

**PENGARUH REGULASI EMOSI DAN *MORAL DISENGAGEMENT*
TERHADAP PERILAKU AGRESIF PADA PENGENDARA SEPEDA
MOTOR DI KOTA MALANG**

SKRIPSI



Oleh:

LUTHFI LESMANA NUGRAHA

NIM. 19410168

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

2023

HALAMAN JUDUL

**PENGARUH REGULASI EMOSI DAN *MORAL DISENGAGEMENT* TERHADAP
PERILAKU AGRESIF PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA
MALANG**

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

Luthfi Lesmana Nugraha

NIM. 19410168

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI

MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2023

**PENGARUH REGULASI EMOSI DAN MORAL DISENGAGEMENT TERHADAP
PERILAKU AGRESIF PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA
MALANG**

SKRIPSI

Oleh:

LUTHFI LESMANA NUGRAHA

NIM. 19410168

Telah disetujui oleh:

Dosen Pembimbing Skripsi



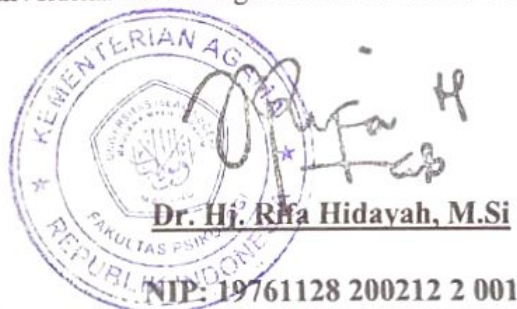
Dr. Fathul Lubabin Nuqul, M.Si

NIP: 197605122003121002

Mengetahui,

Dekan Fakultas Psikologi

Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang



Dr. Hj. Rifa Hidayah, M.Si

NIP: 19761128 200212 2 001

**PENGARUH REGULASI EMOSI DAN MORAL DISENGAGEMENT TERHADAP
PERILAKU AGRESIF PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA
MALANG**

SKRIPSI

Telah Dipertahankan Di Depan Dewan Penguji

Pada tanggal 04 Januari 2023

Susunan Dewan Penguji

Sekretaris Penguji



Dr. Fathul Lubabin Nuqul, M. Si

NIP: 197605122003121002

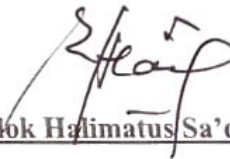
Penguji Utama



Dr. Ali Ridho, M. Si

NIP: 1998704292006041001

Ketua Penguji



Dr. Elok Halimatus Sa'diyah, M. Si.

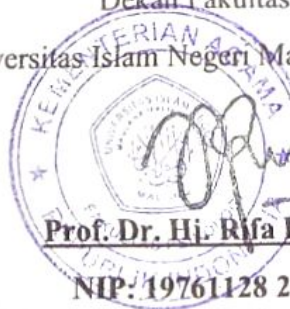
NIP: 197405182005012002

Skrripsi ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana
Psikologi tanggal 20.....

Mengesahkan,

Dekan Fakultas Psikologi

Universitas Islam Negeri Maulana Ibrahim Malang



Prof. Dr. Hj. Rifa Hidayah, M.Si

NIP: 19761128 200212 2 001

SURAT PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Luthfi Lesmana Nugraha

NIM : 19410168

Fakultas : Psikologi

Jurusan : Psikologi

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“Pengaruh Regulasi Emosi dan Moral Disengagement terhadap Perilaku Agresif pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang”**, adalah benar-benar hasil karya sendiri baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang disebutkan sumbernya. Jika dikemudian hari ada pengakuan dari pihak lain, hal tersebut bukan menjadi tanggung jawab Dosen pembimbing dan pihak Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, saya bersedia mendapatkan sanksi.

Malang, 04 Januari 2023

Penulis



Luthfi Lesmana Nugraha

NIM. 19410168

MOTTO

TUHAN MATI PADA ORANG-ORANG YANG BERHENTI BERHARAP.

-LESMANA

ANAK LELAKI TAK BOLEH DIHIRAUKAN PANJANG, HIDUPNYA IALAH UNTUK BERJUANG. KALAU PERAHUNYA TELAH DIKAYUHNYA KE TENGAH, DIA TAK BOLEH SURUT PULANG. MESKIPUN BAGAIMANA BESAR GELOMBANG. BIARKAN KEMUDI PATAH, BIARKAN LAYAR ROBEK, ITU LEBIH MULIA DARIPADA MEMBALIK HALUAN PULANG.

-BUYA HAMKA-

TERSESAT ITU BUKAN KEKELIRUAN YANG HARUS DITAKUTI. JALAN SAJA. TERSESAT SAJA. TAK MENGAPA. SEBAGIAN BESAR SEJARAH INI DIBANGUN OLEH PARA PETUALANG YANG TERSESAT.

-PUTHUT E.A-

PERSEMBAHAN

Puji Syukur Alhamdulillah kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang atas segala nikmat dan karunia-Nya yang tak henti selama ini sehingga hamba dapat menyelesaikan tugas akhir jenjang S1. Puji dan Syukur hamba haturkan kepada-Mu Ya Allah Tuhan Semesta Alam.

Dengan Karuniamu, ya Allah, Engkau berikan kemudahan pada hamba untuk menyelesaikan karya ini dengan sebagaimana mestinya.

Karya ini semata-mata hamba hadirkan sebagai rasa syukur atas segala nikmat-Mu yang tiada terhingga.

Ibuku, Ika Sukaetin Affandi

Untuk ibu yang paling Upi sayangi. Terima kasih karena telah menjadi ibu yang paling hebat seluruh dunia. Ibu yang tidak pernah berhenti mendoakan, memberikan keikhlasan, perjuangan, dukungan, serta cinta dan kasih sayang. Terima kasih karena engkau mengajarkan indahny arti kehidupan dan pengorbanan demi kebahagiaan anakmu ini.

Meskipun tak mungkin terbalaskan, semoga segala hal baik yang engkau berikan bisa berbalas pengabdianku untukmu hingga akhir waktu. Sehat selalu, bu. Duniaku benar-benar menyedihkan jika ibu sakit.

Keluargaku, Bapakku dan adik-adikku

Untuk bapakku yang aku sayangi, terima kasih banyak atas segala perjuangan dan doa yang tiada henti engkau lakukan demi anakmu ini. Engkau adalah bukti dari perjuangan seorang ayah. Meskipun kita tak banyak berbicara, segala sikap dan peluh letihmu sudah cukup menjadi bukti bahwa engkau telah berhasil mendidik anakmu ini. Terima kasih, Pak. Semoga Bapak sehat dan bahagia selalu.

Terakhir, untuk adik-adikku yang paling aku cintai, terima kasih karena berkat kehadiranmu, aku belajar apa itu arti mengasihi. Semoga kita menjadi saudara yang terus saling mengasihi tiada henti. Semoga kita bisa menjadi anak yang berbakti pada kedua orang tua dan bisa membahagiakannya hingga kelak menuju surga-Nya.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah robbil'alamin, puji syukur kepada Allah SWT yang senantiasa memberikan karunia dan rahmat-Nya kepada kita semua. Sholawat serta salam selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarganya, sahabatnya, *tabi'in*-nya, dan kita semua selaku umatnya yang setia hingga akhir zaman.

Peneliti mengucapkan rasa syukur sebesar-besarnya kepada Allah SWT atas kesempatan yang diberikan untuk menyelesaikan proposal penelitian dengan maksdial. Peneliti juga ingin menyampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang selalu mendukung dan membantu dalam proses menyelesaikan proposal penelitian hingga akhir. Pihak-pihak tersebut diantaranya adalah:

1. Prof. Dr. H. M. Zainuddin, MA selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang;
2. Prof. Dr. Rifa Hidayah, M. Si selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang;
3. Yusuf Ratu Agung, MA selaku Ketua Prodi Strata satu fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang;
4. Dr. Fathul Lubabin Nuqul, M.Si selaku Dosen pembimbing satu. Atas bimbingan, arahan, dukungan, serta masukannya yang membangun, saya ucapkan banyak terima kasih;
5. Aprilia Mega Rosdiana, M.Psi selaku Dosen pembimbing dua. Atas bimbingan dan dukungannya, saya ucapkan banyak terima kasih;
6. Seluruh Dosen Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, yang telah memberikan ilmu pengetahuan kepada peneliti;
7. Bapak Undang dan Ibu Ika yang selalu mendo'akan kesehatan dan kesuksesan serta dukungan sehingga peneliti semangat untuk menyelesaikan skripsi;
8. Seluruh keluarga Affandi yang telah mendoakan dan mendukung setiap langkah yang Upi Ambil. Semoga karunia Allah selalu tercurahkan kepada kita;
9. Haeruddin Azhari, terima kasih, Kak, atas segala saran, masukan, dan ide-ide yang cemerlang;
10. Rofiqo Azizaturrahmi, Terima kasih atas segala doa, dukungan, masukan, canda, tawa, dan kebahagiaan selama proses mengerjakan skripsi dan saat-saat kita memulai hari yang bahagia;
11. Kawan-kawan kontrakan sehat dan kuat, terima kasih atas setiap bantuan yang diberikan. Semoga persaudaraan kita terus terjaga selamanya;

12. Kawan-kawan mucikirie, terima kasih atas setiap keluh kesah yang kita bagi bersama. Senang rasanya menjalani perkuliahan bersama kalian;
13. Kawan-kawan Pandanlandung, terima kasih atas setiap momen bimbingan yang selalu terasa menyenangkan. Pertolongan, saran, dan masukan kalian tercantum dalam karya ini. Terima kasih banyak;
14. Kawan-kawan KKM Karangpandan, yang telah memberikan pengalaman dan pelajaran hidup selama satu bulan bersama;
15. Seluruh pihak yang telah memberikan abntuan dan berjasa atas terselesaikannya tugas akhir ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala hal baik yang kalian semua berikan. Semoga Allah selalu meridhoi kalian dan membalas segala kebaikan semua.

Semoga Allah SWT selalu memberikan limpahan kasih sayang, rahmat, karunia dan balasan yang berlipat atas kebaikan seluruh pihak yang membantu terwujudnya skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung. Aamiin Ya Robbal ‘Alamin.

Malang, 04 Januari 2023

Luthfi Lesmana Nugraha

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iv
MOTTO	v
PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
ABSTRAK	xiii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan	6
D. Manfaat	6
BAB II	8
KAJIAN PUSTAKA	8
A. Aggressive Driving	8
1. Definisi Aggressive Driving.....	8
2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Aggressive driving</i>	9
3. Bentuk-Bentuk Perilaku <i>Aggressive Driving</i>	12
B. Regulasi Emosi	15
1. Definisi Regulasi Emosi	15
2. Aspek Regulasi Emosi	16
3. Dimensi Regulasi Emosi	17
4. Kesulitan dalam Regulasi Emosi.....	18
C. Moral Disengagement.....	19
1. Definisi Moral Disengagement	19
2. Aspek Moral Disengagement	20
3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi <i>Moral Disengagement</i>	21
D. Pengaruh Regulasi Emosi dan Moral disengagement terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara	23

1.	Pengaruh Regulasi Emosi terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara	23
2.	Pengaruh Moral disengagement terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara.....	24
3.	Pengaruh Regulasi Emosi dan Moral disengagement terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara	25
E.	Kerangka Penelitian	26
F.	Hipotesis Penelitian	27
1.	Hipotesis Mayor	27
2.	Hipotesis Minor.....	27
BAB III		28
METODE PENELITIAN		28
A.	Rancangan Penelitian.....	28
B.	Identifikasi Variabel Penelitian	28
C.	Definisi Operasional	28
D.	Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling	29
1.	Populasi	29
2.	Sampel.....	30
3.	Teknik Sampling	30
E.	Teknik Pengumpulan Data.....	30
G.	Teknik Analisis Data	36
BAB IV		40
A.	Pelaksanaan Penelitian.....	40
1.	Gambaran lokasi penelitian.....	40
2.	Waktu dan tempat penelitian.....	40
B.	Hasil dan Analisa data Penelitian	40
1.	Uji Asumsi.....	40
2.	Analisis Deskriptif.....	42
3.	Uji Hipotesis.....	45
4.	Hasil Analisis Tambahan	48
C.	Pembahasan	52
BAB V		57
A.	Kesimpulan	57
B.	Saran	57
DAFTAR PUSTAKA.....		59
LAMPIRAN-LAMPIRAN		65

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Blue Print Skala Difficulties in Regulation Emotion	31
Tabel 3. 2 Blue-print skala moral disengagement	32
Tabel 3. 3 Blue-Print Skala Aggressive Driving	33
Tabel 3. 4 Validitas skala difficulties in regulation emotion.....	34
Tabel 3. 5 Validitas skala aggressive driving	35
Tabel 3. 6 Hasil uji reliabilitas.....	35
Tabel 3. 7 Norma Kategorisasi	38
Tabel 3. 8 Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi	38
Tabel 4. 1 Hasil uji normalitas.....	41
Tabel 4. 2 Hasil uji linieritas	41
Tabel 4. 3 Hasil skor hipotetik dan empirik	42
Tabel 4. 4 Hasil norma kategorisasi	43
Tabel 4. 5 Kriteria Kategorisasi Data Difficulties in Regulation Emotion, Moral Disengagement, dan Aggressive Driving	44
Tabel 4. 6 Hasil Kategorisasi Data Difficulties in Regulation Emotion	44
Tabel 4. 7 Hasil Kategorisasi Data Moral Disengagement	44
Tabel 4. 8 Hasil Kategorisasi Data Aggressive Driving.....	45
Tabel 4. 9 Analisis Regresi Linier Berganda.....	45
Tabel 4. 10 Hasil Model Summary Regulasi Emosi dan Moral Disengagement	46
Tabel 4. 11 Pengaruh Difficulties in Regulation Emotion dan Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving.....	46
Tabel 4. 12 Pengaruh Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving ditinjau berdasarkan masing-masing aspeknya.....	47
Tabel 4. 13 Hasil output descriptives pada variabel jenis kelamin	48
Tabel 4. 14 Hasil output Anova pada variabel jenis kelamin.....	49
Tabel 4. 15 Hasil output descriptives pada variabel kelompok usia	49
Tabel 4. 16 Hasil output Anova pada variabel kelompok usia.....	50
Tabel 4. 17 Hasil output descriptives pada variabel jenis motor.....	50
Tabel 4. 18 Hasil output Anova pada variabel jenis motor	51
Tabel 4. 19 Hasil output descriptives pada variabel legalitas berkendara.....	51
Tabel 4. 20 Hasil output Anova pada variabel legalitas berkendara	52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir Korelasional	26
--	----

ABSTRAK

Luthfi Lesmana Nugraha. 2023, Pengaruh Regulasi Emosi dan *Moral Disengagement* terhadap Perilaku Agresif pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang. Skripsi Fakultas Psikologi. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Dosen Pembimbing: Dr. Fathul Lubabin Nuqul, M.Si

Aprilia Mega Rosdiana, M.Si

Angka kecelakaan lalu lintas di Kota Malang pada tahun 2021 mencapai 159 laporan sejak bulan Januari hingga Desember 2021. Angka tersebut naik sebesar 30% dibandingkan tahun sebelumnya. Tercatat sebanyak 36 orang meninggal dunia akibat laka lantas. Kasus lakalantas seringkali terjadi akibat dari perilaku aggressive driving seperti menyalip dengan sembarangan, sikap antisosial, dan sembrono. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa perilaku aggressive driving dapat dipengaruhi oleh regulasi emosi dan pelepasan moral. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh regulasi emosi dan pelepasan moral terhadap perilaku agresif pada Pengendara sepeda motor di Kota Malang. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode analisis regresi berganda. Subyek yang diteliti berjumlah 180 pengendara sepeda motor yang berdomisili di Kota Malang. Hasil analisis menunjukkan bahwa tingkat regulasi emosi, pelepasan moral, dan agresivitas pada pengendara sepeda motor di Kota Malang berada pada tingkat sedang. Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa terdapat pengaruh antara regulasi emosi dan pelepasan moral terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Secara simultan variabel regulasi emosi dan pelepasan moral memberikan pengaruh sebesar 28,8% terhadap agresivitas dalam berkendara. Selain itu, agresivitas dalam berkendara juga dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu jenis kelamin, kelompok usia, jenis kendaraan, dan legalitas berkendara.

Kata Kunci: Regulasi Emosi, *Moral Disengagement*, *Aggressive Driving*.

ABSTRACT

Luthfi Lesmana Nugraha. 2023, *The Effect of Emotion Regulation and Moral Disengagement on Aggressive Behavior of Motorcyclists in Malang City*. Faculty Psychology Minithesis. State Islamic University of Maulana Malik Ibrahim Malang

Supervisor: Dr. Fathul Lubabin Nuqul, M.Si

Aprilia Mega Rosdiana, M.Si

The number of traffic accidents in Malang City in 2021 reached 159 reports from January to December 2021. This figure has increased by 30% compared to the previous year. As many as 36 people have died as a result of accidents. Traffic accidents often occur as a result of aggressive driving behavior such as careless overtaking, anti-social behavior, and recklessness. Several studies have shown that aggressive driving behavior can be influenced by emotional regulation and moral disengagement. This study aims to determine the effect of emotional regulation and moral disengagement on aggressive behavior in motorcycle riders in Malang City. This study uses a quantitative approach with multiple regression analysis method. The subjects studied were 180 motorbike riders who live in Malang City. The results of the analysis show that the level of emotion regulation, moral disengagement, and aggressiveness in motorcyclists in Malang City is at a moderate level. The results of the regression analysis show that there is an influence between emotional regulation and moral disengagement on aggressive behavior in motorcyclists in Malang City. Simultaneously the variables of emotion regulation and moral release have an effect of 28.8% on driving aggressiveness. In addition, aggressiveness in driving is also influenced by several factors, namely gender, age group, type of vehicle, and driving legality.

Keywords: *Emotion Regulation, Moral Disengagement, Aggressive Driving.*

تجريدي

لوثفي ليسمانا نوغراها. 2023 ، تأثير التنظيم العاطفي وفك الارتباط الأخلاقي على السلوك العدواني لدى راكبي الدراجات النارية في مدينة مالانج. رسالة كلية علم النفس. جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج

المشرف: د. فتح لبن نقل، المجستر

أبريليا ميجا روزديانا ، المجستر

بلغ عدد حوادث المرور في مدينة مالانج في عام 2021 159 تقريراً في الفترة من يناير إلى ديسمبر 2021. وقد ارتفع هذا الرقم بنسبة 30٪ مقارنة بالعام السابق. وقد توفي ما يصل إلى 36 شخصاً نتيجة للحوادث. غالباً ما تحدث حوادث المرور نتيجة لسلوك القيادة العدواني مثل التجاوز المتهمل والسلوك المعادي للمجتمع والتهور. أظهرت العديد من الدراسات أن سلوك القيادة العدواني يمكن أن يتأثر بالتنظيم العاطفي وفك الارتباط الأخلاقي. تهدف هذه الدراسة إلى تحديد تأثير التنظيم العاطفي وفك الارتباط الأخلاقي على السلوك العدواني لدى راكبي الدراجات النارية في مدينة مالانج. تستخدم هذه الدراسة نهجاً كمياً مع طريقة تحليل الانحدار المتعدد. كانت الموضوعات التي تمت دراستها هي 180 راكباً للدراجات النارية يعيشون في مدينة مالانج. تظهر نتائج التحليل أن مستوى تنظيم العاطفة ، وفك الارتباط الأخلاقي ، والعدوانية لدى راكبي الدراجات النارية في مدينة مالانج عند مستوى معتدل. تظهر نتائج تحليل الانحدار أن هناك تأثيراً بين التنظيم العاطفي وفك الارتباط الأخلاقي على السلوك العدواني لدى راكبي الدراجات النارية في مدينة مالانج. في الوقت نفسه ، فإن متغيرات تنظيم العاطفة والإفراج الأخلاقي لها تأثير بنسبة 28.8٪ على عدوانية القيادة. بالإضافة إلى ذلك ، تتأثر العدوانية في القيادة أيضاً بعدة عوامل ، وهي الجنس والفئة العمرية ونوع السيارة وشرعية القيادة.

الكلمات المفتاحية: تنظيم العاطفة ، فك الارتباط الأخلاقي ، القيادة العدوانية

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu Negara dengan jumlah kepemilikan sepeda motor terbanyak. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub mengatakan bahwa pada tahun 2021, Negara Indonesia menjadi Negara peringkat ketiga dalam kepemilikan sepeda motor terbanyak di dunia (Yati, 2021). Sepeda motor menjadi sarana angkutan jalan terbanyak di Indonesia setelah bus, mobil barang, dan mobil penumpang dengan total 120.042.298-unit pada tahun 2021 dan rata-rata pertumbuhan sebesar 4,63%, terhitung dari tahun 2017 hingga tahun 2021 (Kemenhub, 2021).

Masyarakat cenderung memilih sepeda motor sebagai kendaraan sehari-hari karena mobilitasnya yang praktis dan harga yang terjangkau (Nuriyanti, 2017). Ditinjau dari segi perilaku konsumen, masyarakat cenderung mempertimbangkan faktor produk dan harga dalam menentukan pembelian produk (Ujianto & Abdurachman, 2004). Sebagai salah satu angkutan jalan, sepeda motor mampu menjawab kebutuhan masyarakat sebagai kendaraan bermotor termurah dengan penawaran kualitas yang praktis (Wahyuni, 2008).

Di Provinsi Jawa Timur, sepeda motor menjadi penyumbang kendaraan bermotor terbanyak nomor satu dengan jumlah 18,839,681-unit pada tahun 2021. Sedangkan Kota Malang menempati posisi ketiga sebagai penyumbang kendaraan motor terbanyak di Provinsi Jawa Timur setelah Kota Sidoarjo di posisi kedua dan Kota Surabaya di posisi pertama (BPS Provinsi Jawa Timur, 2021).

Sebagai moda transportasi paling banyak, sepeda motor memiliki tingkat risiko paling rentan terhadap kecelakaan lalu lintas (Suraji dkk, 2010). Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia atau Korlantas Polri kemudian mencatat bahwa kerugian materiil yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas terhitung dari tahun 2020 hingga 2021 mencapai Rp. 362,13 miliar. Sedangkan kerugian jiwa yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas mencapai 25.266 korban jiwa pada tahun 2021 (Databoks, 2021). Sebanyak 73% kecelakaan disebabkan oleh sepeda motor (BPS Kemenhub, 2022). Data ini sekaligus menunjukkan bahwa kecelakaan sepeda motor mempunyai risiko tidak hanya pada materi, namun juga jiwa manusia.

Di Kota Malang, angka kecelakaan lalu lintas mencapai 159 laporan sejak bulan Januari hingga Desember 2021. Angka tersebut naik sebesar 30% dibandingkan tahun sebelumnya. Tercatat sebanyak 36 orang meninggal dunia akibat laka lant. Sedangkan

188 korban mengalami luka ringan. Kecelakaan lalu lintas di kota Malang juga menyebabkan kerugian materi mencapai Rp. 161.350.000,00 (Kurniawan, 2021).

Iptu Saiful Ilmi selaku Kanit Laka Lantas Satlantas Polresta Malang Kota menuturkan bahwa banyaknya kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara itu sendiri.

“Faktor yang pertama adalah karena manusianya. Faktor yang kedua akibat banyaknya pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas.”

Terdapat banyak faktor yang menyebabkan kecelakaan sepeda motor, salah satunya adalah faktor manusia (Marsaid, 2013). Faktor manusia menjadi faktor paling besar dalam kecelakaan lalu lintas, yaitu sebesar 90% (Mashuri & Zaduqisti, 2009). Adapun faktor pra-sarana jalan dan kendaraan hanya berpengaruh sebesar 10% atas terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam hal ini, Marsaid (2013) menjelaskan bahwa faktor manusia berkaitan dengan masalah-masalah seperti kelengahan, kecepatan tinggi, tidak tertib, tidak terampil, mengantuk, dan mabuk. Sedangkan Mashuri & Zaduqisti (2009) menjelaskan bahwa faktor manusia berkaitan dengan masalah perilaku pengendara seperti menyalip dengan sembarangan, sikap antisosial, dan sembrono.

Perilaku dan sikap pengendara yang merugikan tersebut masuk ke dalam kategori perilaku agresif dalam berkendara (Sari, 2020). Perilaku agresif dalam berkendara terjadi ketika seseorang atau beberapa pengendara melanggar rambu-rambu lalu lintas yang menimbulkan ancaman bahaya bagi pengendara lain, pengguna jalan, dan benda-benda di sekitarnya (Yanuvianti, Qodariah, dan Coralia, 2018). Menurut Tasca dalam Hafizhudin dan Indrawati (2016), suatu perilaku pengendara dikatakan agresif apabila dilakukan secara sengaja, meningkatkan risiko tabrakan, serta dimediasi oleh unsur permusuhan, kekesalan, dan ketidaksabaran, atau tendensi tergesa-gesa. Beberapa bentuk perilaku dari *aggressive driving* diantaranya adalah kebut-kebutan, membuntuti kendaraan lain, melanggar lampu lalu lintas dan rambu berhenti, menyalip kendaraan lain dengan cara yang salah, dan mengemudi di jalur yang salah (Yanuvianti, Qodariah, dan Coralia, 2018).

