.Si

Di Indonesia kecelakaan lalu lintas didominasi oleh perilaku ugal-ugalan, dimana seseorang mengendarai kendaraan bermotor sesuai dengan hati dan pikirannya sendiri, tanpa mempedulikan pengguna jalan lain. Sebagian besar kecelakaan lalu lintas dengan sepeda motor dilakukan oleh usia pelajar atau tingkat Sekolah Menengah Atas. Perilaku tersebut dapat terjadi karena remaja berada pada masa yang mengalami ketidakstabilan. Ketidakstabilan emosi yang dapat menyebabkan munculnya perilaku agresif termasuk ketika berkendara.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kematangan emosi dan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang, serta untuk mengetahui hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif korelasional. Metode ini digunakan untuk menguji korelasi antara variabel bebas yaitu kematangan emosi dengan variabel terikat yaitu *aggressive driving*. Penelitian ini menggunakan *purposive sampling* dengan karakteristik siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor. Responden dalam penelitian ini berjumlah 143 siswa.

Hasil analisis penelitian ini menunjukkan bahwa: 1) tingkat kematangan emosi siswa berada pada kategori tinggi dengan presentase 68,5% yaitu 98 siswa; 2) tingkat *aggressive driving* siswa berada pada kategori rendah dengan presentase 77,6% yaitu 111 siswa; 3) Terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang dengan nilai *pearson correlation* yaitu -0.282 dan signifikansi 0.001 ($p < 0.05$). Kematangan emosi berkontribusi 28,2% terhadap perilaku *aggressive driving*, sedangkan 71,8% yang lainnya dipengaruhi oleh faktor lainnya

Kata kunci: Kematangan Emosi, *Aggressive Driving*

ABSTRACT

Sari, Novita Anjani Desintya. 2020. The Correlation of Emotional Maturity with Aggressive Driving in 12th grade students of Diponegoro Vocational School Tumpang. Thesis. Faculty of Psychology, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University of Malang.

Supervisor: Dr. Siti Mahmudah, M.Si

In Indonesia, traffic accidents are dominated by reckless behavior, where a person drives a motorized vehicle according to his own heart and mind, without pay attention to other road users. Most traffic accidents with motorbikes are done by student age or high school level. These behaviors can occur because adolescents are in a period of instability. Emotional instability that can cause aggressive behavior including when driving.

The aim of this study was to find out the level of emotional maturity and aggressive driving in 12th grade students of Diponegoro Vocational School Tumpang, and to find out the correlation of emotional maturity and aggressive driving in 12th grade students of Diponegoro Vocational School Tumpang.

The method used in this research is the quantitative correlational method. This method is used to verify the correlation between independent variable, emotional maturity with the dependent variable, aggressive driving. This study uses purposive sampling with the characteristics of 12th grade students of Diponegoro Vocational School Tumpang who are riding motorbikes. Respondents in this study were 143 students.

The results of the analysis of this study showed that: 1) the level of emotional maturity of students is in the high category with a percentage of 68.5%, 98 students; 2) the level of aggressive driving of students is in the low category with a percentage of 77.6%, 111 students; 3) There is a significant negative correlation between emotional maturity and aggressive driving in 12th grade students of Diponegoro Vocational School Tumpang with value pearson correlation is -0.282 and the significance of 0.001 ($p < 0.05$). Emotional maturity contributed 28.2% to aggressive driving behavior, while the other 71.8% was influenced by other factors.

Keywords: Emotional Maturity, Aggressive Driving

مستخلص البحث

ساري ، نوفيتا أنجاني ديسينتيا. 2020. ارتباط النضج العاطفي بالقيادة العدوانية لدى طلاب الصف الثاني عشر في مدرسة المهنية دييونيجورو في تومبانج. أطروحة. كلية علم النفس ، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية في مالانغ

المشرفة: دكتور ستي محمودة الماكست

في إندونيسيا ، تهيمن على حوادث المرور سلوك متهور ، حيث يقود الشخص الذي يركب محرك بأرادة نفسه، ولا يبالي إلى مستخدمي الطريق الآخرين. أكثر الحوادث المرورية بالدراجات النارية حسب عمر طلاب بالمدرسة الثانوية. يمكن أن تحدث هذه السلوكيات لأنهم في فترة من عدم الاستقرار. عدم الاستقرار هذا الذي يمكن أن يسبب عدوانية في القيادة

كان الهدف من هذه الدراسة هو معرفة مستوى النضج العاطفي و العدوانية القيادة لدى طلاب الصف الثاني عشر في مدرسة المهنية دييونيجورو في تومبانج ، ومعرفة علاقة النضج العاطفي و العدوانية القيادة لدى المهنية دييونيجورو في تومبانج. طلاب الصف الثاني عشر في مدرسة

الطريقة التي استعمال في هذا الدراسة هي طريقة الارتباط الكمي. يتم استخدام هذه الطريقة للتحقق من العلاقة بين المتغير المستقل يعني النضج العاطفي مع المتغير التابع يعني القيادة العدوانية. تستخدم هذه الدراسة أخذ عينات هادفة بخصائص الطلاب في صف الثاني عشر في مدرسة المهنية دييونيجورو في تومبانج الذين يركبون الدراجات النارية. كان المستجيبون في هذه الدراسة 143 طلاب

بناء على البيانات السابقة تدلّ على أن : (1) مستوى النضج العاطفي لدى الطلاب في الفئة العليا بنسبة 68.5% ، 98 طالبًا ؛ (2) مستوى القيادة العدوانية للطلاب في الفئة المنخفضة بنسبة 77.6% ، 111 طالبًا ؛ (3) هناك ارتباط سلبي كبير بين النضج العاطفي والقيادة العدوانية لدى طلاب الصف الثاني عشر في مدرسة دييونيجورو المهنية في تومبانج مع ارتباط بيرسون بقيمة -0.282 وأهمية 0.001 ($p < 0.05$)

ساهم النضج العاطفي بنسبة 28.2% في سلوك القيادة العدواني ، بينما تأثر 71.8% الآخرون بعوامل أخرى

الكلمات الدالة: النضج العاطفي ، القيادة العدوانية

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan zaman, masyarakat mendapatkan kemudahan dalam kegiatan sehari-harinya, terutama hal transportasi. Sepeda motor menjadi salah satu transportasi yang paling banyak digunakan di Indonesia. Indonesia menjadi Negara ke-3 dengan populasi motor terbanyak di Asia. Sepeda motor dianggap menjadi sarana transportasi yang paling menjanjikan. Kepopuleran sepeda motor sebagai alat transportasi dikarenakan terbilang murah serta mobilitas yang mudah (Detikoto, 2014). Badan Pusat Statistik (2020) menunjukkan pada tahun 2018 terdapat 146.858.759 jumlah kendaraan bermotor di Indonesia. Jumlah tersebut terdiri dari 120.101.047 buah sepeda motor dan sisanya terdiri dari mobil penumpang, mobil bus, dan mobil barang.

Penggunaan sepeda motor sudah menjadi kebutuhan masyarakat di kota-kota besar maupun di pedesaan. Ketika berkendara tidak hanya fisik saja yang mengendalikan sepeda motor, tetapi juga psikis. Dalam berkendara dibutuhkan pemahaman, analisis, skill, dan etika. Batasan usia 17 tahun yang ditetapkan sebagai persyaratan mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), merupakan batasan minimal anak yang bisa menganalisa kondisi dan bisa memperhatikan etika berkendara (Rachmanto, 2019).

Peraturan dalam berkendara telah ditetapkan di Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun, dalam pelaksanaannya di Indonesia masih banyak sekali perilaku pengendara motor yang menyimpang dari aturan-aturan hukum yang berlaku. Pada tahun 2018, menurut Badan Pusat Statistik (2020) jumlah kecelakaan di Indonesia menunjukkan terdapat 109.215 kejadian. Salah satu kecelakaan sepeda motor yang terjadi pada 1 Desember 2018 di Medan, kecelakaan tersebut bermula saat kedua remaja yang berkumpul di arena balap liar menunjukkan kemampuan dengan sepeda motornya masing-masing secara ugal-ugalan. Hal tersebut mengakibatkan satu korban tewas di tempat dan satu korban mengalami luka berat (Medanheadlines, 2018)

Data kepolisian di Indonesia, menyatakan rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Sebanyak 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yang berkaitan dengan kemampuan serta karakter pengemudi, dan sisanya disebabkan oleh faktor kendaraan serta sarana dan prasarana lingkungan (Marroli, 2017). Penyebab yang paling dominan adalah ugal-ugalan di jalan, dimana seseorang mengendarai sepeda motor sesuai dengan hati dan pikirannya sendiri tanpa memedulikan pengguna jalan yang lain (S. Putranto, Pramana, & Kurniawan, 2006). Pada jalan raya di kota-kota besar, sering terjadi penumpukan kendaraan bermotor yang menimbulkan kemacetan. Di dalam kondisi macet terdapat beberapa perilaku kurang berkenan yang dilakukan pengendara sepeda

motor seperti menyalip di tengah-tengah kemacetan, melewati jalur pejalan kaki, melintasi lampu merah (Halim dalam Mediawati, 2017). Perilaku tersebut dapat membahayakan bagi pengguna jalan yang lain atau perilaku berkendara berbahaya (*dangerous driving*). Dula dan Geller menjelaskan salah satu aspek dari *dangerous driving* adalah *aggressive driving* (Baity, 2018).

Menurut Tasca (2000) dalam mengemudi perilaku dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, dapat meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan serta upaya untuk menghemat waktu. Beberapa bentuk perilaku mengemudi yang dianggap agresif antara lain, terlalu dekat dengan kendaraan lain, menyalip dengan kasar, berpindah-pindah jalur tanpa memberi tanda, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, berkendara di trotoar, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, menerobos lampu merah, mengemudi dengan kecepatan tinggi, dan lainnya.

Aggressive driving atau seseorang yang berkendara dengan agresif dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari dalam diri pengemudi diantaranya, *mood*, usia dan jenis kelamin, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, dan intensi. Faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari lingkungan diantaranya kebisingan, *temperature*, *overcrowding*, dan *territoriality* (Ayuningtyas & Santoso, 2007). Kepribadian seseorang menjadi pengaruh seseorang berkendara secara agresif yang meliputi agresi tingkat tinggi dan

permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil risiko (Grey dalam Tasca, 2000).

Seseorang menunjukkan perilaku mengemudi yang berbahaya dipengaruhi oleh faktor pelepasan emosional dari pengendara. Pengemudi yang tidak mampu mengontrol emosinya, membuat pengemudi tersebut cenderung melampiaskannya pada saat berkendara. Ketika berkendara seseorang yang memiliki tingkat kematangan emosi yang tinggi akan mampu berkendara dengan tenang dan berpikir jauh sebelum mengambil suatu tindakan. Oleh karena itu, salah satu faktor yang perlu ditingkatkan seorang pengemudi adalah kematangan emosi (Herani & Jauhari, 2017).

Kematangan emosi merupakan keadaan tidak meledaknya emosi individu, tetapi menunggu waktu dan tempat yang tepat untuk memunculkan emosi tersebut dengan cara yang dapat diterima oleh lingkungan. Individu yang matang secara emosi memiliki kontrol penuh terhadap ekspresi dari perasaannya dan menunjukkan perilaku berdasarkan norma sosial yang berlaku (Hurlock, 1999). Menurut Astuti (2005) perkembangan kematangan emosi individu dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain: pola asuh orang tua, pengalaman traumatik, tempramen, jenis kelamin, dan usia. Kematangan emosi tersebut akan nampak dalam perilaku individu sehari-hari (Sulistianingsih, 2014).

Pada kasus yang terjadi pada 7 Februari 2019, seorang pemuda berusia 20 tahun yang ditilang polisi karena melanggar aturan lalu lintas.

Pemuda tersebut kemudian mengamuk dan membongkar bagian-bagian motornya, sehingga video dari kejadian tersebut beredar di masyarakat. Psikolog yang memeriksa kondisi psikis pelaku mengatakan bahwa terdapat kesamaan gejala-gejala perilaku yang ditunjukkan dengan gangguan kejiwaan yaitu, *Intermittent Explosive Disorder* (IED). Situs web kesehatan *mayo clinic* menjelaskan *Intermittent Explosive Disorder* (IED) sebagai ketidakmampuan seseorang dalam menahan emosinya sehingga meluapkannya dengan cara marah-marah sambil menyerang orang lain atau merusak barang-barang (Kennedy, 2019)

Individu yang memiliki emosi yang tidak stabil atau tidak mampu dalam menahan emosi dapat memengaruhi perilakunya dalam berkendara. Kebiasaan mengemudi seperti melampaui batas kecepatan, tidak menjaga jarak, serta mengemudi di bawah pengaruh alkohol dan obat-obatan, menjadi penyebab kecelakaan dibandingkan kurangnya pengalaman (Santrock, 2012).

Di Indonesia sebagian besar kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor, dan didominasi oleh usia pelajar. Korban kecelakaan lalu lintas dengan tingkat pendidikan sekolah lanjutan atas (SLA) menempati angka paling banyak dan faktor emosi merupakan salah satu penyebabnya. Dimana remaja dianggap sedang senang-senanginya memiliki surat izin mengemudi (SIM), dan terkadang mereka berkendara dengan kecepatan tinggi (Gaikindo, 2015). Hal tersebut sesuai dengan pernyataan Santrock (2012) bahwa pada masa remaja, penyebab kematian yang paling tinggi

adalah kecelakaan. Masa remaja dianggap sebagai periode “badai dan tekanan”, dimana ketegangan emosi meninggi sebagai akibat dari perubahan fisik dan kelenjar. Sebagian besar remaja mengalami ketidakstabilan emosi sebagai konsekuensi dari usaha penyesuaian diri pada pola perilaku baru dan harapan sosial yang baru (Santrock, 2012).

Hasil survey yang telah dilakukan di SMK Diponegoro Tumpang menunjukkan bahwa terdapat perilaku yang dilakukan oleh siswa ketika sedang sedih, marah, kesal, atau emosi lainnya dalam keadaan mengemudi seperti: melajukan kendaraan dengan kecepatan tinggi, memarahi orang lain yang menghalangi jalan, berteriak di jalan. Perilaku *aggressive driving* yang terlihat pada siswa disebabkan oleh emosi negative yang tidak dapat dikontrol sehingga mengganggu aktivitas saat berkendara.

Perkembangan emosi remaja sangat dipengaruhi oleh faktor kematangan, dimana seseorang yang mempunyai kestabilan emosi mampu mengekspresikan emosi dengan tepat, tidak berlebihan, sehingga emosi yang dialaminya tidak mengganggu aktivitas lain. Sementara individu dengan kondisi emosi yang tidak stabil akan cenderung mengalami perubahan yang cepat dan tidak diduga dalam reaksi emosinya (Buwana, 2018).

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Sambodo (2019) yaitu penelitian tentang hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving*, menghasilkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan dimana saat kematangan emosi menurun maka *aggressive driving* akan mengalami

peningkatan dan sebaliknya. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Mustikawati (2017) juga menyatakan bahwa ketika emosi seseorang matang dan dapat mengontrol dirinya maka perilakunya juga akan sesuai dengan norma dan aturan yang ada sehingga tingkat *aggressive driving* bisa ditekan.

Berdasarkan fenomena dan penelitian-penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya, maka peneliti ingin mengetahui seberapa besar pengaruh kematangan emosi terhadap perilaku *aggressive driving* yang dimiliki oleh siswa SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor. Berdasarkan pemikiran tersebut menunjukkan perlunya diadakan penelitian dengan judul “**Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* Pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang**”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat kematangan emosi pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang?
2. Bagaimana tingkat *aggressive driving* pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang?
3. Apakah terdapat hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang?

C. Tujuan Penelitian

Dilihat dari rumusan masalah di atas, penelitian ini bertujuan untuk mengungkap:

1. Untuk mengetahui tingkat kematangan emosi pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor.
2. Untuk mengetahui tingkat *aggressive driving* pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor.
3. Untuk mengetahui adanya hubungan atau tidak antara kematangan emosi terhadap *aggressive driving* pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi perkembangan psikologi di Indonesia serta memperkaya khazanah keilmuan, khususnya perkembangan remaja.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan masukan atau acuan bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang ingin meneliti mengenai kematangan emosi dan *aggressive driving*. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bahwa perilaku mengemudi seseorang penting untuk diteliti mengingat tingginya kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kematangan Emosi

1. Definisi Kematangan Emosi

Kematangan emosi didefinisikan sebagai keadaan tidak meledaknya emosi individu, tetapi menunggu waktu dan tempat yang tepat untuk memunculkan emosi tersebut dengan cara yang dapat diterima oleh lingkungan. Individu yang matang secara emosi memiliki kontrol penuh terhadap ekspresi dari perasaannya dan menunjukkan perilaku berdasarkan norma sosial yang berlaku (Hurlock, 1999).

Kematangan emosi merupakan suatu keadaan dimana individu dapat menilai secara kritis terlebih dahulu sebelum bereaksi secara emosional, tidak lagi bereaksi tanpa berpikir sebelumnya seperti anak-anak atau seperti orang yang tidak matang (Rochmah, 2005). Kematangan emosi merupakan sebuah kemampuan individu dalam memikirkan emosi yang dapat mendorong peningkatan kemampuan dalam mengusasi atau mengendalikan emosi. Dimana pengendalian emosi bukan berarti menekan atau menghilangkan emosi, tetapi individu belajar untuk mengendalikan diri dalam menghadapi situasi yang dapat menimbulkan reaksi emosi yang berlebihan (Susanto, 2018).

Menurut Pастey & Aminbhavi (2006) kematangan emosi dapat dipahami sebagai kemampuan mengendalikan diri dimana merupakan

hasil dari pemikiran dan pembelajaran. Kematangan emosi didefinisikan sebagai seberapa baik seseorang mampu merespons situasi, mengendalikan emosi, dan berperilaku secara dewasa ketika berhadapan dengan orang lain. Dapat melakukan percakapan yang rasional dengan orang lain yang tidak disetujui, bukannya melempar barang dan mengoceh merupakan contoh yang menunjukkan kematangan emosi (Malkappagol, 2018).

Kematangan emosi merupakan keadaan di mana seorang individu mencapai perkembangan emosional sama seperti orang dewasa. Di mana, individu dapat mengelola emosi dan menanganinya sesuai dengan situasi sosial serta menganalisis situasi secara kritis sebelum meresponsnya (Joy & Mathew, 2018). Kematangan emosi merupakan kemampuan untuk memiliki tanggung jawab terhadap sikap, perasaan, dan emosi yang dilakukan atau dirasakan (Firouzabadi, 2011).

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kematangan emosi merupakan kemampuan seseorang dalam mengontrol, menganalisis situasi secara kritis dan mengendalikan diri sehingga emosinya tidak meledak. Dalam hal ini, bukan berarti menekan atau menghilangkan emosi, tetapi menunggu waktu dan tempat yang tepat untuk memunculkan emosi tersebut dengan perilaku yang dapat diterima lingkungan, dan berperilaku secara dewasa, dimana proses tersebut merupakan hasil dari pemikiran dan pembelajaran, sehingga

tidak muncul reaksi tanpa berpikir seperti anak-anak atau orang yang tidak matang, dan setiap perbuatannya dapat dipertanggungjawabkan.

2. Ciri-Ciri Kematangan Emosi

Menurut Hurlock (1985) remaja yang matang emosinya memiliki ciri-ciri sebagai berikut (Susanto, 2018):

- a) Adanya kontrol emosi. Individu yang matang secara emosional dapat mengontrol emosinya dengan cara-cara yang dapat diterima oleh lingkungan dan sesuai dengan harapan masyarakat.
- b) Pemahaman diri. Individu yang matang secara emosional mampu belajar untuk mengetahui berapa besar kontrol yang diperlukan untuk memuaskan kebutuhannya.
- c) Fungsi kritis mental yang digunakan. Individu dikatakan matang secara emosional mampu menilai suatu situasi secara kritis sehingga mengetahui cara yang tepat untuk bereaksi terhadap situasi tersebut.

Kematangan emosi memiliki ciri-ciri sebagai berikut (Walgito, 2003):

- a) Penerimaan diri sendiri dengan orang lain. Individu mampu menerima keadaan atau kenyataan yang objektif bagi diri sendiri dan orang lain.
- b) Tidak impulsif, individu akan merespon stimulus dengan cara mengatur pikirannya secara baik untuk memberikan tanggapan terhadap stimulus yang didapat. Orang yang bersifat impulsif ketika

bertindak cenderung tidak dipikirkan terlebih dahulu. Yang artinya bahwa memiliki emosi yang kurang matang.

- c) Kontrol emosi, individu akan mengontrol emosinya dengan baik walaupun dalam keadaan marah, tetapi kemarahan itu tidak ditampakkan keluar melalui ekspresi. Karena dapat mengatur kemarahan dengan memanasikan kemarahan.
- d) Berpikir objektif, lebih bersifat sabar, pengertian dan berpikir secara realistis
- e) Tanggung jawab dan ketahanan menghadapi frustrasi, individu akan mempunyai tanggung jawab yang baik, dapat mandiri, tidak mudah mengalami frustrasi bila menghadapi masalah dapat dilakukan dengan penuh pertimbangan.

Individu yang telah matang secara emosional memiliki ciri-ciri sebagai berikut (Yusuf dalam Susanto, 2018):

- a) Dapat mengontrol emosinya (*self control*), dimana seseorang mampu mengendalikan diri dari perasaan, keinginan, atau perbuatan yang apabila dilakukan akan berdampak kurang baik (bagi dirinya atau orang lain).
- b) Bersikap optimis dalam melihat masa depan
- c) Menghargai diri sendiri dan orang lain
- d) Mencintai atau menghormati orang atau aturan (norma) yang berlaku

- e) Mampu merespons frustrasi (kekecewaan) secara wajar atau dengan cara yang positif
- f) Mampu menghindari perasaan atau sifat permusuhan, dendam, tidak percaya diri, dan mudah putus asa.

Menurut McKinney (dalam Johns, Mathew, & Mathai, 2016) ciri-ciri orang yang matang secara emosional adalah heteroseksualitas, penghargaan terhadap sikap dan perilaku orang lain, kecenderungan untuk mengadopsi sikap dan kebiasaan orang lain, dan kapasitas untuk menunda reaksinya sendiri.

Lebih lengkap Carruthers (dalam Susanto, 2018) menjelaskan ciri-ciri kematangan emosi, yaitu:

- a) Dapat menyatakan cinta (kasih sayang) dan mengekspresikan cinta
- b) Menggunakan emosi sebagai sumber energy, ketika mengalami frustrasi dapat menetapkan tujuan dan mencari solusi.
- c) Menerima tanggung jawab dalam menghadapi dan menganalisis permasalahan dengan segera, mencari banyak alternatif solusi, dan memilih yang terbaik.
- d) Menerima bantuan orang lain dan memberikan bantuan untuk meningkatkan kualitas hidup orang lain.
- e) Menjalani hidup sebagai pengalaman belajar.
- f) Bersikap optimis terhadap kemampuan yang dimiliki untuk merencanakan dan mencapai kebutuhan.