Perilaku agresif dalam berkendara dapat dipengaruhi oleh faktor emosional (Sari, 2020). Seseorang yang dapat mengendalikan emosinya dengan baik, mereka dapat meningkatkan kemampuan berpikir kritis dalam menanggapi suatu permasalahan dan bertindak secara terarah (Kamilya, Deny, & Lestyanto, 2021). Dalam konteks berkendara, seseorang dengan pengendalian emosi yang baik, mereka mampu

berkendara dengan tenang dan berpikir secara matang sebelum mereka mengambil tindakan. Begitupun sebaliknya, orang yang tidak mampu mengontrol emosinya, mereka memiliki kecenderungan untuk melampiaskan emosinya tersebut pada saat berkendara (Herani & Jauhari, 2017). Kemampuan untuk mengontrol emosi ini berkaitan dengan regulasi emosi.

Regulasi emosi adalah kemampuan emosi seseorang untuk memfasilitasi dan mengatur proses-proses psikologis seperti pemusatan perhatian, pemecahan masalah, dan dukungan sosial (Kuncoro, 2021). Dalam hal ini, regulasi emosi berarti fokus pada kemampuan pengendara untuk mengatur dan mengekspresikan emosi tersebut dalam situasi berkendara (Widuri, 2012). Regulasi emosi terdiri dari empat aspek, yaitu: 1) kemampuan untuk mengatur strategi emosi, 2) kemampuan untuk tidak terpengaruh oleh emosi negatif, 3) kemampuan mengendalikan emosi, 4) kemampuan menerima respon emosi. Dalam konteks berkendara, regulasi emosi membantu pengendara untuk mengelola emosi, mempengaruhi proses berjalannya emosi, intensitasnya, dan perasaan yang dialami, untuk kemudian mengetahui bagaimana emosi harus diekspresikan dalam respon yang tepat dalam aktivitas berkendara (Kuncoro, 2021). Sebaliknya, kesulitan dalam regulasi emosi menghambat seseorang untuk mengendalikan impuls atau dorongan melakukan suatu tindakan. Dalam hal ini, tindakan tersebut berkaitan dengan tendensi untuk berkendara secara agresif (Hallion et.al, 2018).

Kesulitan dalam regulasi emosi merujuk pada pola kecenderungan seseorang ketika mereka gagal dalam melakukan regulasi emosi. Hal tersebut berkaitan erat dengan dimensi-dimensi seperti *non-acceptance*, *goals*, *impulse*, *awareness*, *strategies*, dan *clarity*. Dimensi tersebut dijelaskan melalui perilaku seperti penolakan terhadap respon emosional, kesulitan pada perilaku yang mengarah pada tujuan, kesulitan mengendalikan impuls, kurangnya kesadaran emosional, akses terbatas pada strategi regulasi emosi, dan kurangnya kejelasan emosional (Gratz & Roemer, 2004).

Secara signifikan, kesulitan pada regulasi emosi menyebabkan pengendara berperilaku agresif (Marhan et.al, 2021). Seseorang yang mengalami kesulitan regulasi emosi, mereka memiliki kecenderungan untuk menampilkan tendensi-tendensi agresif dalam berkendara seperti kebut-kebutan dan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas (Roca & Garcia, 2012).

Studi literatur yang dilakukan oleh Kamilya, Deny, & Lestyanto (2021) tentang mengemudi agresif, menunjukkan bahwa emosi menjadi salah satu faktor yang berhubungan dengan perilaku agresif dalam berkendara. lebih lanjut, penelitian yang

dilakukan oleh Sari (2020) mengenai hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Penelitian Mustikawati (2017) menjelaskan bahwa jika pengemudi memiliki emosi yang stabil dan dapat mengontrol dirinya, maka ia dapat menyesuaikan perilakunya dengan norma sehingga tingkat agresivitas dalam berkendara dapat diminimalisir (Mustikawati, 2017).

Selain itu, perilaku *aggressive driving* juga dapat disebabkan oleh pengaruh *moral disengagement* (Jasmine et.al, 2016). Dalam hal ini, seorang pengemudi memiliki kecenderungan untuk melepaskan diri dari sanksi moral atas perilaku yang tidak manusiawi, termasuk perilaku agresif (Bandura dalam Christie, 2012). *Moral disengagement* terjadi ketika seperangkat nilai moral membenarkan perilaku antisosial, kurang memiliki hambatan dalam keterlibatan perilaku antisosial sehingga perilaku tersebut dapat diterima. Hal ini berkaitan erat dengan impuls untuk menolak sanksi internal dengan cara mengkonstruksi pembenaran atas tindakan pelanggaran standar moral (Shulman, Cauffman, & Fagan, 2011).

Moral disengagement seringkali memfasilitasi perilaku agresif (Caprara et.al, 2014). Penelitian yang dilakukan oleh Gini, Pozzoli, dan Bussey (2014) menunjukkan bahwa perilaku agresif secara signifikan dimediasi oleh *moral disengagement* individu dan *moral disengagement* kolektif. *Moral disengagement* berkaitan dengan perilaku-perilaku tertentu sebagai bentuk dari agresi interpersonal (Luthfie, 2014). Namun demikian, *moral disengagement* seringkali hanya berkaitan dengan agresivitas dalam lingkup konteks situasional. Artinya, beberapa orang tidak melepaskan diri secara moral pada seluruh situasi. Akan tetapi mereka melepaskan diri secara moral hanya pada beberapa situasi saja. misalnya melepaskan diri secara moral terhadap aturan dan norma-norma dalam berkendara.

Moral disengagement dan regulasi emosi adalah salah satu konteks situasional yang memfasilitasi perilaku agresif (Siregar & Ayriza, 2020). Dalam hal ini, *moral disengagement* merupakan proses ketidakaktifan regulasi pada seseorang sehingga memunculkan perilaku tidak manusiawi dan melanggar moral, yaitu agresivitas (Caprara dkk, 2014). Dengan demikian, agresivitas bisa dipahami sebagai reaksi kegagalan individu dalam regulasi emosi yang dimanifestasikan dalam bentuk perilaku tidak manusiawi dan melanggar moral baik secara verbal maupun non-verbal (Allen & Anderson, 2017).

Studi kualitatif berbasis survei menunjukkan bahwa pengendara akan menggunakan pembenaran atau justifikasi atas perilaku agresif dalam berkendara yang ia lakukan, mirip dengan mekanisme *moral disengagement* bandura (Swann et.al., 2017). Penelitian yang dilakukan oleh Jasmine dkk (2016) menunjukkan bahwa pengendara dengan kecenderungan yang lebih tinggi untuk melepaskan diri secara moral dalam konteks berkendara, mereka dapat merespon orang lain dengan lebih agresif di jalan.

Terkait dengan kasus yang terjadi di Kota Malang, bahwa kecelakaan lalu lintas biasanya didahului oleh pelanggaran seperti kebut-kebutan dan terburu-buru mendahului kendaraan lain dengan sembrono. Pelanggaran terhadap rambu dan lampu lalu lintas juga memediasi penyebab kecelakaan lalu lintas hingga menimbulkan banyak kerugian (Marsaid, Hidayat, dan Ahsan, 2013). Hemat peneliti, kasus kecelakaan di Kota Malang tentu menjadi urgensi yang tidak bisa dihiraukan mengingat paparan data kasus kecelakaan yang meningkat dan faktor penyebab dari kesulitan regulasi emosi dan kecenderungan pelanggaran serta melepaskan diri secara moral terhadap nilai-nilai dalam berkendara yang seharusnya dapat diinternalisasi.

Berdasarkan fenomena dan penelitian-penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya, peneliti belum menemukan penelitian secara spesifik mengenai pengaruh regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif dalam berkendara di Kota Malang. Oleh karenanya, peneliti tertarik mengambil tema skripsi dengan judul **“Pengaruh Regulasi Emosi dan *Moral disengagement* terhadap Perilaku Agresif pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat regulasi emosi pada pengendara sepeda motor di Kota Malang?
2. Bagaimana tingkat *moral disengagement* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang?
3. Bagaimana tingkat perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang?
4. Apakah terdapat pengaruh antara regulasi emosi terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang?
5. Apakah terdapat pengaruh antara *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Kota Malang?

6. Apakah terdapat pengaruh regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Kota Malang?

C. Tujuan

1. Untuk mengetahui tingkat regulasi emosi pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.
2. Untuk mengetahui tingkat *moral disengagement* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.
3. Untuk mengetahui tingkat perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.
4. Untuk mengetahui pengaruh regulasi emosi terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Kota Malang.
5. Untuk mengetahui pengaruh *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Kota Malang.
6. Untuk mengetahui pengaruh regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pengendara sepeda motor di Kota Malang.

D. Manfaat

1. Manfaat teoritis
 - a. Hasil penelitian ini bermanfaat bagi perkembangan ilmu psikologi di masa depan, khususnya yang berkaitan dengan pengaruh regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif dalam berkendara.
 - b. Hasil penelitian ini mampu memberikan tambahan teori mengenai pentingnya regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap aktivitas dalam berkendara sehingga mampu menurunkan risiko kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh perilaku agresif dalam berkendara.
2. Manfaat Praktis
 - a. Bagi pengendara sepeda motor di Kota Malang, penelitian ini dapat memberikan gambaran terkait tingkat risiko perilaku agresif dalam berkendara, sehingga pengendara sepeda motor di kota malang mampu memperbaiki perilaku dalam berkendara agar risiko kecelakaan akibat perilaku agresif dalam berkendara dapat diminimalisir.

- b. Bagi peneliti selanjutnya, hasil penelitian ini dapat menjadi referensi dalam kajian topik yang berkaitan dengan regulasi emosi, *moral disengagement*, dan perilaku agresif dalam berkendara.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. *Aggressive Driving*

1. Definisi *Aggressive Driving*

Aggressive driving atau agresivitas dalam berkendara adalah perilaku mengemudi dibawah pengaruh emosi yang terdistraksi, sehingga menimbulkan tingkat risiko bahaya bagi orang lain. *aggressive driving* disebut sebagai agresivitas karena perilaku tersebut menduga bahwa orang lain mampu mengelola tingkat risiko yang sama, dan seseorang berhak untuk meningkatkan bahaya kepada orang lain (James & Nahl, 2000). Tasca (2000) menjelaskan bahwa perilaku mengemudi disebut agresif jika ia dilakukan secara sadar, terdapat unsur permusuhan, kekesalan, dan upaya tergesa-gesa.

Perilaku agresif dalam berkendara adalah peristiwa pengendara yang marah atau tidak sabar dengan sengaja melukai, bahkan membunuh pengendara lain, penumpang, atau pejalan kaki, dalam menanggapi perselisihan lalu lintas, pertengkaran, atau keluhan. Hal ini juga dianggap sebagai *aggressive driving* ketika pengendara marah atau dendam dengan sengaja mengendarai kendaraannya ke dalam bangunan atau struktur atau properti lainnya (Mizell dalam Miles & Johnson, 2000).

Selanjutnya, *aggressive driving* dipahami sebagai pengoperasian kendaraan bermotor yang tidak aman dengan cara yang tidak bersahabat, tanpa memperhatikan keselamatan pengguna jalan lainnya. Mengemudi agresif termasuk jalur yang sering atau tidak aman perubahan, gagal memberi sinyal, mengekor, gagal memberikan hak jalan, dan mengabaikan kontrol lalu lintas (Pataki, 1998).

National Highway Traffic Safety Administration mendefinisikan *aggressive driving* sebagai penggunaan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan orang atau properti. Perilaku yang biasanya berkaitan dengan *aggressive driving* meliputi : melebihi batas kecepatan, mengikuti kendaraan lain terlalu dekat, merubah lajur kendaraan sembarangan, melanggar rambu-rambu lalu lintas, dan tindakan menerobos lampu merah (NHTSA, 2000).

The American Automobile Association memahami *aggressive driving* sebagai pengoperasian kendaraan bermotor tanpa memperhatikan keselamatan pengguna jalan lain. Definisi ini sekaligus mengecualikan perilaku yang berasosiasi dengan

road rage atau kemarahan di jalan raya, yang didefinisikan sebagai “penyerangan dengan tujuan untuk menyakiti yang disebabkan oleh penggunaan kendaraan bermotor.” (Goehring, 2000).

Dalam dimensi psikis, *Aggressive driving* diartikan sebagai ekspresi dari kekesalan atau permusuhan yang tidak dimaksudkan untuk menyakiti pengguna jalan lain secara fisik, akan tetapi cenderung mengintimidasi, mengganggu, atau memprovokasi mereka seperti membunyikan klakson terus menerus, berteriak, memelototi pengemudi lain, dan menyilaukan pandangan pengendara lain dengan lampu sorot (Tasca, 2000).

Hal ini selaras dengan pernyataan Hauber (1980) bahwa *aggressive driving* adalah tindakan pengendara yang merugikan fisik atau psikologis korban. Menurutnya, seorang agresor harus memiliki keyakinan bahwa perilaku mereka akan menyebabkan korban mengalami kerugian fisik atau psikologis.

Shinar (1998) mengembangkan definisi *aggressive driving* yang lebih komprehensif melalui model frustrasi-agresi. Agresi adalah perilaku yang diarahkan seseorang dengan niat untuk menimbulkan kerugian psikologis atau fisik kepada orang tersebut. Semua perilaku agresif dipicu oleh perilaku, situasi, atau peristiwa yang membuat frustrasi. Tingkat agresi akan bervariasi tergantung pada tiga faktor penting yaitu : 1) tingkat frustrasi yang dialami oleh pengendara, 2) konsekuensi negatif dari agresi yang dialami oleh pengendara, dan 3) sejauh mana frustrasi tersebut dipandang sebagai sebuah ketidakadilan.

2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Aggressive driving*

Penulis mengeksplorasi faktor-faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* berdasarkan beberapa literatur dan teori-teori yang relevan. Pertama, dijelaskan faktor-faktor *aggressive driving* menurut Tasca (2000), yaitu :

a) Usia dan Gender

Usia mempengaruhi tingkat agresivitas di jalan (Tasca, 2000). Studi yang dilakukan oleh Parry (1968) kepada 279 pengendara di Negara Inggris, menunjukkan bahwa skor tertinggi untuk agresi ditempati oleh pria berusia 17 hingga 35 tahun, skor agresi ini dua kali lipat lebih besar untuk skor paruh baya, dan skor terendah ditempati oleh kelompok usia tua.

Usia pengendara adalah prediktor yang signifikan dari perilaku *aggressive driving*. Pengendara yang lebih tua cenderung melaporkan

sendiri pelanggaran *aggressive driving* yang ia lakukan dibanding dengan kelompok usia yang lebih muda (Parker, 1998)

Perbedaan gender juga memiliki pengaruh terhadap *aggressive driving* (Tasca, 2000). Sebuah survei terhadap 181 Mahasiswa menunjukkan bahwa perempuan cenderung memiliki rasa kewajiban yang lebih kuat untuk mematuhi undang-undang lalu lintas dibandingkan laki-laki (Yagil, 1998). Perempuan akan mematuhi undang-undang lalu lintas bahkan dalam situasi ketika ketidakpatuhan bukan sebuah risiko. Sedangkan laki-laki cenderung merasa lebih percaya diri dalam mematuhi undang-undang secara selektif. Pengaruh gender ini bahkan lebih terlihat menonjol pada kelompok usia muda. Sebagai contoh, laki-laki muda cenderung menilai undang-undang lalu lintas secara negatif; hal yang menjengkelkan dan hal yang berlebihan. Mereka juga cenderung meremehkan risiko terkait pelanggaran lalu lintas (Tasca, 2000).

b) Anonimitas

Pada umumnya, orang akan kehilangan kontrol diri ketika ia tidak menyadari statusnya sendiri dalam tatanan masyarakat. Sebuah jalan raya di malam hari, memberikan anonimitas dan peluang untuk melarikan diri lebih besar, harapan hukum berkurang, dan impuls agresif lebih mudah diekspresikan. Hal ini dapat dibuktikan melalui situasi macet, yang menghasilkan beberapa insiden agresi mencolok, meskipun dalam keadaan stress (Novaco, 1998).

Hal yang selaras ditunjukkan oleh Ellison dkk. (1995) melalui studinya mengenai efek anonimitas pada agresi pengemudi. Hasilnya, pengemudi dalam kondisi anonim akan membunyikan klakson lebih cepat, lebih lama, dan lebih sering membunyikan klakson ketika mereka tertunda di persimpangan akibat pengemudi lain telat melaju saat lampu lalu lintas sudah hijau.

c) Faktor Sosial

Dalam perspektif pembelajaran sosial, agresi dipandang sebagai hasil dari norma, *reward*, *punishment* dan model individu yang telah terekspos (Grey, 1989). Seorang Psikolog Sosial, Leon James, berpendapat bahwa sebagian dari perilaku agresif dalam berkendara ditularkan oleh budaya (*US House of Representatives*, 1997). Doob dan Gross (1968) melakukan studi

tentang pengaruh status sosial terhadap agresivitas dalam berkendara yang diukur melalui respon membunyikan klakson. Hasilnya, hanya 50% persentase pengendara yang membunyikan klakson pada kendaraan berstatus tinggi. Sedangkan sebanyak 84% membunyikan klakson pada kendaraan berstatus rendah. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor sosial.

d) Kepribadian

Faktor-faktor kepribadian yang telah diidentifikasi terkait dengan kecelakaan yaitu tingkat agresi dan permusuhan yang tinggi, daya saing, kurang perhatian terhadap orang lain, sikap berkendara yang buruk, dorongan untuk melampiaskan emosi, impulsif, dan pengambilan risiko (Grey, 1989). Studi yang dilakukan kepada 500 pengemudi berusia 19-88 tahun menunjukkan bahwa kombinasi sifat permusuhan yang tinggi dan harga diri yang rendah menghasilkan risiko kecelakaan yang jauh lebih tinggi (Norris dkk., 2000). Selanjutnya, hasil penelitian pada sampel kecil dari 40 pengendara menunjukkan bahwa sifat stress yang tinggi memiliki hubungan positif dengan tingkat stress yang tinggi dalam kondisi lalu lintas macet (Wiesenthal, 1997). Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa ciri-ciri kepribadian memiliki nilai prediktif terhadap perilaku agresif dalam berkendara (Tasca, 2000).

e) Gaya Hidup

Beirness (1996) melakukan penelitian yang cukup substansial tentang hubungan antara gaya hidup, kinerja mengemudi dan risiko tabrakan. Studi ini, yang difokuskan terutama pada pengemudi muda, menemukan insiden yang lebih tinggi dari perilaku mengemudi berisiko dan keterlibatan tabrakan pada individu dengan gaya hidup yang ditandai dengan disposisi yang menguntungkan untuk mengambil risiko, impulsif dan menunjukkan agresi. Ciri-ciri ini sepertinya masuk ke aspek kehidupan mereka, tidak hanya mengemudi. Pengemudi muda ini lebih cenderung menampilkan perilaku nakal dan mengganggu kesehatan lainnya seperti minum alkohol, penggunaan narkoba, merokok, kelelahan karena bersosialisasi larut malam, dan kinerja akademis yang buruk dan pertemuan dengan polisi.

f) Sikap Pengemudi

Sebuah studi di Norwegia menunjukkan bahwa pengemudi yang menampilkan sedikit perhatian terhadap pengemudi lain, mungkin lebih kuat untuk terlibat dalam tabrakan (Assum, 1997). Sementara studi ini dilakukan untuk menilai pengaruh sikap pengemudi terhadap risiko tabrakan, studi ini juga melaporkan hubungan antara risiko tabrakan dan skor pengemudi baik pada indeks pertimbangan bagi pengguna jalan lain maupun indeks tanggung jawab. Studi ini didasarkan pada survei sikap 56 item dari sampel acak besar pengemudi Norwegia dan survei lanjutan yang dilakukan dua tahun kemudian untuk mengumpulkan informasi tentang keterlibatan tabrakan berikutnya dan jarak yang ditempuh. Pengemudi yang diklasifikasikan sebagai "tidak pengertian" rata-rata mengalami 2,6 lebih banyak kecelakaan per juta kilometer yang dikendarai daripada pengemudi yang diklasifikasikan sebagai "perhatian".

g) Faktor Lingkungan

Shinar (1998) melaporkan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan agresi pengemudi. Dia telah melaporkan hubungan yang cukup kuat antara panjang fase merah dan panjang fase hijau di persimpangan. Pengemudi lebih mungkin menerobos lampu merah di persimpangan dengan fase merah panjang dan lebih cenderung tidak sabar dan membunyikan klakson di persimpangan dengan fase hijau yang lebih pendek.

Hennesy dan Wiesenthal (1997) menemukan bahwa perilaku yang paling sering dilaporkan di jalan raya yang terbagi dalam kondisi kemacetan tinggi adalah perilaku koping langsung (misalnya mencari rute yang telah direncanakan sebelumnya dan mendengarkan laporan lalu lintas radio), perilaku fasilitasi waktu (misalnya mendengarkan musik atau radio) dan perilaku agresif (misalnya mengekor, mengumpat dan meneriaki pengemudi lain dan membunyikan klakson). Sementara insiden perilaku agresif meningkat selama kemacetan, perilaku ini masih menempati peringkat ketiga di belakang perilaku koping langsung dan perilaku fasilitasi waktu.

3. Bentuk-Bentuk Perilaku *Aggressive Driving*

Aggressive Driving dapat ditinjau ke dalam bentuk-bentuk perilaku yang *observable*. Dalam hal ini, penulis mengeksplorasi bentuk-bentuk perilaku

aggressive driving berdasarkan pendapat yang dikemukakan oleh James dan Nahl dalam Sari (2020) yaitu :

- a) *Impatience* dan *inattention* (tidak sabar dan tidak peduli). Merujuk pada perilaku-perilaku seperti : berkendara melewati batas kecepatan maksimum, mempercepat laju kendaraan ketika lampu kuning, tidak menghiraukan lampu merah, memindah lajur kendaraan dengan sembrono, tidak memberi jarak dengan kendaraan di depannya, menghiraukan isyarat lampu sein atau lampu rem ketika berbelok atau berhenti, atau merubah kecepatan laju kendaraan secara mendadak.
- b) *Power Struggle* (saling berebut). Merujuk pada perilaku-perilaku seperti : rem mendadak dengan tujuan menghalangi jalur pengendara lain, memotong jalan dengan tujuan membalas atau menyerang pengendara lain, membuntuti kendaraan lain dengan tujuan mengancam, membunyikan klakson kepada pengendara lain dengan tujuan mengintimidasi, menghalangi lajur kendaraan pengendara lain, menolak memberikan jalan, berteriak pada pengendara lain dengan tujuan mengancam atau memancing kemarahan, atau memperkecil jarak antar kendaraan untuk menghalangi pengendara dari arah lain.
- c) *Recklessness* dan *road rage* (sembrono dan marah-marah di jalan) merujuk pada perilaku-perilaku seperti : berkendara di bawah pengaruh alkohol, mengejar pengendara di depan dengan tujuan mengadu kecepatan, menodongkan senjata pada pengendara lain, berkendara dalam kecepatan yang sangat tinggi, menabrak pengendara lain dengan kendaraannya sendiri, atau memukul sebuah obyek benda.

Tasca (2000) menjelaskan perilaku spesifik terkait dengan *aggressive driving* atau agresivitas dalam berkendara, yaitu ;

- a) *Tailgating* atau membuntuti kendaraan lain,
- b) Masuk dan keluar dari lajur secara terus menerus dan sembarangan,
- c) Memotong kendaraan yang disalip dengan terlalu dekat,
- d) Melewati bahu jalan,
- e) Gagal memberi sinyal ketika merubah jalur,
- f) Tidak memberikan hak jalan kepada pengendara lain,
- g) Mencegah pengendara lain lewat,

- h) Tidak mau bekerja sama dengan pengendara yang tidak mampu mengubah jalur karena kondisi lalu lintas,
- i) Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi,
- j) Menerobos marka berhenti,
- k) Dan menerobos lampu merah.

Terdapat juga bentuk agresi melalui intimidasi dan provokasi. Perilaku ini mencakup :

- a) Mengedipkan lampu depan kepada pengendara dari arah yang berlawanan dengan tujuan untuk menghalangi pandangannya,
- b) Membunyikan klakson secara terus menerus,
- c) Memelototi pengendara lain untuk menunjukkan ketidaksetujuan,
- d) Berteriak,
- e) Atau memberi isyarat provokasi.

Sedangkan menurut Dulla & Dallard dalam Sari (2021) mengkategorikan bentuk perilaku *aggressive driving* ke dalam tiga jenis, yaitu :

- a) Perbuatan dari agresi fisik, verbal, atau gerak yang dilakukan secara sengaja,
- b) Emosi negatif ketika berkendara,
- c) Dan pengambilan risiko.

Dari beragam uraian yang telah dipaparkan, maka peneliti menyimpulkan bahwa bentuk-bentuk perilaku *aggressive driving* atau perilaku agresif dalam berkendara yaitu : berkendara melewati batas kecepatan maksimum, mempercepat laju kendaraan ketika lampu kuning, tidak menghiraukan lampu merah, memindah lajur kendaraan dengan sembrono, tidak memberi jarak dengan kendaraan di depannya, menghiraukan isyarat lampu sein atau lampu rem ketika berbelok atau berhenti, merubah kecepatan laju kendaraan secara mendadak, rem mendadak dengan tujuan menghalangi jalur pengendara lain, memotong jalan dengan tujuan membalas atau menyerang pengendara lain, membuntuti kendaraan lain dengan tujuan mengancam, membunyikan klakson kepada pengendara lain dengan tujuan mengintimidasi, menghalangi lajur kendaraan pengendara lain, menolak memberikan jalan, berteriak pada pengendara lain dengan tujuan mengancam atau memancing kemarahan, atau memperkecil jarak antar kendaraan untuk menghalangi pengendara dari arah lain, berkendara di bawah pengaruh alkohol, mengejar pengendara di depan dengan tujuan mengadu kecepatan, menodongkan senjata pada pengendara lain, menabrak

pengendara lain dengan kendaraannya sendiri, atau memukul sebuah obyek benda, *tailgating* atau membuntuti kendaraan lain, memotong kendaraan yang disalip dengan terlalu dekat, melewati bahu jalan, gagal memberi sinyal ketika merubah jalur, tidak memberikan hak jalan kepada pengendara lain, tidak mau bekerja sama dengan pengendara yang tidak mampu mengubah jalur karena kondisi lalu lintas, menerobos marka berhenti, menerobos lampu merah, perbuatan dari agrefi fisik, verbal, atau gerak yang dilakukan secara sengaja, emosi negatif ketika berkendara, dan pengambilan risiko.

Dalam konteks penggunaan instrumen, peneliti mengacu pada bentuk-bentuk perilaku *aggressive driving* berdasarkan teori dari James & Nahl (2000). Hal tersebut dikarenakan bentuk-bentuk yang dijelaskan oleh James & Nahl (2000) mampu mewakili fenomena *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor saat ini, sebagaimana penelitian yang pernah dilakukan oleh Sari (2021).

B. Regulasi Emosi

1. Definisi Regulasi Emosi

Dalam dua dekade terakhir, regulasi emosi menjadi topik populer yang sering dibahas dalam penelitian psikologi klinis yang merujuk pada tindakan individu untuk mengubah arah alami dari tanggapan afektif (Berking & Whitley, 2014). Regulasi emosi mengacu kepada upaya untuk mempengaruhi emosi yang dimiliki seseorang, kapan seseorang memilikinya, dan bagaimana seseorang mengekspresikan emosi-emosi tersebut (Gross, 2015).

Setiap individu harus memiliki kontrol emosi agar terekspresikan dalam tindakan yang wajar. Emosi positif dan negatif muncul sebagai respon seseorang dalam menghadapi situasi melalui emosi yang terkendali (Shiddiqiyah, 2021). Melalui pengertian tersebut, regulasi emosi dipahami sebagai suatu proses pembentukan emosi, baik itu emosi positif atau negatif atas peristiwa tertentu, dan bagaimana respon individu dalam mengekspresikan emosinya tersebut (Gross & John, 2003).

Seringkali, seseorang memiliki tujuan untuk mengatur emosinya sendiri. Hal ini disebut sebagai regulasi emosi intrinsik. Di sisi lain, seseorang juga terkadang memiliki tujuan untuk mengatur emosi orang lain. hal ini disebut sebagai emosi ekstrinsik (Gross, 2015). Hal ini selaras dengan pendapat Thompson dalam Berking

(2014) bahwa regulasi emosi adalah proses intrinsik dan ekstrinsik yang bertanggung jawab untuk memantau, mengevaluasi, dan memodifikasi emosi reaksi, terutama pada fitur intensif dan temporal individu, untuk mencapai tujuan tertentu.

Regulasi emosi diartikan sebagai kemampuan penyelesaian masalah atas reaksi emosional untuk mencapai tujuan yang lebih baik (Berk, 2005). Widuri (2012) memandang bahwa regulasi emosi berfokus pada pencapaian keseimbangan emosional individu melalui sikap dan perilakunya. Hal ini bisa tercapai jika individu memiliki kemampuan untuk memahami emosi dan menerimanya secara sadar, serta dapat mengendalikan impulsivitas ketika mengalami emosi negatif melalui regulasi yang fleksibel (Gratz & Roemer, 2004).

Seseorang yang tidak mampu melakukan regulasi emosi, mereka tidak bisa melakukan evaluasi, tidak kreatif dalam mengatur emosi, serta memiliki disabilitas dalam membuat keputusan atas masalah yang dihadapi (Kuncoro, 2021). Dalam terminologi ini, regulasi emosi dipahami sebagai kondisi tenang dan fokus, sehingga mempermudah dalam mengendalikan emosi, memfokuskan pikiran pada tujuan, serta mengurangi stress akibat tekanan emosional (Reivich & Shatte, 2012). Selain itu, regulasi emosi juga dipahami sebagai kemampuan emosi seseorang untuk mengatur proses-proses psikologis seperti *problem solving*, pemusatan perhatian, dukungan sosial, serta hubungan diantaranya (Cole dkk, 2004).

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti menyimpulkan bahwa regulasi emosi adalah segala kemampuan individu (termasuk di dalamnya yakni kemampuan untuk memahami emosi dan menerimanya secara sadar, serta dapat mengendalikan impulsivitas ketika mengalami emosi negatif) yang berorientasi pada pengaturan emosional dengan tujuan agar individu dapat mencapai keseimbangan emosional sehingga ia mampu mengatasi hambatan-hambatan yang disebabkan oleh disfungsi emosional.

2. Aspek Regulasi Emosi

Gross (2003) menjelaskan terkait aspek regulasi emosi yaitu *cognitive reappraisal* dan *expressive suppresion*. Adapun penjelasan terkait dua aspek tersebut sebagai berikut :

- a) *Cognitive Reappraisal* atau penilaian kembali. *Reappraisal* adalah cara mengatur emosi dengan mengubah cara berpikir dalam situasi tertentu (Gross, 2003). *Reappraisal* adalah bentuk perubahan kognitif yang melibatkan individu untuk mengubah cara mereka berpikir tentang situasi

yang dapat membangkitkan emosi sehingga mereka dapat mengubah dampak emosional mereka. *Reappraisal* adalah *antecedent-focused strategy* yang terjadi lebih awal di depan tren respons emosional yang diaktifkan sepenuhnya dan mengubah perilaku (Gross, 2002).

Dimensi *cognitive reappraisal* memiliki dua indikator. Pertama yaitu mengubah cara pandang terhadap situasi. Indikator ini menjelaskan tentang penafsiran individu terhadap situasi awal, yang dapat membantu individu dalam mengubah penilaian ketika mereka berhadapan dengan situasi yang penuh tekanan. Yang kedua adalah mengalihkan perhatian. Dalam konteks menghadapi situasi tertekan, individu cenderung memilih untuk melakukan pengalihan atau pergeseran dari situasi tersebut (Shiddiqiyah, 2021).

- b) *Expressive Suppression* atau penekanan. Merupakan proses menekan perasaan yang tidak diinginkan. Penekanan ini mengatur emosi agar tidak mengungkapkan perasaan yang tidak diinginkan. Bentuk dari perilaku supresif diantaranya adalah sedih, tidak berbicara, perasaan kecewa, dan lain sebagainya.

Dimensi penekanan memiliki dua indikator. Yang pertama adalah menyembunyikan perasaan. Indikator ini terjadi ketika individu menyimpan perasaan mereka tanpa pengungkapan atau ekspresi emosional. Yang kedua adalah menunjukkan emosi. Indikator ini merupakan kebalikan dari indikator pertama yaitu individu mengekspresikan emosinya namun tidak secara menyeluruh (Shiddiqiyah, 2021).

3. Dimensi Regulasi Emosi

Gross (2007) menjelaskan bahwa regulasi emosi memiliki empat dimensi yang digunakan dalam menentukan daya regulasi emosi, yaitu :

- a) *Strategies to emotion regulation*. Yaitu keyakinan seseorang untuk dapat memecahkan masalah, memiliki kemampuan dalam menemukan cara untuk mengurangi emosi negatif dan bisa tenang dengan cepat setelah mendengar emosi yang berlebihan.
- b) *Engaging in goal directed behavior*. Yaitu kemampuan seseorang agar tidak terpengaruh oleh emosi negatif yang ia rasakan sehingga bisa terus berpikir dan melakukan hal-hal dengan benar.
- c) *Control emotional responses*. Yaitu kemampuan seseorang untuk mengontrol emosi yang dirasakan dan respon emosional yang

dimanifestasikan seperti (respon fisiologis, perilaku, dan nada suara), agar seseorang tidak mengalami emosi yang berlebihan dan menampilkan respon emosional yang sesuai.

- d) *Acceptance of emotional response*. Yaitu kapasitas seseorang untuk dapat menerima peristiwa yang membangkitkan emosi negatif dan tidak malu untuk merasakannya.

4. Kesulitan dalam Regulasi Emosi

Gratz & Roemer (2004) menjelaskan bahwa kesulitan dalam regulasi emosi adalah pola kecenderungan seseorang ketika mereka gagal dalam melakukan regulasi emosi. Hal tersebut berkaitan erat dengan dimensi-dimensi seperti *non-acceptance*, *goals*, *impulse*, *awareness*, *strategies*, dan *clarity*. Adapun penjelasan mengenai aspek-aspek dalam regulasi emosi yaitu sebagai berikut:

- a) *Non-acceptance of emotional responses*. Yaitu dimensi pada penolakan terhadap respon emosional. Hal ini ditandai oleh dua indikator yaitu kecenderungan untuk memiliki reaksi sekunder negatif dan kecenderungan untuk tidak menerima penderitaan diri sendiri.
- b) *Difficulty engaging in goal-directed behavior*. Yaitu kecenderungan untuk sulit pada perilaku-perilaku yang mengarah pada tujuan. Hal ini ditandai oleh dua indikator yaitu kesulitan dalam berkonsentrasi dan kesulitan untuk menyelesaikan suatu pekerjaan ketika mengalami emosi negatif.
- c) *Impulse control difficulties*. Yaitu kesulitan dalam mengendalikan impuls atau dorongan atau keinginan dalam diri untuk melakukan suatu perbuatan.
- d) Hal ini ditandai oleh dua indikator yaitu kecenderungan pada impuls yang destruktif dan kesulitan untuk mengendalikan perilaku ketika mengalami emosi negatif.
- e) *Lack of emotional awareness*. Yaitu kurangnya kesadaran emosional atau kemampuan untuk memahami perasaan yang ada dalam diri sendiri. Hal ini ditandai oleh dua indikator yaitu kecenderungan kesadaran yang defisit terhadap emosi diri dan kurangnya perhatian terhadap respons emosional.
- f) *Limited access to emotion regulation strategies*. Yaitu terbatasnya akses pada strategi regulasi emosi. Hal ini ditandai oleh dua indikator yaitu keyakinan pada perasaan depresi yang berorientasi pada keputus-asaan dan keyakinan bahwa hanya ada sedikit yang dapat dilakukan untuk mengatur emosi setelah marah.

- g) *Lack of emotional clarity*. Yaitu kurangnya kejelasan pada dimensi-dimensi emosional yang dirasakan oleh individu. Hal ini ditandai oleh dua indikator yaitu ambiguitas mengenai emosi yang dirasakan dan defisit pengetahuan pada individu terhadap kejelasan emosi yang ia rasakan.

C. *Moral Disengagement*

1. Definisi *Moral Disengagement*

Moral disengagement atau moral disengagement merupakan salah satu manuver psikososial di mana seseorang secara selektif melepaskan sanksi moral dari perilaku yang tidak manusiawi. Hal ini memungkinkan seseorang untuk melakukan hal-hal kejam dengan kebebasan dari kecaman dan pengekan diri (Bandura dalam Christie, 2012).

Hyde, Shaw, dan Moilanen (2010) menjelaskan *moral disengagement* sebagai proses ketika seperangkat nilai moral memvalidasi perilaku antisosial, kurang memiliki hambatan dalam keterlibatan perilaku antisosial sehingga perilaku tersebut dapat diterima. Hal ini berkaitan erat dengan impuls untuk menolak sanksi internal dengan cara mengkonstruksi pembenaran atas tindakan pelanggaran standar moral (Shulman, Cauffman, & Fagan, 2011).

Detert, Trevino, & Sweitzer (2008) memahami *moral disengagement* sebagai proses ketika seseorang membuat keputusan amoral saat regulasi standar internal dinonaktifkan melalui proses kognitif kolektif yang berkaitan. Dalam perspektif ini, kontrol internal hanya bekerja secara efektif ketika mereka diaktifkan. Mekanisme moral disengagement memisahkan standar internal ketika kita menafsirkan perilaku, serta menjadikannya tidak efektif (Moore, 2015).

Moore (2015) menjelaskan *moral disengagement* sebagai rangkaian proses dari delapan perangkat mekanisme kognitif yang memisahkan standar moral internal dari tindakan seseorang, memfasilitasi keterlibatan dalam perilaku amoral tanpa merasa tertekan. Delapan mekanisme kognitif tersebut adalah *moral justification*, *advantageous comparison*, *euphemistic language*, *displacement of responsibility*, *diffusion of responsibility*, *distortion*, *consequences*, *dehumanization*, dan *attribution of blame* (Hikmah dan Marastuti, 2020).

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa *moral disengagement* merupakan salah satu bentuk manuver psikososial yang memuat impuls penolakan terhadap sanksi-sanksi moral dengan cara membangun pembenaran melalui mekanisme kognitif.

2. Aspek *Moral Disengagement*

Albert Bandura dalam Feist dan Feist (2010) menjelaskan beberapa aspek terkait *moral disengagement* atau *moral disengagement*, yaitu:

a) *Moral justification*

Moral justification atau justifikasi moral merupakan tindakan seseorang yang seolah-olah dibenarkan melalui pembelaan. Contoh dari perilaku ini misalnya, pencurian adalah tindakan yang wajar apabila dilakukan demi kebutuhan keluarga.

b) *Advantageous comparison*

Advantageous comparison atau perbandingan yang menguntungkan. Adalah tindakan yang dilakukan dengan melakukan perbandingan menguntungkan antara tindakan tersebut dengan tindakan yang lebih buruk. Misalnya, siswa sekolah yang kabur dari kelas menggunakan alasan bahwa teman-temannya juga bahkan membolos hingga berminggu-minggu.

c) *Euphemistic labeling*

Euphemistic labeling atau pelabelan eufemistik. Adalah usaha untuk membuat tindakan buruk terlihat seolah-olah baik dengan cara memperhalusnya. Misalnya, mengkonsumsi minuman beralkohol untuk menghangatkan tubuh.

d) *Disregard or distorting of consequences*

Disregard or distorting of consequences atau mengabaikan dan mendistorsi konsekuensi. Adalah kecenderungan seseorang untuk tidak menghiraukan atau salah dalam menginterpretasi tindakan yang mereka lakukan. Misalnya, seseorang melakukan pembakaran lahan tidak menyadari dampak polusi udara yang merugikan banyak pihak.

e) *Displacement of responsibility*

Displacement of responsibility atau pemindahan tanggung jawab. Adalah tindakan menempatkan tanggung jawab ke sumber eksternal untuk mengurangi konsekuensi dari tindakan. Misalnya, seseorang enggan

meminta maaf atas kesalahan yang ia lakukan karena teman-temannya menekan ia untuk melakukan hal tersebut.

f) *Diffusion of responsibility*

Diffusion of responsibility atau pengaburan tanggung jawab. Adalah tindakan mengaburkan tanggung jawab dengan menyebarkan kesalahan sehingga tidak seorangpun merasa harus bertanggung jawab. Misalnya, jika sebuah kelompok melakukan suatu kejahatan, maka tidak adil untuk menyalahkan salah satu anggota kelompok.

g) *Dehumanization*

Merupakan tindakan dehumanisasi agar pelaku tidak merasa harus bertanggung jawab atas kesalahan yang ia lakukan. Misalnya, dalam situasi perang, seorang tentara tidak melihat musuh sebagai “manusia” sehingga mereka tidak merasa bersalah untuk membunuhnya.

h) *Attribution of blame*

Merupakan tindakan *moral disengagement* dengan cara menyalahkan subyek lain. misalnya, seseorang telah memecahkan vas bunga dan enggan meminta maaf, ia beralasan bahwa seekor kucing telah menyebabkan vas bunga terjatuh (padahal ia berbohong).

3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi *Moral Disengagement*

Aprilia dan Solicha (2013) menjelaskan bahwa *moral disengagement* dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti jenis kelamin, *trait cynism*, identitas moral, empati, dan *locus of control*. Adapun masing-masing penjelasan dari faktor-faktor tersebut yaitu sebagai berikut:

a) Jenis kelamin

Penelitian Bandura (1996) dengan judul “*Mechanisms of Moral Disengagement in The Exercise of Moral Agency*” menunjukkan hasil bahwa laki-laki lebih dominan melakukan *moral disengagement* dibandingkan perempuan. Hal yang serupa dikuatkan oleh penelitian Boardley dan Kavussanu (2007) bahwa laki-laki cenderung melakukan *moral disengagement* daripada perempuan. Hal ini berkaitan dengan cara kekerasan yang dominan dilakukan oleh subjek laki-laki dibanding subjek perempuan (Mcalister, Bandura, & Owen, 2006). Berdasarkan hal tersebut, peneliti mengasumsikan bahwa jenis kelamin berpengaruh terhadap *moral disengagement*.

b) *Trait cynicism*

Trait cynicism adalah jenis kepribadian yang ditandai dengan kecenderungan perasaan frustrasi, kecewa, dan tidak percaya terhadap seseorang atau kelompok (Aprilia & Solicha, 2013). Detert, Trevino, & Sweitzer (2008) melakukan studi mengenai *moral disengagement* pada remaja. Hasilnya, *trait cynicism* memfasilitasi perilaku *moral disengagement* pada remaja.

c) Identitas moral

Identitas moral adalah representasi mental dari karakter individu secara internal dan diproyeksikan kepada orang lain (Aquino & Reed, 2002). Seseorang dengan identitas moral yang dominan dapat menghalangi proses *moral disengagement*, seperti membahayakan orang lain atau menyalahkan korban dari tindak kejahatan (Detert, Trevino, & Sweitzer, 2008). Artinya, seseorang yang memiliki identitas moral rendah, mereka memiliki tingkat *moral disengagement* yang tinggi.

d) Empati

Detert, Trevino, & Sweitzer (2008) berpendapat bahwa seseorang dengan *moral disengagement* yang rendah, mereka bisa merasakan sudut pandang orang lain dan bisa berempati karenanya. Dengan kata lain, seseorang yang memiliki tingkat *moral disengagement* tinggi, mereka adalah orang-orang yang lebih rendah dalam empati. Pendapat ini dikuatkan oleh penelitian yang dilakukan oleh Hyde (2007), Moore et.al (2011) dan, Detert et.al (2008) bahwa empati memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap *moral disengagement*.

e) *Locus of control*

Soemanto (2012) menjelaskan bahwa *locus of control* adalah kemampuan individu untuk melihat hubungan antara tingkah lakunya dan akibatnya, dan sikap apakah dia dapat menerima tanggung jawab atau tidak atas tindakannya. *Locus of control* terbagi menjadi dua, yaitu internal dan eksternal. *Internal locus of control* diartikan sebagai keyakinan individu bahwa segala hal yang dialaminya disebabkan oleh pengaruh dirinya sendiri. Sedangkan *external locus of control* diartikan sebagai keyakinan individu bahwa segala hal yang dialaminya disebabkan oleh pengaruh orang lain atau lingkungannya (Aprilia & Solicha, 2013).

Penelitian oleh Detert et.al (2008) menunjukkan bahwa *external locus of control* memiliki pengaruh positif terhadap *moral disengagement*. Artinya, seseorang yang memiliki tingkat *external locus of control* yang tinggi cenderung melepaskan diri secara moral (*moral disengagement*).

D. Pengaruh Regulasi Emosi dan *Moral disengagement* terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara

1. Pengaruh Regulasi Emosi terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara

Regulasi emosi bertujuan untuk mencapai keseimbangan emosional individu melalui sikap dan perilakunya. Hal ini dapat diwujudkan apabila individu memiliki kemampuan untuk memahami emosi dan menerimanya secara sadar, serta dapat mengendalikan impulsivitas ketika mengalami emosi negatif melalui regulasi yang fleksibel (Gratz & Roemer, 2004). Seseorang yang tidak mampu melakukan regulasi emosi tidak bisa melakukan evaluasi, tidak kreatif dalam mengatur emosi, serta memiliki kesulitan dalam membuat keputusan atas masalah yang dihadapi (Kuncoro, 2021). Setiap individu harus memiliki kontrol emosi agar terekspresikan dalam tindakan yang wajar. Emosi positif dan negatif muncul sebagai respon seseorang dalam menghadapi situasi melalui emosi yang terkendali (Shiddiqiyah, 2021).

Regulasi emosi yang baik seringkali berpengaruh terhadap perilaku dan sikap positif seperti mengurangi stress akibat tekanan emosional (Reivich & Shatte, 2012), mengatur proses-proses psikologis seperti *problem solving*, pemusatan perhatian, dukungan sosial, dan hubungan diantaranya (Cole dkk, 2004). Sebaliknya, regulasi emosi yang buruk seringkali berpengaruh terhadap perilaku dan sikap negatif seperti hubungan interpersonal yang buruk, sikap sembrono, kesulitan beradaptasi, termasuk di dalamnya perilaku agresif (Thohar, 2017).

Perilaku agresif dipahami sebagai perilaku yang berorientasi untuk menyakiti orang lain melalui ekspresi emosi-emosi negatif (Buss & Perry dalam Sentana, 2017). Dalam konteks berkendara, perilaku agresif dipahami sebagai peristiwa pengendara yang marah atau tidak sabar dengan sengaja melukai, bahkan membunuh pengendara lain, penumpang, atau pejalan kaki, dalam menanggapi perselisihan lalu lintas, pertengkaran, atau keluhan (Mizell dalam Miles & Johnson, 2000). Perilaku yang biasanya berkaitan dengan *aggressive driving* meliputi :

melebihi batas kecepatan, mengikuti kendaraan lain terlalu dekat, merubah lajur kendaraan sembarangan, melanggar rambu-rambu lalu lintas, dan tindakan menerobos lampu merah (NHTSA, 2000).

Kecelakaan dalam berkendara seringkali berkaitan dengan tingkat agresi dan permusuhan yang tinggi (Grey, 1989). Hal ini selaras dengan pernyataan James dan Nahl (2000) bahwa agresivitas dalam berkendara adalah perilaku mengemudi dibawah pengaruh emosi yang terdistraksi, sehingga menimbulkan tingkat risiko bahaya bagi orang lain. Penelitian yang dilakukan oleh Sari (2021) menunjukkan bahwa emosi memiliki pengaruh terhadap perilaku agresif dalam berkendara. Penelitian oleh Mustikawati (2017) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara emosi dengan *aggressive driving* yaitu sebanyak 26,8%. Hal ini dikuatkan oleh penelitian yang dilakukan oleh Trogolo dkk (2014) dengan judul "*The Role of Difficulties in Emotion Regulation on Driving Behavior*" menunjukkan bahwa kesulitan dalam regulasi emosi seperti kemarahan, kecemasan, dan disosiatif, seringkali berkaitan dengan mengemudi yang berisiko. Sebaliknya, kemudahan dalam regulasi emosi dikaitkan dengan perilaku mengemudi yang hati-hati.

2. Pengaruh *Moral disengagement* terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara

Moral disengagement berorientasi pada tindakan seseorang yang berusaha melepaskan sanksi moral dari perilaku tidak manusiawi yang dilakukannya (Bandura dalam Christie, 2012). Dalam kaitannya dengan *aggressive driving*, *moral disengagement* dipahami sebagai tindakan seorang pengendara ketika ia memvalidasi perilaku-perilaku agresif yang dilakukannya ketika berkendara, sehingga ia bisa terhindar dari sanksi-sanksi moral (Hyde et.al, 2010).

Perilaku agresif secara signifikan seringkali difasilitasi oleh *moral disengagement*. *Moral disengagement* menjadi variabel yang sangat penting dalam memberikan akses pada tindakan agresif (Caprara et.al, 2014). Hal ini selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Gini, Pozzoli, dan Bussey (2014) bahwa perilaku agresif secara signifikan dimediasi oleh *moral disengagement* individu dan *moral disengagement* kolektif. Studi kualitatif berbasis survei menunjukkan bahwa pengendara akan menggunakan pembenaran atau justifikasi atas perilaku agresif dalam berkendara yang ia lakukan, mirip dengan mekanisme *moral disengagement* bandura (Swann et.al., 2017). Penelitian yang dilakukan oleh Jasmine dkk (2016) menunjukkan bahwa pengendara dengan kecenderungan yang lebih tinggi untuk

melepaskan diri secara moral dalam konteks berkendara, mereka dapat merespon orang lain dengan lebih agresif di jalan.

Berdasarkan paparan di atas, peneliti berasumsi bahwa *moral disengagement* diindikasikan memiliki pengaruh terhadap perilaku agresif dalam berkendara.

3. Pengaruh Regulasi Emosi dan *Moral disengagement* terhadap Perilaku Agresif dalam Berkendara

Regulasi emosi mengacu kepada upaya untuk mempengaruhi emosi yang dimiliki seseorang, kapan seseorang memilikinya, dan bagaimana seseorang mengekspresikan emosi-emosi tersebut. Seringkali, seseorang memiliki tujuan untuk mengatur emosinya sendiri. Hal ini disebut sebagai regulasi emosi intrinsik. Di sisi lain, seseorang juga terkadang memiliki tujuan untuk mengatur emosi orang lain. hal ini disebut sebagai emosi ekstrinsik (Gross, 2015). Sedangkan *moral disengagement* merupakan rangkaian proses dari perangkat mekanisme kognitif yang memisahkan standar moral internal dari tindakan seseorang untuk memfasilitasi keterlibatan dalam perilaku amoral tanpa merasa tertekan (Moore, 2015). Hal ini berkaitan erat dengan impuls untuk menolak sanksi internal dengan cara mengkonstruksi pembenaran atas tindakan pelanggaran standar moral (Shulman, Cauffman, & Fagan, 2011).