- g) Bersikap independen, kooperatif, empati, dan mampu bekerja dalam tim.

Berdasarkan uraian di atas, seseorang yang matang secara emosi memiliki beberapa ciri-ciri, antara lain: mampu mengontrol emosi, memahami serta menerima diri sendiri dan orang lain, mampu menerapkan fungsi kritis mental dalam kehidupan sehari-hari, dapat berpikir objektif, mampu bertanggung jawab, ketahanan menghadapi frustrasi, bersikap optimis, menghormati aturan yang berlaku, mampu menghindari perasaan atau sifat-sifat negatif, dapat menyatakan cinta (kasih sayang), dapat menetapkan tujuan dan mencari solusi, menjadikan hidup sebagai pengalaman belajar, dan mampu berkerjasama dengan orang lain.

3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kematangan Emosi

Kematangan emosi dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor. Menurut Hurlock (dalam Fitri & Adelya, 2017) faktor-faktor yang mempengaruhi kematangan emosi adalah sebagai berikut:

- a) Usia

Semakin bertambah usia individu, diharapkan emosinya akan lebih dapat, menguasai dan mengendalikan emosinya. Individu semakin baik dalam kemampuan memandang suatu masalah, menyalurkan

dan mengontrol emosinya secara lebih stabil dan matang secara emosi.

b) Perubahan Jasmani

Perubahan fisik dan kelenjar pada individu akan menyebabkan terjadinya perubahan pada kematangan emosi, sesuai dengan anggapan bahwa remaja adalah periode badai dan tekanan, emosi remaja meningkat akibat perubahan fisik dan kelenjar.

Adapun faktor-faktor yang memengaruhi kematangan emosi antara lain (Susanto, 2018):

a) Pola asuh orangtua

Individu yang memiliki kematangan emosional merupakan hasil dari perlakuan yang diberikan sejak bayi. Bayi harus mempunyai kepercayaan dasar (*basic trust*) terlebih dahulu. Ekspresi positif ataupun negatif yang diperlihatkan orangtua dapat memengaruhi kompetensi sosial dan penyesuaian diri bayi. Pengalaman berinteraksi dengan keluarga akan menentukan pola perilaku anak (Astuti, 2000).

b) Pengalaman traumatis

Perkembangan emosi individu dipengaruhi oleh kejadian-kejadian traumatis pada masa lalu, dimana perasaan takut dan sikap terlalu waspada yang membekas dapat berlangsung seumur hidup.

c) Temperamen

Tempramen didefinisikan sebagai suasana hati yang mencirikan kehidupan emosional. Tempramen merupakan bawaan sejak lahir, seiring dengan perkembangan emosional, pola-pola emosi bawaan dapat diubah. Seseorang yang lahir ke dunia dengan sikap mudah ketakutan, mampu belajar untuk tenang bahkan menjadi mudah bergaul dengan sesuatu yang asing.

d) Jenis Kelamin

Adanya perbedaan hormonal antara laki-laki dan perempuan memiliki pengaruh terhadap kematangan emosi seseorang. Menurut Manoharan & Doss (2007) menyatakan bahwa perempuan memiliki kematangan emosi yang lebih tinggi daripada laki-laki.

e) Usia

Pertambahan usia sejalan dengan perkembangan emosi seseorang, dimana kematangan emosi dipengaruhi oleh tingkat pertumbuhan dan kematangan fisiologis seseorang.

Darajat (dalam Susanto, 2018) menjelaskan faktor-faktor yang memengaruhi kematangan emosi adalah sebagai berikut:

a) Perubahan jasmani

Pertumbuhan yang terjadi pada tubuh remaja biasanya menyebabkan timbulnya rasa malu, karena tidak serasinya pertumbuhan bagian-bagian tubuh tersebut.

b) Perlakuan orangtua

Perlakuan orangtua yang kaku dapat menyebabkan remaja merasa tertekan dan terikat atau merasa diremehkan. Dimana dapat menyebabkan kegelisahan dan rasa tidak enak pada remaja sehingga remaja memiliki emosi yang tidak stabil.

c) Kehidupan di sekolah

Kegagalan dalam mengikuti dan memahami sebuah mata pelajaran, dapat menimbulkan rasa putus asa pada diri remaja.

d) Adat kebiasaan

Adat istiadat dapat memengaruhi kematangan emosi karena terdapat perbedaan adat yang terdapat dalam masyarakat dengan keinginan remaja.

e) Pemikiran remaja

Pemikiran terhadap masa depan dapat menyebabkan ketidakstabilan emosi pada diri remaja karena adanya perasaan takut akan gagal atau memiliki masa depan yang suram.

f) Keadaan ekonomi

Keadaan ekonomi keluarga yang sulit dapat menghalangi tercapainya keinginan remaja dan tidak memungkinkan menghabiskan waktu bersama teman atau ikut serta dalam kegiatan sekolah.

Menurut Ahmadi (dalam Susanto, 2018) terdapat beberapa faktor yang memengaruhi kematangan emosi, yaitu:

a) Keadaan Jasmani

Apabila keadaan jasmani kurang sehat, dapat memengaruhi emosi yang ada pada remaja. Pada umumnya individu yang dalam keadaan sakit, sifatnya lebih perasa dibandingkan individu yang sehat.

b) Keadaan dasar (pembawaan)

Berdasarkan struktur pribadi individu, terdapat individu yang mudah marah, tapi sebaliknya ada juga individu yang sukar untuk marah.

c) Keadaan individu pada suatu waktu

Individu yang pada suatu waktu sedang kalut pikirannya, akan mudah sekali mengalami emosi negatif dibandingkan individu yang dalam keadaan normal.

Ali & Asrori (dalam Fitri & Adelya, 2017) mengatakan sejumlah faktor yang mempengaruhi kematangan emosi, yaitu:

a) Perubahan jasmani

Pertumbuhan anggota tubuh yang sangat cepat dan pada awalnya hanya pada bagian-bagian tertentu, sehingga mengakibatkan postur tubuh menjadi tidak seimbang. Tidak setiap remaja mampu menerima perubahan kondisi tubuh seperti itu dan sering menimbulkan masalah pada perkembangan emosinya.

b) Pola asuh orangtua

Terdapat pola asuh yang dianggap terbaik oleh orangtua sendiri sehingga ada yang bersifat otoriter, memanjakan anak, tetapi ada juga yang penuh cinta kasih. Perbedaan pola asuh orangtua seperti

ini dapat berpengaruh terhadap perbedaan perkembangan emosi remaja.

c) Interaksi dengan teman sebaya

Interaksi dengan teman sebaya pada masa remaja memiliki ciri khas, dengan berkumpul untuk melakukan aktivitas bersama dan membentuk kelompok.

d) Pandangan dari luar

Terdapat sejumlah perubahan pandangan luar yang dapat menyebabkan konflik-konflik emosional dalam diri remaja, seperti: sikap dari luar yang terkadang menganggap remaja sudah dewasa namun tidak memberikan kebebasan sebagaimana orang dewasa, kegiatan-kegiatan yang merusak diri remaja dan melanggar nilai-nilai moral, dan perubahan interaksi dengan sekolah.

Berdasarkan uraian di atas, faktor-faktor yang memengaruhi kematangan emosi seseorang antara lain: pola asuh orangtua, pengalaman traumatis, tempramen, jenis kelamin, usia, perubahan jasmani, lingkungan, adat kebiasaan, pemikiran remaja, interaksi dengan teman sebaya, keadaan ekonomi, pembawaan, dan keadaan individu pada suatu waktu.

4. Dimensi-dimensi Kematangan Emosi

Menurut Singh dan Bargave (dalam Firouzabadi, 2011) kematangan emosi terdiri dari lima dimensi, yaitu:

a) *Emotional stability*

Emotional stability (stabilitas emosional) adalah kemampuan untuk mengadaptasi emosi dan perasaan dengan kondisi yang dapat berubah (Firouzabadi, 2011). Stabilitas emosional mengacu pada karakteristik seseorang yang tidak berlebihan ketika terjadi perubahan mood dalam beberapa situasi emosional. Orang yang secara emosinya stabil mampu melakukan hal yang sesuai dengan keadaan yang ada (Ansari, 2015). Sedangkan ketidakstabilan emosional dijelaskan sebagai kurangnya kapasitas untuk menyelesaikan masalah, mudah marah, kerentanan, keras kepala, dan amarah (Johns, Mathew, & Mathai, 2016)

b) *Emotional progression*

Emotional progression (perkembangan emosi) merupakan karakteristik seseorang yang mengacu pada perasaan yang mampu berpikir positif terhadap lingkungannya (Ansari, 2015). Sedangkan *emotional regression* (regresi emosional) merupakan keadaan perkembangan yang berada pada tahap sebelumnya. Regresi emosional juga merupakan sekelompok besar faktor yang mewakili masalah-masalah seperti perasaan rendah diri, gelisah, permusuhan, agresivitas, dan egois (Johns, Mathew, & Mathai, 2016)

c) *Social adjustment*

Penyesuaian sosial adalah kemampuan menghadapi tuntutan masyarakat, berkomunikasi dengannya dan memiliki kompatibilitas

sosial (Firouzabadi, 2011). Penyesuaian sosial mengacu pada proses interaksi antara kebutuhan seseorang dan kebutuhan lingkungan sosial dalam menghadapi situasi tertentu sehingga dapat mempertahankan hubungan yang diinginkan oleh lingkungan (Ansari, 2015). Sedangkan ketidaksesuaian sosial adalah kurangnya kemampuan beradaptasi sosial, kebencian, dan orang yang akan membual, pembohong dan malas (Johns, Mathew, & Mathai, 2016).

d) *Personality integration*

Personality integration (integrasi kepribadian) adalah proses menyatukan berbagai unsur yang beragam dalam diri individu sehingga menghasilkan keharmonisan dan mengurangi konflik batin sehingga memiliki perilaku yang menunjukkan keberanian (Ansari, 2015). Sedangkan, disintegrasi kepribadian menggunakan mekanisme pertahanan dengan cara yang ekstrem, seperti bereaksi dan membenarkan, pesimisme, perasaan rendah diri, agresi, dan kebalikan dari realitas (Firouzabadi, 2011). Disintegrasi kepribadian mencakup semua gejala tersebut, yang mewakili, integrasi kepribadian seperti pembentukan fobia, pesimisme, imoralitas dll.

e) *Independence*

Independence (kemandirian) adalah kemampuan membimbing dan mengendalikan diri dalam pemikiran dan kemandirian emosional (Firouzabadi, 2011). Kemandirian merupakan kapasitas kecenderungan sikap seseorang untuk menjadi

mandiri atau perlawanan untuk mengendalikan oleh orang lain di mana, ia dapat mengambil keputusannya berdasarkan penilaiannya sendiri berdasarkan fakta dengan memanfaatkan potensi intelektual dan kreatifnya (Ansari, 2015). Kurangnya kemandirian berarti adanya ketergantungan parasit pada orang lain yang mencakup keegoisan dan kurang memiliki kepentingan yang objektif. Orang-orang melihatnya sebagai orang yang tidak bisa diandalkan (Johns, Mathew, & Mathai, 2016).

Sanusi (dalam Sinaga, 2016) menyatakan kematangan emosi individu akan terlihat pada dimensi-dimensi berikut:

a) Stabilitas dalam merespon

Individu pada waktu merespon emosinya relatif stabil dalam arti tidak mudah berubah-ubah dari satu emosi ke emosi yang lain pada saat yang sama.

b) Selektivitas dalam merespon

Individu mampu membatasi secukupnya hal-hal yang perlu atau tidak perlu ditanggapi, dan tidak merespon secara keseluruhan.

c) Tenggang waktu dalam merespon

Individu mampu menilai situasi secara kritis sebelum merespon sesuatu secara emosional, kemudian baru menentukan langkah selanjutnya dalam merespon.

d) Bersifat realistis

Individu dapat menilai seberapa besar kebutuhan-kebutuhan dan aspirasi-aspirasi yang dapat dipenuhi untuk diarahkan pada harapan-harapan yang sesuai dengan masyarakat.

e) Mampu mengontrol emosi

Individu mampu mengendalikan ekspresi emosional yang tidak diterima oleh masyarakat dengan menyalurkan kekuatan energi fisik dan mentalnya ke arah cara-cara yang dapat diterima oleh masyarakat.

f) Adanya rasa kemanusiaan

Individu diharapkan mampu menerima dan memberi rasa kasih sayang, kesetiaan, dan mempertimbangkan perasaan baik terhadap diri sendiri, maupun terhadap orang lain.

Berdasarkan uraian di atas dapat diketahui dimensi-dimensi kematangan emosi menurut Singh dan Bargave antara lain: *emotional stability*, *emotional progression*, *sosial adjustment*, *personality integration*, dan *independence*. Sedangkan, menurut Sanusi (dalam Siaga, 2016) dimensi kematangan emosi terdiri dari: stabilitas dalam merespon, selektivitas dalam merespon, tenggang waktu dalam merespon, bersifat realistis, dan mampu mengontrol emosi. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan dimensi dari Singh dan Bargave sebagai landasan alat ukur dikarenakan dimensi ini banyak dipakai oleh

peneliti terdahulu, seperti pada penelitian yang dilakukan oleh Patriani (2015).

5. Kematangan Emosi dalam Perspektif Islam

Di dalam Al-Qur'an, emosi digambarkan dalam bentuk ekspresi, perubahan fisiologis, tindakan, sampai pada bentuk-pentuk pengendalian emosi. Pengendalian emosi sangat penting dalam kehidupan manusia, khususnya untuk mereduksi ketegangan yang timbul akibat emosi yang hormonal di dalam tubuh, dan memunculkan ketegangan psikis, terutama pada emosi-emosi negatif (Hude, 2006).

Dalam Islam untuk mengatasi emosi-emosi negatif, seorang muslim diminta untuk bersabar. Sebagaimana diriwayatkan oleh Bukhari dan Muslim dari Anas bin Malik:

“Rasulullah Shallallahu ‘alaihi wasallam melewati seorang wanita yang sedang menangis di sisi kubur. Rasulullah berkata: ”Bertakwalah kepada Allah dan bersabarlah!”, Wanita tersebut berkata: ”Menyingkirlah dariku, karena kamu tidak tertimpa musibah sepertiku”. Wanita tersebut tidak mengetahui bahwa itu adalah Nabi. Lalu dia diberitahu bahwa yang menegurnya adalah Nabi, maka dia kemudian mendatangi rumah beliau. Dia tidak mendapati penjaga di rumah beliau Dia berkata:”Aku tidak mengetahui bahwa itu engkau”. Maka Nabi berkata:”Kesabaran itu hanyalah di awal musibah”. (HR. Bukhari no. 1283 dan Muslim no. 2179).

Dalam hadist diatas, seseorang yang sabar mampu menerima dan menghaadpi tantangan dengan tetap konsisten dan selalu berharap. Tekanan dalam tugas-tugasnya dipandang sebagai kesempatan untuk meningkatkan kualitas dirinya, sehingga mampu menghadapi beban

tugas (*tolerance to stress*), karena yakin bahwa Allah SWT tidak akan memberikan beban di luar kemampuan orang tersebut. Orang yang sabar juga mampu mengendalikan dirinya dan melihat sesuatu dalam perspektif yang luas (Tasmara, 2003)

B. *Aggressive Driving*

1. Definisi *Aggressive Driving*

Aggressive driving merupakan mengemudi di bawah pengaruh emosi yang terganggu, menghasilkan perilaku yang menyebabkan tingkat risiko yang membahayakan orang lain. Dikatakan agresif karena mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama, dan seseorang memiliki hak untuk meningkatkan bahaya bagi orang lain (James & Nahl, 2000). Perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, dapat meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Aggressive driving didefinisikan sebagai seluruh perilaku yang mengganggu pergerakan pengemudi atau pejalan kaki lainnya (Shinar & Compton, 2004). Sesuai dengan pendapat Lajunen et. al. (1998), yang menyatakan bahwa *aggressive driving* merupakan segala bentuk perilaku mengemudi yang dimaksudkan untuk melukai atau membahayakan pengguna jalan lain baik secara fisik maupun

psikologis. Perilaku tersebut dilakukan secara sengaja oleh pengemudi kendaraan bermotor dan targetnya adalah pengguna jalan lain.

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau cenderung membahayakan orang atau properti. Ellison-Potter et al. (2001) menyatakan bahwa *aggressive driving* dapat didefinisikan sebagai perilaku mengemudi yang secara sengaja (karena marah atau frustrasi maupun sebagai cara yang diperhitungkan untuk mencapai tujuan) membahayakan orang lain secara psikologis, fisik, atau keduanya.

Aggressive driving didefinisikan sebagai kejadian dimana pengemudi yang marah atau tidak sabar atau penumpang dengan sengaja melukai atau membunuh pengemudi, penumpang atau pejalan kaki lain atau mencoba untuk melukai atau membunuh pengemudi, penumpang atau pejalan kaki lain, sebagai tanggapan terhadap perselisihan, pertengkaran, atau keluhan atas lalu lintas (Mizzel, 1997).

Berdasarkan penjelasan para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku mengemudi yang secara sengaja mengganggu pengguna jalan lain atau properti, dan dapat membahayakan orang lain baik secara fisik maupun psikis sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Perilaku tersebut terjadi karena emosi yang terganggu seperti: ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, marah atau frustrasi.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Aggressive Driving*

Individu yang mengemudi secara agresif dipengaruhi oleh beberapa faktor. Menurut Tasca (2000) faktor-faktor yang memengaruhi *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

a) Usia dan Jenis Kelamin

Studi yang dilakukan Parry (dalam Tasca, 2000) menunjukkan skor tertinggi untuk agresi di jalan dilakukan oleh pengemudi laki-laki dengan usia 17 hingga 35 tahun. Skor rata-rata agresi mereka dua kali lipat dari yang tercatat untuk perempuan atau pria berusia lanjut. Wanita berusia 17 hingga 35 tahun memiliki skor agresi rata-rata yang sebanding dengan pengendara laki-laki paruh baya. Skor terendah terdapat pada kelompok umur tertua.

Jenis kelamin juga memengaruhi agresifitas pengendara terlihat pada survei yang dilakukan oleh Yagil (dalam Tasca, 2000), menunjukkan perempuan memiliki perasaan kewajiban yang lebih kuat untuk mematuhi hukum lalu lintas. Perbedaan gender yang terlihat lebih menonjol pada kalangan pengendara remaja. Pria memiliki kecenderungan melebih-lebihkan kemampuan mengemudi mereka dan merasa lebih percaya diri dalam mematuhi secara selektif peraturan lalu lintas. Mereka juga lebih cenderung meremehkan risiko yang mungkin terjadi akibat pelanggaran lalu lintas.

b) Anonimitas

Dalam KBBI, anonimitas memiliki arti hal tidak ada nama atau tanpa nama. Perilaku agresif saat berkendara lebih mungkin terjadi saat seseorang berada di situasi anonimitas atau identitasnya tidak diketahui. Secara umum, seseorang kehilangan kontrol diri ketika orang lain tidak menyadari siapa diri mereka dan tempat mereka dalam masyarakat yang diatur oleh aturan. Jalan raya, terutama di malam hari, memberikan anonimitas dan peluang untuk melarikan diri. Kesempatan untuk "lolos begitu saja" dapat melepaskan agresi yang seharusnya bisa dikendalikan.

c) Faktor Sosial

Dari perspektif pembelajaran sosial, agresi adalah respons yang dipelajari melalui pengamatan atau imitasi orang lain yang relevan secara sosial. Karena itu, agresi adalah hasil dari norma, penghargaan, hukuman dan model dimana individu telah terpapar. Menurut James & Nahl (2000) reaksi agresivitas, kemarahan, dan amarah adalah hal biasa di jalan karena mereka merupakan kebiasaan yang dipelajari, diperoleh oleh anak-anak di kursi belakang, dimana anak-anak bukan hanya penumpang pasif. Anak-anak mengamati dan bereaksi secara internal terhadap umpatan atau teriakan sopir mereka, gerakan kasar, pembicaraan kotor, dan bentuk umum lainnya dari ejekan dan pembalasan.

Peran media juga memengaruhi pembelajaran sosial yang memunculkan perilaku *aggressive driving*. Program televisi dan film sering menampilkan pengejaran mobil yang spektakuler pemandangan dengan mengemudi yang berbahaya, seringkali melalui jalan-jalan kota yang sibuk atau jalan raya. Jika pengemudi secara rutin melihat orang lain melampiaskan amarah, gerakan yang tidak sopan atau melanggar undang-undang lalu lintas, maka ini dapat membantu untuk menciptakan perasaan bahwa perilaku ini normal atau dapat diterima.

d) Kepribadian

Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus-menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan sebagai pembentuk kepribadian mereka (Tasca, 2000). Faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan mengambil risiko (Grey dalam Tasca, 2000).

e) Gaya hidup

Gaya hidup mengacu pada beberapa perilaku yang biasanya ditampilkan oleh individu dengan kepribadian tertentu. Penelitian yang dilakukan oleh Beirness (dalam Tasca, 2000) menemukan

insiden yang lebih tinggi dari perilaku mengemudi berisiko dan keterlibatan tabrakan pada individu dengan gaya hidup yang ditandai oleh disposisi yang menguntungkan untuk mengambil peluang, impulsif dan menampilkan agresi. Karakteristik ini tampaknya merasuki semua aspek kehidupan mereka, bukan hanya menyetir.

f) Sikap Mengemudi

Pengemudi yang menilai diri mereka hebat dalam mengemudi kendaraan lebih cenderung mengalami kemarahan dalam lalu lintas atau situasi yang mengakibatkan kemajuan terhambat. Sebaliknya, pengemudi yang menilai diri mereka lebih memahami tentang keselamatan berkendara cenderung tidak terganggu oleh kemajuan yang terhambat atau permusuhan dari pengemudi lain. Ini adalah pengemudi yang melaporkan mengemudi lebih defensif.

g) Faktor Lingkungan

Terdapat hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan pendorong nyata agresi. Faktor lingkungan yang juga memengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. Kepadatan sering kali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat.

Menurut Shinar & Compton (2004), faktor-faktor yang memengaruhi perilaku *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

a) Jenis kelamin dan usia pengemudi

Sebagian besar bukti menunjukkan bahwa laki-laki lebih agresif daripada perempuan. Laki-laki menganggap diri mereka lebih baik dalam mengemudi dibandingkan wanita, dan memiliki motivasi yang lebih rendah untuk mematuhi undang-undang lalu lintas daripada pengemudi wanita. Usia juga berkorelasi (negatif) dengan mengemudi agresif. Dibandingkan dengan pengemudi yang lebih tua, pengemudi yang lebih muda memiliki tingkat pelanggaran yang lebih tinggi, meremehkan risiko berbagai pelanggaran.

b) Ada atau tidaknya penumpang

Baxter et al. (1990) mengemukakan keberadaan penumpang yang lebih tua berkaitan dengan kecepatan yang lebih rendah, dan Shinar (2001) menemukan bahwa pengemudi akan berkendara dengan kecepatan lebih rendah saat mengemudi dengan keluarga, dibandingkan ketika mengemudi sendiri.

c) Tekanan waktu

Rasa tekanan waktu ketika berada di tengah kemacetan membuat perjalanan terhambat paling membuat frustrasi. Tingkat agresifitas seseorang yang berada di bawah tekanan waktu dan mengalami kemacetan lebih tinggi, individu dapat mengalami frustrasi dan memunculkan agresifitas dalam mengemudi.