Regulasi emosi memiliki peran yang signifikan dalam mengendalikan perilaku agresif (Sari, 2021). Kesulitan dalam regulasi emosi seperti kemarahan, kecemasan, dan disosiatif, seringkali berkaitan dengan berkendara yang berisiko. Sebaliknya, kemudahan dalam regulasi emosi dikaitkan dengan perilaku berkendara yang hati-hati (Trogolo dkk, 2014). Hal ini menyebabkan kecelakaan lalu lintas seringkali disebabkan oleh faktor manusia (Evan dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009). Faktor ini berkaitan dengan perilaku agresif seperti tidak memberikan hak jalan kepada pengendara lain, mencegah pengendara lain lewat, dan menyalahkan pengendara lain (Tasca, 2000). Seorang pengendara memiliki kecenderungan untuk memvalidasi perilaku-perilaku agresif ketika ia berkendara. Hal ini dilakukan agar ia bisa terhindar dari sanksi-sanksi moral (Hyde et.al, 2010). Kecenderungan ini disebut sebagai *moral disengagement* (Bandura, 1996).

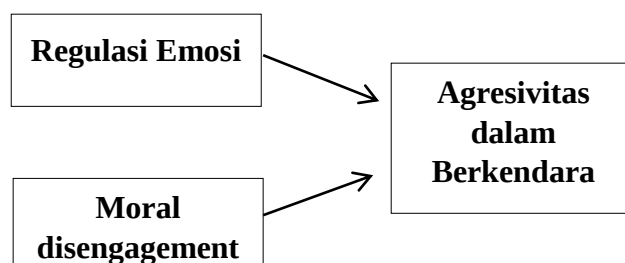
Moral disengagement secara signifikan menjadi variabel dalam memberikan akses pada tindakan agresif (Caprara et.al, 2014). Penelitian yang dilakukan oleh Gini, Pozzoli, dan Bussey (2014) menunjukkan bahwa perilaku agresif secara signifikan dimediasi oleh *moral disengagement* individu dan *moral disengagement*

kolektif. Seorang pengendara dapat melakukan membenaran atau pemindahan tanggung jawab atas kesalahan yang ia lakukan dengan cara meregulasi kembali standar moral internal yang ia yakini. Kemudian mekanisme kognitif mengubahnya seolah-olah ia tidak melakukan kesalahan (Swann et.al., 2017). Hal ini memiliki kemiripan dengan proses *cognitive reappraisal* pada regulasi emosi. Yaitu bentuk perubahan kognitif yang melibatkan individu untuk mengubah cara mereka berpikir tentang situasi yang dapat membangkitkan emosi sehingga mereka dapat mengubah dampak emosional mereka (Gross, 2003).

Penelitian yang dilakukan oleh Sari (2021) menunjukkan bahwa emosi memiliki pengaruh terhadap perilaku agresif dalam berkendara. Penelitian oleh Mustikawati (2017) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara emosi dengan *aggressive driving*. Sedangkan Penelitian oleh Jasmine dkk (2016) menunjukkan bahwa pengendara dengan kecenderungan yang lebih tinggi untuk melepaskan diri secara moral dalam konteks berkendara, mereka dapat merespon orang lain dengan lebih agresif di jalan. Dengan demikian, peneliti berasumsi bahwa perilaku agresif dalam berkendara dapat dijelaskan oleh variabel regulasi emosi dan *moral disengagement*. Kedua variabel ini memiliki keterkaitan satu sama lain yang memediasi terjadinya *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor.

E. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian adalah gambaran pelaksanaan penelitian yang didasarkan pada variabel-variabel penelitian. Berdasarkan rumusan dan tujuan penelitian ini, maka kerangka korelasinya yaitu sebagai berikut :



Gambar 2. 1 Kerangka Berpikir Korelasional

Sumber: Sugiyono (2012)

F. Hipotesis Penelitian

1. Hipotesis Mayor

Ha: Terdapat pengaruh yang signifikan antara regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Hal ini berarti regulasi emosi dan *moral disengagement* dapat mempengaruhi perilaku agresif pada pengendara sepeda motor.

2. Hipotesis Minor

Ha₁: Terdapat pengaruh yang signifikan antara regulasi emosi terhadap *aggressive driving*.

Ha₂: Terdapat pengaruh yang signifikan antara *moral disengagement* terhadap *aggressive driving*.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Rancangan Penelitian

Penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif. Hal ini bertujuan untuk menguji pengaruh antara variabel-variabel yang diukur dengan menggunakan instrument sehingga data dapat dianalisis secara statistik. Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah desain penelitian kuantitatif-korelasional. Pemilihan desain penelitian korelasional berkaitan dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui pengaruh regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Identifikasi variabel merupakan tahapan dalam menentukan variabel utama dalam penelitian dan mengidentifikasi masing-masing fungsi dari variabel tersebut (Azwar, 2007). Penelitian berjudul “Pengaruh Regulasi Emosi dan *Moral disengagement* terhadap Perilaku Agresif pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang” memiliki tiga variabel yang akan diteliti, yaitu :

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

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah regulasi emosi (X1) dan *moral disengagement* (X2).

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

Variabel terikat dalam penelitian ini adalah *aggressive driving* (Y).

C. Definisi Operasional

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

1. *Regulation Emotion*

Regulasi emosi adalah kemampuan individu dalam mengatur dan merespon emosi yang ia rasakan. Kesulitan dalam regulasi emosi membuat tendensi kegagalan dalam melakukan regulasi emosi. Pengukuran kesulitan regulasi emosi berdasarkan skala yang dikembangkan oleh Gratz dan Roemer (2004). Hal tersebut berkaitan erat dengan dimensi-dimensi seperti

penolakan terhadap respon emosional, kesulitan pada perilaku yang berorientasi pada tujuan, kesulitan mengendalikan impuls, kurangnya kesadaran emosional, akses terbatas pada strategi regulasi emosi, dan kurangnya kejelasan emosional.

2. *Moral disengagement*

Moral disengagement adalah kecenderungan untuk melepaskan diri secara moral melalui pembenaran atas tindakan yang dilakukan. Dalam hal ini, seorang pengendara menghindari sanksi-sanksi atas tindakan yang ia lakukan. Pengukuran *moral disengagement* berdasarkan skala yang dikembangkan oleh Bandura (2000). Hal tersebut dicirikan melalui beberapa dimensi seperti kecenderungan pada sikap pembelaan, memperhalus tindakan yang buruk, kecenderungan melakukan perbandingan yang menguntungkan, memindahkan dan mengaburkan tanggung jawab, kecenderungan untuk tidak menghiraukan konsekuensi tindakan, kecenderungan untuk merendahkan seseorang, dan sikap menyalahkan orang lain.

3. *Aggressive Driving*

Aggressive driving atau agresivitas dalam berkendara adalah kecenderungan untuk merugikan orang lain saat berkendara baik secara fisik maupun verbal. Pengukuran *aggressive driving* berdasarkan skala yang dikembangkan oleh James dan Nahl (2000). Hal ini dicirikan melalui tiga dimensi yaitu *impatience and inattention*, *power struggle*, dan *recklessness and road rage*.

D. Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling

1. Populasi

Azwar (2007) menjelaskan bahwa populasi adalah kelompok subjek yang akan dikenakan generalisasi dari penelitian sehingga kelompok subjek wajib mempunyai karakteristik dan berbeda dengan kelompok yang lain. Untuk membuat batasan populasi terdapat beberapa kriteria yang harus dipenuhi yaitu isi, cakupan, dan waktu (Prasetyo, 2012). Mengacu pada hal tersebut, populasi yang digunakan dalam

penelitian ini diambil berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Malang tahun 2021 mengenai jumlah kendaraan sepeda motor sebanyak 283.581 unit

2. Sampel

Metode *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan *purposive sampling*. Adapun kriteria subyek yang memenuhi karakteristik sampel dalam penelitian ini adalah :

- a) Responden berdomisili di Kota Malang
- b) Responden merupakan pengendara sepeda motor
- c) Responden berjenis kelamin laki-laki atau perempuan
- d) Responden berusia 15-50 tahun

3. Teknik Sampling

Penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel dengan populasi yang tidak diketahui secara pasti. Maka dari itu, peneliti menggunakan teknik sampling kemudahan. $n = \left(\frac{z\alpha 12\sigma}{e}\right)^2$

Berdasarkan hal tersebut, peneliti mengambil sampel sebanyak 180 responden.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan skala likert, yaitu serangkaian pernyataan tertulis berupa konstruk psikologis yang menunjukkan aspek kepribadian seseorang dan pernyataan pada skala sebagai stimulus pada indikator perilaku yang mewakili keadaan diri subyek (Azwar, 2012). Peneliti menggunakan skala likert empat pilihan jawaban yang terdiri dari tiga skala yaitu skala regulasi emosi, *moral disengagement*, dan skala *aggressive driving*.

1. Skala *difficulties in regulation emotion*

Skala regulasi emosi yang digunakan dalam penelitian ini merupakan hasil adaptasi dari skala *Difficulties in Emotional Regulation Scale (DERS)* yang dikembangkan oleh Gratz & Roemer (2004). Skala ini terdiri dari enam aspek yaitu *non-acceptance of emotional responses (NON-ACCEPTANCE)*, *difficulty engaging in goal-directed behavior (GOALS)*, *impulse control*

difficulties (IMPULSE), *lack of emotional awareness (AWARENESS)*, *limited access to emotion strategies (STRATEGY)*, dan *lack of emotional clarity (CLARITY)* yang diwakili oleh empat pilihan jawaban, yaitu : a) Sangat Setuju, b) Setuju, c) Tidak Setuju, d) Sangat Tidak Setuju. Penggunaan skala ini telah disesuaikan dengan menerjemahkan dan memodifikasi struktur bahasa agar mudah dipahami oleh responden. Berikut rincian skala *difficulties in regulation emotion* dalam bentuk tabel di bawah ini :

Tabel 3. 1 Blue Print Skala Difficulties in Regulation Emotion

No	Aspek	Indikator	Sebaran Aitem	Jumlah
1	Tidak menerima tanggapan emosional	Kecenderungan untuk memiliki reaksi sekunder negatif	23, 12, 21	6
		Kecenderungan untuk tidak menerima penderitaan diri sendiri	11, 25, 29	
2	Kesulitan untuk terlibat dalam perilaku yang mengarah pada tujuan	kesulitan dalam berkonsentrasi	26, 18, 33	5
		kesulitan untuk menyelesaikan tugas ketika mengalami emosi negatif	13, 20*	
3	kesulitan mengendalikan impuls	kecenderungan pada impuls yang destruktif	32, 14	6
		kesulitan untuk tetap mengendalikan perilaku ketika seseorang mengalami emosi negatif	19, 24*, 27, 3	
4	kurangnya kesadaran emosional	kurangnya kesadaran pada emosi diri	2*, 6*, 8*	6
		kurangnya perhatian terhadap respons emosional	10*, 17*, 34*	
5	akses terbatas pada strategi regulasi emosi	keyakinan bahwa hanya sedikit yang dapat dilakukan untuk mengatur diri sendiri setelah marah	15, 16, 22*	7
		keyakinan pada perasaan depresi yang berorientasi pada keputus-asaan	30, 31, 35, 36	
6	kurangnya kejelasan emosional	mencerminkan sejauh mana pengetahuan individu mengenai kejelasan tentang emosinya	1*, 4, 7*	6
		ambiguitas atau ketidaktentuan mengenai emosi yang dirasakan	5, 9	
Jumlah				36

Keterangan: * = *unfavorable*

2. Skala *moral disengagement*

Skala *moral disengagement* yang digunakan dalam penelitian ini merupakan hasil adaptasi dari skala yang dikembangkan oleh Bandura dkk

(1996). Skala ini terdiri dari 8 aspek yaitu 1) *moral justification*, 2) *euphemistic labelling*, 3) *advantageous comparison*, 4) *diffusion of responsibility*, 5) *displacement of responsibility*, 6) *disregard/ distorting the consequences*, 7) *dehumanization*, 8) *attribution of blame*. Skala diwakili oleh empat pilihan jawaban, yaitu : a) Sangat Setuju, b) Setuju, c) Tidak Setuju, d) Sangat Tidak Setuju. Adapun rincian skala ditampilkan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 3. 2 Blue-print skala moral disengagement

No	Aspek	Indikator	Sebaran aitem	Jumlah
1	<i>Moral Justification</i> (kecenderungan sikap pembelaan)	Melakukan pembelaan pada pelanggaran dalam berlalu lintas	1, 15	4
		Membenarkan tindakan agresif saat berkendara	2, 16	
2	<i>Euphemistic labelling</i> (kecenderungan memperhalus tindakan yang buruk)	memperhalus pelanggaran lalu lintas menjadi tampak kurang berbahaya	3, *17	4
		memperhalus pelanggaran lalu lintas sehingga terlihat ramah	4, *18	
3	<i>Advantageous Comparison</i> (kecenderungan melakukan perbandingan yang menguntungkan)	membandingkan pelanggaran aturan dengan suatu kesalahan yang dilakukan orang lain	5, 19	4
		melakukan perbandingan yang sifatnya menenangkan	6, *20	
4	<i>Dispalcement and diffusion of responsibility</i> (kecenderungan memindahkan dan mengaburkan tanggung jawab)	menempatkan tanggung jawab pada obyek eksternal untuk mengurangi konsekuensi pelanggaran	7, 21	4
		menyebarkan kesalahan sehingga tidak seorangpun merasa harus bertanggung jawab	22, *8	
5	<i>Disregard or Distorting the consequences</i> (kecenderungan untuk tidak menghiraukan konsekuensi tindakan)	tidak memperhatikan konsekuensi dari pelanggaran yang telah diperbuat	23, *9	4
		salah menginterpretasikan tindakan yang salah	10, 24	
6	<i>Dehumanization</i> (kecenderungan untuk merendahkan seseorang)	merendahkan pengendara lain secara verbal	11, 25	4
		menganggap pengendara lain pantas direndahkan atas kesalahan yang mereka lakukan	12, 26	
7	<i>Attribution of blame</i> (kecenderungan sikap menyalahkan orang lain).	menyalahkan pengendara lain	13, 27	4
		sikap nir-empati atas kesalahan yang dilakukan oleh pengendara lain	14, 28	
Jumlah				28

Keterangan: * = *unfavorable*

3. Skala *aggressive driving*

Skala *aggressive driving* yang digunakan dalam penelitian ini merupakan hasil adaptasi dari skala *aggressive driving* yang dikembangkan oleh James & Nahl (2000). Skala ini terdiri dari tiga aspek yaitu *impatience* dan *inattention*, *power struggle*, serta *recklessness* dan *road rage*. Skala *aggressive driving* terdiri dari empat jawaban dan empat skor yaitu : a) Tidak Sangat tidak pernah = 1, b) Tidak pernah = 2, c) Pernah = 3, d) Sering = 4. Adapun rincian skala ditampilkan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 3. 3 Blue-Print Skala Aggressive Driving

No	Aspek	Indikator	Sebaran Aitem	Jumlah
1	<i>Impatience and inattention</i>	sikap tidak sabar dalam berkendara	1, 4, 5, 11*	8
		tidak peduli dengan obyek lain	2, 3, 6, 7	
2	<i>Power struggle</i>	menghalangi pergerakan pengendara lain	8, 9	7
		sikap persaingan dengan nuansa agresif	10, 12, 13, 14, 15	
3	<i>Recklessness and road rage</i>	berkendara dengan sembrono	16, 17*	7
		meluapkan kemarahan di jalan	18, 19, 20, 21, 22	
Jumlah				22

Keterangan: *= unfavorable

F. Validitas dan Reliabilitas pada Uji Coba

1. Validitas Alat Ukur

Validitas alat ukur dalam penelitian ini menggunakan bantuan *software IBM Statistical Package or Social Science (IBM SPSS) 25.0 version for windows*. Teknik validitas dalam penelitian ini menggunakan *Product Moment Pearson*. Dalam pengujian ini, suatu item dapat dikatakan valid apabila r hitung $> r$ tabel dan nilai signifikansi $< 0,05$ dengan skor r tabel sebesar 0,148 ($n=180$).

a) Skala *Difficulties in Regulation Emotion*

Berdasarkan uji validitas item pada skala *difficulties in regulation emotion* dengan jumlah aitem sebanyak 36 aitem serta diujikan pada 180 responden, maka didapatkan hasil bahwa 35 aitem valid dan 1 aitem gugur. Adapun rincian hasil uji validitas skala *difficulties in regulation emotion* adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 4 Validitas skala *difficulties in regulation emotion*

No	Aspek	Indikator	Sebaran Valid	Jumlah
1	Tidak menerima tanggapan emosional	Kecenderungan untuk memiliki reaksi sekunder negatif	23, 12, 21	6
		Kecenderungan untuk tidak menerima penderitaan diri sendiri	11, 25, 29	
2	Kesulitan untuk terlibat dalam perilaku yang mengarah pada tujuan	kesulitan dalam berkonsentrasi	26, 18, 33	5
		kesulitan untuk menyelesaikan tugas ketika mengalami emosi negatif	13, 20	
3	kesulitan mengendalikan impuls	kecenderungan pada impuls yang destruktif	32, 14	6
		kesulitan untuk tetap mengendalikan perilaku ketika seseorang mengalami emosi negatif	19, 24, 27, 3	
4	kurangnya kesadaran emosional	kurangnya kesadaran pada emosi diri	2, 6, 8	6
		kurangnya perhatian terhadap respons emosional	10*, 17, 34	
5	akses terbatas pada strategi regulasi emosi	keyakinan bahwa hanya sedikit yang dapat dilakukan untuk mengatur diri sendiri setelah marah	15, 16, 22	7
		keyakinan pada perasaan depresi yang berorientasi pada keputus-asaaan	30, 31, 35, 36	
6	kurangnya kejelasan emosional	mencerminkan sejauh mana pengetahuan individu mengenai kejelasan tentang emosinya	1, 4, 7	6
		ambiguitas atau ketidaktentuan mengenai emosi yang dirasakan	5, 9	
Jumlah				36

Keterangan: * = Aitem gugur

b) Skala *Moral Disengagement*

Berdasarkan uji validitas item pada skala *moral disengagement* dengan jumlah aitem sebanyak 28 aitem serta diujikan pada 180 responden, maka didapatkan hasil bahwa seluruh aitem valid.

c) Skala *Aggressive Driving*

Berdasarkan uji validitas item pada skala *aggressive driving* dengan jumlah aitem sebanyak 22 aitem serta diujikan pada 180 responden, maka didapatkan hasil bahwa 21 aitem valid dan 1 aitem gugur. Adapun rincian hasil uji validitas skala *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 5 Validitas skala *aggressive driving*

No	Aspek	Indikator	Sebaran Aitem	Jumlah
1	<i>Impatience and inattention</i>	sikap tidak sabar dalam berkendara	1, 4, 5, 11	8
		tidak peduli dengan obyek lain	2, 3, 6, 7	
2	<i>Power struggle</i>	menghalangi pergerakan pengendara lain	8, 9	7
		sikap persaingan dengan nuansa agresif	10, 12, 13, 14, 15	
3	<i>Recklessness and road rage</i>	berkendara dengan sembrono	16, 17*	7
		meluapkan kemarahan di jalan	18, 19, 20, 21, 22	
Jumlah				22

Keterangan: * = aitem gugur

2. Uji Reliabilitas Instrumen

Uji reliabilitas pada penelitian ini menggunakan teknik *Alpha Cronbach* melalui *software IBM Statistical Package or Social Science (IBM SPSS) 25.0 version for windows*. Koefisien reliabilitas bernilai antara 0-1.00 dengan arti bahwa semakin mendekati angka 1.00 maka reliabilitasnya semakin tinggi. Adapun hasil uji reliabilitas pada skala *difficulties in regulation emotion*, *moral disengagement*, dan *aggressive driving* yakni sebagai berikut:

Tabel 3. 6 Hasil uji reliabilitas

Klasifikasi	Skor	Keterangan
<i>Difficulties in regulation emotion</i>	0.928	Reliabel
<i>Moral disengagement</i>	0.865	Reliabel
<i>Aggressive driving</i>	0.832	Reliabel

Hasil uji reliabilitas pada ketiga skala dapat dinyatakan reliabel karena hasil *alpha cronbach* pada masing-masing skala lebih besar dari 0,6 yaitu pada skala *difficulties in regulation emotion* memiliki nilai *alpha* sebesar 0.928, skala *moral disengagement* sebesar 0.865, dan skala *aggressive driving* sebesar 0.832. dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa masing-masing skala memiliki keandalan dalam mengukur tujuan pengukuran.

G. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan teknik analisis regresi berganda. Teknik ini melihat apakah nilai suatu variabel terikat merupakan pengaruh naik turunnya nilai satu atau lebih variabel bebas. Analisis regresi berganda digunakan ketika setidaknya terdapat dua variabel (Sugiyono, 2015).

Terdapat dua variabel bebas dalam penelitian ini, yaitu regulasi emosi (X1) dan *moral disengagement* (X2). Sedangkan variabel terikat dalam penelitian ini adalah *aggressive driving* (Y1). Maka dari itu, peneliti menggunakan analisis regresi berganda. Sedangkan pengujian yang dilakukan dalam penelitian ini adalah uji asumsi klasik, analisis deskriptif, dan uji hipotesis.

1. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Bertujuan untuk melihat suatu model regresi berdistribusi normal atau tidak berdasarkan variabel dependen dan variabel independennya. Apabila distribusi data variabel tersebut normal atau mendekati normal, maka model regresi yang baik terbentuk. Penelitian ini menggunakan uji *Kolmogorv-Smirnov* pada aplikasi SPSS atau *Statistical Product and Service Solution for Windows*. Pengambilan keputusan dalam uji normalitas, yaitu:

- Jika $p < 0,05$, maka sebaran data tidak normal.
- Jika $p > 0,05$ maka data berdistribusi normal.

Keterangan

P : Nilai signifikansi.

b. Uji Linieritas

Bertujuan untuk melihat apakah suatu data berkorelasi secara linier atau tidak. Data yang dapat dianalisis menggunakan analisis linier berganda adalah data yang berkorelasi secara linier. Apabila nilai signifikan lebih besar dari 0,05 maka terdapat hubungan linier antar variabel. Penelitian ini menggunakan uji linieritas dengan bantuan aplikasi SPSS atau *Statistical Product and Service Solution for Windows*.

2. Analisis Deskriptif

Analisis deskripsi bertujuan untuk memaparkan data hasil penelitian berupa mean dan standar deviasi pada masing-masing variabel. Data-data ini

berfungsi untuk melihat tingkatan masing-masing variabel ke dalam tiga kategori yaitu tinggi, sedang, dan rendah.

a. Mean Hipotetik

Rumus yang digunakan untuk mencari mean hipotetik yaitu :

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

Keterangan :

M : Mean hipotetik

I Max : Skor tertinggi

I Min : Skor terendah

b. Mean empirik

Rumus yang digunakan untuk mencari mean empirik yaitu :

$$M = \Sigma X / N$$

Keterangan :

M : Mean empirik

ΣX : Jumlah nilai dalam distribusi

N : Jumlah total responden

c. Standar deviasi

Rumus yang digunakan untuk mencari standar deviasi yaitu :

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

Keterangan

SD : Standar deviasi

I Max : Skor tertinggi

I Min : Skor terendah

d. Kategorisasi

Penelitian ini mengelompokkan hasil kategorisasi menjadi tiga rentang yaitu tinggi, sedang, dan rendah, dengan norma sebagai berikut :

Tabel 3. 7 *Norma Kategorisasi*

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

3. Uji Hipotesis

a. Persamaan regresi linier berganda

Analisis linier berganda menggunakan tipe data interval dan rasio. Bentuk persamaan regresinya sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan:

Y : Variabel terikat (Kriterium)

a : Nilai Konstanta

X (1, 2, ...n) : Variabel bebas (Prediktor)

b (1, 2, ...n) : Nilai koefisien regresi

b. Analisis koefisien korelasi ganda

Korelasi berganda merupakan suatu nilai yang menunjukkan kekuatan dan arah hubungan antara dua atau lebih variabel bebas beserta variabel terikatnya. Nilai R berkisar antara 0 sampai 1. Semakin mendekati 1 semakin kuat hubungannya, sebaliknya semakin mendekati 0, semakin melemahkan hubungan. Adapun tabel ini merupakan interpretasi koefisien korelasi, yaitu:

Tabel 3. 8 *Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi*

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,000	Sangat Kuat

Sumber; Sugiyono (2015)

c. Analisis koefisien determinasi

Digunakan dalam rangka mengetahui persentase sumbangan pengaruh variabel bebas pada variabel terikat. Koefisien ini merupakan penentu yang disebabkan karena varians yang terjadi pada variabel terikat dapat dijelaskan melalui varians yang terjadi pada variabel bebas (Sugiyono, 2015).

Apabila nilai R^2 sama dengan 0 berarti tidak ada persentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel bebas terhadap variabel terikat. Dengan artian bahwa variabel bebas yang diuji tidak dapat menjelaskan pengaruhnya terhadap variabel terikat. Sebaliknya, apabila nilai R^2 sama dengan atau mendekati 1 maka persentase sumbangan pengaruh yang diberikan oleh variabel bebas mendekati sempurna. Dengan artian bahwa variasi variabel bebas dapat menjelaskan pengaruhnya terhadap variasi variabel terikat.

d. Uji F

Uji F digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen secara simultan (bersama-sama) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen. Hasil pengujian ini dimaksudkan untuk menunjukkan apakah model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen atau tidak. Jika $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel independen secara simultan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen

e. Uji T

Uji t digunakan untuk memeriksa apakah variabel independen dalam model regresi memiliki pengaruh yang signifikan secara parsial terhadap variabel dependen. Dalam penelitian ini digunakan uji t dua arah untuk menguji hipotesis yang diajukan, yaitu apakah ada pengaruh positif regulasi emosi dan moral disengagement terhadap perilaku agresif dalam berkendara.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Penelitian

1. Gambaran lokasi penelitian

Penelitian berjudul “Pengaruh Regulasi Emosi dan Moral disengagement terhadap Perilaku Agresif pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang” dilaksanakan di Kota Malang dan melibatkan 180 responden. Adapun responden yang terlibat dalam penelitian ini merupakan pengendara sepeda motor yang berdomisili di Kota Malang, terdiri dari jenis kelamin laki-laki sebanyak 85 orang dan perempuan sebanyak 95 orang. Rentang usia responden berkisar antara 15 sampai 43 tahun dengan kelompok usia terdiri dari remaja awal sebanyak 1 responden, remaja akhir sebanyak 170 responden, dewasa awal sebanyak 7 responden, dan kelompok dewasa akhir sebanyak 1 responden. Selanjutnya, jenis sepeda motor responden terdiri dari motor jenis bebek (manual) sebanyak 27 pengendara, motor *matic* sebanyak 140 pengendara, motor sport sebanyak 10 pengendara, dan motor skuter sebanyak 1 pengendara. Legalitas berkendara responden dijelaskan melalui kepemilikan SIM terdiri dari 56 pengendara memiliki SIM melalui tes, 80 pengendara memiliki SIM tanpa tes, dan sebanyak 44 pengendara tidak memiliki SIM.

2. Waktu dan tempat penelitian

Waktu penelitian dimulai dari bulan September hingga Desember tahun 2022 di Kota Malang, Provinsi Jawa Timur.

B. Hasil dan Analisa data Penelitian

1. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Peneliti menggunakan uji normalitas untuk melihat apakah nilai residual berdistribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki nilai residual berdistribusi normal. Apabila nilai signifikan lebih besar dari 0,05 maka terdapat hubungan linier antar variabel. Adapun hasil dari uji normalitas dapat dilihat melalui tabel sebagaimana berikut:

Tabel 4. 1 Hasil uji normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		180
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	6.76299093
Most Extreme Differences	Absolute	.035
	Positive	.035
	Negative	-.021
Test Statistic		.035
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

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

Berdasarkan hasil uji normalitas tersebut dapat diperoleh hasil nilai signifikansi (p) 0.200 yang berarti data berdistribusi normal.

b. Uji Linearitas

Pada uji linear dengan *Test for Linearity* menggunakan program SPSS 25.00 for windows, didapatkan bahwa terdapat hasil sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Hasil uji linieritas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Unstandardized Residual *	Between	(Combined)	7667.944	164	46.756	1.351	.259
Unstandardized Predicted Value	Groups	Linearity	.000	1	.000	.000	1.000
		Deviation from Linearity	7667.944	163	47.043	1.359	.254
		Within Groups	519.167	15	34.611		
	Total	8187.110	179				

Berdasarkan hasil uji linieritas pada tabel di atas, diperoleh bahwa nilai signifikansi linieritas sebesar $1.000 > 0.05$. dengan demikian, dapat disimpulkan

bahwa variabel regulasi emosi dan *moral disengagement* memiliki hubungan linier yang signifikan dengan variabel agresivitas dalam berkendara.

2. Analisis Deskriptif

a. Skor Hipotetik dan Empirik

Adapun skor hipotetik dan empirik dijelaskan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4. 3 Hasil skor hipotetik dan empirik

Variabel	Hipotetik				Empirik			
	Maks	Min	Mean	SD	Maks	Min	Mean	SD
Regulasi Emosi	140	35	87,5	18	113	35	74	13
<i>Moral Disengagement</i>	112	28	70	14	84	29	56,5	9
<i>Aggressive Driving</i>	84	21	52,5	11	68	23	45,5	7,5

- 1) Pengukuran skala regulasi emosi yang terdiri dari 35 aitem valid dengan rentang skor 1-4, sehingga kemungkinan skor skala regulasi emosi tertinggi adalah 140 dengan mean hipotetik 90. Berdasarkan hasil penelitian skor regulasi emosi tertinggi adalah 133 dengan mean empirik 98, maka mean empirik lebih besar daripada mean hipotetik.
- 2) Pengukuran skala *moral disengagement* yang terdiri dari 28 aitem dengan rentang skor 1-4, sehingga kemungkinan skor skala *moral disengagement* tertinggi adalah 112 dengan mean hipotetik 70. Berdasarkan hasil penelitian skor *moral disengagement* tertinggi adalah 84 dengan mean empirik 60, maka mean empirik lebih kecil daripada mean hipotetik.
- 3) Pengukuran skala *aggressive driving* yang terdiri dari 21 aitem dengan rentang skor 1-4, sehingga kemungkinan skor skala *aggressive driving* tertinggi adalah 84 dengan mean hipotetik 52,5. Berdasarkan hasil penelitian skor *aggressive driving* tertinggi adalah 64 dengan mean empirik 49, maka mean empirik lebih kecil daripada mean hipotetik

b. Kategorisasi Data

1) Regulasi Emosi

Skala *difficulties in regulation emotion* model skala likert dengan skala 1-4. Jumlah aitem dalam skala tersebut adalah 35. Responden dikategorikan ke dalam 3 kelompok yaitu rendah, sedang, tinggi. Dengan demikian, jika responden menjawab nilai paling rendah semua yaitu 1, maka skor yang didapatkan adalah $1 \times 35 = 35$ (Xmin). Sedangkan jika responden menjawab nilai paling tinggi semua yaitu 4, maka skor yang didapatkan adalah $4 \times 35 =$

140 ($X_{\max}$). Dengan demikian, *range* dari data tersebut adalah $140-35 = 105$. *Kurve* normal terdiri dari 6 standar deviasi, maka tiap standar deviasi nilainya adalah $\frac{105}{6} = 17,5$ dan *kurve* normal nilai mean berada di tengah, dengan demikian nilai *mean* yaitu $\frac{140+35}{2} = 87,5$

2) *Moral Disengagement*

Skala *moral disengagement* model skala likert dengan skala 1-4. Jumlah aitem dalam skala tersebut adalah 28. Responden dikategorikan ke dalam 3 kelompok yaitu rendah, sedang, tinggi. Dengan demikian, jika responden menjawab nilai paling rendah semua yaitu 1, maka skor yang didapatkan adalah $1 \times 28 = 28$ ($X_{\min}$). Sedangkan jika responden menjawab nilai paling tinggi semua yaitu 4, maka skor yang didapatkan adalah $4 \times 28 = 112$ ($X_{\max}$). Dengan demikian, *range* dari data tersebut adalah $112-28 = 84$. *Kurve* normal terdiri dari 6 standar deviasi, maka tiap standar deviasi nilainya adalah $\frac{84}{6} = 14$ dan *kurve* normal nilai mean berada di tengah, dengan demikian nilai *mean* yaitu $\frac{112+28}{2} = 70$.

3) *Aggressive Driving*

Skala *aggressive driving* model skala likert dengan skala 1-4. Jumlah aitem valid dalam skala tersebut adalah 21. Responden dikategorikan ke dalam 3 kelompok yaitu rendah, sedang, tinggi. Dengan demikian, jika responden menjawab nilai paling rendah semua yaitu 1, maka skor yang didapatkan adalah $1 \times 21 = 21$ ($X_{\min}$). Sedangkan jika responden menjawab nilai paling tinggi semua yaitu 4, maka skor yang didapatkan adalah $4 \times 21 = 84$ ($X_{\max}$). Dengan demikian, *range* dari data tersebut adalah $84-21 = 63$. *Kurve* normal terdiri dari 6 standar deviasi, maka tiap standar deviasi nilainya adalah $\frac{63}{6} = 10,5$ dan *kurve* normal nilai mean berada di tengah, dengan demikian nilai *mean* yaitu $\frac{84+21}{2} = 52,5$

Tabel 4. 4 Hasil norma kategorisasi

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

Berdasarkan skor norma di atas, maka dapat dibagi menjadi tiga tingkatan dengan batas kelas masing-masing. Kategorisasi tingkat regulasi emosi, *moral disengagement*, dan *aggressive driving* dapat dipaparkan pada tabel berikut:

Tabel 4. 5 Kriteria Kategorisasi Data Difficulties in Regulation Emotion, Moral Disengagement, dan Aggressive Driving

<i>Difficulties Regulation Emotion</i>		<i>Moral Disengagement</i>		<i>Aggressive Driving</i>	
Tinggi	106 – 140	Tinggi	85 – 112	Tinggi	64 – 84
Sedang	71 – 105	Sedang	57 – 84	Sedang	43 – 63
Rendah	35 – 70	Rendah	28 – 56	Rendah	21 – 42

Tabel 4. 6 Hasil Kategorisasi Data Difficulties in Regulation Emotion

Kategori			
Kategori	Range	Frequency	Percent
Tinggi	106 – 140	7	3.9
Sedang	71 – 105	150	83.3
Rendah	35 – 70	23	12.8
Total		180	100.0

Berdasarkan tabel di atas, diperoleh bahwa responden yang masuk dalam kategori rendah pada skala *difficulties in regulation emotion* berjumlah 23 responden, kategori sedang sebanyak 150 responden, dan kategori tinggi sebanyak 7 responden.

Tabel 4. 7 Hasil Kategorisasi Data Moral Disengagement

Kategori			
Kategori	Range	Frequency	Percent
Tinggi	85 – 112	2	1.1
Sedang	57 – 84	123	68.3
Rendah	28 – 56	55	30.6
Total		180	100.0

Berdasarkan tabel di atas, diperoleh bahwa responden yang masuk dalam kategorisasi rendah pada variabel *moral disengagement* berjumlah 55 responden, kategori sedang sebanyak 123 responden, dan kategori tinggi sebanyak 2 responden.

Tabel 4. 8 Hasil Kategorisasi Data Aggressive Driving

Kategori			
Kategori	Range	Frequency	Percent
Tinggi	64 – 84	4	2.2
Sedang	43 – 63	131	72.8
Rendah	21 – 42	45	25.0
Total		180	100.0

Berdasarkan tabel di atas, diperoleh bahwa responden yang masuk dalam kategorisasi rendah pada variabel *aggressive driving* berjumlah 45 responden, kategori sedang berjumlah 131 responden, dan kategori tinggi berjumlah 8 responden.

3. Uji Hipotesis

Uji Hipotesis pada penelitian ini menggunakan analisis regresi linier berganda dengan bantuan program *SPSS 25.0 Microsoft for Windows*. Adapun hasil dari uji hipotesis dijelaskan pada tabel di bawah sebagai berikut:

Tabel 4. 9 Analisis Regresi Linier Berganda

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3309.440	2	1654.720	35.774	.000 ^b
	Residual	8187.110	177	46.255		
	Total	11496.550	179			

a. Dependent Variable: aggressive driving

b. Predictors: (Constant), moral disengagement, difficulties in regulation emotion

Hasil hipotesis pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai F sebesar 35,774 dengan nilai signifikansi (p) yakni 0,000 atau Sig (p) < 0,05 dan nilai F hitung $35,774 > F \text{ tabel } 3,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh regulasi emosi dan moral disengagement secara simultan terhadap perilaku agresif dalam berkendara.

Tabel 4. 10 Hasil Model Summary Regulasi Emosi dan Moral Disengagement

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.537 ^a	.288	.280	6.80109

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa R Square sebesar 0,288. Hal ini mengandung arti bahwa pengaruh regulasi emosi dan *moral disengagement* secara simultan terhadap perilaku agresif dalam berkendara adalah sebesar 28,8%.

Tabel 4. 11 Pengaruh Difficulties in Regulation Emotion dan Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	17.796	3.732		4.769	.000
	difficulties in regulation emotion	.094	.040	.159	2.390	.018
	moral disengagement	.366	.052	.467	7.020	.000

a. Dependent Variable: aggressive driving

Keterangan:

- 1) Pengaruh skala *difficulties in regulation emotion* terhadap *aggressive driving* (Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh *difficulties in regulation emotion* terhadap *aggressive driving* adalah sebesar $0,018 < 0,05$ dan nilai t hitung $2,390 > 1,973$, sehingga dapat disimpulkan bahwa Ha1 diterima yang berarti terdapat pengaruh regulasi emosi terhadap perilaku agresif dalam berkendara.
- 2) Pengujian skala *moral disengagement* terhadap *aggressive driving*
Diketahui nilai Sig. untuk pengaruh *moral disengagement* terhadap *aggressive driving* adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai t hitung $7,020 > 1,973$, sehingga dapat disimpulkan bahwa Ha2 diterima yang berarti terdapat pengaruh *moral disengagement* terhadap perilaku agresif dalam berkendara.

Tabel 4. 12 Pengaruh Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving ditinjau berdasarkan masing-masing aspeknya

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	23.146	2.992		7.736	.000
	Moral Justification	.369	.310	.102	1.188	.236
	Euphemistic Labelling	1.254	.405	.266	3.099	.002
	Advantageous Comparison	-.345	.373	-.087	-.925	.356
	Displacement of responsibility	1.556	.362	.370	4.302	.000
	Disregard or Distorting the Qonsequences	-.688	.425	-.147	-1.618	.107
	Dehumanization	.040	.238	.013	.168	.867
	Attribution of Blame	.833	.316	.208	2.632	.009

a. Dependent Variable: Agresivitas

Dari hasil yang ditunjukkan dalam tabel 4.12, dapat disimpulkan bahwa hanya aspek *disregard or distorting the consequences*, *euphemistic labelling*, dan *attribution of blame* yang menunjukkan hasil signifikan pengaruhnya terhadap *aggressive driving*. Sedangkan aspek-aspek lainnya menunjukkan hasil yang tidak signifikan pengaruhnya terhadap *aggressive driving*. Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa dari tujuh aspek yang ada, hanya tiga yang menunjukkan hasil signifikan pengaruhnya terhadap *aggressive driving*.

Penjelasan dari nilai koefisien regresi yang diperoleh pada ketiga aspek adalah sebagai berikut:

- 1) Variabel *Disregard or Distorting the Consequences*, menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar ($\beta = 0,370$) yang berarti bahwa variabel *disregard or distorting the consequences* memberikan kontribusi paling besar terhadap *aggressive driving*. Semakin tinggi kecenderungan seorang pengendara

untuk tidak mengiraikan konsekuensi tindakan, maka semakin tinggi pula kecenderungan mereka berperilaku agresif dalam berkendara.

- 2) Variabel *Euphemistic labelling*, menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar ($\beta = 0,266$), yang berarti bahwa variabel *euphemistic labelling* secara positif memiliki pengaruh signifikan terhadap *aggressive driving*. Semakin tinggi kecenderungan seorang pengendara memperhalus tindakan yang buruk, maka semakin tinggi pula kecenderungan mereka berperilaku agresif dalam berkendara.
- 3) Variabel *Attribution of Blame*, menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar ($\beta = 0,208$), yang berarti bahwa variabel *attribution of blame* secara positif memiliki pengaruh signifikan terhadap *aggressive driving*. Semakin tinggi kecenderungan seorang pengendara menyalahkan orang lain, maka semakin tinggi pula kecenderungan mereka berperilaku agresif dalam berkendara.

4. Hasil Analisis Tambahan

a. Jenis Kelamin

Peneliti menggunakan uji *one-way Anova* untuk melihat apakah terdapat pengaruh pada variabel jenis kelamin terhadap *aggressive driving*. Adapun hasil dari output SPSS yakni sebagai berikut:

Tabel 4. 13 Hasil output descriptives pada variabel jenis kelamin

Descriptives								
Agresivitas Berkendara								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Laki-laki	85	49.13	7.687	.834	47.47	50.79	35	68
Perempuan	95	45.00	7.833	.804	43.40	46.60	23	62
Total	180	46.95	8.014	.597	45.77	48.13	23	68

Berdasarkan output *descriptives*, dapat dilihat bahwa perbedaan rata-rata *aggressive driving* dari variabel jenis kelamin dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Rata-rata *aggressive driving* pada jenis kelamin laki-laki sebesar 49,13.
- 2) Rata-rata *aggressive driving* pada jenis kelamin perempuan sebesar 45,00.

Dengan demikian, maka secara deskriptif dapat disimpulkan bahwa rata-rata *aggressive driving* tertinggi terletak pada jenis kelamin laki-laki yakni sebesar 49,13.

Tabel 4. 14 Hasil output Anova pada variabel jenis kelamin

ANOVA

Agresivitas Berkendara

	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	764.974	1	764.974	12.688	.000
Within Groups	10731.576	178	60.290		
Total	11496.550	179			

Berdasarkan output *Anova*, dapat diketahui nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rata-rata kedua *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin “berbeda” secara signifikan.

Dengan demikian, variabel jenis kelamin berpengaruh secara signifikan terhadap *aggressive driving*.

b. Kelompok Usia

Peneliti menggunakan uji *one-way Anova* untuk melihat apakah terdapat pengaruh pada variabel kelompok usia terhadap *aggressive driving*. Adapun hasil dari output SPSS yakni sebagai berikut:

Tabel 4. 15 Hasil output descriptives pada variabel kelompok usia

Descriptives

Agresivitas Berkendara

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Remaja awal	1	62.00	.	.	.	.	62	62
Remaja akhir	170	46.65	7.904	.606	45.45	47.84	23	68
Dewasa awal	7	48.86	8.071	3.051	41.39	56.32	35	58
Dewasa akhir	1	56.00	.	.	.	.	56	56
Total	179	46.87	7.967	.595	45.70	48.05	23	68

Berdasarkan output *descriptives*, dapat dilihat bahwa perbedaan rata-rata *aggressive driving* dari variabel kelompok usia dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Rata-rata *aggressive driving* pada kelompok remaja awal sebesar 62.00.
- 2) Rata-rata *aggressive driving* pada kelompok remaja akhir sebesar 46,65.
- 3) Rata-rata *aggressive driving* pada kelompok dewasa awal sebesar 48,86.

4) Rata-rata *aggressive driving* pada kelompok dewasa akhir sebesar 56.00.

Dengan demikian, maka secara deskriptif dapat disimpulkan bahwa rata-rata *aggressive driving* tertinggi terletak pada kelompok usia remaja awal yakni sebesar 62,00.

Tabel 4. 16 Hasil output Anova pada variabel kelompok usia

ANOVA

Agresivitas Berkendara

	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	348.364	3	116.121	1.856	.139
Within Groups	10949.681	175	62.570		
Total	11298.045	178			

Berdasarkan output *Anova*, dapat diketahui nilai signifikansi sebesar $0,139 > 0,05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rata-rata keempat *aggressive driving* berdasarkan kelompok usia adalah “sama ” secara signifikan.

c. Jenis Motor

Peneliti menggunakan uji *one-way Anova* untuk melihat apakah terdapat pengaruh pada variabel jenis sepeda motor terhadap *aggressive driving*. Adapun hasil dari output SPSS yakni sebagai berikut:

Tabel 4. 17 Hasil output descriptives pada variabel jenis motor

Descriptives

Agresivitas berkendara

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
motor bebek (manual)	29	47.24	7.754	1.440	44.29	50.19	35	64
motor matic	140	46.70	7.943	.671	45.37	48.03	23	68
motor sport	10	48.20	9.543	3.018	41.37	55.03	35	65
motor skuter	1	61.00	.	.	.	.	61	61
Total	180	46.95	8.014	.597	45.77	48.13	23	68

Berdasarkan output *descriptives*, dapat dilihat bahwa perbedaan rata-rata *aggressive driving* dari variabel jenis sepeda motor dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Rata-rata *aggressive driving* pada jenis sepeda motor bebek sebesar 47,24.
- 2) Rata-rata *aggressive driving* pada jenis sepeda motor matic sebesar 46,70.
- 3) Rata-rata *aggressive driving* pada jenis sepeda motor sport sebesar 48,20.

4) Rata-rata *aggressive driving* pada jenis sepeda motor skuter sebesar 61,00.

Dengan demikian, maka secara deskriptif dapat disimpulkan bahwa rata-rata *aggressive driving* tertinggi terletak pada jenis sepeda motor skuter yakni sebesar 61,00.

Tabel 4. 18 Hasil output Anova pada variabel jenis motor

ANOVA

Agresivitas berkendara

	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	224.240	3	74.747	1.167	.324
Within Groups	11272.310	176	64.047		
Total	11496.550	179			

Berdasarkan output *Anova*, dapat diketahui nilai signifikansi sebesar $0,324 > 0,05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rata-rata keempat *aggressive driving* berdasarkan jenis sepeda motor adalah “sama” secara signifikan.

d. Legalitas Berkendara (kepemilikan SIM)

Peneliti menggunakan uji *one-way Anova* untuk melihat apakah terdapat pengaruh pada variabel legalitas berkendara terhadap *aggressive driving*. Adapun hasil dari output SPSS yakni sebagai berikut:

Tabel 4. 19 Hasil output descriptives pada variabel legalitas berkendara

Descriptives

Agresivitas berkendara

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
melalui tes	56	46.13	8.977	1.200	43.72	48.53	23	65
tanpa tes (nembak)	80	45.99	6.761	.756	44.48	47.49	33	64
tidak punya SIM	44	49.75	8.347	1.258	47.21	52.29	31	68
Total	180	46.95	8.014	.597	45.77	48.13	23	68

Berdasarkan output *descriptives*, dapat dilihat bahwa perbedaan rata-rata *aggressive driving* dari variabel kepemilikan SIM dengan rincian sebagai berikut:

- 1) Rata-rata *aggressive driving* pada kepemilikan SIM melalui tes sebesar 46,13.
- 2) Rata-rata *aggressive driving* pada kepemilikan SIM tanpa tes sebesar 45,99.
- 3) Rata-rata *aggressive driving* pada kepemilikan tanpa SIM sebesar 49,75.

Tabel 4. 20 Hasil output Anova pada variabel legalitas berkendara

ANOVA					
Agresivitas berkendara					
	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	457.188	2	228.594	3.665	.028
Within Groups	11039.363	177	62.369		
Total	11496.550	179			

Berdasarkan output *Anova*, dapat diketahui nilai signifikansi sebesar $0,028 < 0,05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rata-rata keempat *aggressive driving* berdasarkan legalitas berkendara “berbeda” secara signifikan.

Dengan demikian, variabel legalitas berkendara berpengaruh secara signifikan terhadap *aggressive driving*.

C. Pembahasan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh antara regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang dengan jumlah responden sebanyak 180 orang. Berdasarkan hasil analisis korelasi menggunakan regresi linier berganda didapatkan hasil $p = 0$ ($p > 0,05$). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa hipotesis penelitian diterima dan secara umum terdapat pengaruh yang signifikan antara regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.

Selain itu, merujuk pada hasil uji F, dapat diketahui bahwa R Square sebesar 0,288. Hal ini berarti bahwa variabel regulasi emosi dan *moral disengagement* memiliki pengaruh terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor sebesar 28,8%. Sedangkan persentase sisanya sebesar 71,2% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain. hal tersebut sekaligus mendukung berbagai pendapat dari penelitian-penelitian terdahulu mengenai regulasi emosi dan *moral disengagement* terhadap agresivitas dalam berkendara (Sari, 2021; Mustikawati, 2017; Jasmine dkk, 2016; Luthfie, 2014).

Hasil penelitian Sari (2021) dan Mustikawati (2017) menunjukkan bahwa emosi memiliki hubungan dan pengaruh yang signifikan terhadap agresivitas dalam berkendara. Hasil ini sejalan dengan pendapat James dan Nahl (2000) bahwa agresivitas dalam berkendara sebagai perilaku mengemudi dibawah pengaruh emosi yang terdistraksi. Hasil dalam penelitian ini menunjukkan bahwa sebanyak 150 responden memiliki kesulitan dalam regulasi emosi tingkat sedang, 23 responden dalam tingkat rendah, dan 7 responden berada dalam kesulitan tingkat tinggi. Menurut Herani dan

Jauhari (2017), seseorang yang tidak mampu mengontrol emosinya, mereka memiliki kecenderungan untuk melampiaskan emosinya tersebut pada saat berkendara. Begitupun sebaliknya, seseorang dengan pengendalian emosi yang baik, mereka mampu berkendara dengan tenang dan berpikir secara matang sebelum mereka mengambil tindakan.