Beberapa faktor yang berpengaruh terhadap *aggressive driving* adalah sebagai berikut (Stuster, 2004):

a) Kemacetan Lalu Lintas

Pengemudi yang memiliki toleransi rendah terhadap kemacetan mungkin akan merespons dengan jarak berkendara terlalu dekat, seirng mengganti jalur, atau menjadi marah pada siapa pun yang menghambat perjalanan mereka.

b) Terlambat

Beberapa orang mengemudi dengan agresif karena terlalu banyak yang dilakukan dan “terlambat” untuk bekerja, sekolah, pertemuan berikutnya, pelajaran, pertandingan sepak bola, atau janji temu lainnya. Serangkaian tugas dan kewajiban kehidupan modern yang tak berkesudahan berbobot lebih berat dan / atau lebih sering pada beberapa individu daripada yang lain, dan dapat berkontribusi pada pola mengemudi yang agresif.

c) Anonim

Beberapa orang merasa kurang dibatasi dalam perilaku mereka ketika mereka tidak dapat dilihat oleh orang lain dan / atau ketika tidak mungkin mereka akan pernah lagi melihat saksi untuk perilaku mereka. Ketika didorong oleh kekuatan yang tampaknya tak terkalahkan dari kendaraan bermotor, perasaan anonimitas pengemudi dapat mengakibatkan kekasaran yang ekstrem dan

bahkan mengubah orang yang baik menjadi individu yang berbahaya dan mengamuk.

d) Faktor sosial

Perilaku manusia dibentuk oleh faktor eksternal yang disebut budaya. Semua bentuk perilaku manusia, termasuk gaya mengemudi, juga dipengaruhi oleh kekuatan eksternal yang mendefinisikan apa yang sesuai dan apa yang tidak, dan definisi tersebut berubah seiring waktu. Belajar mengemudi dari orang tua atau teman yang merupakan pengemudi agresif, atau bergaul dengan pengemudi agresif, juga dapat membentuk perilaku agresif tersebut.

e) Kebiasaan atau perilaku klinis

Di antara pengemudi yang memiliki tingkat *aggressive driving* yang tinggi, menganggap perilakunya sudah sesuai dan telah belajar mengemudi dengan benar. Kebiasaan berkendara terus-menerus secara agresif, terutama pola konfrontasi di jalan, harus dianggap bagian dari patologi, di samping pelanggaran hukum.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi perilaku *aggressive driving* antara lain: usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap mengemudi, faktor lingkungan, ada atau tidaknya penumpang, tekanan waktu, kemacetan, dan adanya patologi.

3. Bentuk-Bentuk *Aggressive Driving*

Menurut Tasca (2000) beberapa tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

- a) Membuntuti terlalu dekat
- b) Keluar-masuk jalur lalu lintas
- c) Menyalip dengan kasar
- d) Mengendarai di bahu jalan
- e) Berpindah jalur tanpa memberikan sinyal atau tanda
- f) Tidak memberikan hak jalan kepada pengguna jalan lainnya.
- g) Menghalangi pengemudi lain untuk lewat
- h) Tidak memberikan kesempatan pengemudi lain masuk ke dalam jalur
- i) Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang mengakibatkan sering terjadinya perilaku dan berpindah-pindah jalur.
- j) Menerobos lampu merah
- k) Melewati tanda yang mengharuskan berhenti

Menurut James & Nahl (2000) bentuk-bentuk *aggressive driving* dibagi menjadi tiga, yaitu:

- a) *Impatience* dan *inattention* (ketidaksabaran dan ketidakpedulian).

Beberapa perilaku yang ditunjukkan seperti menerobos lampu merah, menambah kecepatan saat lampu kuning, berpindah-pindah lajur, mengemudi di atas kecepatan maksimum aman, terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, tidak memberikan tanda saat

berbelok atau berhenti, dan menambah atau mengurangi kecepatan secara mendadak.

- b) *Power struggle* (saling berebut). Beberapa perilakunya adalah menghalangi orang yang akan berpindah lajur, menolak untuk memberikan jalan, memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri, mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membunyikan klakson berkali-kali, membuntuti kendaraan lain dengan tujuan memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut, memotong jalan untuk menyerang atau membalas pengemudi lain, dan mengerem secara mendadak dengan tujuan menyerang atau membalas pengemudi lain.
- c) *Recklessness* dan *road rage* (ceroboh dan marah-marah), seperti mengejar pengemudi lain untuk berduel, mengemudi dalam kondisi mabuk, mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain, menyerang pengemudi lain dengan kendaraanya sendiri atau memukul suatu objek, dan mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi.

Menurut Dulla & Ballard (2003) terdapat tiga bentuk perilaku mengemudi yang dikatakan agresif, yaitu sebagai berikut:

- a) Tindakan disengaja dari agresi fisik, verbal, atau gerak;
- b) Emosi negatif (misalnya, kemarahan) saat mengemudi;
- c) Pengambilan risiko.

Beberapa bentuk perilaku *aggressive driving* adalah (Miles & Johnson, 2003):

- a) Sering berpindah-pindah jalur yang membuat tidak aman
- b) Mengikuti terlalu dekat
- c) Gagal dalam memberikan sinyal
- d) Tidak memberikan hak jalan bagi orang lain
- e) Mengabaikan kontrol lalu lintas

Alonso (2019) menyebutkan bentuk-bentuk perilaku *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

- a) Mengemudi secara agresif yang meibatkan ngebut dan jenis pelanggaran lain
- b) Memotong jalan, menghalangi jalan orang lain
- c) Mengikuti terlalu dekat
- d) Marah-marah di jalan
- e) Mengebut

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa bentuk-bentuk perilaku *aggressive driving* antara lain: menerobos lampu merah, berpindah-pindah jalur, membuntuti kendaraan lain dengan tujuan mengancam kendaraan tersebut, membunyikan klakson berkali-kali, tidak memberikan kesempatan pengemudi lain masuk ke dalam jalur, mengemudi dengan kecepatan tinggi, memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak dan perilaku lainnya yang dilakukan

dengan sengaja dan dapat membahayakan pengguna jalan lain, adanya tindakan disengaja dari agresi secara fisik, verbal, atau gerak, adanya emosi negatif, dan adanya pengambilan risiko, tidak memberi jalan pada orang lain, mengabaikan peraturan lalu lintas, dan mengebut.

Peneliti menggunakan bentuk-bentuk perilaku *aggressive driving* dari James & Nahl (2000) sebagai landasan alat ukur dikarenakan bentuk-bentuk perilaku yang dikemukakan oleh James & Nahl (2000) lebih mewakili fenomena perilaku *aggressive driving* para pengendara motor saat ini, sebagaimana penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Chriswitular (2018).

4. *Aggressive Driving* dalam Perspektif Islam

Perilaku *aggressive driving* didasari oleh emosi negatif yang sejatinya tidak pernah dikehendaki oleh manusia sehingga selalu diusahakan untuk dihindari, meskipun tidak mudah diwujudkan. Salah satu bentuk emosi negatif yang terlihat saat mengemudi yaitu marah. Marah merupakan senjata setan sehingga dengan mudah mengendalikan manusia. Karena marah seseorang bisa berkata kasar, mencaci maki, kekerasan fisik, bahkan sampai tindak pembunuhan. Oleh karena itu, ketika seseorang mampu menahan marah, Allah SWT memberikan jaminan surga kepadanya. Rasulullah *shallallahu 'alaihi wa sallam* memberikan saran saat sedang marah diredam dengan mengambil posisi

yang lebih rendah dan lebih rendah. Dari Abu Dzar *radhiyallahu 'anhu*, Rasulullah *shallallahu 'alaihi wa sallam* bersabda:

إِذَا غَضِبَ أَحَدُكُمْ وَهُوَ قَائِمٌ فَلْيَجْلِسْ، فَإِنْ ذَهَبَ عَنْهُ الْغَضَبُ وَإِلَّا فَلْيَبْطِئْ

Artinya: Apabila kalian marah, dan dia dalam posisi berdiri, hendaknya dia duduk. Karena dengan itu marahnya bisa hilang. Jika belum juga hilang, hendak dia mengambil posisi tidur. (HR. Ahmad 21348, Abu Daud 4782 dan perawinya dinilai shahih oleh Syaib Al-Arnauth).

Dalam hadist di atas dijelaskan bahwa saat seseorang berada dalam keadaan marah dengan posisi berdiri maka lebih baik ia duduk. Karena saat berada di posisi berdiri seseorang cenderung melampiaskan amarahnya dengan cara-cara yang tidak diperbolehkan seperti memukul, dan lainnya. Sama halnya saat marah, seseorang tidak disarankan untuk berkendara. Saat berkendara seseorang dapat melampiaskan emosinya dengan perilaku-perilaku yang termasuk dalam *aggressive driving*. Lebih baik ia diam sampai amarahnya mereda. Dapat diketahui, bahwa *aggressive driving* bukanlah perilaku yang baik dalam berkendara. Dalam kondisi apapun kita harus mengendalikan marah dan bersabar.

C. Hubungan Kematangan Emosi dan *Aggressive Driving*

Masa remaja dianggap sebagai masa “badai dan tekanan” dimana ketegangan emosi meningkat sebagai akibat dari perubahan fisik dan kelenjar. Sebagian besar remaja mengalami ketidakstabilan emosi sebagai konsekuensi dari usaha penyesuaian diri pada pola perilaku baru dan

harapan sosial yang baru (Santrock, 2012). Meskipun emosi remaja sering menguat, tidak terkendali, dan tampak irasional, umumnya dari tahun ke tahun terus terjadi perbaikan perilaku emosional. Remaja usia 14 tahun sering meledak-ledak, tidak bisa mengendalikan perasaannya. Menjelang berakhirnya masa remaja, periode badai dan tekanan mulai berkurang (Al-Mighwar, 2011).

Salah satu tugas perkembangan pada masa remaja menurut Cole yaitu kematangan emosional, dimana secara rinci remaja diharapkan dapat bersikap toleran dan merasa nyaman, luwes dalam bergaul, interdependensi dan mempunyai *self-esteem*, kontrol diri sendiri, perasaan mau menerima dirinya dan orang lain, dan mampu menyatakan emosinya secara konstruktif dan kreatif (Putro, 2017). Namun, meskipun seiring bertambahnya usia remaja kemampuan kognitif telah berkembang dengan baik, yang memungkinkan remaja dapat mengatasi stress atau fluktuasi emosi secara efektif, pada kenyataannya masih banyak remaja yang belum mampu mengelola emosinya (Yusuf LN & Sugandhi, 2011). Pada masa remaja, tugas perkembangan yang cukup sulit untuk dicapai adalah kematangan emosi (Utaminingsih & Maharani, 2017).

Kematangan emosi didefinisikan sebagai keadaan tidak meledaknya emosi individu, tetapi menunggu waktu dan tempat yang tepat untuk memunculkan emosi tersebut dengan cara yang dapat diterima oleh lingkungan. Individu yang matang secara emosi memiliki kontrol penuh

terhadap ekspresi dari perasaannya dan menunjukkan perilaku berdasarkan norma sosial yang berlaku (Hurlock, 1999).

Kematangan emosi dapat dicapai apabila remaja memperoleh gambaran tentang berbagai kondisi yang mengakibatkan reaksi emosional. Remaja harus belajar bagaimana menyalurkan emosinya dengan cara yang diterima oleh lingkungan (Al-Mighwar, 2011). Apabila remaja kurang siap dalam memahami peran-perannya, mereka cenderung akan mengalami kecemasan, tertekan, dan ketidaknyamanan sosial (Utaminingsih & Maharani, 2017).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Anggraeni (2018) menunjukkan bahwa individu yang memiliki kematangan emosi mampu beradaptasi dan menerima beragam karakteristik orang, serta mampu menghadapi situasi apapun. Pernyataan tersebut sesuai dengan hasil penelitian Putri & Abdurrohim (2015) bahwa siswa yang memiliki kematangan emosi yang positif/tinggi akan mampu memahami segala kelebihan dan kelemahan yang ada pada dirinya, siswa yang memiliki kematangan emosi yang positif akan memiliki kemampuan penyesuaian diri yang baik terhadap segala situasi yang dihadapinya, dengan kemampuan ini akan mempermudah dirinya mengatur serta melepaskan emosi-emosi yang negatif ditempat dan waktu yang tepat serta secara bertanggung jawab.

Saat menghadapi ketidaknyamanan emosional, tidak sedikit remaja yang mereaksikannya secara defensif, sebagai upaya untuk melingungi kelemahan dirinya. Reaksi tersebut tampil dalam tingkah laku

(*maladjustment*), seperti (1) agresif, melawan, keras kepala, bertengkar, berkelahi, dan senang mengganggu, dan (2) melarikan diri dari kenyataan: melamun, pendiam, senang menyendiri, dan menyalahgunakan narkoba (Utaminingsih & Maharani, 2017).

Kematangan emosi yang negatif atau rendah dapat menimbulkan perilaku agresi yang tinggi (Putri & Abdurrohm, 2015). Dalam penelitian tentang hubungan kematangan emosi dengan agresivitas oleh Annisavitry & Budiani (2017) hasil uji hipotesis dalam penelitian tersebut menghasilkan koefisien korelasi negatif, yang menunjukkan adanya hubungan berbanding terbalik, artinya remaja yang memiliki kematangan emosi yang rendah cenderung memiliki agresivitas yang tinggi, begitu juga sebaliknya. Hasil penelitian tersebut juga menunjukkan bahwa hubungan antar kedua variabel adalah signifikan, arti dari signifikansi tersebut adalah adanya hubungan yang kuat antara kematangan emosi dengan agresivitas pada remaja. Oleh karena itu, secara keseluruhan terdapat hubungan antara kematangan emosi dengan agresivitas pada remaja.

Menurut Walgito (2003) masa remaja menjadi periode kehidupan yang emosinya sangat menonjol. Terlihat dari banyaknya perbuatan atau tingkah laku remaja yang kadang-kadang sulit dimengerti atau diterima dengan pikiran yang baik. Misalnya dengan “ngebut” yang begitu mengerikan, tanpa adanya pemikiran tentang risiko yang mungkin dapat dialaminya. Risiko yang mungkin dialaminya tidak masuk dalam pikirannya karena semuanya didasarkan atas emosinya.

Salah satu bentuk agresivitas yang remaja lakukan adalah kebiasaan mengemudi yang ceroboh, seperti melampaui batas kecepatan, tidak menjaga jarak, serta mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan dimana perilaku tersebut menjadi penyebab utama kecelakaan. Kecelakaan menjadi tiga penyebab utama kematian pada remaja. Dimana lebih dari setengah kematian remaja berusia 15 hingga 24 tahun disebabkan oleh kecelakaan (Santrock, 2012). Menurut Tasca (2000) dalam mengemudi perilaku dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, dapat meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan serta upaya untuk menghemat waktu.

Seseorang menunjukkan perilaku mengemudi yang berbahaya dipengaruhi oleh faktor pelepasan emosional dari pengemudi. Pengemudi yang tidak mampu mengontrol emosinya, membuat pengemudi tersebut cenderung melampiaskannya pada saat berkendara. Dalam berkendara seseorang yang memiliki tingkat kematangan emosi yang tinggi akan mampu berkendara dengan tenang dan berpikir jauh sebelum mengambil suatu tindakan. Oleh karena itu, salah satu faktor yang perlu ditingkatkan seorang pengemudi adalah kematangan emosi (Herani & Jauhari, 2017).

Hasil analisis data penelitian oleh Mustikawati (2017) tentang kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus menunjukkan ada hubungan negatif antara kedua variabel tersebut. Artinya, semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah *aggressive driving*, begitu pula sebaliknya. Sumbangan efektif yang diberikan kematangan

emosi sebesar 26,8% terhadap *aggressive driving*, sehingga terdapat 73,2% dipengaruhi oleh faktor lain, di luar faktor kematangan emosi yang memengaruhi *aggressive driving*.

Perilaku *aggressive driving* merupakan hal umum di masa remaja awal. Seseorang yang matang secara emosional memiliki kemampuan dan kapasitas untuk membimbing dirinya sendiri sesuai dengan sosial dan melakukan penyesuaian yang efektif dengan dirinya, keluarga, sekolah, tempat kerja, masyarakat, dan budaya (Ball, 2018). Seperti halnya berkendara, saat remaja memiliki kematangan emosi yang rendah maka remaja tersebut akan mengarah pada ketidakmampuan dalam menyesuaikan diri dengan keadaan pada lingkungan begitu juga sebaliknya apabila remaja memiliki kematangan emosi yang tinggi, maka remaja tersebut akan mampu dalam melakukan penyesuaian dengan lingkungan (Jeba, 2018).

D. Hipotesis Penelitian

Hipotesis dalam penelitian ini adalah adanya hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif memandang tingkah laku manusia dapat diramal dan realitas sosial; objektif dan dapat diukur (Yusuf, 2014). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode kuantitatif, karena proses mulai dari pengumpulan data hingga penafsiran terhadap data serta hasil dan kesimpulannya banyak menggunakan angka (Arikunto, 2006).

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian korelasional. Penelitian korelasional merupakan suatu tipe penelitian yang melihat hubungan antara satu atau beberapa ubahan dengan satu atau beberapa ubahan yang lain. Penelitian korelasional bertujuan untuk menjelaskan pentingnya tingkah laku manusia atau untuk meramalkan suatu hasil (Yusuf, 2014). Dipilihnya jenis penelitian ini karena bertujuan untuk mengetahui hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Identifikasi variabel adalah langkah-langkah penetapan variabel-variabel utama dalam penelitian dan penentuan fungsinya masing-masing (Azwar, 2007). Variabel adalah hal-hal yang menjadi objek penelitian, yang

ditetapkan dalam suatu kegiatan penelitian, yang menunjukkan variasi, baik secara kuantitatif maupun kualitatif (Arikunto, 2006). Dalam penelitian yang berjudul “Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang” terdapat dua variabel yang akan diteliti, yaitu:

1. Variabel bebas atau *independent variable* (X)

Dalam penelitian ini yang menjadi variabel bebas adalah kematangan emosi.

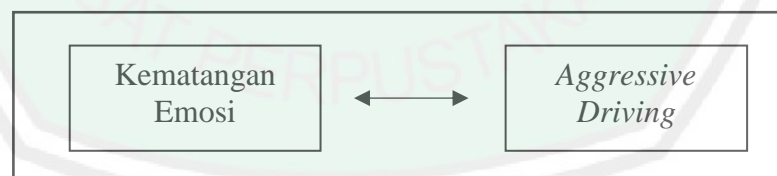
2. Variabel terikat atau *dependent variable* (Y)

Dalam penelitian ini yang menjadi variabel terikat adalah *aggressive driving*.

Hubungan antara variabel yang digunakan dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 3.1

Bagan Hubungan antara Kematangan Emosi dan *Aggressive Driving*



C. Definisi Operasional

Definisi operasional dari variabel bebas dan variabel terikat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kematangan Emosi

Kematangan emosi dalam penelitian ini merupakan kemampuan siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang dalam mengontrol dan mengendalikan diri saat mendapatkan tekanan dari luar sehingga menunggu waktu atau tempat yang tepat untuk memunculkan emosi tersebut melalui perilaku yang dapat diterima oleh masyarakat. Kematangan emosi pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang terdiri dari: *emotional stability* (kestabilan emosi), *emotional progression* (perkembangan emosi), *sosial adjustment* (penyesuaian sosial), *personality integration* (integrasi kepribadian), dan *independence* (kemandirian)

2. *Aggressive Driving*

Aggressive Driving dalam penelitian ini merupakan perilaku siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang ketika mengendarai sepeda motor di bawah pengaruh emosi yang terganggu, sehingga dapat meningkatkan risiko kecelakaan atau membahayakan pengguna jalan lain. *Aggressive driving* pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang terlihat dari beberapa hal, yaitu: ketidaksabaran dan ketidakpedulian (*impatience and inattention*), saling berebut (*power struggle*), serta keceroboh dan kemarahan (*recklessness and road rage*).

D. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian (Arikunto, 2006). Populasi merupakan obyek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya secara generalisasi (Sugiyono, 2009).

Populasi dalam penelitian ini adalah siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang berjumlah 155 orang (Dapodikdasmen, 2019) dengan karakteristik mampu mengendarai sepeda motor dalam kehidupan sehari-hari.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan teknik sampling yang digunakan oleh peneliti jika memiliki pertimbangan-pertimbangan tertentu dalam pengambilan sampelnya (Idrus, 2009).

Pada penelitian ini, peneliti menentukan untuk mengambil 100% dari keseluruhan populasi. Namun, dalam penelitian ini hanya terdapat 143 siswa yang dapat diolah datanya karena sisanya tidak memasuki kriteria yang telah ditentukan.

E. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah cara menentukan dengan apa data akan dikumpulkan (Arikunto, 2006). Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut.

1. Skala atau Kuesioner

Skala atau kuesioner merupakan sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang pribadinya, atau hal-hal yang diketahui (Arikunto, 2006). Skala dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup atau terbuka. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan skala tertutup dan terbuka. Skala tertutup digunakan untuk membatasi jawaban responden sehingga tinggal memilih jawaban yang disediakan. Dan digunakan pula pertanyaan terbuka, untuk memberi kesempatan kepada responden untuk menjawab dengan kalimatnya sendiri.

Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala model likert. Skala likert bertujuan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok terkait fenomena sosial (Sugiyono, 2016). Peneliti menggunakan skala likert empat pilihan jawaban (skala empat). Berkaitan dengan teknik penelitian di atas, maka peneliti menggunakan dua macam skala, antara lain skala kematangan emosi dan skala *aggressive driving*.

a. Skor skala kematangan emosi

Untuk merespon skala kematangan emosi, responden diminta untuk memilih jawaban yang paling sesuai dengan dirinya. Setiap variabel akan terdiri dari empat kategori kesesuaian, yaitu sangat tidak setuju (STS), tidak setuju (TS), setuju (S), dan sangat setuju (SS). Sikap yang diukur terdiri dari *favorable* (pertanyaan yang

berisi mendukung objek sikap yang akan diungkap) dan *unfavorable* (pernyataan yang berisi tentang kontra atau hal negatif dari objek yang akan diungkap). Dengan ketentuan skoring sebagai berikut:

Tabel 3.1 Kriteria Skor Kematangan Emosi

Aitem	Sangat Setuju	Setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju
Favorable	4	3	2	1
Unfavorable	1	2	3	4

b. Skor skala *aggressive driving*

Untuk merespon skala perilaku *aggressive driving*, responden diminta untuk memilih jawaban yang paling sesuai dengan dirinya. Setiap variabel akan terdiri dari empat kategori kesesuaian, yaitu Sangat Sering (SS), Sering (S), Kadang-kadang (KD), dan Tidak Pernah (TP). Dengan ketentuan skoring sebagai berikut:

Tabel 3.2 Kriteria Skor *Aggressive Driving*

Alternatif Jawaban	Skor
Tidak Pernah	1
Kadang-kadang	2
Sering	3
Sangat Sering	4

2. Instrumen Pengumpulan Data

a. Skala kematangan emosi

Skala ini disusun untuk mengukur tingkat kematangan emosi pada siswa SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor. Skala pada variabel kematangan emosi terdiri dari 34 aitem. Berikut rincian dari skala kematangan emosi :

Tabel 3.3 Blueprint Skala Kematangan Emosi

Dimensi	Indikator	Aitem		Jumlah
		F	UF	
Stabilitas Emosional	Sabar	1, 2	8, 9	4
	Berpikiran terbuka	3,4	10, 11	4
Perkembangan Emosi	Berpikir positif	5	12	2
	Menerima kenyataan	6, 7	13, 14	4
Penyesuaian Sosial	Berkomunikasi dengan baik	15	24	2
	Menghargai orang lain	16. 17	25, 26	4
Integrasi Kepribadian	Percaya diri	18, 19	27, 28	4
	Tetap tenang	20, 21	29, 30	4
Kemandirian	Mengambil keputusan objektif	22	31, 32	3
	Memiliki pendirian yang kuat	23	33, 34	3
Total		16	18	34

b. Skala Aggressive Driving

Skala ini disusun untuk mengukur tingkat perilaku *aggressive driving* pada siswa SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor. Skala pada variabel *aggressive driving* terdiri dari 22 aitem. Berikut rincian dari skala *aggressive driving* :

Tabel 3.4 Blueprint Skala *Aggressive Driving*

Bentuk-bentuk	Indikator	Aitem	Total
		F	
<i>Impatience</i> dan <i>Inattention</i>	Menerobos lampu merah	1	8
	Berpindah-pindah jalur	2, 3	
	Mengemudi di atas kecepatan maksimum aman	4, 11	
	Menambah kecepatan saat lampu kuning	5,	
	Terlalu dekat dengan kendaraan di depannya	6	
	Mengemudi dengan kecepatan yang tidak stabil	7	
Power Struggle	Menghalangi orang yang akan berpindah jalur	8	7
	Menolak untuk memberikan jalan,	9	
	Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri,	10, 12	
	Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak	13	
	Membunyikan klakson berkali-kali	14, 15	
<i>Recklessness</i> dan <i>Road rage</i>	Tidak memberikan tanda saat berbelok atau berhenti,	16, 17	7
	Meluapkan emosi saat mengemudi	18, 19	
	Mengejar pengemudi lain untuk berduel	20, 21, 22	
Total			22

F. Teknik Uji Instrumen Penelitian

1. Uji Validitas

Konsep validitas penelitian bermakna adanya kesesuaian hasil-hasil simpulan sebuah penelitian dengan kondisi senyatanya di lapangan. Suatu penelitian dinyatakan valid jika hasil tersebut memiliki tingkat kesesuaian yang tinggi dengan kondisi riil di masyarakat. Aitem yang

dikatakan valid apabila $r > 0,30$. Pengujian skala dalam penelitian ini dilakukan bersamaan dengan pengambilan data di lapangan (*try out* terpakai)

Setelah proses pengambilan data penelitian dilakukan, hasil perolehan data tersebut dianalisis dengan menggunakan bantuan program SPSS untuk melihat validitas dari hasil suatu pengukuran skala dalam penelitian. Berikut adalah hasil uji validitas skala penelitian:

a. Kematangan Emosi

Pada skala kematangan emosi yang terdiri dari 34 aitem, terdapat 6 aitem gugur. Sehingga dalam penelitian ini terdapat 28 aitem valid dengan daya sebesar 0.320 sampai dengan 0.522. berikut tabel hasil validitas pada variabel kematangan emosi:

Tabel 3.5 Hasil Uji Validitas skala Kematangan Emosi

Dimensi	Nomor Aitem		Jumlah Aitem Valid
	Valid	Gugur	
Stabilitas Emosional	2,3,4,8,9,10,11	1	7
Perkembangan Emosi	5,6,13,14	7,12	4
Penyesuaian Sosial	17,25,26	15,16,24	3
Integrasi Kepribadian	18,19,20,21,27,28,29,30	-	8
Kemandirian	22,23,31,32,33,34	-	6
Total Aitem Valid			28

b. *Aggressive Driving*

Pada skala *aggressive driving* terdiri dari 22 aitem. Setelah dilakukan uji validitas terdapat dua aitem gugur dan 20 aitem yang valid. Skala *aggressive driving* ini memiliki daya besar sebesar 0.349 sampai dengan 0.664. Berikut merupakan tabel hasil uji validitas pada skala *aggressive driving*:

Tabel 3.6 Hasil Uji Validitas skala *Aggressive Driving*

Bentuk-bentuk	Nomor Aitem		Jumlah Aitem Valid
	Valid	Gugur	
<i>Impatience and Inattention</i>	1,3,4, 11,5,6,7	2	7
<i>Power Struggle</i>	8,9,10,12, 13,14,15	-	7
<i>Recklessness and road rage</i>	17,18,19, 20,21,22	16	6
Total Aitem Valid			20

2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas merupakan analisa instrumen secara keseluruhan. Reliabilitas mengacu pada sebuah pengertian bahwa suatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrument tersebut sudah baik (Arikunto, 2006). Uji reliabilitas yang dilakukan menggunakan *SPSS for windows*. Suatu alat ukur dapat dikatakan memiliki tingkat reliabilitas tinggi apabila mendekati angka 1,00. Alat ukur dapat dikatakan reliabel apabila nilai dari *cronbach alpha* > 0.60. Berikut merupakan hasil analisis reliabilitas dari instrument penelitian:

Tabel 3.7 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Jumlah Aitem	Cronbach's Alpha	Keterangan
Kematangan Emosi	34	0.849	Reliable
Aggressive Driving	22	0.874	Reliable

Berdasarkan hasil analisis reliabilitas, diketahui bahwa dua instrumen penelitian tersebut reliable karena memiliki nilai koefisien *cronbach's alpha* mendekati angka satu dan lebih dari 0.6. pada skala kematangan emosi nilai koefisien *cronbach's alpha* sebesar 0.849 dan pada skala *aggressive driving* sebesar 0.874.

3. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan hal yang penting untuk mengetahui apakah data tersebut berdistribusi normal atau tidak. Data yang telah terdistribusi normal maka dianggap dapat mewakili sebuah populasi. Dalam penelitian ini uji normalitas menggunakan uji *Kolmogrov-Smirnov* pada program *SPSS for windows*. Jika signifikansi kurang dari 0,05 maka data tidak berdistribusi normal, jika signifikansi lebih dari 0,05 maka data berdistribusi normal (Purnomo, 2017)

b. Uji Linearitas

Uji linearitas digunakan untuk mengetahui apakah dua variabel dalam penelitian ini mempunyai hubungan linier atau tidak. Dalam penelitian ini uji linearitas menggunakan tabel *test for linearity* pada program *SPSS for windows*. Jika nilai *deviation for linearity* lebih dari 0,05 maka terdapat hubungan yang linier antara dua variabel dan sebaliknya, jika nilai *deviation for linearity* kurang dari 0,05 maka tidak terdapat hubungan yang linier (Purnomo, 2017).

G. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini merupakan langkah untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian, sehingga mendapatkan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Pengolahan data dianalisis melalui beberapa tahapan, yaitu:

1. Analisis Deskripsi

Analisis deskripsi dilakukan untuk memaparkan data hasil penelitian berupa mean dan standart deviasi pada masing-masing variabel:

a. Mean Hipotetik

Mencari mean hipotetik dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$M = \frac{1}{2}(I \text{ Max} + I \text{ Min}) \times \Sigma$$

Keterangan:

M : Mean hipotetik

I Max : Skor tertinggi

I Min : Skor terendah

Σ : Jumlah dalam skala

b. Mean Empirik

Mencari mean empirik dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$M = \Sigma X / N$$

Keterangan:

M : Mean empirik

ΣX : Jumlah nilai dalam distribusi

N : Jumlah total responden

c. Standar Deviasi

Rumus yang digunakan untuk mengetahui standart deviasi sebagai berikut:

$$SD = \frac{1}{6}(I \text{ Max} + I \text{ Min})$$

SD : Standar deviasi

I Max : Skor tertinggi

I Min : skor terendah

d. Kategorisasi

Dalam penelitian ini, dilakukan pengelompokan menjadi tiga rentang kategorisasi yaitu: tinggi, sedang, dan rendah, dengan menggunakan norma sebagai berikut:

Tabel 3.8 Norma Kategorisasi

Kategorisasi	Norma
Tinggi	$X > (M+1SD)$
Sedang	$(M-1SD) \leq x \leq (M+1SD)$
Rendah	$X < (M-1SD)$

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan uji analisis korelasi sederhana. Analisis korelasi *product-moment* yang bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor. Penelitian ini menggunakan bantuan dari program *SPSS for windows*

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Penelitian

1. Tempat Penelitian

Penelitian yang berjudul “Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang” dilaksanakan di SMK Diponegoro Tumpang. SMK Diponegoro Tumpang merupakan Sekolah Menengah Kejuruan yang berdiri pada 8 Juli 2009. SMK Diponegoro Tumpang merupakan SMK berstatus swasta yang terletak di Jl. Tunggul Ametung No.22 Tumpang, Kabupaten Malang, Jawa Timur. SMK Diponegoro Tumpang memiliki beberapa program keahlian diantaranya: teknik komputer dan jaringan, multimedia, teknik sepeda motor, dan asisten keperawatan. SMK Diponegoro memiliki visi, misi, dan tujuan sekolah yaitu sebagai berikut:

a. Visi

Meluluskan siswa yang beriman, bertaqwa dan berahlaqul karimah, terampil, profesional, mandiri, berprestasi, dan mampu bersaing ditingkat nasional maupun global.

b. Misi

- 1) Meningkatkan kemampuan dan kemauan siswa untuk menjalankan perintah serta meninggalkan larangan Allah dan Rosulullah SAW
- 2) Meningkatkan keteguhan dan ketangguhan dalam mempertahankan aqidah islam yang berhaluan Ahlusunnah Waljama'ah
- 3) Meningkatkan kemampuan dan kemauan untuk menjalankan ibadah dengan baik dan benar sesuai dengan syariat
- 4) Meningkatkan kecintaan terhadap kitab suci Al-Qur'an dan menjalankannya semampunya
- 5) Meningkatkan akhlak siswa
- 6) Meningkatkan ketrampilan kejuruan
- 7) Meningkatkan jiwa kemandirian
- 8) Meningkatkan jiwa berprestasi dan kejujuran
- 9) Meningkatkan jiwa optimisme dalam setiap kegiatan pembelajaran
- 10) Meningkatkan kompetensi siswa dengan mengacu kurikulum nasional maupun global
- 11) Melengkapi sarana prasarana standard nasional maupun global

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada tanggal 6 Februari 2020 sampai dengan 20 Februari 2020. Penyerahan surat izin penelitian dilakukan pada tanggal 6 Februari 2020. Proses pengambilan sampel penelitian dilakukan pada tanggal 8 dan 10 Februari 2020.

3. Prosedur dan Administrasi Penelitian

Tahapan prosedur dan administrasi perizinan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Peneliti melakukan uji coba terhadap siswa SMK di Malang dengan kriteria yang sama, dengan menyebar *googleform*.
- b. Setelah melakukan uji coba, peneliti melakukan perbaikan terhadap aitem-aitem yang gugur.
- c. Mengurus surat pengantar di BAK Fakultas Psikologi perihal perizinan penelitian di SMK Diponegoro Tumpang.
- d. Mengantar surat perizinan penelitian kepada Kepala Sekolah SMK Diponegoro Tumpang
- e. Melakukan penelitian setelah memperoleh izin dari Kepala Sekolah SMK Diponegoro Tumpang.

B. Hasil Penelitian

1. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji Normalitas berguna untuk menentukan data yang telah dikumpulkan berdistribusi normal atau diambil dari populasi normal atau tidak. Dalam penelitian ini, menggunakan uji *Kolmogrov-Smirnov* pada program *SPSS for windows*. Berikut merupakan hasil dari uji normalitas pada penelitian ini:

Tabel 4.1 Hasil Uji Normalitas

Variabel	KS	Sig.	Status
Kematangan Emosi	0.784	0.571	Normal
<i>Aggressive Driving</i>	0.919	0.367	Normal

Berdasarkan hasil uji normalitas yang terdapat pada tabel 4.1 menunjukkan hasil bahwa kedua variabel dalam penelitian ini berdistribusi normal ($\text{sig} > 0,05$) sehingga variabel kematangan emosi dan *aggressive driving* telah memenuhi prasyarat untuk berdistribusi normal. Variabel kematangan emosi memiliki nilai distribusi normal sebesar 0,571 dan variabel *aggressive driving* memiliki nilai distribusi normal sebesar 0,367.

b. Uji Linearitas

Uji linearitas digunakan untuk mengetahui apakah dua variabel dalam penelitian ini memiliki hubungan linear yang signifikan atau tidak. Dalam penelitian ini uji linearitas

menggunakan tabel *test for linearity* pada program *SPSS for windows*. Berikut merupakan hasil dari uji linearitas pada penelitian ini:

Tabel 4.2 Hasil Uji Linearitas

Variabel	Sig.	Keterangan
Kematangan Emosi- <i>Aggressive Driving</i>	0.469	Linear

Berdasarkan hasil uji linearitas di atas, diketahui nilai *si g. deviation for linearity* sebesar 0.469. Hal ini menunjukkan bahwa nilai *deviation for linearity* > 0.05 , maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang linear antara variabel kematangan emosi dengan variabel *aggressive driving*.

2. Analisis Deskriptif dan Kategorisasi

a. Skor Hipotetik dan Empirik

Tabel 4.3 Hasil Skor Hipotetik dan Empirik

Variabel	Hipotetik				Empirik			
	Maks	Min	Mean	SD	Maks	Min	Mean	SD
Kematangan Emosi-	136	34	85	17	132	91	107	8
<i>Aggressive Driving</i>	88	22	55	11	65	22	38	9

- 1) Pengukuran skala kematangan emosi yang terdiri dari 34 aitem dengan rentang skor 1-4, sehingga kemungkinan skor skala kematangan emosi tertinggi adalah 136 dengan mean hipotetik

85. Berdasarkan hasil penelitian skor skala kematangan emosi tertinggi adalah 132 dengan mean empirik 107. Ketika dibandingkan antara mean hipotetik dan mean empirik, maka mean empirik lebih besar daripada mean hipotetik.

- 2) Pengukuran skala *aggressive driving* yang terdiri dari 22 aitem dengan rentang skor 1-4, sehingga kemungkinan skor skala *aggressive driving* tertinggi adalah 88 dengan mean hipotetik 55. Berdasarkan hasil penelitian skor skala *aggressive driving* tertinggi adalah 65 dengan mean empirik 38. Ketika dibandingkan antara mean hipotetik dan mean empirik, maka mean empirik lebih kecil daripada mean hipotetik.

b. Kategorisasi Data

Berikut adalah hasil kategorisasi kematangan emosi dan *aggressive driving* dalam penelitian ini:

- 1) Kategorisasi Kematangan Emosi

Tabel 4.4 Kategorisasi Kematangan Emosi

Kategori	Mean Hipotetik			Mean Empirik		
	Rentang	Frekuensi	Percent	Rentang	Frekuensi	Percent
Tinggi	103 – 136	98	68.5	116 – 132	26	14
Sedang	68 – 102	45	31.5	99 – 115	97	67.8
Rendah	34 – 67	-	-	91 – 98	20	18.2
Total		143	100		143	100

Berdasarkan tabel 4.4 kategorisasi kematangan emosi yang telah diuji menggunakan *SPSS for windows* dapat diketahui bahwa kategorisasi kematangan emosi berdasarkan mean hipotetik terdapat 68,5% atau 98 subjek memiliki kematangan emosi yang tinggi,

31,5% atau 45 subjek memiliki kematangan emosi sedang, dan 0% atau tidak ada subjek yang memiliki kematangan emosi rendah.

Kategorisasi kematangan emosi berdasarkan mean empirik dapat diketahui bahwa terdapat 14% atau 26 subyek yang memiliki kematangan emosi tinggi, 67,8% atau 97 subyek memiliki kematangan emosi sedang, dan 18,2% atau 20 subyek memiliki kematangan emosi rendah.

2) Kategorisasi *Aggressive Driving*

Tabel 4.5 Kategorisasi *Aggressive Driving*

Kategori	Mean Hipotetik			Mean Empirik		
	Rentang	Frekuensi	Percent	Rentang	Frekuensi	Percent
Tinggi	67– 88	-	-	48 – 65	20	14
Sedang	44 – 66	32	22,4	29 – 47	103	72
Rendah	22 – 43	111	77,6	22 – 28	20	14
Total		143	100		143	100

Berdasarkan tabel 4.5 kategorisasi *aggressive driving* yang telah diuji menggunakan *SPSS for windows* dapat diketahui hasil bahwa 0% atau tidak terdapat subjek yang memiliki *aggressive driving* tinggi, 22,4% atau 32 subjek memiliki *aggressive driving* sedang, dan 77,6% atau 111 subjek memiliki *aggressive driving* yang rendah.

Kategorisasi *aggressive driving* berdasarkan mean empirik dapat diketahui bahwa terdapat 14% atau 20 subyek yang memiliki *aggressive driving* tinggi, 72% atau 103 subyek memiliki *aggressive driving* sedang, dan 14% atau 20 subyek memiliki *aggressive driving* rendah.

c. Analisis Tambahan

Dalam penelitian ini terdapat analisis tambahan yaitu rata-rata skor dimensi atau bentuk-bentuk dari alat ukur tiap variabel yang digunakan. Berikut adalah hasil analisis pada variabel kematangan emosi dan *aggressive driving*:

1) Kematangan Emosi

Tabel 4.6 Rata-rata Skor Dimensi Kematangan Emosi

Dimensi	Jumlah Aitem	Rata-rata (M)
Stabilitas Emosi	8	446.87
Perkembangan Emosi	6	453.5
Integrasi Kepribadian	6	477
Penyesuaian Sosial	8	450.3
Kemandirian	6	419.16

Berdasarkan tabel 4.6 analisis dimensi-dimensi pada variabel kematangan emosi menunjukkan dimensi integrasi kepribadian memiliki rata-rata yang paling tinggi sebesar 477, kemudian perkembangan emosi dengan rata-rata 453.5, penyesuaian sosial dengan rata-rata 450.3, stabilitas emosi dengan rata-rata 446.87, dan kemandirian dengan rata-rata 419.16

2) *Aggressive Driving*

Tabel 4.7 Rata-rata skor Bentuk Kematangan Emosi

Bentuk-bentuk	Jumlah Aitem	Rata-rata (M)
<i>Impatience</i> dan <i>Inattention</i>	8	254.75
<i>Power Struggle</i>	7	229.57
<i>Recklessness</i> dan <i>Road rage</i>	7	255

Berdasarkan tabel 4.7 analisis bentuk-bentuk pada variabel *aggressive driving* menunjukkan bentuk-bentuk integrasi kepribadian

memiliki rata-rata yang paling tinggi sebesar 477, kemudian perkembangan emosi dengan rata-rata 453.5, penyesuaian sosial dengan rata-rata 450.3, stabilitas emosi dengan rata-rata 446.87, dan kemandirian dengan rata-rata 419.16

3. Uji Hipotesis

Uji Korelasi Sederhana

Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan uji korelasi *product moment* dengan nilai signifikansi $p < 0.05$, jika nilai $p < 0.05$ maka terdapat korelasi antara dua variabel dan jika nilai $p > 0.05$ maka tidak terdapat korelasi antar dua variabel. Berikut tabel hasil uji korelasi antara variabel kematangan emosi dengan *aggressive driving*.

Tabel 4.8 Hasil Uji Korelasi

Variabel Terikat	Variabel Bebas	Pearson Correlation	Sig
Kematangan Emosi	<i>Aggressive Driving</i>	-0.282	0.001

Berdasarkan tabel hasil uji korelasi antara variabel kematangan emosi dengan *aggressive driving*, diketahui bahwa nilai signifikansi untuk hubungan antara kedua variabel tersebut adalah 0.001 yang artinya $p < 0.05$. Dalam hasil uji korelasi ini dapat disimpulkan bahwa kedua variabel tersebut berkorelasi atau terdapat hubungan yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Sedangkan untuk nilai *person correlation* yaitu -0.282, nilai tersebut menunjukkan bahwa tingkat hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* berada pada kategori lemah dan berhubungan

secara negatif. Berdasarkan tanda negatif (-) pada *pearson correlation* menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang berlawanan antara kedua variabel tersebut, jika kematangan emosi semakin tinggi, maka *aggressive driving* akan semakin rendah, dan begitu sebaliknya. Dapat disimpulkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima.

C. Pembahasan

1. Tingkat Kematangan Emosi pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang

Pada penelitian ini didapatkan hasil bahwa kematangan emosi pada sebagian besar siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang berada pada kategori tinggi. Hal ini ditandai dengan nilai *mean* hipotetik sebesar 85 dan *mean* empirik sebesar 107,2 yang diperoleh dalam penelitian ini. Berdasarkan perbandingan antara *mean* empirik dan *mean* hipotetik didapatkan hasil *mean* empirik lebih tinggi dibandingkan dengan *mean* hipotetik sehingga dapat disimpulkan bahwa kecenderungan dari standar rata-rata pada umumnya lebih tinggi.

Berdasarkan hasil analisis data penelitian yang telah dilakukan dengan subjek sebanyak 143 siswa kelas XII SMK Diponegoro tahun ajaran 2019/2020 diketahui bahwa kategorisasi menunjukkan hasil subjek penelitian yang masuk pada tingkatan tinggi sebesar 68,5% atau sebanyak 98 siswa. Subjek penelitian yang masuk dalam tingkatan sedang sebesar 31,5% atau sebanyak 45 siswa. Dan tidak terdapat siswa

yang memiliki kematangan emosi rendah. Hal ini menandakan bahwa ketika kematangan emosi siswa yang berada di kategori tinggi artinya siswa memiliki kemampuan yang cenderung baik dalam mengendalikan emosi, menganalisis situasi secara kritis, dan merespons dengan baik saat menghadapi dengan situasi yang tidak terduga atau tidak menyenangkan.

Terdapat beberapa siswa pula yang memiliki kematangan emosi pada kategori sedang. Ketika kematangan emosi siswa berada pada kategori sedang, siswa memiliki potensi yang tinggi dalam mengendalikan emosi dan merespon situasi yang tidak terduga dengan baik. Namun, juga dapat berpotensi menjadi rendah jika perlakuan dari orangtua dan lingkungan tidak membantu siswa mencapai kematangan emosi tersebut.

Penelitian ini dilakukan dengan subjek yang berada pada kelas XII SMK dengan kisaran usia 17-19 tahun. Pada usia tersebut dapat dikatakan bahwa subjek berada pada masa remaja. Pada masa remaja terdapat puncak emosionalitas, dimana perkembangan emosi yang tinggi (Susanto, 2018). Walgito (2010) mengatakan bahwa periode kehidupan yang emosinya sangat menonjol berada pada masa remaja. Oleh karena itu, terdapat beberapa perbuatan atau tingkah laku remaja yang sulit dimengerti atau diterima dengan pikiran yang baik. Misalnya mengebut dengan mengerikan, tanpa berpikir adanya risiko yang

mungkin dapat menyimpannya. Risiko yang dialaminya tidak masuk dalam pikiran karena semuanya didasarkan atas emosi.

Mencapai kematangan emosional merupakan tugas yang sulit bagi remaja. Apabila remaja kurang dipersiapkan dalam memahami peran-perannya dan kurang mendapat perhatian serta kasih sayang dari orang tua atau teman sebaya, remaja akan cenderung mengalami kecemasan, tertekan, dan ketidaknyamanan emosional (Utaminingsih & Maharani, 2017).

Hal ini selaras dengan penelitian sebelumnya oleh Putri & Abdurrohim (2015) yang menyatakan bahwa kematangan emosi pada siswa kelas X SMK Dinamika Kota Tegal berada dalam kategori tinggi. Kematangan emosi yang positif pada siswa artinya siswa akan memahami segala kelebihan dan kelemahan yang ada pada dirinya, memiliki kemampuan penyesuaian diri yang baik terhadap segala situasi yang dihadapinya, sehingga mampu mempermudah dirinya mengatur serta melepaskan emosi-emosi yang negatif di tempat dan waktu yang tepat serta bertanggung jawab.

Individu yang memiliki kematangan emosi tinggi mampu menilai situasi secara kritis sebelum bertindak, memiliki kontrol diri yang baik, mampu mengekspresikan emosi dengan tepat atau sesuai dengan keadaan yang dihadapi sehingga lebih mampu beradaptasi karena dapat menerima keadaan orang lain dan memberikan reaksi yang tepat sesuai dengan tuntutan yang dihadapinya (Fitri & Adelya, 2017).

Carruthers (dalam Susanto, 2018) menjelaskan ciri-ciri kematangan emosi, yaitu dapat menyatakan dan mengekspresikan perasaan cinta (kasih sayang), menjadikan emosi sebagai sumber energi, mampu menerima tanggungjawab dalam menghadapi dan menganalisis permasalahan, menerima dan memberikan bantuan dari atau kepada orang lain, menjalani hidup sebagai pengalaman belajar, bersikap optimis dan mampu bekerja dalam tim. Dari hasil penelitiannya Sunardi (2009) mengatakan remaja yang mencapai kematangan emosi cenderung tenang, tidak mengalami perasaan tertekan, mampu memusatkan pikirannya untuk berkonsentrasi dalam belajar.

Berdasarkan hasil penelitian Muawanah & Pratikto (2012) menyatakan bahwa remaja yang telah matang secara emosional mampu mempertahankan dorongan emosi, memahami emosi diri kemudian diarahkan kepada hal-hal positif (Muawanah & Praktiko, 2012). Penelitian yang dilakukan oleh Prasetya (2016) menunjukkan hasil remaja yang kematangan emosinya berada pada kategori tinggi mampu mengontrol emosi yang ada pada dirinya untuk menyesuaikan diri terhadap lingkungan yang memiliki berbagai macam karakter. Kematangan emosi yang berada pada kategori tinggi dapat terjadi karena berbagai faktor yang mempengaruhi seperti usia yang telah mendekati masa remaja akhir, serta kondisi sosio-emosional atau lingkungan keluarga dan interaksi dengan teman sebaya.

Berdasarkan total skor setiap butir pernyataan dapat diketahui bahwa dimensi integrasi kepribadian memiliki rata-rata skor tertinggi, ditunjukkan oleh indikator yaitu percaya diri, dan tetap tenang dalam menghadapi situasi-situasi yang tidak terduga. Rata-rata siswa memiliki kepercayaan diri yang cukup baik dan berusaha tetap tenang walaupun dalam keadaan marah, tidak menunjukkan kemarahannya di depan orang lain.

Sedangkan, dimensi kemandirian memiliki rata-rata skor terendah, ditunjukkan dengan indikator pengambilan keputusan secara objektif dan memiliki pendirian yang kuat. Rata-rata siswa masih mengambil keputusan berdasarkan keinginan atau perasaannya saat itu, dan kurang mengetahui akibat dari keputusannya tersebut. Siswa juga masih mudah terpengaruh oleh kata-kata orang lain dan cenderung mengikuti pilihan orang lain.

Salah satu faktor yang mempengaruhi tingkat kematangan emosi individu yaitu faktor usia. Menurut Yusuf LN & Sugandhi (2011) masa remaja dibagi menjadi dua bagian, yaitu masa remaja awal dan masa remaja akhir. Usia 17 tahun dianggap sebagai batas yang memisahkan awal dan akhir masa remaja. 17-21 tahun merupakan usia pada masa remaja akhir. Pada umumnya, dari tahun ke tahun terdapat perbaikan perilaku emosional. Selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Raviyoga & Marheni (2019) yang menunjukkan bahwa tingkat kematangan emosi siswa SMAN 3 Desnparar berada pada kategori

tinggi, dengan rentangan usia siswa berkisar 15-18 tahun. Hal tersebut dianggap menjadi salah satu penyebab kematangan emosi siswa dikatakan tinggi. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang berada pada masa remaja akhir sudah memiliki kematangan emosional yang tinggi.

Perkembangan emosi individu juga dipengaruhi kebudayaan dan lingkungan disekitarnya. Individu mengekspresikan emosi dengan cara mempelajari kebudayaan dan kebiasaan dari tempat tinggalnya. Remaja lebih banyak berada di luar ruangan bersama teman-teman sebaya sebagai kelompok, dimana lingkungan dapat mempengaruhi seseorang dalam bersikap, minat, penampilan, dan berperilaku. Remaja cenderung mengikuti teman-teman sebaya mereka tanpa mepedulikan perasaan sendiri akibatnya. (Hurlock, 1999).

Saat remaja menghadapi ketidaknyamanan emosional akibat lingkungannya, beberapa remaja memberikan reaksi dalam bentuk tingkah laku, seperti: agresif, melawan, keras kepala, berkelahi, dan senang mengganggu, melarikan diri dari kenyataan: melamun, pendiam, senang menyendiri, dan menyalahgunakan narkoba (Utaminingsih & Maharani, 2017).

Untuk mencapai kematangan emosi, remaja harus belajar memperoleh gambaran tentang situasi-situasi yang dapat menimbulkan reaksi emosional. Hal tersebut dapat dilakukan dengan membicarakan berbagai masalah pribadinya dengan orang lain (Hurlock, 1999). Oleh

karena itu, penting bagi sekolah untuk melatih agar siswa yang berada pada masa remaja sehingga memiliki keterampilan dalam mengelola emosi. Dalam mewujudkan hal tersebut, perlu adanya perhatian dari para guru di sekolah, serta peran keluarga dan masyarakat pada umumnya.

2. Tingkat *Aggressive Driving* pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang

Pada penelitian ini didapatkan hasil bahwa pada sebagian besar siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang berada pada kategori rendah. Hal ini ditandai dengan nilai *mean* hipotetik sebesar 55 dan *mean* empirik sebesar 38 yang diperoleh dalam penelitian ini. Berdasarkan perbandingan antara *mean* empirik dan *mean* hipotetik didapatkan hasil *mean* empirik lebih rendah dibandingkan dengan *mean* hipotetik sehingga dapat disimpulkan bahwa kecenderungan dari standar rata-rata pada umumnya lebih rendah.

Berdasarkan hasil analisis data penelitian yang telah dilakukan dengan subjek sebanyak 143 siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang tahun ajaran 2019/2020, diketahui bahwa kategorisasi menunjukkan tidak terdapat siswa yang memiliki *aggressive driving* dengan kategori tinggi. Subjek yang memiliki tingkat *aggressive driving* sedang sebesar 22,4% dengan frekuensi sebanyak 32 siswa, dan subjek

penelitian yang termasuk dalam tingkat *aggressive driving* rendah sebesar 72,6% dengan frekuensi sebesar 111 siswa.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan sebagian besar siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang dapat mengendarai sepeda motor memiliki tingkat *aggressive driving* rendah. Siswa yang memiliki *aggressive driving* pada kategori rendah artinya potensi siswa akan membahayakan pengguna jalan lain saat mengendarai sepeda motor yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu seperti ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, marah, atau frustrasi lebih kecil. Perilaku *aggressive driving* yang dicerminkan dalam pernyataan di skala penelitian ini, frekuensinya tidak banyak dilakukan oleh siswa.

Pada penelitian ini terdapat pula siswa yang memiliki tingkat *aggressive driving* pada kategori sedang. Ketika siswa memiliki *aggressive driving* yang sedang artinya siswa dapat berpotensi memunculkan perilaku *aggressive driving* yang lebih sering jika terdapat tekanan dari luar seperti tekanan waktu, terlambat, dan kepadatan lalu lintas atau dari lingkungan sosial yang menunjukkan sikap agresif ketika berkendara, sehingga berpotensi menjadi suatu kebiasaan pada siswa yang menjadi pengamat.

Ellison-Potter et al. (2001) menyatakan bahwa *aggressive driving* dapat didefinisikan sebagai perilaku mengemudi yang secara sengaja (karena marah atau frustrasi maupun sebagai cara yang diperhitungkan untuk mencapai tujuan) membahayakan orang lain secara psikologis,

fisik, atau keduanya. Perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, dapat meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Menurut Shinar (dalam Fauza, 2018) *aggressive driving* berasal dari rasa frustrasi yang kemudian muncul pada perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang lain. situasi yang dapat menimbulkan frustrasi saat mengemudi dapat berupa kemacetan maupun tindakan. Pengemudi memiliki dua pilihan, yaitu untuk mengalihkan dorongan agresifnya atau memunculkan dorongan agresifnya ke dalam bentuk perilaku *aggressive driving*.

Beberapa bentuk perilaku *aggressive driving* yang sehari-hari terlihat di jalan raya, yaitu: menerobos lampu merah, menyalip dengan kasar, berpindah jalur tanpa memberi tanda, mengemudi dengan kecepatan tinggi, membunyikan klakson berkali-kali, menyalip dengan kasar, serta berteriak pada pengguna jalan lain.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Sulistianingsih (2014) menunjukkan bahwa mahasiswa yang berada di rentang usia 18-24 tahun memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah. Seseorang yang *aggressive driving* rendah cenderung lebih berhati-hati dan tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas. Tasca (2000) menyatakan *aggressive driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti:usia dan

jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap mengemudi, dan faktor lingkungan.

Salah satu faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* adalah usia. Dalam penelitian yang dilakukan Parry (dalam Tasca, 2000) menunjukkan bahwa skor tertinggi untuk agresi di jalan dilakukan oleh pengemudi laki-laki dengan usia 17-35 tahun. Sedangkan dalam penelitian ini, siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah. Hal ini dapat terjadi karena responden dalam penelitian ini mempunyai rentang usia 17-19 tahun, dimana pada usia tersebut merupakan masa kesempurnaan remaja. Menurut Rousseau (dalam Sarwono, 2011) remaja yang berada pada usia 15-20 tahun cenderung memerhatikan kepentingan orang lain dan kecenderungan memerhatikan harga diri.

Hasil penelitian Utami (2010) juga menunjukkan bahwa responden yang terdiri dari remaja yang menggunakan sepeda motor berusia 17-22 tahun memiliki *aggressive driving* rendah. Dimana usia responden yang merupakan remaja akhir, remaja memiliki kemampuan berpikir abstrak dan bernalar, membuat para responden memilah-milah apa saja perilaku yang boleh atau tidak boleh dilakukan menurut hukum dan norma sosial, berhati-hati dalam berperilaku dengan memikirkan akibat atau konsekuensi yang terjadi. Remaja akhir dianggap sudah mampu mengambil keputusan dalam keadaan tenang. Sebagian besar remaja

mampu mengambil keputusan dengan lebih baik ketika dalam keadaan tenang, dibandingkan ketika sedang emosi (Santrock, 2012)

Faktor lingkungan juga mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. Kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Tasca, 2000). Beberapa catatan yang peneliti dapatkan dari responden pada saat penelitian, yaitu kecamatan Tumpang yang menjadi lokasi penelitian memiliki lalu lintas yang lancar, dan jarang terjadi kemacetan kecuali saat adanya acara besar seperti karnaval. Keadaan lalu lintas yang lancar menjadi salah satu faktor *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang berada pada kategori rendah.

Berdasarkan rata-rata skor dari jumlah butir pernyataan menunjukkan *recklessness* dan *road rage* (kecerobohan dan kemarahan) memiliki skor rata-rata tertinggi dari bentuk-bentuk *aggressive driving*. Beberapa perilaku yang lebih sering dilakukan oleh siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yaitu lupa menyalakan lampu sein ketika akan berbelok, tidak memberi tanda ketika hendak mendahului, meningkatkan kecepatan saat sedang marah, mengadu kecepatan dengan kendaraan lain, dan kebut-kebutan di jalan.

Siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang sering memunculkan perilaku berpindah-pindah jalur setiap kali terdapat celah, ditunjukkan

dengan pernyataan tersebut memiliki skor tertinggi. Hal ini dapat terjadi karena keinginan siswa untuk sampai ke tempat tujuan.

Temuan peneliti menunjukkan bahwa seluruh responden yang merupakan siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang mengendarai sepeda motor tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi). Dimana SIM merupakan salah satu syarat registrasi sebelum seseorang dapat mengendarai kendaraan bermotor dengan bebas di jalan raya. SIM menjadi bukti untuk memenuhi persyaratan administrasi bahwa seseorang sehat secara jasmani dan rohani. Namun, dalam penelitian ini menunjukkan remaja memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah meskipun tidak memiliki SIM. Hal ini selaras dengan penelitian Fauza (2018) yang menunjukkan bahwa remaja yang tidak memiliki SIM lebih sedikit melakukan *aggressive driving*. Hal ini disebabkan remaja yang tidak memiliki SIM telah mengetahui bahwa mereka melakukan kesalahan sehingga cenderung lebih berhati-hati dalam berkendara, dan tidak berperilaku *aggressive driving*.

Rendahnya tingkat *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti masa perkembangan yang telah memasuki fase remaja akhir, dimana kestabilan sudah mulai terlihat, lingkungan yang berada di kabupaten, dan tidak banyak terjadi kemacetan di jalan raya mampu menurunkan tingkat stress saat mengemudi, kemacetan dapat memicu perilaku *aggressive driving*. Tingkat *aggressive driving* pada siswa kelas XII

SMK Diponegoro Tumpang harus dipertahankan untuk mengurangi risiko kecelakaan yang terjadi saat mengemudi kendaraan bermotor.

3. Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang telah dianalisis menggunakan program *SPSS for windows* membuktikan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Kedua variabel tersebut memiliki hubungan secara negatif, dimana memiliki signifikansi 0.001 yang artinya $p < 0.05$ dan nilai *pearson correlation* yaitu -0.282. Nilai tersebut menunjukkan bahwa tingkat hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* berada pada kategori lemah dan berhubungan secara negatif. Adanya hubungan negatif berarti semakin tinggi kematangan emosi siswa maka semakin rendah *aggressive driving*-nya. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi siswa, maka semakin tinggi tingkat *aggressive driving*-nya. Kematangan emosi memberikan kontribusi 28.2% terhadap perilaku *aggressive driving* sedangkan 71.8% dipengaruhi oleh faktor lainnya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebanyakan siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang memiliki kematangan emosi yang tinggi

dan *aggressive driving* yang rendah. Siswa cenderung memiliki kemampuan yang baik dalam mengendalikan emosi, menganalisis situasi secara kritis, dan merespon dengan baik ketika menghadapi dengan situasi yang tidak terduga atau tidak menyenangkan. Oleh karena itu, siswa memiliki potensi yang rendah untuk membahayakan pengguna jalan lain saat mengendarai sepeda motor yang dipengaruhi oleh emosi-emosi negative. Kemampuan siswa dalam mengendalikan emosi ketika berkendara menunjukkan siswa memiliki kematangan emosi yang baik sehingga perilaku *aggressive driving* tidak banyak muncul dan dapat ditekan dalam kehidupan sehari-hari.

Selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Mustikawati (2017) menunjukkan adanya hubungan negatif antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Artinya, semakin tinggi tingkat kematangan emosi individu, maka semakin rendah tingkat *aggressive driving*-nya, begitu juga sebaliknya semakin rendah tingkat kematangan emosi individu maka semakin tinggi tingkat *aggressive driving*-nya. Ketika emosi seseorang telah matang dan dapat mengontrol dirinya, maka perilakunya juga akan sesuai dengan norma dan aturan yang ada di lingkungan sehingga tingkat *aggressive driving* bisa ditekan.

Dengan kematangan emosi yang tinggi individu diharapkan dapat berpikir dengan lebih baik, mampu melihat persoalan secara obyektif. Pikiran yang digunakan dengan baik akan menghasilkan tindakan atau

perilaku yang baik, salah satunya perilaku dalam berkendara. Ketika individu bertindak hanya berdasarkan emosi, maka tindakan tersebut sulit untuk dipertanggungjawabkan (Walgito, 2017). Sebagaimana yang dijelaskan James & Nahl (2000) emosi yang terganggu saat mengemudi dapat meningkatkan risiko dalam membahayakan orang lain.

Sebagaimana dalam penelitian Utari (2016) menjelaskan bahwa ketika seorang remaja sudah dikatakan matang atau sesuai dengan usianya, maka dia akan cenderung berperilaku sesuai dengan norma atau aturan yang berlaku di lingkungannya, termasuk dalam aturan-aturan disiplin berlalu lintas sehingga mampu mengendalikan emosinya dalam berkendara. Namun, jika remaja tersebut belum matang secara emosi, maka dia memiliki kecenderungan mudah meledakkan emosinya dimanapun berada termasuk jika berada di jalanan.

Pada penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Muhaz (dalam Sambodo, 2019) menunjukkan perilaku *aggressive driving* muncul karena adanya kematangan emosi rendah pengemudi. Pengemudi yang memiliki kematangan yang tinggi akan mampu berkendara dengan tenang, dapat mengontrol emosinya ketika menghadapi suatu permasalahan saat berkendara dan juga dapat menyesuaikan dengan lingkungan. Begitupula sebaliknya, pengemudi yang memiliki kematangan emosi yang rendah tidak mampu menyesuaikan dengan peraturan lalu lintas dan cenderung melanggar peraturan lalu lintas, serta mudah meluapkan emosinya saat berkendara.

Masa remaja merupakan puncak emosionalitas seseorang, dimana terdapat perkembangan emosi yang tinggi. Masa remaja awal menunjukkan perkembangan emosi yang bersifat negatif dan temperamental (mudah tersinggung, marah, atau mudah sedih, dan murung). Emosi yang dirasakan dapat menimbulkan reaksi dalam tingkah laku seperti agresif, melawan, keras kepala, berkelahi, dan senang mengganggu. Sedangkan remaja akhir sudah mampu mengendalikan emosinya (Utaminingsih & Maharani, 2017). Menurut Cole (dalam Johns, Mathew, & Mathai, 2016) dalam kematangan emosi hal yang paling penting merupakan kemampuan mengatasi tekanan yang diterima.

Mengemudi merupakan tantangan emosional karena terdapat hal-hal tak terduga yang terjadi terus-menerus. Sebagian besar pengemudi merasa kondisi ini sangat menantang secara emosional namun, mengalami kesulitan dalam mengatasinya. Pengemudi yang kesulitan dalam mengatasi emosinya dapat memunculkan perilaku impulsif dan berisiko, serta membahayakan pengemudi sendiri maupun orang lain (James & Nahl, 2000). Sama halnya dengan berkendara, ketika remaja memiliki kematangan emosi yang rendah maka remaja tersebut cenderung kesulitan dalam menyesuaikan dengan keadaan pada lingkungan. Begitu juga sebaliknya apabila remaja memiliki kematangan emosi yang tinggi maka remaja tersebut cenderung mampu melakukan penyesuaian diri dengan lingkungan (Jeba, 2018).

Penting bagi seorang pengemudi untuk dapat menyesuaikan diri dengan lingkungannya serta mampu mengatasi emosi sehingga tidak muncul perilaku agresif, karena selama mengemudi terdapat hal-hal yang tidak terduga secara terus-menerus. Pengemudi yang tidak dapat mengatasi emosinya dapat memunculkan perilaku *aggressive driving* yang dapat membahayakan pengguna jalan lainnya dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

Pada penelitian ini, status responden merupakan siswa yang memiliki pemahaman moral dan usia yang berada pada masa remaja akhir. Remaja akhir diharapkan memiliki kemampuan dalam mengendalikan emosinya sehingga mampu berpikir abstrak dan mampu memilih perilaku apa saja yang boleh atau tidak boleh dilakukan menurut hukum dan norma sosial, maka kematangan emosi yang dimiliki oleh mayoritas responden tinggi. Dengan demikian, remaja mampu mengendalikan emosinya dalam kehidupan sehari-hari, termasuk saat berkendara, maka responden pada penelitian ini memiliki *aggressive driving* yang rendah.

Ketika seseorang memiliki kemampuan yang baik untuk mengadaptasi emosi dan perasaannya ketika kondisi yang berubah maka, seseorang tersebut akan cenderung lebih sabar dan mampu melakukan hal yang sesuai dengan keadaan yang ada atau berpikiran lebih terbuka, tidak hanya melihat dari satu sudut pandang. Penjelasan ini termasuk dalam dimensi kematangan emosi yaitu *emotional stability*.

Siswa yang memiliki skor *emotional stability* lebih tinggi akan cenderung menunjukkan perilaku *aggressive driving* dalam bentuk *impatience* dan *inattention* (ketidaksabaran dan ketidakpedulian) yang lebih rendah. Perilaku-perilaku yang tercerminkan dalam aitem yang menunjukkan *aggressive driving* seperti menerobos lampu merah, berpindah-pindah jalur, mengemudi di atas kecepatan maksimum, menambah kecepatan saat lampu kuning, terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, dan mengemudi dengan kecepatan tidak stabil.

Siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang memiliki kestabilan emosi dan kesabaran yang cukup baik, sehingga ketika mengendarai sepeda motor mampu bersabar dan tetap memperhatikan kendaraan lain yang berada di dekatnya. Namun, stabilitas emosional siswa bisa menjadi rendah ketika adanya tekanan dari luar semakin besar, dan perilaku *aggressive driving* bisa menjadi tinggi. Tekanan dari luar yang sering terjadi seperti siswa mengalami keterlambatan dan kemudian menghadapi kemacetan dapat membuat ketidakstabilan emosi yang dapat memunculkan perilaku *aggressive driving*.

Seseorang yang mampu berinteraksi dengan orang lain dengan tetap memperhatikan kebutuhan lingkungannya ketika menghadapi situasi tertentu akan menunjukkan perilakunya dengan berkomunikasi dengan baik serta menghargai orang lain. perilaku seperti itu termasuk dalam dimensi kematangan emosi yaitu *social adjustment*. Siswa yang memiliki skor *social adjustment* seharusnya ketika berkendara lebih

mampu memposisikan diri di lingkungannya dan keinginan untuk menghalangi orang lain akan lebih kecil, begitu juga sebaliknya. Seseorang yang memiliki skor *social adjustment* yang tinggi cenderung akan memiliki *aggressive driving* rendah.

Penting bagi seorang pengendara untuk memiliki emosi yang matang. Pengendara yang tidak dapat mengendalikan emosinya saat berkendara mampu menunjukkan perilaku agresif yang mampu membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Bahaya yang dapat terjadi pada pengendara seperti kecelakaan lalu lintas yang berisiko meninggal dunia.

Kekurangan dalam penelitian ini adalah pengambilan data yang menggunakan skala, dimana skala memiliki tingkat *social desirable* yang tinggi sehingga membuat responden yang mengisi skalanya dapat melakukan *faking*.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan data hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Tingkat kematangan emosi pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang rata-rata berada pada kategori tinggi, artinya siswa memiliki kemampuan yang cenderung baik dalam mengendalikan emosi, menganalisis situasi secara kritis, dan merespons dengan baik saat menghadapi dengan situasi yang tidak terduga atau tidak menyenangkan..
2. Tingkat *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang rata-rata berada pada kategori rendah, artinya potensi siswa akan membahayakan pengguna jalan lain saat mengendarai sepeda motor yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu seperti ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, marah, atau frustrasi lebih kecil.
3. Terdapat hubungan yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*, yang artinya hipotesis diterima. Kematangan emosi dengan *aggressive driving* memiliki hubungan negatif yang signifikan. Adanya hubungan negatif berarti semakin tinggi kematangan emosi siswa maka semakin rendah *aggressive driving*nya. Begitu juga

sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi siswa, maka semakin tinggi tingkat *aggressive driving*-nya.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, terdapat beberapa saran yang dapat diberikan oleh peneliti:

1. Responden penelitian

Siswa kelas XII SMK Diponegoro Malang dan seluruh pengemudi sepeda motor yang berada di masa remaja, diharapkan dapat mengendalikan emosi sehingga memiliki kematangan emosi yang baik. Penting bagi pengemudi kendaraan bermotor untuk memiliki kematangan emosi yang baik sehingga tidak muncul perilaku agresif atau *aggressive driving*.

2. Orang tua

Orang tua diharapkan dapat memahami setiap tahap perkembangan anak, dan melatih anak dalam mencapai kematangan emosional. Orang tua juga diharapkan dapat mengawasi anak, dan baru memperbolehkan anak mengendarai kendaraan bermotor saat telah mencapai usia yang telah ditetapkan dalam peraturan.

3. Guru

Guru diharapkan dapat mengetahui setiap tahap perkembangan peserta didik dan membantu siswa memperoleh gambaran tentang situasi-situasi yang dapat menimbulkan reaksi emosional. Hal tersebut dapat

dilakukan dengan membicarakan berbagai masalah pribadinya dengan orang lain. Guru juga diharapkan dapat membatasi siswa yang mengendarai sepeda motor sesuai dengan batasan usia yang terdapat dalam peraturan.

4. Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian dengan variabel *aggressive driving* disarankan untuk menghubungkan dengan variabel lain sehingga tidak hanya menggunakan satu variabel. Adapun faktor-faktor lain yang berhubungan dengan *aggressive driving* adalah usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap mengemudi, dan faktor lingkungan

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Mighwar, M. (2011). *Psikologi Remaja: Petunjuk bagi Guru dan Orangtua*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- Alonso, F., Esteban, C., Montoro, L., & Serge, A. (2019). Conceptualization of Aggressive Driving Behaviors Through a Perception of Aggressive Driving Scale (PAD). *Transportation Research Part F* 60, 415-426.
- Anggraeni, R. (2018). "Kematangan Emosi Remaja yang Memiliki Orang Tua Tunggal". Skripsi. Keguruan Ilmu Pendidikan. Bimbingan dan Konseling. Universitas Sanata Dharma. Yogyakarta.
- Annisavitry, Y., & Budiani, M. (2017). Hubungan Antara Kematangan Emosi dengan Agresivitas Pada Remaja. *Character: Jurnal Psikologi Pendidikan*, Vol.4 (1), 1-6.
- Ansari, M. (2015). Role of Emotional Maturity on Stress among Undergraduate Students. *The International Journal of Indian Psychology*, 19-25.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Ayuningtyas, D., & Santoso, G. (2007). Hubungan Antara Intensi Untuk Mematuhi Rambu-rambu Lalu Lintas dengan Perilaku Melanggar Lalu Lintas pada Supir Bus Di Jakarta. *JPS* , Vol.13 No.01, 1-14.
- Azwar, S. (2007). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Baity, T. (2018). "Perilaku Pengendara Sepeda Motor pada Remaja di Surakarta". Skripsi. Fakultas Psikologi. Psikologi. Universitas Muhammadiyah. Surakarta.
- Ball, L. (2018). Aggressive Driving Behaviour: A Forensic Psychological Perspective. *DForenPsy Thesis, University of Nottingham*.
- Buwana, F. D. (2018). "Hubungan Antara Kestabilan Emosi dan Sikap Disiplin dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)". Tesis. Magister Psikologi. Universitas Muhammadiyah. Surakarta.
- Chriswitular, B. D. (2018). "Aggressive Driving Behavior Pengendara Sepeda Motor di Kota Surabaya Ditinjau Dari Usia". Skripsi. Psikologi. Universitas Brawijaya. Malang.
- Di Asia, Indonesia Negara ke-3 dengan Populasi Motor Terbanyak*. . (2014, July 21). Retrieved from detikOto: <https://oto.detik.com/motor/d-2642877/di-asia-indonesia-negara-ke-3-dengan-populasi-motor-terbanyak>. Diakses 8 September 2019

- Dula, C., & Geller, E. (2003). Risky, Aggressive, or Emotional Driving: Addressing the Need for Consistent Communication in Research. *Journal of Safety Research*, 559-566.
- Ellison-Potter, P., Bell, P., & Defenbacher, J. (2001). The Effects of rait Driving Anger, Anonymity, and Aggressive Stimulion Aggressive Driving Behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(2), 431-443.
- Fauza, D. (2018). "Identifikasi Aggressive Driving pada Remaja Pengguna Sepeda Motor". Skripsi. Psikologi. Universitas Muhammadiyah. Malang.
- Firouzabadi, B. H. (2011). The Impact of Emotional Maturity Factord on Prediction of Marital Satisfaction Among Nurses in Karaj. *US-China Education Review B* 3, 447-456.
- Fitri, N., & Adelya, B. (2017). Kematangan Emosi Remaja dalam Pengetasan Masalah. *Jurnal Penelitian Guru Indonesia*, 30-39.
- Herani, I., & Jauhari, A. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. *MEDIAPSI*, 29-38.
- Hidayat, M. N. (2016). "Perbedaan Strategi Emosi Pada Perokok yang Mengalami Negative Affect". Skripsi. Ilmu Sosial. Pendidikan Sosiologi. Univesitas Negeri Makassar. Makassar.
- Hude, M. (2006). *Emosi Penjelajahan Religio-Psikologis tentang Emosi Manusia di dalam Alquran*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Hurlock, E. B. (1999). *Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Idrus, M. (2009). *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Yogyakarta: PT Gelora Aksara Pratama.
- James, L., & Nahl, D. (2000). Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving. *Global Conference on Aggressive Driving*.
- Jeba, M. (2018). A Study on Aggressive Behaviour and Emotional Maturity of Adolescent Students. *International Journal of Research - Granthaalayah*, 10-15.
- Johns, N., Mathew, J., & Mathai, S. (2016). Emotional Maturaity and Loneliness as Correlates of Life Satisfation Among Adolescent. *IRA-International Journal of Management & Social Sciences*, 558-567.
- Joy, M., & Mathew, A. (2018). Emotional Maturity and General Well-Being of Adolescents. *Journal Of Pharmacy*, 01-06.

- Kecelakaan Karena Ugal-Ugalan, Seorang Remaja Tewas Ditempat.* (2018, Desember 3). Retrieved from Medan Headlines: <https://medanheadlines.com/2018/12/03/kecelakaan-karena-ugal-ugalan-seorang-remaja-tewas-ditempat>. Skripsi. Di akses pada 4 Oktober 2019
- Kennedy, E. (2019, February 10). *Kasus Adi Saputra & Kondisi Psikis Pengemudi yang Wajib Diwaspadai.* Di akses 8 September 2019. Retrieved from tirto.id: <https://tirto.id/kasus-adi-saputra-kondisi-psikis-pengemudi-yang-wajib-diwaspadai-dgqd>
- Lajunen, T., Parker, D., & Stradling, S. (1998). Dimensions of Driver Anger, Aggressive and Highway Code Violations and Their Mediation by Safety Orientation in UK drivers. *Transportation Research Part F I*, 107-121.
- Malkappagol, R. (2018). *Effect of Emotional Maturity and Personality on Well-Being Among Teachers.* United States: Laxmi Book Publication.
- Marroli. (2017, 8 22). *Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan.* Di akses 4 Oktober 2019. Retrieved from Kominfo.go.id: https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr
- Mediawati, M. G. (2017). "Stres Pengendara Motor pada Kemacetan Lalulintas di Kota Semarang". Skripsi. Ilmu Pendidikan. Psikologi. Universitas Negeri Semarang. Semarang.
- Miles, D., & Johnson, G. (2003). Aggressive Driving Behaviors: Are There Psychological and Attitudinal Predictors? *Transportation Research Part F6*, 147-161.
- Mizzel, L. (1997). Aggressive driving : Three studies. *AAA Foundation for Traffic Safety*,.
- Muawanah, L., & Praktiko, H. (2012). Kematangan Emosi, Konsep Diri, dan Kenakalan Remaja. *Jurnal Psikologi*, 490-500.
- Mustikawati, R. (2017). "Hubungan antara Kematangan Emosi dengan Aggressive Driving pada Pengemudi Bus". Skripsi. Psikologi. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.
- Pastey, G., & Aminbhavi, V. (2006). Impact of Emotional Maturity on Stress and Self Confidence of Adolescents. *Journal of the Indian of Applied Psychology*, 66-70.
- Patriani, P. (2017). "Hubungan Keharmonisan Keluarga dan Kematangan Emosi dengan Agresivitas pada Siswa MA Miftahul Huda Ngerco Kandat Kediri". Skripsi. Psikologi. UIN Maliki Malang. Malang.

- Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018*. (2020). Retrieved from Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>. Di akses 4 Januari 2020
- Prasetya, R. (2016). "Pengaruh Kematangan Emosi Terhadap Pengungkapan Diri Pada Pengurus OSIS SMK Negeri 1 Sapuran. Skripsi. Bimbingan dan Konseling. Universitas Negeri Yogyakarta. Yogyakarta.
- Purnomo, R. (2017). *Analisis Statistika Ekonomi dan Bisnis dengan SPSS*. Ponorogo: CV. Wade Group.
- Putri, C., & Abdurrohim. (2015). Hubungan Antara Kematangan Emosi dengan Perilaku Agresi Pada Siswa SMK Dinamika Kota Tegal. *Proyeksi*, *Vo.10 (1)*, 39-48.
- Putro, K. (2017). Memahami Ciri dan Tugas Perkembangan Masa Remaja Vol. 17(1). *APLIKASIA: Jurnal Aplikasi Ilmu-ilmu Agama*, 25-32.
- Rachmanto, B. (2019, Agustus 27). *Ini Alasan Anak di 'Bawah Umur' Dilarang Keras Bawa Motor*. Retrieved from medcom.id: <https://www.medcom.id/otomotif/motor/Rb15REdb-ini-alasan-anak-di-bawah-umur-dilarang-keras-bawa-motor>. Di akses 8 September 2019
- Raviyoga, T., & Marheni, A. (2019). Hubungan Kematangan Emosi dan Konformitas Teman Sebaya Terhadap Agresivitas Remaja di SMAN 3 Denpasar. *Jurnal Psikologi Udayana*, 1049-1060.
- Rochmah, E. Y. (2005). *Psikologi Perkembangan*. Yogyakarta: STAIN Ponorogo Press.
- S. Putranto, L., Pramana, A., & Kurniawan, H. (2006). Hubungan Antara Perilaku Penegemudi Sepeda Motor Pada Berbagai Keadaan Lalu Lintas Jalan Dengan Karakteristik Pengemudi, Kendaraan, dan Perjalanan. *Jurnal Transportasi*, 63-70.
- Sambodo, S. (2019). "Hubungan Kematangan Emosi dengan Aggressive Driving Pada Siswa Sekolah Menengah Pertama". Skripsi. Psikologi. Universitas Muhammadiyah Malang. Malang.
- Santrock, J. (2012). *Life Span Development - 13th ed. Jilid I*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Sarwono, S. (2011). *Psikologi Remaja*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Aggressive Driving: An Observational Study of Driver, Vehicle, and Situational Variables. *Accident Analysis and Prevention* 36, 429-437.

- Sinaga, H. (2016). Pengaruh Self-Esteem, Kematangan Emosi, dan Kematangan Sosial Perawat dan Tenaga Medis Terhadap Kualitas Pelayanan Pasien di Rumah Sakit SOS Tembagapura. Doctoral Thesis. Universitas Terbuka. Jakarta.
- Stuster, J. (2004). Aggressive Driving Enforcement: Evaluation of Two Demonstration Programs. *National Highway Traffic Safety Administration*.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- Sulistianingsih, F. (2014). Hubungan Kematangan Emosi dan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Aggressive Driving. Skripsi. Psikologi. UIN Maliki. Malang.
- Sunardi, J. (2009). Membentuk Kematangan Emosi Remaja Melalui Pendidikan Jasmani dan Olahraga di Sekolah. *Jurnal Pendidikan Jasmani Indonesia*, 27-31.
- Survei Menunjukkan, 57% Korban Kecelakaan Lalu-lintas Berpendidikan SLA*. (2015). Retrieved from Gaikindo: <https://www.gaikindo.or.id/survei-menunjukkan-57-korban-kecelakaan-lalu-lintas-berpendidikan-sla/>. Di akses 5 Oktober 2019
- Susanto, A. (2018). *Bimbingan dan Konseling di Sekolah*. Jakarta: Prenamedia Group.
- Tasca, L. (2000). A Review of The Literature on Aggressive Driving Research. *Paper presented at Aggressive Driving Issue Conference*, 1-25.
- Tasmara, T. (2003). *Kecerdasan Ruhaniah (Transcendental Intelligence)*. Jakarta: Gema Insani Press.
- Utami, N. (2010). Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja. Skripsi. Psikologi. UIN Syarif Hidayatullah. Jakarta.
- Utaminingsih, D., & Maharani, C. (2017). *Bimbingan dan Konseling Perkembangan Remaja*. Yogyakarta: Psikosain.
- Utari. (2016). Hubungan Aggressive Driving dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu Lintas pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Samarinda. *eJournal Psikologi*. Vol 4. No.3, 352-360.
- Walgito, B. (2017). *Bimbingan dan Konseling Perkawinan*. Yogyakarta: Penerbit ANDI.
- Yusuf LN, S., & Sugandhi, N. (2011). *Perkembangan Peserta Didik*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Yusuf, A. (2014). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: KENCANA.





LAMPIRAN

Lampiran 1: Bukti Konsultasi

LEMBAR KONSULTASI

Nama : Novita Anjani Desintya Sari
 NIM : 16410005
 Dosen Pembimbing : Dr. Siti Mahmudah, M.Si
 Judul : Hubungan Kematangan Emosi dengan *Aggressive Driving* pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang

No	Waktu Konsultasi	Materi	Paraf
1	10 September 2019	Konsultasi Judul	
2	19 September 2019	Konsultasi BAB I	
3	1 Oktober 2019	Revisi BAB I dan BAB II	
4	14 Oktober 2019	Konsultasi BAB I, II, III	
5	25 Oktober 2019	Revisi BAB III	
6	31 Oktober 2019	Konsultasi Pembuatan Aitem	
7	7 November 2019	Revisi Aitem	
8	21 November 2019	Revisi Aitem	
9	3 Desember 2019	Revisi Aitem	
10	4 Desember 2019	Revisi Aitem	
11	7 Desember 2019	Konsultasi Aitem Menyeluruh	
12	19 Desember 2019	Konsultasi Keseluruhan	
13	27 April 2020	Konsultasi BAB IV dan BAB V	
14	28 April 2020	Acc Sidang	

Malang, 30 April 2020

Lampiran 2 : Bukti Surat Izin Penelitian Skripsi



YAYASAN DIPONEGORO TUMPANG
SMK DIPONEGORO TUMPANG
 KOMPETENSI KEAHLIAN: 1. TEKNIK KOMPUTER DAN JARINGAN
 2. MULTIMEDIA
 3. TEKNIK SEPEDA MOTOR
 4. ASISTEN KEPERAWATAN
 NSS : 322051824002 NPSN : 20568697

Jl. Tunggul Ametung No. 22 Tumpang Kabupaten Malang ☎ 0341-788252 ✉ semkadip@yahoo.co.id
 Nomor : 044/I04.26/SMKD/C/2020

Lamp. : -

Hal : *Balasan Izin Penelitian Skripsi*

Kepada.

Yth. Dekan Fakultas Psikologi
 Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
 di.

Tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dengan hormat, sehubungan dengan Permohonan Pengajuan Penelitian yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : IHYA ULUMUDDIN, S.Kom, MM

Jabatan : Kepala SMK Diponegoro Tumpang

Menerangkan bahwa ,

Nama : NOVITA ANJANI DESINTYA SARI

NIM : 16410005

Program Studi : S1 – Fakultas Psikologi

Universitas : Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

Telah kami setuju untuk mengadakan penelitian di SMK Diponegoro Tumpang dengan judul :

“HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA REMAJA”

Demikian surat ini kami sampaikan, atas kerjasamanya kami sampaikan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Tumpang, 7 Pebruari 2020

Kepala Sekolah,



IHYA ULUMUDDIN, S.Kom, MM

Lampiran 3 : Instrumen Penelitian Skala Kematangan Emosi

Blue Print Kematangan Emosi

Dimensi	Indikator	Aitem		Jumlah
		F	UF	
Stabilitas	Sabar	1, 2	8, 9	4
Emosional	Berpikiran terbuka	3,4	10, 11	4
Perkembangan Emosi	Berpikir positif	5	12	2
	Menerima kenyataan	6, 7	13, 14	4
Penyesuaian Sosial	Berkomunikasi dengan baik	15	24	2
	Menghargai orang lain	16, 17	25, 26	4
Integrasi	Percaya diri	18, 19	27, 28	4
Kepribadian	Tetap tenang	20, 21	29, 30	4
Kemandirian	Mengambil keputusan objektif	22	31, 32	3
	Memiliki pendirian yang kuat	23	33, 34	3
	Total	16	18	34

Kuesioner Kematangan Emosi

IDENTITAS DIRI

Nama :	Usia :
---------------------	---------------------

KUESIONER PENELITIAN SKRIPSI

Petunjuk Pengisian:

1. Kuesioner ini terdiri dari 3 (tiga) bagian. Setiap bagian memiliki petunjuk pengisian masing-masing
2. Jawablah setiap pernyataan atau pertanyaan dan jangan sampai ada yang tidak terisi atau terlewat. Jika terdapat 2 jawaban yang sesuai, maka pilihlah yang sangat sesuai dengan keadaan anda yang sebenarnya.

Angket ini bukanlah tes, sehingga tidak ada jawaban benar ataupun salah, baik ataupun buruk. Jawaban yang diberikan tidaklah berpengaruh terhadap apapun yang berhubungan dengan nilai. Hasil angket ini tidak akan berarti apabila pilihan anda tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya yang anda rasakan atau alami, sehingga dimohon kerjasamanya untuk mengisi dengan sejujurnya. Atas kesediaan dan kerjasamanya, peneliti ucapkan terimakasih.

Peneliti,

Novita Anjani

Bagian Pertama

Petunjuk Pengisian:

Beri tanda silang (X) pada jawaban yang sesuai dengan diri anda. Untuk nomor 4 silahkan isi sesuai dengan keadaan anda.

1. Apakah anda bisa mengendarai sepeda motor?

Ya

Tidak

2. Berapa lama anda telah mengendarai sepeda motor?

Kurang dari 6 Bulan Lebih dari 6 Bulan

3. Apakah anda mempunyai SIM?

Ya

 Tidak

4. Kapan terakhir anda mengendarai sepeda motor?
(contoh: hari ini, kemarin, atau 2 bulan lalu)

.....