Penelitian Jasmine (2016) menunjukkan bahwa pengendara dengan kecenderungan *moral disengagement* yang lebih tinggi dalam konteks berkendara, mereka dapat merespon orang lain dengan lebih agresif di jalan. Hasil dalam penelitian ini menunjukkan bahwa sebanyak 123 responden memiliki tingkat *moral disengagement* sedang, 55 responden pada kategori rendah, dan sebanyak 2 responden memiliki tingkat *moral disengagement* yang tinggi. Caprara (2014) menjelaskan bahwa *moral disengagement* secara signifikan memfasilitasi akses pada perilaku agresif. Hal ini sejalan dengan penelitian Luthfie (2014) bahwa *moral disengagement* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku agresif dalam berkendara.

Hasil koefisien pengaruh antara regulasi emosi dan *moral disengagement* menunjukkan bahwa *moral disengagement* lebih dominan mempengaruhi perilaku agresif dalam berkendara. Hal ini berarti bahwa meskipun seseorang memiliki regulasi emosi yang baik, ia akan tetap memiliki tendensi agresif apabila ia memisahkan standar moral dari tindakan pelanggaran yang ia lakukan. mekanisme ini berusaha menonaktifkan regulasi standar internal melalui proses kognitif kolektif yang berkaitan.

Berdasarkan hasil analisis *moral disengagement* per aspek, dapat disimpulkan bahwa hanya aspek *euphemistic labelling*, *disregard or distorting the consequences*, dan *attribution of blame* yang menunjukkan hasil signifikan pengaruhnya terhadap *aggressive driving*. Sedangkan aspek-aspek lainnya menunjukkan hasil yang tidak signifikan. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi kecenderungan seorang pengendara memperhalus tindakan yang buruk, tidak mengiraukan konsekuensi, dan menyalahkan orang lain, maka semakin tinggi pula kecenderungan mereka berperilaku agresif dalam berkendara. hasil ini kemudian sejalan dengan karakteristik dalam *aggressive driving* yaitu tendensi untuk sembrono dalam berkendara, kemarahan di jalan, dan permusuhan yang tinggi.

Sebanyak 28,8% dari Agresivitas dalam berkendara dipengaruhi oleh regulasi emosi dan *moral disengagement*. Sedangkan 71,2% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain. Adapun faktor yang perlu diperhatikan dalam hal ini salah satunya adalah faktor-faktor eksternal di luar pengendara. Faktor eksternal ini diantaranya seperti faktor sarana/ pra-

sarana jalan, kelengkapan rambu lalu lintas, dan peran pihak otoritas yaitu Polantas (Mashuri & Zaduqisti, 2009). Data dari Badan Pusat Statistik Kota Malang (2022) menunjukkan bahwa dari 1.251,24 km panjang jalan di Kota Malang, sebanyak 15,82 jalan mengalami kondisi rusak berat, 1,56 dalam kondisi rusak, dan 61, 51 dalam kondisi sedang. Kondisi jalanan yang rusak seperti berlubang secara nyata berperan pada peningkatan perilaku agresif dalam berkendara (Rosydah, Kurniasih, Sandora, 2017). Selain itu, kondisi jalan yang ramai juga berperan dalam peningkatan agresivitas dalam berkendara (McGrava dalam Ward, 2008).

Peneliti dalam hal ini menganalisis beberapa faktor yang diperkirakan ikut mempengaruhi agresivitas dalam berkendara yaitu: jenis kelamin, kelompok usia, jenis kendaraan, dan legalitas berkendara.

Tasca (2000) berpendapat bahwa perbedaan jenis kelamin memiliki pengaruh terhadap *aggressive driving*. Menurutnya, perempuan akan lebih mematuhi undang-undang lalu lintas bahkan ketika mereka berada dalam situasi yang aman. Sedangkan laki-laki cenderung merasa lebih percaya diri untuk mematuhi undang-undang secara pilih-pilih (selektif). Hasil analisis terhadap jenis kelamin pada penelitian ini menunjukkan bahwa rata-rata agresivitas dalam berkendara pada jenis laki-laki adalah sebesar 49,13. Hal ini lebih besar dibandingkan dengan rata-rata agresivitas pada jenis kelamin perempuan yakni sebesar 45,00. Hasil ini sejalan dengan penelitian Yagil (1998) kepada 181 mahasiswa yang menunjukkan bahwa perempuan cenderung memiliki rasa kewajiban yang lebih kuat untuk mematuhi undang-undang lalu lintas dibandingkan dengan laki-laki.

Selanjutnya, Tasca (2000) menjelaskan kembali bahwa selain jenis kelamin, perbedaan usia pun mempengaruhi tingkat agresivitas di jalan. Usia pengendara yang lebih muda cenderung lebih agresif dibandingkan kelompok usia yang lebih muda (Parker, 1998). Hasil analisis terhadap kelompok usia pada penelitian ini menunjukkan bahwa rata-rata agresivitas dalam berkendara paling tinggi berada pada kelompok remaja awal sebesar 62,00. Sedangkan pada kelompok remaja akhir menunjukkan rata-rata sebesar 46,65, dewasa awal sebesar 48,86, dan dewasa akhir sebesar 56,00. Hal ini sejalan dengan studi yang dilakukan oleh Parry (1986) kepada 279 pengendara di Negara Inggris, menunjukkan bahwa skor tertinggi untuk agresi ditempati oleh pria berusia 17 hingga 35 tahun, skor agresi ini dua kali lipat lebih besar untuk skor paruh baya, dan skor terendah ditempati oleh kelompok usia tua.

Dalam perspektif pembelajaran sosial, agresi dipandang sebagai hasil dari norma, reward, punishment dan model individu yang telah terekspos (Grey, 1989). Doob dan Gross (1968) melakukan studi tentang pengaruh status sosial terhadap agresivitas dalam berkendara yang diukur melalui respon membunyikan klakson. Hasilnya, hanya 50% persen pengendara yang membunyikan klakson pada kendaraan berstatus tinggi. Sedangkan sebanyak 84% membunyikan klakson pada kendaraan berstatus rendah. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa aggressive driving dipengaruhi oleh faktor sosial. Dalam hal ini, peneliti menganalisis faktor sosial berdasarkan jenis sepeda motor. Adapun hasil dari analisisnya adalah bahwa rata-rata agresivitas dalam berkendara paling tinggi berasal dari jenis sepeda motor skuter sebesar 61,00. Sedangkan rata-rata agresivitas berkendara yang lain berasal dari jenis sepeda motor sport sebesar 48,20, jenis sepeda motor matic sebesar 46,70, dan jenis sepeda motor bebek sebesar 47, 24. Hasil ini sekaligus menunjukan bahwa faktor sosial berdasarkan jenis sepeda motor dapat menjelaskan rata-rata agresivitas dalam berkendara.

Agresivitas dalam berkendara juga dapat dipengaruhi oleh sikap pengemudi (Assum, 1997). Dalam penelitiannya, ia menjelaskan bahwa pengemudi yang diklasifikasikan sebagai pengemudi yang tidak pengertian pada pengemudi lain, mereka rata-rata mengalami 2,6 lebih banyak kecelakaan dibandingkan dengan pengemudi yang diklasifikasikan sebagai pengemudi yang perhatian. Dalam penelitian ini, sikap perhatian pada pengemudi lain atau pada pihak otoritas dipahami berdasarkan sikap mereka dalam kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) sebagai legalitas dalam berkendara. Terdapat tiga jenis sikap dalam kepemilikan SIM yaitu kepemilikan SIM melalui tes, kepemilikan SIM tanpa tes (nembak), dan tidak memiliki SIM sama sekali. Berdasarkan hasil analisisnya, maka didapatkan bahwa kelompok yang tidak memiliki SIM sama sekali menunjukkan rata-rata agresivitas berkendara paling tinggi yaitu sebesar 49,75. Sedangkan kelompok yang memiliki SIM tanpa tes memiliki rata-rata agresivitas sebesar 45, 99, dan kelompok yang memiliki SIM melalui tes sebesar 46,13. Adapun hasil output Anova menunjukan nilai signifikansi sebesar $0,028 < 0,05$. Hasil ini menunjukan bahwa sikap pengemudi berdasarkan kepemilikan SIM berpengaruh secara signifikan terhadap agresivitas dalam berkendara.

Kondisi ideal dari sikap pengemudi salah satunya dapat direfleksikan melalui budaya berkendara di Negara Jepang. Berdasarkan data yang dirilis oleh situs edukasi *safety driving*, Zutobi, Jepang masuk ke dalam peringkat 4 besar sebagai negara paling aman untuk berkendara. daftar ini dinilai berdasarkan beberapa faktor seperti tingkat

kematian akibat lakalantas, kecepatan kendaraan, hingga kebiasaan pengendaranya (Rahadiansyah, 2022). Dalam aturan lalu lintas di Jepang, sepeda motor diatur untuk menggunakan sisi ujung kiri jalan, hal ini berfungsi untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan. Jepang juga menerapkan larangan parkir hampir di seluruh jalanan sekalipun di bahu jalan. Hal ini berfungsi untuk menghindari penyempitan ruas jalan sehingga dapat meminimalisir kecelakaan lalu lintas. Selain itu, Jepang juga menerapkan proses seleksi dan *cost* yang tinggi untuk mendapatkan legalitas berkendara. biaya pembuatan SIM di jepang sebesar 300.000 yen atau 33.640.000 juta rupiah. dengan *cost* yang tinggi, masyarakat akan lebih memilih menggunakan transportasi umum alih-alih menggunakan kendaraan pribadi.

Dengan demikian, kondisi ideal dari *aggressive driving* menuju *safety driving* pada dasarnya dapat dicapai melalui proses sinergi yang berkesinambungan baik antara pengendara, faktor kelayakan sarana lalu lintas, hingga regulasi dari pihak otoritas. Dalam hal ini regulasi emosi dan *moral disengagement* menjadi salah satu faktor yang penting dalam mempengaruhi *aggressive driving*. Sedangkan kondisi ideal baik dari faktor internal maupun faktor eksternal perlu diperhatikan untuk mencapai kondisi berkendara yang aman dan ideal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Tingkat Regulasi Emosi pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa tingkat regulasi emosi pada pengendara sepeda motor di Kota Malang berada pada kategori sedang.
2. Tingkat *Moral disengagement* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa tingkat *moral disengagement* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang berada pada kategori tinggi sedang.
3. Tingkat *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa tingkat *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor di Kota Malang berada pada kategori sedang. Hal ini menunjukkan predisposisi tinggi untuk tingkat *aggressive driving*.
4. Pengaruh Regulasi Emosi dan *Moral disengagement* terhadap Perilaku Agresif pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa regulasi emosi dan *moral disengagement* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku agresif pada pengendara sepeda motor di Kota Malang.
 - a. Aspek *moral disengagement* yang mempengaruhi agresivitas dalam berkendara adalah *euphemistic labelling*, *disregard or distorting the consequences*, dan *attribution of blame*. Artinya, semakin tinggi kecenderungan seorang pengendara memperhalus tindakan yang buruk, tidak mengiraukan konsekuensi, dan menyalahkan orang lain, maka semakin tinggi pula kecenderungan mereka berperilaku agresif dalam berkendara.
 - b. Rata-rata agresi paling tinggi berdasarkan jenis kelamin ditempati oleh jenis kelamin laki-laki.
 - c. Rata-rata agresi paling tinggi berdasarkan kelompok usia ditempati oleh kelompok usia remaja awal yang berada pada rentang usia 15 hingga 16 tahun.
 - d. Rata-rata agresi paling tinggi berdasarkan legalitas berkendara ditempati oleh kelompok pengendara yang tidak memiliki SIM, posisi kedua ditempati oleh kelompok pengendara yang memiliki SIM tanpa tes, dan posisi paling rendah ditempati oleh kelompok pengendara yang memiliki SIM melalui tes.

B. Saran

1. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan bahwa tingkat agresivitas dalam berkendara pada kategori sedang. Hal ini berarti bahwa tingkat agresivitas pada pengendara

menunjukkan predisposisi atau kecenderungan ke arah tinggi. Hal ini menjadi fenomena yang perlu diwaspadai mengingat dampak kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan kerugian baik fisik maupun materiil. Diperlukan sebuah kondisi ideal dari berbagai elemen baik itu antara pengendara, faktor kelayakan sarana lalu lintas, hingga regulasi dari pihak otoritas.

2. Peneliti selanjutnya diharapkan agar memperhatikan variasi dari responden sehingga dapat menyajikan data penelitian yang lebih komprehensif. Perlu juga menambahkan perspektif dari faktor eksternal seperti pengaruh kelayakan jalan, kelengkapan marka lalu lintas, dan kebijakan dari pihak Korlantas selaku pemangku kebijakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfinuha, S. (2017). *Pengaruh Self Efficacy dan Regulasi Emosi terhadap Subjective Well-Being Mahasiswa Baru Teknik Arsitektur UIN Maulana Malik Ibrahim Malang*. Malang: Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Allen, J., & Anderson, C. A. (2017). Aggression and Violence Definitions and Distinctions. *Transportation Research: traffic Psychology and Behaviour*, 1-14.
- Andrianti, M. (2020). *Statistik Transportasi Provinsi Jawa Timur 2020*. Surabaya: BPS Provinsi Jawa Timur.
- Aprilia, N. S., & Yoenanto, N. H. (2022). Pengaruh Regulasi Emosi dan Persepsi Dukungan Sosial terhadap Stres Akademik Mahasiswa yang Menyusun Skripsi. *Buletin Riset Psikologi dan Kesehatan Mental*, 2(1), 19-30.
- Aprilia, Z., & Solicha. (2013). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Moral Disengagement Remaja. *Tazkiya*, 1(1), 1-17.
- Assum, T. (1997). Attitudes and Road Accident Risk. *Accident Analusis and Prevention*, 29 (2), 153-159.
- Azwar, S. (2007). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Bandura, A. (2002). Selective Moral Disengagement in the Exercise of Moral Agency. *Journal Moral of Education*, 31 (2), 101-119.
- Bandura, A., Barbaneli, C., Caprara, G., & C, P. (1996). Mechanisms of Moral Disengagement in The Exercise of Moral Agency. *Personality and Social Psychology Review*, 71, 364-374.
- Beirness, D. (1996). The Relationship between Lifestyle Factors and Collisions Involving Young Drivers. *Regents of the University of California*, 71-77.
- Berk, L. (2005). *Infants, Children, and Adolescence*. America: Pearson Education, Inc.
- Berking, M., & Whitley, B. (2014). *Affect Regulation Training: A Practicioner's Manual*. New York: Springer Science+Business Media.
- Berking, M., & Whitley, B. (2014). *Emotion Regulation: Definition and Relevance for Mental Health*. New York: Springer.
- Caprara, G. V., Tisak, M. S., Alessandri, G., Fontaine, R. G., Fida, R., & Paciello, M. (2014). The Contribution of Moral Disengagement in Mediating Individual Tendencies toward Aggression and Violence. *Developmental Psychology*, 50 (1), 71-85.
- Cleary, Jasmine, Lennon, & Alison, A. S. (2016). Should We Be Aiming to Engage Drivers more with Othes on-Road? Driving Moral Disengagement and Self-reported Driving Aggression. *Transportation Research Part: Traffic Psychology and Behaviour*, 124-136.
- Cole, P., martin, S., & Dennis, T. (2004). Emotion Regulation as a Scientific Construct Methodological Challenges and Directions for Child Development Research. *Child Development*, 75 (2), 317-333.

- Detert, J. R., Trevino, K. L., & Sweitzer, V. L. (2008). Moral Disengagement in Ethical Decision Making: A Study of Antecedents and Outcomes. *Journal of Applied Psychology*, 93 (2), 374-391.
- Doob, A. N., & Gross, A. E. (1968). Status of Frustrator as an Inhibitor of Horn-honking Responses. *Journal of Social Psychology*, 76 (2), 213-218.
- Ellison, P. A., Govern, J. M., Petri, H. L., & Figler, M. H. (1995). Anonymity and Aggressive Driving Behaviour: a Field Study. *Journal of Social Behavior and Personality*, 10 (1), 265-272.
- Galovski, T. E., & Blanchard, E. B. (2004). Road Rage: a domain for psychological intervention? *Aggression and Violent Behavior*, 9 (2), 105-127.
- Gini, G., Pozzoli, T., & Bussey, K. (2014). The Role of Individual and collective Moral Disengagement in Peer Aggression and Bystanding: A Multilevel Analysis. *Journal of Abnormal Child Psychology*, 43 (3), 441-452.
- Goehring, J. B. (2000). Aggressive Driving: Background and Overview Report. *National Conference of State Legislatures*.
- Gratz, K. L., & Roemer, L. (2004). Multidimensional Assessment of Emotion Regulation and Dysregulation: Development, Factor Structure, and Initial Validation of Difficulties in Emotion Regulation Scale. *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, 26 (1), 41-54.
- Grey, E., Triggs, T., & Haworth, N. (1989). *Driver Aggression: The Role of Personality, Social Characteristics, Risk and Motivation*. Melbourne: Australian Transport Safety Bureau-CR-81.
- Gross, J. J. (2015). Emotion Regulation: Current Status and Future Prospects. *Psychological Inquiry: An International Journal for the Advancement of Psychological Theory*, 26 (1), 1-26.
- Gross, J. J., & P, J. O. (2003). Individual Differences in Two Emotion Regulation Processes: Implications for Affect, Relationships, and Well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 85 (2), 343-362.
- Hallion, L. S., Steinman, S. A., Tolin, D. F., & Diefenbach, G. J. (2018). Psychometric Properties of the Difficulties in Emotion Regulation Scale (DERS) and Its Short Forms in Adults With Emotional Disorders. *Frontiers in Psychology*, 9 (539), 1-12.
- Hauber, A. R. (1980). The Social Psychology of Driving Behaviour and The traffic Environment: Research on Aggressive Behaviour in Traffic. *International Review of Applied Psychology*, 29 (4), 137-160.
- Hennesy, D. A., & Wiesensthal, D. L. (1997). The Relationship between traffic Congestion, Driver Stress and Direct Versus Indirect Coping Behaviours. *Ergonomics*, 40 (3), 348-361.
- Hikmah, A. T., & Marastuti, A. (2020). Peran Moral Disengagement dan Kepemimpinan Etis terhadap Intensi Korupsi pada Pegawai Negeri Sipil. *Gadjah Mada Journal of Psychology*, 6 (2), 132-150.

- Hyde, L. W. (2007). *Developmental Precursors of Moral Disengagement and A Mediator of Early Risk for Antisocial Behavior*. Pennsylvania: University of Pittsburgh.
- Hyde, L. W., Shaw, D. S., & Moilanen, K. L. (2010). Developmental of Moral Disengagement and The Role of Moral Disengagement in The Development of Antisocial Behavior. *Journal of Abnormal Child Psychology*, 38 (2), 197-209.
- James, L., & Nahl, D. (2000). Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving. *Global Conference on Aggressive Driving*.
- Jauhari, A. K., & Herani, I. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. *MEDIAPSI*, 3 (2), 29-38.
- Kamilya H, L. A., Deny, H. M., & Lestyanto, D. (2021). Studi Literatur: Mengemudi Agresif. *Jurnal Riset Kesehatan Poltekkes Depkes Bandung*, 13 (1), 319-331.
- Kuncoro, R. A. (2021). *Pengaruh Self-Efficacy dan Regulasi Emosi terhadap Resiliensi Mahasiswa Baru yang Berasal dari SMA?SMK di Ma'had Sunan Ampel al-'Aly*. Malang: Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Kurniawan, K. (2021, December 28). *Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Malang Meningkat pada 2021, Faktor Ini Dominasi Laka Lantas*. Diambil kembali dari TribunJatim.com: <https://jatim.tribunnews.com/2021/12/28/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-di-kota-malang-meningkat-pada-2021-faktor-ini-dominasi-laka-lantas>
- Listiyani, W., & Sunawan. (2022). Hubungan antara Moral Disengagement dengan Perilaku Menyontek Siswa. *Indonesian Journal of Guidance and Counseling: Theory and Application*, 11 (1), 1-8.
- Luthfie, A. (2014). *pengaruh Self-Control dan Moral Disengagement terhadap Aggressive Driving pada Pengemudi Sepeda Motor*. Jakarta: Fakultas Psikologi UIN Syarif Hidayatullah.
- Mashuri, A., & Zaduqisti, E. (2009). Dangerous Driving, Prediktor, dan Mediatornya. *PSYCHO IDEA*, 7 (1), 22-34.
- McAlister, A. L., Bandura, A., & Owen, S. V. (2006). Mechanisms of Moral Disengagement in Support of Military Force: The Impact of Sept 11. *Journal of Social and Clinical Psychology*, 25 (2), 141-165.
- Milda Yanuvianti, S. Q. (2018). Contribution of Aggressive driving, Negative Emotions, and Risky Driving to Dangerous driving in young motorcyclists at Bandung City, Indonesia. *Advance in Social Science, Education and Humanities Research*, 307 (1), 291-295.
- Miles, D. E., & Johnson, G. L. (2003). Aggressive Driving Behavior: are there Psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research*, 6 (2), 147-161.
- Mizell, L. (1997). Road rage: Causes and dangers of aggressive driving. *Subcommittee on Surface Transportation of the Committee on Transportation and Infrastructure* (hal. 1-10). New York: House of Representatives.
- Moore, C. (2015). Moral Disengagement. *Current Opinion in Psychology*, 6, 199-204.

- Mustikawati, R. (2017). *Hubungan antara Kematangan Emosi dengan Aggressive Driving pada Pengemudi Bus*. Surakarta: Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Nadhifa, Y. (2018). *Pengaruh Moral Disengagement dan Iklim Sekolah terhadap Perilaku Bullying pada Pelajar SMA di Jakarta*. Jakarta: Fakultas Psikologi UIN Syarif Hidayatullah Jakarta.
- National Highway Traffic Safety Administration. (2001, May 20). *Aggressive Driver Enforcement: Strategies for implementing best practices*. Diambil kembali dari National Highway Traffic Safety Administration: www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/aggressdrivers/aggenforce/define.html
- Novaco, R. W. (1998). Roadway aggression, Institute of transportation Studies Review. *University of California*, 21 (4), 1-4.
- Nuriyanti, W. (2017). Segmentasi Pasar Berdasarkan Demografi dalam Memilih Sepeda Motor Matic di Wilayah Depok. *UTILITY: Jurnal Ilmiah Pendidikan dan Ekonomi*, 1 (1), 48-57.
- Pahlevi, R. (2021, 11 09). *Kerugian Materiil akibat Kecelakaan Meningkatkan hingga Oktober 2021*. Diambil kembali dari databoks: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/11/09/kerugian-materiil-akibat-kecelakaan-meningkat-hingga-oktober-2021>
- Parker, Dianne, Lajunen, Timo, Stradling, & G, S. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation research Part F* 1, 11-24.
- Parry, M. (1968). *Aggression on the Road*. London: Tavistock.
- Pataki, G. (1998). Governor Pataki Announces legislation to Fight Road Rage. New York: New York State Government Press Release.
- Prasetyo, W. E., & Septiningsih, D. S. (2011). Studi Deskriptif tentang Aggressive Driving Sepeda Motor di Jalan Raya pada Peserta Didik Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Muhammadiyah 2 Ajibarang. *PSYCHO IDEA*, 9 (2), 37-46.
- Reivich, K., & Shatte, A. (2002). *The Resilience Factor: 7 Essential Skills for Overcoming Life's Inevitable Obstacles*. New York: Broadway Books.
- Ross, V., Reinolsmann, N., Lobbstaal, J., Timmermans, C., Brijs, T., Alhajyaseen, W., & Brijs, K. (2021). Relating Reactive and Proactive Aggression to Trait Driving Anger in Young and Adult Males: A Pilot Study Using Explicit and Implicit Measures. *Sustainability*, 13 (1850), 1-21.
- Rubini. (2019). Pendidikan Moral dalam Perspektif Islam. *Jurnal Komunikasi dan Pendidikan Islam*, 8 (1), 255-271.
- Sari, N. A. (2020). *Hubungan Kematangan Emosi dengan Aggressive Driving pada Siswa Kelas XII SMK Diponegoro Tumpang*. Malang: Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

- Sentana, M. A. (2017). Agresivitas dan Kontrol Diri pada Remaja di Banda Aceh. *Jurnal Sains Psikologi*, 6 (2), 51-55.
- Shiddiqiyah. (2021). *Hubungan antara Regulasi Emosi dengan Perilaku Altruisme Santri Pondok Pesantren Al-Arghob Hidayatus Salafiyah Pasuruan*. Malang: Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F* 1, 137-160.
- Shinta, J. L. (2020). Kesadaran Keselamatan dengan Agresivitas Berkendara Pada Pengendara Sepeda Motor. *Psikoborneo*, 8 (4), 579-589.
- Shulman, E. P., Cauffman, E., Piquero, A. R., & Fagan, J. (2011). Moral Disengagement Among Serious Juvenile Offenders: A Longitudinal Study of The Relations between Morally Disengaged Attitudes and Offending. *Developmental Psychology*, 47 (6), 1619-32.
- Siregar, R. R., & Ayrida, Y. (2020). Moral Disengagement sebagai Prediktor terhadap Perilaku Agresif Remaja. *Jurnal Ecopsy*, 7 (1), 7-13.
- Solichah, N. (2020). Storytelling untuk Mengatasi Perilaku Agresif Anak. *Jurnal Al-Qalb*, 11 (2), 1-11.
- Strongman, K. T. (2003). *The Psychology of Emotion, From Everyday Life to theory.*, 5th edition. New York: McGraw-Hill.
- Suraji, A., Tjahjono, N., Cakrawala, M., & Effendy, S. B. (2010). Indikator Faktor Manusia terhadap Kecelakaan Sepeda Motor. *Jurnal Transportasi*, 10 (2), 125-134.
- Tasca, L. (2000, January 1). A Review of the Literature on Aggressive Driving Research. *ResearchGate*, hal. 1-25.
- Thohar, S. F. (2017). Regulasi Emosi Sebagai Prediktor Perilaku Agresivitas Remaja Warga Binaan LPKA. *Psikoislamika*, 15 (1), 29-34.
- Tim Pustikom Kementerian Perhubungan RI. (2022). *Informasi Transportasi: Volume 12*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Trogolo, M. A., Melchior, F., & Medrano, L. A. (2014). The Role of Difficulties in Emotion Regulation on Driving Behavior. *Journal of Behavior, Health & Social Issues*, 6 (1), 107-117.
- U.S House of Representatives. (1997, July 17). *Road Rage: Causes and Dangers of Aggressive Driving*. Diambil kembali dari United States House of Representatives: <http://www.house.gov/transportation/surface/sthearin/ist717/ist717.htm>
- Uci, I. R., & Savira, S. I. (2019). Hubungan antara Keberfungsian Keluarga dengan Regulasi Emosi pada Siswa di SMP X Surabaya. *Character : Jurnal Penelitian Psikologi*, 1-7.
- Ujiyanto, & Abdurachman. (2004). Analisis Faktor-faktor yang Menimbulkan Kecenderungan minat Beli Konsumen Sarung. *Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan*, 6 (1), 34-53.