Bagian Kedua

Petunjuk Pengisian:

- Dalam bagian ini terdapat **34 pernyataan**
- Berilah tanda silang (**X**) pada pernyataan dengan keterangan sebagai berikut:
SS = Sangat Setuju **TS** = Tidak Setuju
S = Setuju **STS** = Sangat Tidak Setuju

No.	PERNYATAAN	JAWABAN			
		SS	S	TS	STS
1	Saya tetap diam saat ada orang lain yang menghina	SS	S	TS	STS
2	Saya tetap mengantri dengan tertib meskipun harus menunggu lama	SS	S	TS	STS
3	Saya senang saat mendapatkan saran	SS	S	TS	STS
4	Kritik yang diberikan, membuat saya termotivasi untuk memperbaiki diri	SS	S	TS	STS
5	Saya yakin masalah yang terjadi merupakan sebuah pembelajaran	SS	S	TS	STS
6	Saya menerima kekurangan diri sendiri	SS	S	TS	STS
7	Saya menerima kekurangan orang lain	SS	S	TS	STS
8	Ketika ada yang menghina, saya akan marah	SS	S	TS	STS
9	Saya akan mencari celah untuk menerobos antrian	SS	S	TS	STS
10	Saya tidak membutuhkan saran orang lain	SS	S	TS	STS
11	Saya berpikir, orang lain mengkritik hanya untuk menjatuhkan	SS	S	TS	STS
12	Masalah yang terjadi merupakan kesalahan saya	SS	S	TS	STS
13	Saya merasa malu dengan kekurangan diri	SS	S	TS	STS
14	Saya akan menjauhi teman yang memiliki kekurangan	SS	S	TS	STS
15	Saya senang memulai pembicaraan dengan orang yang baru dikenal	SS	S	TS	STS
16	Saya menghargai pendapat teman meskipun tidak setuju	SS	S	TS	STS
17	Saat teman memiliki kesibukan, saya tidak mengganggunya	SS	S	TS	STS

18	Saya akan tetap berusaha meskipun pernah gagal	SS	S	TS	STS
19	Keberhasilan teman, menjadi motivasi saya untuk menjadi lebih baik	SS	S	TS	STS
20	Saat marah, saya akan mengalihkannya dengan hobi	SS	S	TS	STS
21	Saya tidak ingin menunjukkan kemarahan di depan orang lain	SS	S	TS	STS
22	Saya mengetahui akibat dari keputusan yang diambil	SS	S	TS	STS
23	Saya memiliki prinsip dalam mengambil keputusan	SS	S	TS	STS
24	Berbicara dengan orang yang baru dikenal membuat saya tidak nyaman	SS	S	TS	STS
25	Saya tidak mau mendengarkan saran orang lain dalam suatu diskusi	SS	S	TS	STS
26	Saya memaksa teman mengikuti kemauan saya	SS	S	TS	STS
27	Saya mudah putus asa	SS	S	TS	STS
28	Saya merasa minder ketika melihat orang lain berhasil	SS	S	TS	STS
29	Ketika marah, saya akan memukul barang atau orang di sekitar	SS	S	TS	STS
30	Saya akan menunjukkan sikap permusuhan terhadap teman yang tidak disukai	SS	S	TS	STS
31	Saya mengambil keputusan sesuai dengan <i>mood</i> (perasaan) saat itu	SS	S	TS	STS
32	Saya bertindak sesuai dengan keinginan saya	SS	S	TS	STS
33	Saya mudah terpengaruh kata-kata orang lain	SS	S	TS	STS
34	Saya hanya mengikuti pilihan orang lain	SS	S	TS	STS

Lampiran 4 : Instrumen Penelitian Sklaa *Aggressive Driving***Blue Print *Aggressive Driving***

Bentuk-bentuk	Indikator	Aitem	Total
		F	
<i>Impatience dan Inattention</i>	Menerobos lampu merah	1	8
	Berpindah-pindah jalur	2, 3	
	Mengemudi di atas kecepatan maksimum aman	4, 11	
	Menambah kecepatan saat lampu kuning	5,	
	Terlalu dekat dengan kendaraan di depannya	6	
	Mengemudi dengan kecepatan yang tidak stabil	7	
<i>Power Struggle</i>	Menghalangi orang yang akan berpindah jalur	8	7
	Menolak untuk memberikan jalan,	9	
	Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri,	10, 12	
	Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak	13	
	Membunyikan klakson berkali-kali	14, 15	
<i>Recklessness dan Road rage</i>	Tidak memberikan tanda saat berbelok atau berhenti,	16, 17	7
	Meluapkan emosi saat mengemudi	18, 19	
	Mengejar pengemudi lain untuk berduel	20, 21, 22	
Total			22

Kuesioner *Aggressive Driving*

Bagian Ketiga

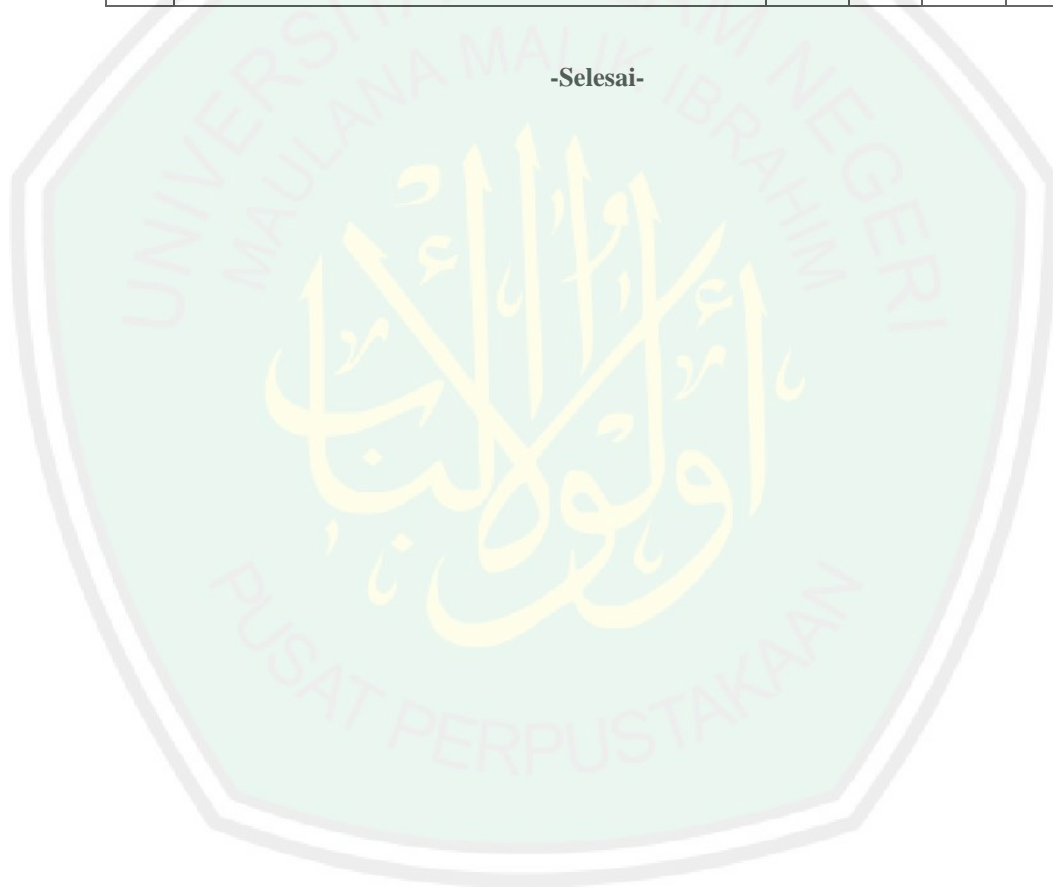
Petunjuk Pengisian:

1. Dalam bagian ini terdapat **22 pernyataan**
2. Berilah tanda silang (**X**) pada pernyataan dengan keterangan sebagai berikut:
SS = Sangat Sering **KD** = Kadang-kadang
S = Sering **TP** = Tidak Pernah

No.	PERNYATAAN	JAWABAN			
		SS	S	KD	TP
1	Ketika terburu-buru, saya menerobos lampu merah	SS	S	KD	TP
2	Saya berpindah-pindah jalur setiap kali terdapat celah	SS	S	KD	TP
3	Saya menggunakan jalur kiri untuk menyalip kendaraan di depan	SS	S	KD	TP
4	Saya berkendara dengan kecepatan diatas 80km/jam, supaya cepat sampai tujuan	SS	S	KD	TP
5	Saya menambah kecepatan, saat lampu kuning menyala	SS	S	KD	TP
6	Saya tidak mempedulikan jarak dengan kendaraan lain	SS	S	KD	TP
7	Saat berkendara, saya mengurangi atau menambah kecepatan secara mendadak	SS	S	KD	TP
8	Ketika berkendara, saya menghalangi pengendara yang akan berpindah jalur	SS	S	KD	TP
9	Saya tidak suka didahului oleh orang lain saat berkendara	SS	S	KD	TP
10	Saat macet, saya tidak memberi celah kepada pengendara lain yang akan memotong jalur saya	SS	S	KD	TP
11	Saya berkendara dengan kecepatan 80-100 km/jam di jalan ramai	SS	S	KD	TP
12	Saya memperkecil jarak kedekatan kendaraan yang ada di depan jika mau mendahului	SS	S	KD	TP
13	Saya berteriak kepada pengendara yang menyerobot jalur dengan kasar	SS	S	KD	TP
14	Saya mengklakson terus-menerus ditengah kemacetan	SS	S	KD	TP
15	Saat lampu hijau sudah menyala, saya langsung mengklakson berkali-kali	SS	S	KD	TP
16	Ketika akan berbelok, saya lupa menyalakan lampu sein	SS	S	KD	TP

17	Saya tidak memberikan tanda jika hendak mendahului	SS	S	KD	TP
18	Saat berkendara dengan emosi, saya sulit konsentrasi	SS	S	KD	TP
19	Saya meningkatkan kecepatan saat sedang marah	SS	S	KD	TP
20	Sengaja memainkan gas untuk menantang pengendara lain yang berkendara dengan pelan	SS	S	KD	TP
21	Mengadu kecepatan dengan kendaraan lain yang sudah mendahului saya	SS	S	KD	TP
22	Saya kebut-kebutan di jalan	SS	S	KD	TP

-Selesai-



Lampiran 5 : Skoring Varibel Kematangan Emosi

No.	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	Jumlah
1	1	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	2	1	4	4	109
2	2	4	4	4	4	4	3	2	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	110
3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	2	3	4	3	4	3	4	2	2	3	3	109
4	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	2	2	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	2	3	4	3	4	4	4	2	2	3	3	108
5	3	4	4	4	3	3	2	3	4	4	3	2	4	4	3	4	2	3	4	3	3	2	3	4	3	3	2	2	2	4	1	3	2	1	101
6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	2	3	4	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	2	3	3	4	103
7	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	2	3	3	3	3	4	4	3	1	3	3	110
8	1	3	4	3	3	3	3	1	1	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	4	3	4	2	2	3	3	104
9	1	3	4	4	4	4	3	1	2	4	4	2	2	4	4	3	3	4	3	2	4	4	3	3	4	4	2	2	1	2	2	1	3	3	99
10	3	4	4	4	3	4	4	2	3	3	4	2	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	2	3	3	115
11	2	3	3	3	4	3	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	2	1	3	4	108
12	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	2	3	3	108
13	3	3	4	3	3	4	2	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	105
14	4	4	3	3	4	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	103
15	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	114
16	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	100
17	2	3	3	4	3	4	4	3	2	3	3	2	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	100
18	2	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	109
19	2	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	116
20	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	4	4	3	3	104
21	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	113
22	2	4	4	4	4	4	4	2	3	1	3	2	4	4	3	3	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	107
23	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	2	4	4	1	2	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	2	4	4	122

24	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	2	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	2	2	4	4	113		
25	1	3	4	4	3	4	3	1	4	3	4	2	3	3	3	3	3	4	4	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	109			
26	2	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	116			
27	1	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	2	3	2	2	3	3	93		
28	3	3	4	4	3	4	4	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	112	
29	3	2	4	4	3	3	3	3	3	2	3	2	3	4	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	94	
30	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	112		
31	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	118		
32	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	2	3	3	3	119	
33	2	3	4	4	4	3	3	2	2	3	2	3	3	4	3	3	2	4	4	2	3	3	4	4	3	4	2	2	4	3	1	2	2	4	101	
34	2	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	2	2	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	122	
35	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	3	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	2	4	4	121	
36	3	4	4	4	4	3	2	3	4	4	3	2	3	4	3	3	3	4	4	3	3	2	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	112	
37	3	4	4	3	3	4	3	3	4	4	3	2	4	4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	118	
38	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	111	
39	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	2	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3	3	3	3	116	
40	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	2	1	3	3	3	4	3	2	2	4	3	106	
41	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	2	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	109	
42	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	4	118	
43	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	102	
44	3	4	4	4	3	3	3	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	3	2	3	3	110	
45	1	3	4	4	3	3	3	2	3	3	4	2	4	4	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	105	
46	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	132	
47	3	3	4	4	3	3	2	4	4	4	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	111	
48	1	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	2	2	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	2	3	4	111	
49	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	103	
50	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	2	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	2	3	110	
51	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	3	2	4	2	2	2	3	110
52	2	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2	2	3	3	96	

53	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	2	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	3	2	2	3	121
54	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	2	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	2	3	4	3	3	4	4	2	2	2	3	109
55	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	99	
56	1	4	4	4	3	3	3	2	3	3	4	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	2	2	3	4	107
57	4	3	3	3	4	3	3	2	2	3	2	2	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	2	2	3	3	101	
58	4	3	3	3	4	3	3	2	2	3	2	2	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	2	1	3	3	102	
59	4	4	3	4	3	3	3	2	3	3	2	2	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	3	4	107	
60	2	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	126	
61	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	100	
62	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	94	
63	2	3	3	2	2	2	2	1	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	95	
64	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	2	1	2	2	92
65	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	2	3	3	3	3	3	4	4	4	1	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	116	
66	1	4	4	4	4	4	3	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	104	
67	3	4	3	3	3	2	3	4	4	4	3	2	2	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	2	1	2	3	104
68	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	110	
69	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	2	3	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	2	3	4	115
70	2	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	1	3	3	4	3	2	3	3	4	2	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	4	105	
71	2	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	123	
72	2	3	3	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	111	
73	4	3	4	4	4	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	2	2	3	3	107	
74	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	2	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	105	
75	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	2	2	3	3	104
76	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	2	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	2	3	3	110
77	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	96
78	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	4	2	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	112	
79	2	3	3	3	4	3	3	2	3	4	4	2	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	2	4	4	114
80	2	3	4	3	4	3	3	2	3	3	3	2	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	103	
81	1	3	3	4	4	4	4	2	3	3	2	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	101

82	1	4	4	4	3	2	2	2	4	3	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	117		
83	1	3	3	3	3	4	3	1	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	4	4	3	4	4	3	2	3	4	3	2	3	4	105
84	3	4	3	4	3	4	4	2	3	3	3	2	4	4	4	4	3	4	4	4	2	3	4	4	3	4	4	4	3	3	2	2	3	4	4	114		
85	1	4	3	3	4	4	4	2	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	2	3	4	4	118		
86	3	3	3	4	4	4	3	3	3	2	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	3	2	2	3	112		
87	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	3	2	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	108		
88	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	2	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	3	113			
89	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	130		
90	4	4	4	4	4	4	3	1	3	4	3	2	2	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	123	
91	2	3	3	3	4	3	4	1	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	96		
92	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	2	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	4	2	2	3	3	104			
93	1	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	95			
94	3	4	3	4	4	3	2	3	3	3	2	2	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	4	117		
95	2	4	3	4	4	4	3	1	3	3	2	2	1	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	106			
96	1	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	2	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	2	3	4	3	3	4	3	3	2	3	4	105			
97	2	3	4	4	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	101			
98	3	3	4	4	4	4	3	2	4	3	3	1	3	4	1	3	3	4	4	3	2	2	2	4	4	3	3	4	3	3	2	3	2	4	104			
99	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	2	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	101			
100	3	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	2	2	3	107			
101	3	3	4	3	4	4	4	3	3	4	4	2	3	4	2	3	2	3	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	2	2	3	109			
102	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	3	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	117			
103	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	100			
104	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	1	2	3	4	3	3	3	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	117	
105	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	2	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	2	2	4	4	116			
106	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	4	3	4	99		
107	4	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	117			
108	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	115			
109	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	2	3	4	102				
110	2	3	3	4	4	4	3	2	3	3	4	2	2	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	110			

111	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	3	4	3	3	2	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	2	3	117		
112	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	2	3	121	
113	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	3	101	
114	2	4	4	3	3	3	2	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3	3	100	
115	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	2	2	3	3	106	
116	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	2	2	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	3	3	2	3	4	110
117	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	4	4	2	2	3	3	105	
118	3	2	3	4	3	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	91	
119	2	3	3	3	3	3	3	2	3	4	4	2	4	4	3	3	3	4	4	3	2	3	3	4	4	4	4	3	4	2	4	2	3	4	109
120	4	3	3	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	2	2	3	4	115
121	2	3	3	4	4	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	3	95
122	2	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	2	4	4	3	3	2	4	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	2	3	108
123	2	1	3	4	3	3	3	2	2	4	3	3	2	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	2	3	3	2	1	2	4	100	
124	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	112
125	2	4	3	3	4	3	3	2	3	4	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	3	3	2	2	2	3	94
126	1	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	3	102
127	4	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	102
128	3	3	3	4	3	3	3	1	3	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	4	4	2	2	4	4	3	3	3	3	103
129	1	2	3	3	3	3	3	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	93
130	1	3	4	3	3	4	3	1	3	3	3	2	4	4	3	3	3	4	4	3	3	2	4	4	1	2	4	2	2	1	3	1	3	3	96
131	1	3	3	2	3	3	3	1	4	3	2	2	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	91
132	1	3	3	3	3	4	3	1	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	101
133	3	2	3	2	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	4	2	3	4	1	2	3	4	3	4	3	1	3	4	4	1	1	2	3	96
134	1	3	3	4	4	3	3	1	4	4	4	3	2	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	2	2	3	100
135	1	3	3	4	4	3	3	1	4	4	4	3	2	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	2	4	3	2	1	3	3	105
136	1	3	4	3	3	4	3	1	2	4	2	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	2	3	3	3	4	4	3	1	1	3	4	101
137	1	3	3	4	3	3	3	1	4	4	2	2	2	4	3	3	3	4	4	2	3	3	4	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	98
138	2	3	3	3	4	4	3	1	2	3	2	3	3	4	4	3	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	1	2	3	3	98
139	2	3	3	3	4	4	3	1	2	3	2	3	3	4	3	3	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	1	2	3	3	97

140	2	3	3	4	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	95
141	2	3	4	3	3	4	4	2	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	4	4	2	3	4	3	106
142	2	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3	2	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	2	3	2	3	3	2	2	3	100
143	2	3	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	103



Lampiran 6 : Skoring Variabel *Aggressive Driving*

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Jumlah
1	3	2	3	2	1	2	1	1	3	1	3	2	3	1	3	2	3	3	3	3	2	48
1	2	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	3	1	2	2	2	2	2	1	2	2	46
2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	4	2	4	2	3	48
4	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	2	4	1	2	4	4	1	4	45
1	3	3	3	1	3	4	1	1	3	4	3	1	1	1	2	3	1	3	1	1	3	47
1	4	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	4	1	2	2	3	3	2	42
1	3	2	2	2	2	2	1	2	1	2	4	3	1	2	2	2	2	2	1	2	1	42
1	3	2	3	1	2	2	1	2	3	2	2	2	2	1	1	2	2	3	2	2	3	44
1	2	3	3	1	1	3	3	3	3	2	2	3	2	2	2	1	2	3	3	3	2	50
1	2	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	2	1	3	1	1	1	1	31
1	1	2	3	3	2	3	2	2	1	1	4	4	1	2	2	1	1	4	4	3	2	49
1	3	2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	32
2	3	2	1	3	3	3	1	2	2	1	2	2	1	2	2	1	1	2	2	3	2	43
1	1	2	2	2	2	2	1	4	3	2	2	3	2	3	2	1	2	2	2	2	2	45
1	3	2	4	1	2	2	2	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	40
2	2	2	2	3	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	2	2	2	1	34
2	3	2	2	2	4	3	2	3	3	2	2	1	1	2	2	3	3	4	3	2	2	53
2	4	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	3	1	3	3	47
2	4	3	2	3	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	3	2	1	1	1	39
1	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	2	33
2	2	2	4	2	2	4	2	1	2	2	3	1	1	1	2	3	1	1	1	2	2	43
1	2	2	4	3	1	2	1	1	3	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	3	2	42
1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23
1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	31
2	3	2	2	1	1	2	1	2	1	1	4	4	2	2	1	1	2	2	1	4	2	43
4	4	3	3	3	3	4	2	2	3	2	4	2	1	3	2	3	4	2	3	4	2	63
1	2	2	4	2	1	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	4	1	3	1	40
1	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	29
1	1	2	3	3	2	1	1	2	2	1	1	3	1	1	1	1	1	1	4	3	1	37
1	4	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	3	1	1	2	4	1	2	1	42
1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	3	3	2	1	1	2	1	33
1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	26
4	3	4	4	1	2	3	3	3	4	1	2	4	4	4	2	3	1	4	4	2	3	65
1	2	2	3	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30
1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	3	1	1	2	33
1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	29
1	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	3	3	1	1	3	3	3	2	2	2	1	40
1	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	34
1	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	29
1	1	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	33
1	1	2	3	2	3	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	35

1	1	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	3	1	3	2	3	2	3	1	1	2	37
1	3	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	2	1	1	2	33
1	3	2	1	2	2	2	2	3	2	1	3	1	1	1	2	1	2	2	1	2	1	38
1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	30
1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25
1	2	2	2	1	1	2	1	2	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	31
1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	25
1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	25
1	3	2	1	2	1	3	2	1	3	1	1	1	1	1	2	2	3	4	1	2	1	39
2	3	2	2	3	1	3	1	1	2	1	3	3	1	1	2	2	3	3	2	2	1	44
1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	26
1	2	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	2	2	4	1	2	2	1	1	1	37
1	3	3	2	1	2	2	1	2	3	1	2	1	1	1	3	2	2	2	1	1	2	39
1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24
1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2	3	2	3	3	1	2	40
1	2	1	3	2	2	2	1	4	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	43
1	3	3	2	2	1	2	1	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	40
1	2	3	2	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2	1	2	33
1	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	3	1	1	2	1	1	3	33
1	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	2	1	3	2	2	1	1	2	35
1	3	3	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	42
1	2	3	2	3	2	3	2	1	3	2	3	3	2	3	1	3	1	2	2	3	3	50
1	2	2	1	1	3	3	1	2	3	1	3	1	2	4	2	2	2	3	2	2	4	47
1	3	2	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	28
1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	24
1	3	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	2	34
1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	3	2	1	2	2	1	1	2	1	1	1	30
1	2	2	2	3	2	3	2	1	1	2	3	3	1	1	4	3	3	3	1	3	1	47
1	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	27
1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	26
1	3	2	3	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	33
1	3	1	3	2	2	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1	3	34
2	2	2	1	1	1	4	2	3	3	1	3	4	2	3	2	2	3	3	3	3	2	52
1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	4	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	28
1	2	2	3	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	3	3	3	2	3	2	44
2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	51
1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	1	2	2	1	1	2	3	3	2	1	1	2	36
1	2	2	2	1	2	2	2	4	3	1	2	2	1	1	2	4	2	1	1	2	1	41
1	2	2	1	1	2	2	2	3	2	1	2	1	1	1	2	2	3	2	1	2	1	37
1	1	3	2	1	2	2	2	4	3	2	4	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	39
1	2	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	31
1	2	2	2	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2	2	3	3	2	1	2	36
3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2	44
1	3	2	3	1	2	2	1	2	1	2	3	2	1	1	2	3	3	3	1	1	1	41
1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2	3	1	1	2	1	1	1	1	1	2	31