- Wahyuni, D. U. (2008). Pengaruh Motivasi, Persepsi, dan Sikap Konsumen terhadap Keputusan Pembelian Sepeda Motor Merek "Honda" di Kawasan Surabaya Barat. *Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan*, 30-37.
- Widuri, E. L. (2012). Regulasi Emosi dan Resiliensi pada Mahasiswa Tahun Pertama. *Humanitas*, 9 (2), 148-156.
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F* 1, 123-135.
- Yati, R. (2021, September 21). *Kemenhub : Indonesia Masuk 3 Besar Negara dengan Kepemilikan Sepeda Motor Terbanyak*. Diambil kembali dari Bisnis.com: <https://ekonomi.bisnis.com/read/20210921/98/1444944/kemenhub-indonesia-masuk-3-besar-negara-dengan-kepemilikan-sepeda-motor-terbanyak>
- Yusuf, P. M., & Kristiana, I. F. (2017). Hubungan antara Regulasi Emosi dengan Perilaku Prosocial pada Siswa Sekolah Menengah Atas. *Jurnal Empati*, 7 (3), 98-104.

LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1

SKALA *DIFFICULTIES IN REGULATION EMOTION*

Inisial Nama :

Jenis Kelamin :

Umur :

Status/ Pekerjaan :

Kota/ Kabupaten domisili :

Bagian 1

Bagian ini terdiri atas pernyataan-pernyataan. Silakan centang jawaban pada kolom yang tersedia. Tidak ada jawaban benar atau salah. Silakan pilih jawaban yang paling mewakili anda.

No	Pertanyaan	Sangat setuju	Setuju	Tidak setuju	Sangat tidak setuju
1	Saya memahami perasaan saya sendiri				
2	Saya memperhatikan apa yang saya rasakan				
3	Saya kesulitan untuk mengendalikan amarah saya				
4	Saya tidak paham dengan perasaan saya sendiri				
5	Saya mengalami kesulitan untuk memahami perasaan saya sendiri				
6	Saya memperhatikan perasaan saya				
7	Saya tahu persis bagaimana perasaan saya sendiri?				
8	Saya peduli dengan apa yang saya rasakan				
9	Saya bingung dengan perasaan saya sendiri				
10	Ketika saya marah, saya mengakui emosi yang saya rasakan				
11	ketika saya kecewa, saya marah kepada diri saya sendiri karena merasa seperti itu				
12	Ketika saya kesal, saya merasa canggung kepada diri saya sendiri karena merasa seperti itu				
13	Ketika saya bersedih, saya mengalami kesulitan dalam menyelesaikan pekerjaan				

14	Ketika saya marah, saya menjadi tidak terkendali				
15	Ketika saya bersedih, saya percaya bahwa saya akan tetap seperti itu untuk waktu yang lama				
16	Ketika saya marah, saya percaya bahwa pada akhirnya saya akan merasa sangat tertekan				
17	Ketika saya merasa sedih, saya percaya bahwa perasaan saya tersebut valid				
18	Ketika saya merasa marah, saya sulit untuk fokus pada hal-hal lain				
19	Ketika saya marah, saya merasa di luar kendali				
20	Ketika saya bersedih, saya tetap bisa menyelesaikan pekerjaan				
21	Ketika saya murung, saya malu kepada diri saya sendiri				
22	Ketika merasa tertekan, saya tahu bahwa saya bisa menemukan cara untuk merasa lebih baik				
23	Ketika saya sedih, saya merasa diri saya lemah				
24	Ketika saya marah, saya merasa bahwa saya bisa mengendalikan perilaku saya				
25	Ketika saya marah, saya merasa bersalah pada diri saya sendiri				
26	Ketika saya merasa tertekan, saya kesulitan untuk berkonsentrasi				
27	Ketika saya tertekan, saya kesulitan untuk mengendalikan perilaku saya sendiri				
28	Ketika saya frustrasi, saya percaya bahwa tidak ada yang bisa saya lakukan untuk membuat diri saya merasa lebih baik				
29	Ketika saya marah, saya merasa kesal pada diri saya sendiri				
30	Ketika saya kesal, saya mulai merasa kecewa pada diri saya sendiri				
31	Ketika merasa sedih, saya percaya bahwa terpuruk adalah satu-satunya hal yang bisa saya lakukan				
32	Ketika saya frustrasi, saya kehilangan kendali atas perilaku saya				
33	Ketika saya sedang kesal, saya kesulitan untuk memikirkan hal lain				
34	Ketika saya marah, saya mengambil waktu untuk mencari tahu apa yang sebenarnya saya rasakan				
35	Ketika saya kecewa, butuh waktu yang lama bagi saya untuk merasa baikan				

36	Ketika saya kesal, emosi saya terasa begitu menumpuk				
----	--	--	--	--	--

LAMPIRAN 2

SKALA MORAL DISENGAGEMENT

Bagian 2

Bagian ini terdiri atas pernyataan-pernyataan. Silakan centang jawaban pada kolom yang tersedia. Tidak ada jawaban benar atau salah. Silakan pilih jawaban yang paling mewakili anda.

No	Pertanyaan	Sangat Setuju	Setuju	Tidak setuju	Sangat tidak setuju
1	SIM bukanlah hal yang penting jika seseorang sudah pandai mengemudi				
2	Membunyikan klakson adalah tindakan yang sah meskipun orang lain terganggu				
3	Selama tidak terjadi kecelakaan, berkendara dengan tinggi itu tidak masalah				
4	Menurut saya, berboncengan tiga orang itu tidak masalah				
5	Jika kebanyakan orang tidak memakai helm, maka saya juga akan melakukannya				
6	Tidak memiliki SIM bukanlah masalah yang serius karena orang lain juga banyak yang tidak memilikinya				
7	Saya akan mengejar pengendara lain karena merasa marah dengan sikapnya yang memancing emosi saya				
8	Seseorang yang mengikuti tawuran geng motor tetap bersalah meskipun tindakannya dilakukan secara bersama-sama				
9	Berkendara tanpa SIM bisa menyebabkan risiko pada orang lain				
10	Tidak apa-apa untuk sesekali tidak memakai helm saat berkendara, karena hal tersebut tidak benar-benar merugikan orang lain				
11	Seseorang yang ugal-ugalan di jalan layak untuk diumpati (<i>misal: goblok!</i>)				
12	Saya merasa kemampuan berkendara saya lebih hebat dibanding pengendara lain				
13	Beberapa kecerobohan yang saya lakukan saat berkendara disebabkan karena ulah pengendara lain yang sembrono				
14	Jika motor seseorang hilang dicuri, hal tersebut juga akibat kesalahannya karena ceroboh dalam menyimpan kendaraan				

15	Sesekali bermain <i>handphone</i> saat lampu merah bukanlah masalah yang serius				
16	Seseorang yang menyerobot jalur dengan kasar pantas untuk dipukul				
17	Mengendarai kendaraan diatas batas kecepatan yang diberlakukan adalah perbuatan yang sangat membahayakan				
18	Apapun alasannya, berboncengan tiga orang tidak patut dilakukan				
19	Tidak memiliki SIM itu lebih baik daripada ugal-ugalan di jalan raya				
20	Saya tidak setuju dengan SIM hasil nembak (menyuap)				
21	Seseorang tidak dapat disalahkan karena tidak memiliki SIM apabila ia tidak memiliki cukup uang untuk membuatnya				
22	Menurut saya, seorang pengendara yang tidak memakai helm itu tidak bisa disalahkan karena pengendara lain juga banyak melakukannya				
23	Sedikit mengumpat pada pengendara yang melanggar tidak akan benar-benar melukainya				
24	Saya tidak masalah dengan orang tua yang membiarkan anaknya mengendarai sepeda motor, meskipun mereka masih dibawah umur				
25	Menghina seseorang yang menerobos lampu merah adalah perbuatan yang sah-sah saja				
26	Beberapa pengendara yang menjengkelkan tidak berhak diperlakukan dengan baik				
27	Seorang pengendara tidak bisa disalahkan karena menerobos lampu merah apabila pengendara lain terus mengklaksonnya				
28	Seorang pengendara yang melakukan tabrak lari pantas untuk ditabrak juga				

LAMPIRAN 3

SKALA AGGRESSIVE DRIVING

Bagian 3

Bagian ini terdiri atas pernyataan-pernyataan. Silakan centang jawaban pada kolom yang tersedia. Tidak ada jawaban benar atau salah. Silakan pilih jawaban yang paling mewakili anda.

No	Pertanyaan	Sering	Pernah	Tidak pernah	Sangat tidak pernah
1	Ketika terburu-buru, saya menerobos lampu merah				
2	Saya berpindah-pindah jalur setiap kali terdapat celah				
3	Saya menggunakan jalur kiri untuk menyalip kendaraan di depan				
4	Saya berkendara dengan kecepatan diatas 80-100 km/jam di dalam kota				
5	Saya menambah kecepatan saat lampu kuning menyala				
6	Saya tidak mempedulikan jarak aman dengan kendaraan lain				
7	Bagi saya, didahului kendaraan lain adalah sebuah penghinaan				
8	Ketika berkendara, saya menghalangi pengendara yang akan berpindah jalur				
9	Saat macet, saya tidak memberi celah kepada pengendara lain yang akan memotong jalur saya				
10	Saat di jalan, saya suka menunjukkan kemampuan berkendara saya kepada pengendara lain				
11	Saya berusaha untuk tidak melanggar batas kecepatan di dalam kota				
12	Saya merasa tertantang ketika ada pengendara lain yang menyalip dengan kasar				
13	Saya berteriak kepada pengendara yang menyerobot jalur dengan kasar				
14	Saya mengklakson terus menerus ditengah kemacetan				
15	Saat lampu hijau sudah menyala, saya langsung mengklakson berkali-kali				
16	Saya mengambil trotoar atau bahu jalan untuk menembus kemacetan				
17	Saya memberikan tanda jika hendak mendahului				
18	Saat berkendara dengan perasaan marah, saya sulit berkonsentrasi				

19	Saya meningkatkan kecepatan kendaraan saat sedang marah				
20	Saya sengaja memainkan gas motor untuk menantang pengendara lain yang seenaknya				
21	Mengadu kecepatan dengan kendaraan lain yang mendahului saya				
22	Saya kebut-kebutan di jalan				

LAMPIRAN 4

HASIL UJI VALIDITAS
SKALA *DIFFICULTIES IN REGULATION EMOTION*

Correlations

		RE02	RE06	RE10	RE14	RE18	RE22	RE26	RE30	RE34	RE36	TOTAL
RE02	Pearson Correlation	1	.461**	.394**	0.039	0.038	.320**	.149*	.201**	.191*	0.058	.326**
	Sig. (2-tailed)		0.000	0.000	0.604	0.615	0.000	0.045	0.007	0.010	0.443	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
RE06	Pearson Correlation	.461**	1	.388**	0.047	.162*	.418**	0.128	.171*	.213**	0.003	.330**
	Sig. (2-tailed)	0.000		0.000	0.528	0.030	0.000	0.087	0.021	0.004	0.969	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
RE10	Pearson Correlation	.394**	.388**	1	-0.078	-0.065	.371**	-0.045	0.033	.204**	-0.138	0.089
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000		0.299	0.390	0.000	0.553	0.663	0.006	0.064	0.234
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
RE14	Pearson Correlation	0.039	0.047	-0.078	1	.390**	-0.030	.300**	.280**	0.048	.438**	.583**
	Sig. (2-tailed)	0.604	0.528	0.299		0.000	0.688	0.000	0.000	0.522	0.000	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
RE18	Pearson Correlation	0.038	.162*	-0.065	.390**	1	0.060	.532**	.363**	0.115	.475**	.638**
	Sig. (2-tailed)	0.615	0.030	0.390	0.000		0.424	0.000	0.000	0.124	0.000	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
RE22	Pearson Correlation	.320**	.418**	.371**	-0.030	0.060	1	0.026	0.076	.175*	-0.071	.226**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	0.688	0.424		0.733	0.310	0.019	0.341	0.002
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
RE26	Pearson Correlation	.149*	0.128	-0.045	.300**	.532**	0.026	1	.379**	0.065	.431**	.592**
	Sig. (2-tailed)	0.045	0.087	0.553	0.000	0.000	0.733		0.000	0.385	0.000	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
RE30	Pearson Correlation	.201**	.171*	0.033	.280**	.363**	0.076	.379**	1	0.048	.466**	.728**
	Sig. (2-tailed)	0.007	0.021	0.663	0.000	0.000	0.310	0.000		0.518	0.000	0.000

Correlations

[illegible]

MD19	Pearson Correlation	.403**	.218**	0.111	.346**	.184*	.213**	1	.354**	.298**	0.145	.541**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.003	0.139	0.000	0.014	0.004		0.000	0.000	0.052	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
MD22	Pearson Correlation	.445**	.311**	0.075	.520**	0.111	.227**	.354**	1	.244**	0.128	.619**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.315	0.000	0.138	0.002	0.000		0.001	0.086	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
MD25	Pearson Correlation	.261**	0.118	.165*	.146*	0.102	.374**	.298**	.244**	1	.274**	.495**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.115	0.027	0.050	0.173	0.000	0.000	0.001		0.000	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
MD28	Pearson Correlation	.216**	.216**	.241**	.230**	0.053	.429**	0.145	0.128	.274**	1	.494**
	Sig. (2-tailed)	0.004	0.004	0.001	0.002	0.483	0.000	0.052	0.086	0.000		0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
TOTAL	Pearson Correlation	.676**	.468**	.471**	.609**	.296**	.529**	.541**	.619**	.495**	.494**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180

SKALA AGGRESSIVE DRIVING

Correlations

		AD02	AD04	AD06	AD08	AD10	AD12	AD14	AD16	AD18	AD20	AD22	TOTAL
AD02	Pearson Correlation	1	.334**	0.061	-0.104	0.143	.187*	-0.099	0.075	-0.125	-0.004	.237*	.296**
	Sig. (2-tailed)		0.000	0.419	0.166	0.056	0.012	0.186	0.319	0.094	0.962	0.001	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
AD04	Pearson Correlation	.334**	1	.250*	0.099	.310*	.259*	0.119	.212*	-0.069	.266**	.327*	.479**
	Sig. (2-tailed)	0.000		0.001	0.187	0.000	0.000	0.111	0.004	0.355	0.000	0.000	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
AD06	Pearson Correlation	0.061	.250**	1	.291**	.182*	.226*	.238**	.265*	0.078	.277**	.258*	.495**
	Sig. (2-tailed)	0.419	0.001		0.000	0.014	0.002	0.001	0.000	0.299	0.000	0.000	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
AD08	Pearson Correlation	-0.104	0.099	.291*	1	.325*	.301*	.276**	.214*	0.135	.362**	.235*	.489**
	Sig. (2-tailed)	0.166	0.187	0.000		0.000	0.000	0.000	0.004	0.070	0.000	0.001	0.000
	N	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180	180
AD10	Pearson Correlation	0.143	.310**	.182*	.325**	1	.503*	.294**	.164*	0.136	.472**	.384*	.637**
	Sig. (2-tailed)	0.056	0.000	0.014	0.000		0.000	0.000	0.027	0.068	0.000	0.000	0.000

LAMPIRAN 5**HASIL UJI RELIABILITAS SKALA *DIFFICULTIES IN REGULATION EMOTION***

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.928	36

HASIL UJI RELIABILITAS SKALA *MORAL DISENGAGEMENT*

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.865	28

HASIL UJI RELIABILITAS SKALA *AGGRESSIVE DRIVING*

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.832	22

LAMPIRAN 6**HASIL UJI NORMALITAS****One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		Unstandardized Residual
N		180
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	6.76299093
Most Extreme Differences	Absolute	.035
	Positive	.035
	Negative	-.021
Test Statistic		.035
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

HASIL UJI LINIERITAS**ANOVA Table**

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Unstandardized Residual *	Between	(Combined)	7667.944	164	46.756	1.351	.259
Unstandardized Predicted Value	Groups	Linearity	.000	1	.000	.000	1.000
		Deviation from Linearity	7667.944	163	47.043	1.359	.254
		Within Groups	519.167	15	34.611		
	Total		8187.110	179			

LAMPIRAN 7**HASIL KATEGORISASI DATA *DIFFICULTIES IN REGULATION EMOTION***

		Kategori			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rendah	23	12.8	12.8	12.8
	Sedang	150	83.3	83.3	96.1
	Tinggi	7	3.9	3.9	100.0
	Total	180	100.0	100.0	

HASIL KATEGORISASI DATA *MORAL DISENGAGEMENT*

		Kategori			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rendah	55	30.6	30.6	30.6
	Sedang	123	68.3	68.3	98.9
	Tinggi	2	1.1	1.1	100.0
	Total	180	100.0	100.0	

HASIL KATEGORISASI DATA *AGGRESSIVE DRIVING*

		Kategori			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rendah	45	25.0	25.0	25.0
	Sedang	131	72.8	72.8	97.8
	Tinggi	4	2.2	2.2	100.0
	Total	180	100.0	100.0	

LAMPIRAN 8**HASIL Uji HIPOTESIS****ANOVA^a**

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3309.440	2	1654.720	35.774	.000 ^b
	Residual	8187.110	177	46.255		
	Total	11496.550	179			

HASIL Uji F**Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.537 ^a	.288	.280	6.80109

a. Predictors: (Constant), moral disengagement, difficulties in regulation emotion

HASIL Uji T

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		T	Sig.
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	17.796	3.732		4.769	.000
	difficulties in regulation emotion	.094	.040	.159	2.390	.018
	moral disengagement	.366	.052	.467	7.020	.000

LAMPIRAN 9

HASIL ANALISIS TAMBAHAN FAKTOR JENIS KELAMIN

Descriptives

Agresivitas Berkendara

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Laki-laki	85	49.13	7.687	.834	47.47	50.79	35	68
Perempuan	95	45.00	7.833	.804	43.40	46.60	23	62
Total	180	46.95	8.014	.597	45.77	48.13	23	68

ANOVA

Agresivitas Berkendara

	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	764.974	1	764.974	12.688	.000
Within Groups	10731.576	178	60.290		
Total	11496.550	179			

HASIL ANALISIS TAMBAHAN FAKTOR KELOMPOK USIA

Descriptives

Agresivitas Berkendara

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Remaja awal	1	62.00	.	.	.	.	62	62
Remaja akhir	170	46.65	7.904	.606	45.45	47.84	23	68
Dewasa awal	7	48.86	8.071	3.051	41.39	56.32	35	58
Dewasa akhir	1	56.00	.	.	.	.	56	56
Total	179	46.87	7.967	.595	45.70	48.05	23	68

ANOVA

Agresivitas Berkendara

	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	348.364	3	116.121	1.856	.139
Within Groups	10949.681	175	62.570		
Total	11298.045	178			

HASIL ANALISIS TAMBAHAN FAKTOR JENIS SEPEDA MOTOR

Descriptives

Agresivitas berkendara

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
motor bebek (manual)	29	47.24	7.754	1.440	44.29	50.19	35	64
motor matic	140	46.70	7.943	.671	45.37	48.03	23	68
motor sport	10	48.20	9.543	3.018	41.37	55.03	35	65
motor skuter	1	61.00	.	.	.	.	61	61
Total	180	46.95	8.014	.597	45.77	48.13	23	68

ANOVA

Agresivitas berkendara

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	224.240	3	74.747	1.167	.324
Within Groups	11272.310	176	64.047		
Total	11496.550	179			

HASIL ANALISIS TAMBAHAN FAKTOR LEGALITAS BERKENDARA

Descriptives

Agresivitas berkendara

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
melalui tes	56	46.13	8.977	1.200	43.72	48.53	23	65
tanpa tes (nembak)	80	45.99	6.761	.756	44.48	47.49	33	64
tidak punya SIM	44	49.75	8.347	1.258	47.21	52.29	31	68
Total	180	46.95	8.014	.597	45.77	48.13	23	68

ANOVA

Agresivitas berkendara

	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	457.188	2	228.594	3.665	.028
Within Groups	11039.363	177	62.369		

Total	11496.550	179			
-------	-----------	-----	--	--	--

LAMPIRAN 10

DATA SKOR *DIFFICULTIES IN REGULATION EMOTION*

N o	R E 1	R E 2	R E 3	R E 4	R E 5	R E 6	R E 7	R E 8	R E 9	R E 11	R E 12	R E 13	R E 14	R E 15	R E 16	R E 17	R E 18	R E 19	R E 20	R E 21	R E 22	R E 23	R E 24	R E 25	R E 26	R E 27	R E 28	R E 29	R E 30	R E 31	R E 32	R E 33	R E 34	R E 35	R E 36	TO TA L	
1	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	4	3	3	3	3	2	3	3	1	3	2	1	2	2	4	2	2	1	1	1	3	2	1	4	3	81	
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	77	
3	1	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	1	3	3	2	3	3	92		
4	1	1	2	1	1	1	1	1	2	4	4	3	3	1	3	1	1	1	2	2	1	1	1	3	3	3	1	3	2	1	1	1	1	1	2	3	63
5	1	1	2	2	2	1	1	1	3	4	3	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	4	83	
6	1	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	3	3	2		2	3	3	2	2	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	75	
7	2	2	3	3	4	2	2	2	3	3	3	4	3	3	3	2	4	3	2	3	2	3	2	3	4	4	3	3	4	2	3	4	2	3	4	102	
8	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	4	1	3	1	3	2	2	1	3	3	2	2	3	1	2	4	67	
9	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	2	1	1	1	2	3	1	2	2	2	2	2	2	3	1	2	3	2	1	2	3	1	2	3	65	
10	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	76	
11	2	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	73
12	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	90
13	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	46
14	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	1	2	2	3	3	2	2	2	2	3	4	4	1	4	4	1	4	4	4	2	4	3	93
15	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	3	75
16	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	90
17	2	2	4	3	3	2	2	2	3	2	2	4	3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	91	
18	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	3	2	1	4	2	2	1	1	2	2	1	1	51	
19	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	1	2	3	2	2	1	2	2	2	3	1	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	2	2	77
20	1	1	2	1	2	2	1	1	2	4	3	2	4	2	2	1	3	4	2	2	1	2	2	4	3	3	2	3	3	1	3	3	2	2	4	80	
21	2	2	1	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	3	86	
22	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	92	

2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	3	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	1	4	3	83	
2	4	1	1	2	4	3	1	1	1	3	4	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	4	89	
2	5	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	3	2	3	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	83		
2	6	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	58	
2	7	2	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	83	
2	8	2	2	2	1	2	2	2	2	3	3	2	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	1	2	2	2	3	3	75	
2	9	2	2	3	2	2	2	2	2	4	4	3	3	2	2	2	3	3	2	3	1	3	2	4	3	2	2	3	3	2	2	2	1	3	3	86
3	0	2	2	2	3	2	2	2	2	3	4	3	2	1	2	3	2	4	2	2	4	2	3	2	4	3	4	4	4	4	2	3	3	2	3	94
3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	1	2	4	77
3	2	1	1	1	3	1	1	1	1	2	4	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	50
3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	2	1	3	2	2	2	4	2	3	3	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	3	81
3	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	1	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	81
3	5	1	1	2	2	1	2	1	1	1	4	2	2	4	1	4	1	4	4	1	1	1	1	3	4	2	1	4	1	1	1	3	2	1	3	69
3	6	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	3	2	2	4	2	1	2	2	2	2	3	2	2	72
3	7	1	1	2	1	2	2	1	1	2	2	2	3	2	1	1	2	3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	3	71
3	8	1	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2	1	1	2	2	1	2	3	1	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	73
3	9	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	4	3	2	3	3	1	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	2	3	3	93
4	0	1	1	3	1	1	1	1	1	2	4	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	3	60
4	1	2	2	4	3	4	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	2	4	2	4	2	4	4	4	3	4	4	2	2	4	2	4	113
4	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	93
4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	4	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	80
4	4	2	2	2	2	2	1	1	1	2	3	2	2	1	3	2	2	3	1	2	1	2	4	2	3	3	2	2	4	3	1	1	3	2	3	76
4	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	2	1	2	2	3	2	2	2	2	3	1	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	66