2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	30
1	1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	27
1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	3	2	1	1	2	2	3	3	2	1	1	36
1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	32
1	3	2	2	1	2	3	2	3	1	2	3	1	3	4	2	3	3	3	3	3	3	53
1	1	2	1	2	2	1	1	3	2	1	3	2	1	2	4	1	2	1	2	2	2	39
1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	29
1	2	2	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	30
1	2	1	1	1	1	4	1	2	1	1	4	3	1	4	4	1	2	2	1	3	1	42
1	3	2	3	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	33
1	2	1	2	2	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1	32
3	4	2	1	1	1	3	2	1	2	1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	2	1	36
1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	28
1	2	2	2	1	2	2	2	1	3	2	1	1	1	1	3	3	2	3	1	1	2	39
1	3	2	2	1	1	2	1	1	1	1	3	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	32
1	1	2	3	2	2	2	1	2	2	3	2	1	1	1	1	2	2	3	2	2	2	40
1	1	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	31
1	3	2	1	1	4	1	1	1	2	1	4	3	1	1	1	1	3	1	1	2	1	37
1	2	2	1	2	1	4	1	1	2	1	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1	35
1	2	3	4	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	2	3	2	1	1	1	1	35
1	1	3	2	1	2	3	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	3	1	2	2	37
1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	26
1	2	3	4	2	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	2	3	1	2	1	1	2	37
1	2	2	2	2	1	3	1	2	1	1	2	1	1	1	3	1	2	2	2	2	1	36
1	2	3	2	4	1	2	1	2	1	1	2	2	1	1	2	2	3	2	1	1	1	38
1	3	2	2	1	1	1	1	1	2	1	2	3	1	1	3	3	2	2	1	1	1	36
1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	1	1	3	1	3	3	2	43
1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	2	1	2	28
1	3	3	4	3	4	4	4	1	3	4	3	1	1	1	2	2	4	4	2	3	4	61
1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1	29
1	3	3	4	3	4	4	4	1	3	4	3	1	1	1	2	2	4	4	2	3	4	61
1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	2	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1	32
1	2	1	2	2	2	1	1	1	2	2	3	2	1	1	1	1	2	2	1	1	2	34
1	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	2	2	1	1	1	30
1	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	3	2	3	1	2	2	3	35
1	2	2	2	3	1	2	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	4	3	2	2	3	43
1	3	2	2	2	2	2	3	3	4	2	2	3	1	1	2	2	2	2	2	2	2	47
1	2	4	3	1	1	2	4	1	1	3	1	1	1	1	2	1	2	2	1	3	2	40
2	2	3	2	3	2	3	1	1	2	2	3	1	1	1	2	3	1	1	1	1	1	39
1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	25
1	1	1	1	1	1	2	1	2	2	1	2	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	29
1	3	2	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	30
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	22
1	3	1	3	4	2	3	3	3	2	3	4	4	3	2	2	3	4	3	4	3	3	63
1	3	3	3	3	2	2	2	4	1	3	4	2	1	1	1	1	3	3	1	2	2	48

1	3	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	28
4	4	3	4	4	4	4	1	1	1	4	4	3	1	2	1	1	3	2	1	2	4	58
1	1	2	2	2	3	2	1	1	1	2	3	2	1	1	2	2	2	3	2	2	2	40
1	2	3	3	1	4	2	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	2	4	1	2	2	39
1	2	2	2	1	1	2	1	3	2	2	1	3	1	1	2	1	2	3	2	2	2	39
1	1	3	3	2	2	4	2	1	4	3	4	3	2	1	2	4	3	2	1	3	2	53
1	2	2	3	4	1	1	1	3	4	4	2	4	2	1	2	3	3	4	3	3	4	57
1	2	2	2	3	1	1	1	3	4	2	2	4	2	1	2	3	3	3	3	4	3	52
1	2	1	2	1	2	2	1	3	3	2	2	1	1	1	2	1	3	4	3	3	2	43
1	2	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	2	1	1	1	28
1	2	2	4	4	3	4	2	4	2	3	2	4	2	1	2	3	3	3	3	2	2	58
1	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	3	2	2	3	2	3	4	1	1	1	42



Lampiran 7 : Hasil Uji Reliabilitas dan Validitas Kematangan Emosi

Scale: Kematangan Emosi**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	143	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	143	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

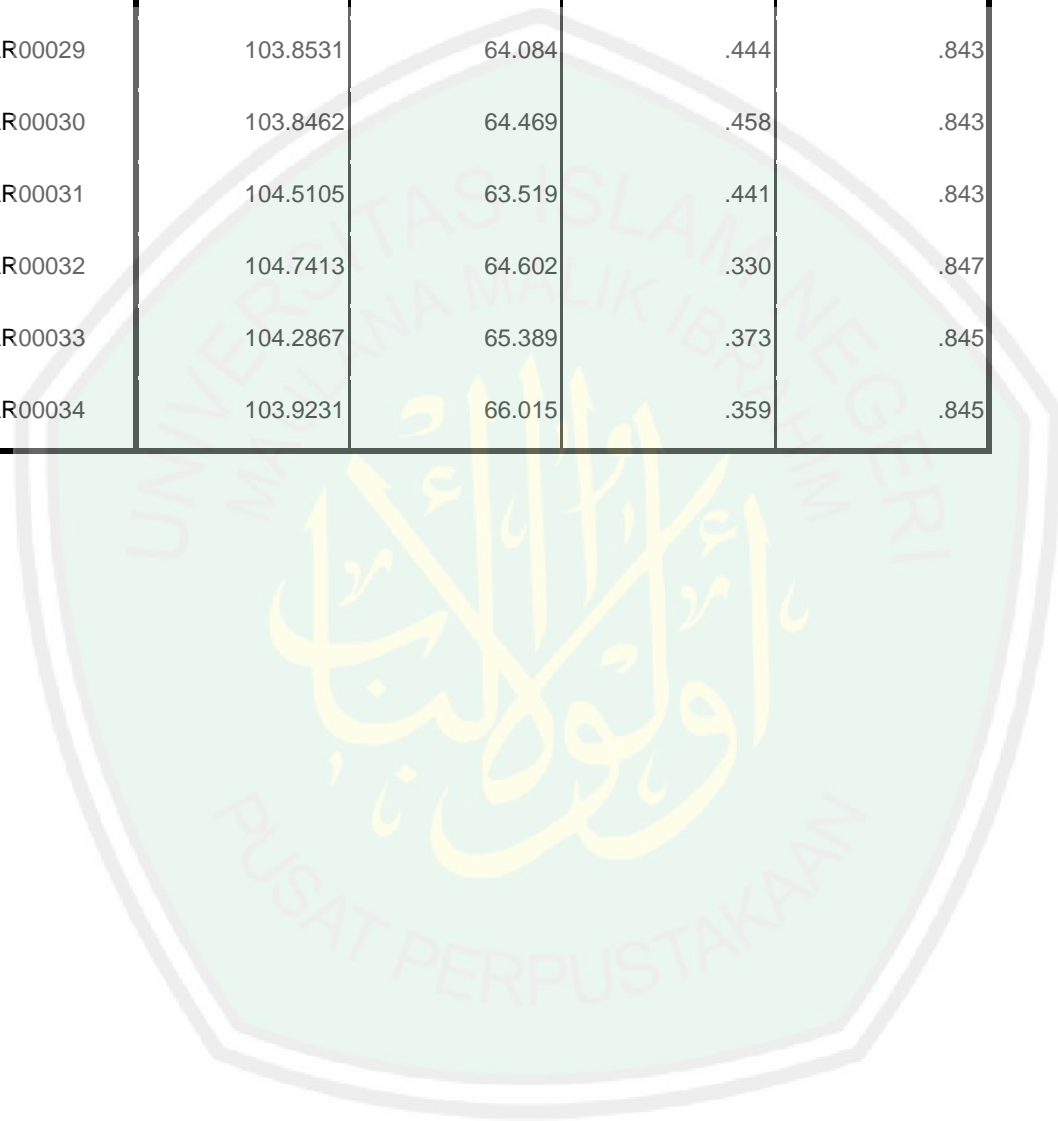
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.849	34

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	104.6853	64.119	.283	.850
VAR00002	103.8881	64.480	.491	.842
VAR00003	103.7762	66.090	.370	.845
VAR00004	103.6783	65.882	.357	.845
VAR00005	103.7552	66.383	.320	.846
VAR00006	103.7832	65.664	.377	.845
VAR00007	104.1049	67.531	.193	.849
VAR00008	104.6643	63.196	.383	.845
VAR00009	103.9930	64.387	.411	.844
VAR00010	103.7483	65.640	.357	.845
VAR00011	104.1329	65.060	.364	.845
VAR00012	104.7762	69.245	-.027	.855
VAR00013	104.1538	65.286	.337	.846
VAR00014	103.5734	66.401	.337	.846
VAR00015	104.1329	68.609	.053	.852
VAR00016	104.1259	67.942	.234	.848
VAR00017	104.1469	66.577	.332	.846
VAR00018	103.5664	66.050	.384	.845
VAR00019	103.6084	66.324	.341	.846
VAR00020	104.0350	65.640	.348	.846
VAR00021	104.0280	65.971	.336	.846
VAR00022	104.1538	66.300	.327	.846
VAR00023	103.9720	65.872	.397	.845

VAR00024	104.1748	66.638	.264	.848
VAR00025	103.8741	65.069	.421	.844
VAR00026	103.8252	64.568	.487	.842
VAR00027	103.9301	63.291	.522	.840
VAR00028	104.0140	63.901	.514	.841
VAR00029	103.8531	64.084	.444	.843
VAR00030	103.8462	64.469	.458	.843
VAR00031	104.5105	63.519	.441	.843
VAR00032	104.7413	64.602	.330	.847
VAR00033	104.2867	65.389	.373	.845
VAR00034	103.9231	66.015	.359	.845



Lampiran 8: Hasil Uji Reliabilitas dan Validitas *Aggressive Driving***Scale: Aggressive Driving****Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	143	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	143	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.874	22

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	36.7692	80.080	.350	.872
VAR00002	35.7692	79.742	.270	.875
VAR00003	35.9441	79.701	.383	.871
VAR00004	35.9091	76.337	.465	.869
VAR00005	36.3217	76.149	.506	.867
VAR00006	36.3916	76.972	.489	.868
VAR00007	36.0000	74.662	.589	.864
VAR00008	36.6014	77.847	.510	.868
VAR00009	36.3287	78.025	.367	.872
VAR00010	36.2937	75.505	.544	.866
VAR00011	36.4196	76.907	.499	.868
VAR00012	35.8462	76.779	.431	.870
VAR00013	36.1958	76.623	.416	.871
VAR00014	36.7343	80.380	.372	.872
VAR00015	36.5664	79.247	.349	.872
VAR00016	36.1189	80.852	.206	.876
VAR00017	36.2028	78.332	.373	.872
VAR00018	36.0350	75.372	.543	.866
VAR00019	35.9371	73.693	.576	.865
VAR00020	36.4615	75.560	.558	.866
VAR00021	36.2797	74.090	.664	.862
VAR00022	36.2867	75.009	.581	.865

Lampiran 9 : Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		143
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	8.80416717
Most Extreme Differences	Absolute	.069
	Positive	.069
	Negative	-.034
Kolmogorov-Smirnov Z		.823
Asymp. Sig. (2-tailed)		.508
a. Test distribution is Normal.		

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		KematanganEmosi	AggressiveDriving
N		143	143
Normal Parameters ^a	Mean	107.20	37.97
	Std. Deviation	8.325	9.176
Most Extreme Differences	Absolute	.066	.077
	Positive	.066	.077
	Negative	-.037	-.051
Kolmogorov-Smirnov Z		.784	.919
Asymp. Sig. (2-tailed)		.571	.367
a. Test distribution is Normal.			

Lampiran 10 : Uji Linieritas

ANOVA Table

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
AggressiveDriving * Between KematanaganEmosi Groups	3540.474	34	104.132	1.336	.133
(Combined)					
Linearity	948.991	1	948.991	12.179	.001
Deviation from Linearity	2591.483	33	78.530	1.008	.469
Within Groups	8415.414	108	77.920		
Total	11955.888	142			

Lampiran 11 : Uji Hipotesis

Correlations

		KematanganEmosi	AggressiveDriving
KematanganEmosi	Pearson Correlation	1	-.282**
	Sig. (2-tailed)		.001
	N	143	143
AggressiveDriving	Pearson Correlation	-.282**	1
	Sig. (2-tailed)	.001	
	N	143	143

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

HUBUNGAN KEMATANGAN EMOSI DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA SISWA KELAS XII SMK DIPONEGORO TUMPANG

Novita Anjani Desintya Sari

Dr. Siti Mahmudah, M.Si

Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

nvtanjani3@gmail.com

Abstract. In Indonesia, traffic accidents are dominated by reckless behavior, where a person drives a motorized vehicle according to his own heart and mind, without pay attention to other road users. Most traffic accidents with motorbikes are done by student age or high school level. These behaviors can occur because adolescents are in a period of instability. Emotional instability that can cause aggressive behavior including when driving.

The aim of this study was to find out the level of emotional maturity and aggressive driving in 12th grade students of Diponegoro Vocational School Tumpang. The method used in this research is the quantitative correlational method with respondents were 143 students.

The results of this study showed that: 1) the level of emotional maturity of students is in the high category with a percentage of 68.5%; 2) the level of aggressive driving of students is in the low category with a percentage of 77.6%; 3) There is a significant negative correlation between emotional maturity and aggressive driving in 12th grade students of Diponegoro Vocational School Tumpang with value pearson correlation is -0.282 and the significance of 0.001 ($p < 0.05$). Emotional maturity contributed 28.2% to aggressive driving behavior, while the other 71.8% was influenced by other factors.

Keywords: Emotional Maturity, Aggressive Driving

Abstrak. Di Indonesia kecelakaan lalu lintas didominasi oleh perilaku ugal-ugalan, dimana seseorang mengendarai kendaraan bermotor sesuai dengan hati dan pikirannya sendiri, tanpa memedulikan pengguna jalan lain. Sebagian besar kecelakaan lalu lintas dengan sepeda motor dilakukan oleh usia pelajar atau tingkat Sekolah Menengah Atas. Perilaku tersebut dapat terjadi karena remaja berada pada masa yang mengalami ketidakstabilan. Ketidakstabilan emosi yang dapat menyebabkan munculnya perilaku agresif termasuk ketika berkendara.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kematangan emosi dan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif korelasional dengan responden berjumlah 143 siswa.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa: 1) tingkat kematangan emosi siswa berada pada kategori tinggi dengan presentase 68,5%; 2) tingkat *aggressive driving* siswa berada pada kategori rendah dengan presentase 77,6%; 3) Terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang. Kematangan emosi berkontribusi 28,2% terhadap perilaku *aggressive driving*, sedangkan 71,8% yang lainnya dipengaruhi oleh faktor lainnya

Kata kunci: Kematangan Emosi, *Aggressive Driving*

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan zaman, masyarakat mendapatkan kemudahan dalam kegiatan sehari-harinya, terutama hal transportasi. Penggunaan sepeda motor sudah menjadi kebutuhan masyarakat di kota-kota besar maupun di pedesaan. Ketika berkendara tidak hanya fisik saja yang mengendalikan sepeda motor, tetapi juga psikis. Dalam berkendara dibutuhkan pemahaman, analisis, skill, dan etika (Rachmanto, 2019).

Data kepolisian di Indonesia, menyatakan rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Sebanyak 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia (Marroli, 2017). Penyebab yang paling dominan adalah ugal-ugalan di jalan, dimana seseorang mengendarai sepeda motor sesuai dengan hati dan pikirannya sendiri tanpa memedulikan pengguna jalan yang lain (S. Putranto, Pramana, & Kurniawan, 2006). Menurut Tasca (2000) dalam mengemudi perilaku dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, dapat meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan serta upaya untuk menghemat waktu.

Seseorang menunjukkan perilaku mengemudi yang berbahaya dipengaruhi oleh faktor pelepasan emosional dari pengendara. Pengemudi yang tidak mampu mengontrol emosinya, membuat pengemudi tersebut cenderung melampiaskannya pada saat berkendara. Ketika berkendara seseorang yang memiliki tingkat kematangan emosi yang tinggi akan mampu berkendara dengan tenang dan berpikir jauh sebelum mengambil suatu tindakan. Oleh karena itu, salah satu faktor yang

perlu ditingkatkan seorang pengemudi adalah kematangan emosi (Herani & Jauhari, 2017).

Kematangan emosi merupakan keadaan tidak meledaknya emosi individu, tetapi menunggu waktu dan tempat yang tepat untuk memunculkan emosi tersebut dengan cara yang dapat diterima oleh lingkungan. Individu yang matang secara emosi memiliki kontrol penuh terhadap ekspresi dari perasaannya dan menunjukkan perilaku berdasarkan norma sosial yang berlaku (Hurlock, 1999).

Hasil survey yang telah dilakukan di SMK Diponegoro Tumpang menunjukkan bahwa terdapat perilaku yang dilakukan oleh siswa ketika sedang sedih, marah, kesal, atau emosi lainnya dalam keadaan mengemudi seperti: melajukan kendaraan dengan kecepatan tinggi, memarahi orang lain yang menghalangi jalan, berteriak di jalan. Perilaku *aggressive driving* yang terlihat pada siswa disebabkan oleh emosi negative yang tidak dapat dikontrol sehingga mengganggu aktivitas saat berkendara.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Mustikawati (2017) menyatakan bahwa ketika emosi seseorang matang dan dapat mengontrol dirinya maka perilakunya juga akan sesuai dengan norma dan aturan yang ada sehingga tingkat *aggressive driving* bisa ditekan. Oleh karena penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif memandang tingkah laku manusia dapat diramal dan realitas sosial; objektif dan

dapat diukur (Yusuf, 2014). Dipilihnya jenis penelitian ini karena bertujuan untuk mengetahui hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang. Penelitian ini mengukur dua variabel yaitu kematangan emosi sebagai variabel bebas atau *independent variable* (X) dan *aggressive driving* sebagai variabel terikat atau *dependent variable* (Y).

Populasi dalam penelitian ini adalah siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang berjumlah 155 orang dengan karakteristik mampu mengendarai sepeda motor dalam kehidupan sehari-hari. Namun, dalam penelitian ini hanya terdapat 143 siswa yang dapat diolah datanya karena sisanya tidak memasuki kriteria yang telah ditentukan. Instrumen yang digunakan pada penelitian kali ini adalah menggunakan skala kematangan emosi dan skala *aggressive driving*.

HASIL

Berdasarkan hasil kategorisasi menunjukkan bahwa kategorisasi kematangan emosi berdasarkan mean hipotetik terdapat 68,5% atau 98 subjek memiliki kematangan emosi yang tinggi, 31,5% atau 45 subjek memiliki kematangan emosi sedang, dan 0% atau tidak ada subjek yang memiliki kematangan emosi rendah. Kategorisasi *aggressive driving* menunjukkan bahwa 0% atau tidak terdapat subjek yang memiliki *aggressive driving* tinggi, 22,4% atau 32 subjek memiliki *aggressive driving* sedang, dan 77,6% atau 111 subjek memiliki *aggressive driving* yang rendah.

Hasil uji korelasi *product moment* menggunakan SPSS menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk hubungan antara kedua variabel tersebut adalah 0.001 yang artinya $p < 0.05$, dan nilai person correlation yaitu -0.282.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai hubungan kematangan emosi dengan aggressive driving pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang yang telah dianalisis menggunakan program SPSS for windows membuktikan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kematangan emosi dengan aggressive driving. Kedua variabel tersebut memiliki hubungan secara negatif, dimana memiliki signifikansi 0.001 yang artinya $p < 0.05$ dan nilai pearson correlation yaitu -0.282. Nilai tersebut menunjukkan bahwa tingkat hubungan kematangan emosi dengan aggressive driving berada pada kategori lemah dan berhubungan secara negatif. Adanya hubungan negatif berarti semakin tinggi kematangan emosi siswa maka semakin rendah aggressive drivingnya. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi siswa, maka semakin tinggi tingkat aggressive driving-nya. Kematangan emosi memberikan kontribusi 28.2% terhadap perilaku aggressive driving sedangkan 71.8% dipengaruhi oleh faktor lainnya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebanyakan siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang memiliki kematangan emosi yang tinggi dan aggressive driving yang rendah. Siswa cenderung memiliki kemampuan yang baik dalam mengendalikan emosi, menganalisis situasi secara kritis, dan

merespon dengan baik ketika menghadapi dengan situasi yang tidak terduga atau tidak menyenangkan. Oleh karena itu, siswa memiliki potensi yang rendah untuk membahayakan pengguna jalan lain saat mengendarai sepeda motor yang dipengaruhi oleh emosi-emosi negative. Kemampuan siswa dalam mengendalikan emosi ketika berkendara menunjukkan siswa memiliki kematangan emosi yang baik sehingga perilaku *aggressive driving* tidak banyak muncul dan dapat ditekan dalam kehidupan sehari-hari.

Selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Mustikawati (2017) menunjukkan adanya hubungan negatif antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Artinya, semakin tinggi tingkat kematangan emosi individu, maka semakin rendah tingkat *aggressive driving*-nya, begitu juga sebaliknya semakin rendah tingkat kematangan emosi individu maka semakin tinggi tingkat *aggressive driving*-nya. Ketika emosi seseorang telah matang dan dapat mengontrol dirinya, maka perilakunya juga akan sesuai dengan norma dan aturan yang ada di lingkungan sehingga tingkat *aggressive driving* bisa ditekan.

KESIMPULAN

Tingkat kematangan emosi pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang rata-rata berada pada kategori tinggi. Sedangkan, tingkat *aggressive driving* pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang rata-rata berada pada kategori rendah. Hasil uji *product moment* menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*, yang artinya hipotesis diterima. Kematangan emosi dengan *aggressive driving* memiliki hubungan negatif yang

signifikan. Adanya hubungan negatif berarti semakin tinggi kematangan emosi siswa maka semakin rendah *aggressive driving*-nya. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah kematangan emosi siswa, maka semakin tinggi tingkat *aggressive driving*-nya.

DAFTAR PUSTAKA

- Herani, I., & Jauhari, A. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. *MEDIAPSI*, 29-38.
- Hurlock, E. B. (1999). *Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Marroli. (2017, 8 22). *Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan*. Di akses 4 Oktober 2019. Retrieved from Kominfo.go.id: https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr
- Mustikawati, R. (2017). "Hubungan antara Kematangan Emosi dengan Aggressive Driving pada Pengemudi Bus". Skripsi. Psikologi. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.
- Rachmanto, B. (2019, Agustus 27). *Ini Alasan Anak di 'Bawah Umur' Dilarang Keras Bawa Motor*. Retrieved from medcom.id: <https://www.medcom.id/otomotif/motor/Rb15REdb-ini-alasan-anak-di-bawah-umur-dilarang-keras-bawa-motor>. Di akses 8 September 2019
- S. Putranto, L., Pramana, A., & Kurniawan, H. (2006). Hubungan Antara Perilaku Penegemudi Sepeda Motor Pada Berbagai Keadaan Lalu Lintas Jalan Dengan Karakteristik Pengemudi, Kendaraan, dan Perjalanan. *Jurnal Transportasi*, 63-70.
- Tasca, L. (2000). A Review of The Literature on Aggressive Driving Research. *Paper presented at Aggressive Driving Issue Conference*, 1-25.
- Yusuf, A. (2014). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: KENCANA.