[illegible]

6	9	1	2	3	2	3	2	2	2	3	3	3	4	2	3	3	2	3	3	2	1	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2	1	3	85		
7	0	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	43		
7	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	1	3	2	2	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	79		
7	2	2	2	2	4	4	2	2	2	3	4	3	4	2	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	97		
7	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	2	1	1	1	1	2	2	46		
7	4	1	1	2	2	2	1	1	2	3	2	2	3	1	3	2	3	3	2	2	1	2	2	3	2	2	1	3	3	1	2	3	2	3	72		
7	5	1	1	3	1	2	2	2	2	3	3	3	4	3	1	3	2	3	3	2	3	2	2	2	3	3	1	3	3	3	2	3	3	2	85		
7	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	3	1	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	1	72		
7	7	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	4	3	2	1	3	2	1	2	3	1	3	71	
7	8	1	1	2	2	2	1	1	1	2	4	4	4	1	1	4	1	4	1	2	4	1	4	1	4	4	2	1	4	4	1	1	4	1	4	83	
7	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	1	1	1	1	4	1	4	1	1	1	4	1	1	1	4	1	4	4	4	4	1	4	71	
8	0	1	1	2	2	2	2	1	1	2	3	3	2	2	2	2	1	3	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	77
8	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	83	
8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	81	
8	3	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	71	
8	4	1	1	3	1	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	74	
8	5	2	2	4	4	4	2	1	2	4	2	2	4	4	2	4	2	4	4	2	2	2	4	2	4	2	4	2	2	2	4	3	4	2	3	4	99
8	6	1	2	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	66	
8	7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	75	
8	8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	35		
8	9	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	3	70
9	0	1	1	3	3	3	2	2	1	4	4	4	4	4	2	4	1	4	4	2	3	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	108
9	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	76	

9 2	1	1	3	2	3	2	2	1	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	108		
9 3	2	2	1	1	2	2	1	1	2	4	2	3	3	1	1	2	3	3	2	2	1	1	2	3	3	2	2	3	2	2	3	3	2	2	4	75	
9 4	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	1	2	4	1	2	1	2	2	2	3	1	2	3	3	2	1	2	1	2	2	1	2	3	66		
9 5	2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	3	4	4	1	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	4	3	91	
9 6	1	1	2	2	2	2	2	2	3	2	1	3	3	1	3	2	3	2	2	2	3	2	1	4	2	3	3	2	2	3	3	2	3	3	79		
9 7	2	2	2	2	3	2	1	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	2	3	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	1	2	3	3	71
9 8	1	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	76	
9 9	2	2	4	4	3	2	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	99
1 0 0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	1	2	4	3	2	3	4	2	3	2	1	3	4	82	
1 0 1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	75	
1 0 2	2	2	2	3	2	2	2	2	4	4	3	2	3	3	3	2	3	1	2	2	2	2	1	2	1	3	1	1	3	2	3	1	1	3	3	78	
1 0 3	2	2	4	3	3	2	2	2	3	4	3	4	3	3	3	2	3	4	2	2	2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	110
1 0 4	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	96
1 0 5	2	1	3	2	2	2	2	1	2	4	4	4	3	3	3	2	3	2	2	3	1	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	2	3	3	87	
1 0 6	2	1	3	3	3	1	2	1	4	3	1	2	3	2	2	2	4	3	1	3	1	4	2	3	2	2	2	4	4	2	2	3	2	2	3	84	
1 0 7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	71	
1 0 8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	76	
1 0 9	1	2	3	3	3	2	2	2	3	3	1	4	1	2	4	1	4	2	2	3	2	4	2	3	4	4	3	4	4	3	2	4	2	4	4	97	

1 1 0	2	2	2	3	3	1	1	2	2	2	1	2	1	1	2	2	3	1	2	2	2	3	1	2	3	3	2	3	3	2	1	2	2	2	3	3	72
1 1 1	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	2	1	3	2	2	4	2	4	2	3	4	2	1	2	4	2	2	4	2	1	2	86	
1 1 2	1	1	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	4	3	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	3	87	
1 1 3	2	2	3	3	3	2	2	2	4	2	1	4	1	1	2	1	4	1	2	1	1	3	1	1	4	2	1	2	1	2	1	4	2	3	3	74	
1 1 4	2	2	3	4	4	2	2	2	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	1	4	1	4	2	3	4	3	3	4	4	4	4	2	4	1	2	4	108
1 1 5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	2	3	3	1	2	2	2	2	3	77	
1 1 6	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	95
1 1 7	2	2	3	3	3	2	2	2	3	4	4	4	3	2	2	2	3	2	2	4	1	2	2	4	2	2	1	3	4	1	2	3	1	2	4	88	
1 1 8	2	2	1	2	2	2	2	2	2	4	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	67	
1 1 9	1	2	3	4	4	2	1	2	4	3	3	4	2	4	4	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	4	4	4	3	4	1	4	3	102	
1 2 0	1	1	2	2	2	2	1	1	2	3	4	3	2	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	1	3	3	81	
1 2 1	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	95	
1 2 2	1	1	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	1	1	4	2	2	3	3	80	
1 2 3	1	1	2	1	1	1	1	1	2	4	4	4	3	4	4	2	3	4	1	4	1	2	1	4	4	4	4	4	4	4	1	2	1	4	4	92	
1 2 4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	1	1	2	2	3	1	2	1	2	2	2	2	3	2	3	2	2	1	1	3	2	3	3	72	

1 2 5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	2	2	4	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	2	3	2	3	85	
1 2 6	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	4	2	2	2	2	3	2	2	1	2	3	2	1	2	2	1	1	2	2	2	3	2	70	
1 2 7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	3	2	1	1	3	2	2	3	79		
1 2 8	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	88		
1 2 9	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	2	71	
1 3 0	2	2	4	2	3	2	2	2	3	2	3	3	4	2	3	2	3	4	2	3	2	3	1	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	4	92
1 3 1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	3	4	4	2	2	3	2	2	3	2	3	80	
1 3 2	1	1	3	3	3	2	2	2	3	4	4	2	2	1	2	1	2	2	1	4	1	3	1	4	2	2	3	4	4	4	4	4	4	2	1	2	4	86
1 3 3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	78	
1 3 4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	3	2	1	1	1	3	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	47	
1 3 5	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	90
1 3 6	2	1	2	3	2	2	2	2	4	2	1	3	3	2	2	2	3	3	2	1	2	3	2	3	4	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	84
1 3 7	2	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	1	3	1	2	2	1	2	2	2	4	3	2	3	3	2	2	2	2	2	1	3	74	
1 3 8	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	2	3	2	4	1	3	4	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	3	92
1 3 9	2	2	1	2	2	2	2	2	3	1	1	3	2	2	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	1	2	3	2	3	3	74		

1 4 0	2	1	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	91		
1 4 1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	3	4	4	3	1	4	1	4	2	2	4	1	4	1	4	4	2	2	4	3	1	1	4	2	4	4	85
1 4 2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	84
1 4 3	2	2	2	3	3	2	2	1	4	4	3	4	2	3	4	2	4	4	2	4	2	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	100
1 4 4	1	1	2	2	1	1	1	2	2	3	1	4	1	1	1	1	2	1	1	2	1	3	1	4	3	2	1	1	1	1	1	4	2	2	4	62
1 4 5	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	77
1 4 6	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	80
1 4 7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	3	1	2	1	2	2	1	1	1	1	3	1	2	1	1	1	1	1	1	2	46	
1 4 8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	76	
1 4 9	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	4	4	3	4	4	3	3	4	2	4	4	102
1 5 0	1	1	4	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	70	
1 5 1	2	1	4	4	4	1	1	1	4	4	2	4	4	2	4	1	4	4	2	4	1	4	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	106
1 5 2	1	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	4	2	3	2	1	4	2	2	2	2	2	2	3	3	1	3	2	2	2	2	4	1	4	4	77
1 5 3	2	1	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	2	3	2	2	4	2	2	2	1	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	85
1 5 4	2	1	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	1	1	3	1	2	3	80	

1 5 5	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	79
1 5 6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	77
1 5 7	2	2	4	4	4	1	1	2	4	4	3	3	4	1	3	2	3	2	2	3	1	4	2	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	102
1 5 8	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	3	3	2	2	3	2	82
1 5 9	1	1	3	3	3	2	2	2	3	3	2	2	3	1	1	2	4	3	2	2	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	66
1 6 0	1	2	3	2	3	1	2	2	3	4	3	3	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	1	3	4	4	3	3	3	2	2	2	1	88
1 6 1	2	2	4	2	2	2	2	2	4	2	3	3	3	1	3	2	3	1	2	3	2	4	1	4	4	3	3	4	3	4	3	4	1	95
1 6 2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	4	4	4	3	3	3	2	4	3	2	3	2	3	2	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	106
1 6 3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	95
1 6 4	1	1	3	1	1	1	1	1	3	4	2	4	2	3	3	2	4	3	2	4	1	2	2	4	4	4	1	1	1	1	1	3	2	81
1 6 5	1	1	4	2	3	1	1	1	4	3	3	1	3	3	2	2	3	3	2	4	1	4	1	4	4	4	4	3	3	4	3	3	2	93
1 6 6	1	2	3	3	3	2	2	2	4	4	4	4	2	3	4	1	3	2	2	3	1	3	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	2	98
1 6 7	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	79
1 6 8	1	1	4	2	2	1	1	1	2	4	4	4	4	4	4	1	4	4	1	4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	104
1 6 9	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	75

1 7 0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3	2	2	3	82			
1 7 1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	90		
1 7 2	2	2	4	3	3	2	2	2	3	2	2	4	4	2	3	2	4	4	1	2	2	4	2	2	3	3	2	2	2	2	3	4	2	3	4	93	
1 7 3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	39	
1 7 4	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	80
1 7 5	2	1	4	1	2	1	1	1	2	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	4	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	75
1 7 6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	1	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	1	2	2	1	1	2	1	3	3	75	
1 7 7	1	1	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	72	
1 7 8	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	83	
1 7 9	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	73	
1 8 0	2	2	3	3	3	2	2	2	3	4	4	3	3	2	3	2	3	3	2	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	1	2	2	2	4	3	93

DATA SKOR MORAL DISENGAGEMENT

N o	M D1	M D2	M D3	M D4	M D5	M D6	M D7	M D8	M D9	MD 10	MD 11	MD 12	MD 13	MD 14	MD 15	MD 16	MD 17	MD 18	MD 19	MD 20	MD 21	MD 22	MD 23	MD 24	MD 25	MD 26	MD 27	MD 28	TOT AL
1	2	2	3	3	1	4	3	2	2	4	2	3	3	1	1	1	2	2	4	1	3	2	1	1	1	3	4	2	63
2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	64
3	3	3	2	1	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	4	3	2	2	3	3	3	3	72
4	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	1	4	2	1	1	46
5	1	3	2	1	1	1	2	1	2	2	3	2	3	2	3	3	1	1	1	2	2	1	3	1	4	3	2	4	57
6	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	3	1	2	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	66
7	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	3	3	2	1	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	1	1	56
8	1	4	3	1	1	1	1	1	1	3	2	3	3	4	3	2	2	1	1	2	1	2	1	1	2	4	1	2	54
9	1	3	2	1	2	2	3	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	1	63
10	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	1	46
11	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	62
12	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	1	2	1	2	2	61
13	2	3	3	4	3	2	1	1	2	3	3	2	4	2	3	2	2	1	3	1	3	3	3	1	3	3	2	4	69
14	2	3	1	2	3	2	1	1	1	3	4	1	2	3	4	4	2	2	3	1	4	3	4	1	4	3	1	3	68
15	2	3	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	54
16	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	75
17	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	3	3	1	2	1	1	2	2	1	1	3	1	1	3	1	1	42
18	1	1	1	2	2	1	1	1	1	2	2	2	3	2	1	2	1	2	3	1	1	2	2	2	2	2	1	1	45
19	2	3	3	2	2	3	1	2	2	3	3	3	3	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	64
20	1	3	2	1	1	1	3	1	1	3	1	3	4	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	45
21	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2	2	3	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	51
22	4	4	2	2	2	2	3	1	2	3	4	2	3	3	3	2	2	2	2	2	4	2	2	2	3	2	3	1	69
23	2	1	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	58
24	2	4	1	1	2	2	3	2	2	2	4	1	3	3	2	3	2	1	3	2	3	2	3	2	3	3	2	3	66
25	4	3	2	2	4	2	2	1	2	3	3	3	4	3	4	2	1	1	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	72
26	1	1	2	1	1	1	3	1	2	1	4	2	4	4	1	3	1	1	1	1	1	1	4	1	4	4	1	1	53
27	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	58
28	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	2	2	2	2	1	2	2	3	2	3	2	2	3	2	1	49
29	2	2	2	1	1	1	2	1	2	3	3	2	3	2	2	3	1	2	4	2	4	1	3	2	3	2	2	2	60
30	2	3	3	2	3	2	3	1	2	3	4	2	3	2	2	4	2	1	3	2	2	2	4	1	1	2	2	4	67

31	1	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	1	2	57
32	1	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	2	2	45
33	1	3	1	2	2	2	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2	1	2	3	2	1	2	1	2	1	1	1	48
34	2	3	2	2	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	1	3	1	2	1	2	43
35	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	1	4	1	4	1	1	2	2	1	3	2	3	2	4	1	48
36	2	3	2	3	3	2	1	1	2	3	3	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	1	2	3	2	59
37	4	3	2	2	2	2	3	1	2	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	4	69
38	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	3	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	55
39	2	3	2	2	1	2	1	1	1	2	3	1	3	2	1	2	2	2	2	2	2	3	1	1	3	1	2	52
40	2	3	2	1	1	2	1	1	2	1	3	2	3	3	1	1	1	2	1	2	2	2	1	3	1	1	1	47
41	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	4	2	4	1	1	1	1	1	37
42	2	3	3	4	3	3	2	2	2	3	3	1	3	3	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	1	63
43	2	3	2	1	2	2	2	2	2	3	3	2	4	1	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	3	2	2	61
44	3	2	2	2	2	3	1	1	2	3	2	1	2	3	3	1	1	1	2	3	2	3	3	2	2	1	1	56
45	1	4	1	3	1	1	1	1	1	1	4	4	3	3	2	4	1	2	4	2	2	2	2	1	3	4	3	65
46	1	3	3	2	2	2	1	1	2	4	4	2	4	3	4	4	2	2	4	1	2	2	2	2	4	4	1	70
47	4	4	4	1	1	1	1	1	2	4	4	4	4	4	4	4	1	1	4	1	4	4	4	4	3	4	4	84
48	3	2	2	1	1	2	2	1	2	2	3	2	3	2	2	2	2	1	3	2	2	2	3	2	2	3	2	59
49	2	3	3	3	3	2	2	1	1	3	4	2	3	1	1	2	1	2	2	2	2	3	3	2	3	3	1	62
50	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	1	1	3	2	2	2	2	2	3	3	3	63
51	2	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	77
52	4	3	2	3	2	3	3	1	2	3	4	2	2	2	2	3	2	2	4	2	4	2	4	2	3	3	3	76
53	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	3	2	1	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2	65
54	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	4	4	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	51
55	3	1	1	2	1	3	1	1	1	2	3	2	4	2	3	3	1	2	4	2	4	1	2	2	3	2	1	58
56	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	1	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	3	66
57	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	3	2	3	3	3	2	2	3	2	62
58	2	3	2	2	2	1	2	2	2	3	2	3	3	4	2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	2	3	3	64
59	1	1	1	3	1	1	1	2	2	2	3	2	3	3	2	2	1	2	1	2	1	2	3	1	1	3	2	52
60	1	2	1	2	1	1	4	1	2	2	4	2	2	1	2	2	1	1	4	1	1	1	3	1	3	4	1	55
61	1	3	2	2	3	1	1	1	1	3	4	4	4	2	1	4	1	2	3	2	3	4	4	2	3	1	3	69
62	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	4	2	3	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1	43
63	2	3	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	3	2	2	2	1	2	3	2	2	3	2	2	2	2	1	56

64	3	3	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	3	3	3	4	2	2	3	1	3	2	3	2	4	2	2	4	73
65	4	3	2	2	3	1	1	1	1	3	4	2	3	4	3	3	1	2	4	2	3	2	3	2	4	4	1	4	72
66	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	63
67	1	3	2	2	2	2	2	1	2	3	3	2	3	3	3	2	1	2	3	2	3	3	3	3	2	4	2	1	65
68	1	3	2	1	1	2	1	1	2	2	2	1	2	3	2	2	2	1	3	2	2	1	3	1	3	2	2	3	53
69	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	4	2	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2	4	60
70	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	4	1	1	1	1	3	2	2	1	4	2	3	2	1	1	48
71	1	4	3	1	1	1	1	1	1	3	1	1	4	1	3	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	42
72	1	3	1	1	1	1	3	1	1	1	4	4	4	4	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	56
73	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	30
74	2	1	1	3	2	2	1	1	2	3	2	2	3	2	3	2	1	2	4	2	3	2	4	1	2	2	3	2	60
75	2	2	2	2	3	2	2	1	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	60
76	1	3	2	2	2	2	2	1	2	2	4	2	3	3	2	2	1	1	3	2	2	2	3	2	3	3	2	1	59
77	2	2	1	2	1	2	1	1	2	2	3	1	3	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	3	3	3	55
78	4	3	4	2	4	1	1	1	1	4	3	2	4	1	2	1	1	1	4	1	2	4	3	3	4	1	1	1	64
79	2	3	4	1	1	1	4	1	1	1	4	4	4	4	1	1	1	1	4	1	4	1	4	1	4	1	1	1	61
80	1	3	2	1	1	1	1	1	2	1	4	2	4	1	1	1	1	1	1	2	1	1	3	1	1	1	2	4	46
81	4	1	3	4	4	2	1	1	1	2	2	4	2	4	4	4	1	1	3	2	3	3	3	3	2	4	4	2	74
82	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	1	3	2	2	2	56
83	2	2	2	2	2	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	1	1	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	1	52
84	2	3	2	2	2	3	2	1	2	3	4	2	3	3	3	1	2	2	4	2	3	2	3	1	4	3	2	4	70
85	2	3	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	3	2	2	2	1	1	3	1	3	1	2	2	3	3	1	2	53
86	4	2	4	4	3	4	4	1	1	4	4	4	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	2	1	4	4	4	4	72
87	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	61
88	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	4	40
89	3	3	2	2	1	3	2	1	2	2	3	3	3	1	2	1	2	1	3	2	3	2	3	2	2	2	1	2	59
90	2	3	2	2	2	2	2	1	2	2	4	2	2	3	2	4	1	1	2	2	2	2	2	2	4	4	2	4	65
91	1	2	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	59
92	4	4	3	2	1	4	4	2	1	2	3	1	4	3	3	2	2	1	2	2	4	1	3	4	2	4	3	3	74
93	1	4	3	1	1	1	2	1	1	2	4	2	4	4	3	4	2	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	4	60
94	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	32
95	2	3	1	2	1	2	1	1	2	3	3	2	3	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	3	3	2	2	57
96	3	2	2	3	3	2	2	1	2	1	3	3	2	1	3	2	1	2	3	2	1	1	3	2	3	4	1	3	61

97	2	2	3	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	56
98	1	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	1	52
99	2	3	2	1	2	2	3	2	1	2	4	2	3	4	3	3	2	1	3	1	2	2	3	2	4	4	2	2	67
100	4	2	3	2	2	4	2	1	1	4	4	3	4	1	4	4	1	1	4	1	4	4	4	1	2	4	2	4	77
101	4	3	4	2	3	4	2	1	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	4	1	3	3	3	3	3	2	2	2	72
102	2	3	3	2	3	2	3	2	1	2	2	3	4	2	1	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	4	2	68
103	4	2	4	2	3	4	4	1	1	3	2	3	3	4	4	1	2	1	4	1	4	3	1	4	1	2	3	1	72
104	2	3	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	3	65
105	2	3	3	2	2	2	2	1	2	3	2	2	3	2	1	2	1	1	2	2	4	4	2	1	2	2	2	2	59
106	4	1	3	3	3	3	2	1	1	4	1	2	2	1	2	2	2	2	4	2	2	2	2	3	3	2	2	4	65
107	1	4	2	2	1	2	2	1	2	1	4	2	2	2	2	2	1	2	3	1	2	1	3	2	3	3	2	2	57
108	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	64
109	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	4	2	4	1	2	2	1	1	3	2	3	1	4	1	4	4	1	1	56
110	1	1	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	3	3	1	2	1	2	3	1	3	2	2	2	3	3	2	2	51
111	3	1	4	2	3	3	3	1	2	3	4	2	3	3	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	1	3	1	2	70
112	2	2	3	3	2	3	3	1	2	3	2	3	2	2	3	3	2	1	3	2	2	2	3	2	3	3	1	4	67
113	1	2	1	3	2	2	1	1	2	3	3	1	2	1	3	1	1	2	4	2	3	2	1	3	1	3	1	1	53
114	2	3	1	1	2	2	2	2	1	3	4	2	4	3	1	3	2	1	4	2	3	3	3	1	4	3	2	2	66
115	2	3	3	2	1	2	2	1	2	3	2	2	4	2	1	2	2	2	2	2	2	1	3	2	3	4	2	3	62
116	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	63
117	1	1	1	2	2	1	1	1	2	3	1	1	1	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	1	1	3	1	42
118	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	4	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	37
119	2	2	2	2	2	2	3	1	2	2	4	1	3	2	1	3	2	2	4	2	3	2	4	2	4	4	1	3	67
120	1	3	2	1	1	1	2	1	2	3	2	3	2	2	1	1	2	1	2	1	3	2	1	1	2	3	2	4	52

12	1	2	2	1	1	1	2	2	1	2	1	3	2	3	3	1	3	1	1	2	2	2	3	1	3	2	2	2	53
12	2	2	3	2	2	2	2	2	1	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	59
12	3	4	2	4	3	3	4	3	1	1	4	4	4	4	2	4	3	1	1	4	1	4	4	1	4	4	4	2	84
12	4	2	3	1	2	1	2	1	1	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	2	3	2	3	2	3	59
12	5	2	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	3	3	3	2	1	2	4	2	3	2	2	2	2	3	2	62
12	6	2	2	1	2	1	2	1	1	2	3	2	3	2	3	1	2	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	58
12	7	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	4	63
12	8	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	3	3	65
12	9	2	3	2	2	2	2	2	1	2	2	2	3	3	3	1	1	1	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	56
13	0	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	3	1	4	3	3	1	3	3	2	63
13	1	2	1	1	2	1	2	3	1	2	2	1	2	3	1	2	2	1	2	2	1	2	1	1	2	1	3	1	47
13	2	2	2	1	1	1	2	1	1	2	1	4	2	3	2	1	1	1	1	3	2	2	2	2	1	3	3	1	51
13	3	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	1	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	65
13	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	4	1	34
13	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	29
13	6	3	2	2	2	2	3	3	1	2	3	2	2	3	2	1	3	2	2	3	2	3	2	1	2	2	3	2	63
13	7	2	2	3	3	2	2	3	1	2	2	2	1	3	2	3	2	1	2	2	1	3	2	3	3	2	2	2	60
13	8	3	3	3	3	4	4	2	2	2	3	4	2	3	3	1	3	2	2	3	2	3	3	2	2	4	3	3	78
13	9	2	2	2	1	1	3	1	1	2	2	4	2	3	1	1	4	1	2	4	2	1	2	3	1	4	4	1	59
14	0	2	1	1	1	1	2	1	2	2	1	3	1	3	3	1	2	1	1	3	2	2	1	2	2	3	3	2	51
14	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	4	1	1	2	46
14	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	2	61
14	3	2	1	2	1	4	3	1	1	2	1	2	2	3	2	3	2	1	1	4	1	4	2	3	3	1	3	1	59

14	4	1	3	1	2	1	2	1	1	1	2	4	3	4	2	3	4	1	2	4	1	1	1	4	1	3	1	1	2	57
14	5	2	2	3	1	1	1	2	1	2	2	4	2	2	3	2	2	1	1	2	2	3	1	3	1	3	3	3	3	58
14	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	3	62
14	7	2	3	2	1	1	3	1	2	2	1	3	2	2	2	2	2	1	2	4	1	3	2	2	1	1	3	2	2	55
14	8	3	2	3	3	2	2	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	73
14	9	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	4	3	2	2	61
15	0	2	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	2	3	2	2	2	67
15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	3	1	3	1	1	1	1	1	1	2	36
15	2	2	3	2	3	4	2	1	1	2	4	2	1	1	1	1	1	2	2	3	2	3	2	2	4	2	3	4	3	63
15	3	3	4	2	1	3	2	2	1	1	3	3	3	3	4	3	2	1	1	3	2	3	4	2	2	2	3	2	1	66
15	4	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	2	3	2	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	44
15	5	2	3	2	2	2	2	2	1	2	2	3	2	2	3	2	2	1	1	3	2	3	2	2	1	2	2	2	2	57
15	6	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	64
15	7	2	3	2	3	2	2	2	2	2	3	3	1	2	2	2	2	1	2	3	2	3	2	2	2	3	3	3	2	63
15	8	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	3	1	3	2	3	2	1	2	4	2	4	4	3	2	3	3	2	2	69
15	9	1	1	1	4	1	1	3	1	2	1	3	1	1	1	1	3	1	2	3	2	3	1	3	1	3	3	1	1	50
16	0	2	3	3	2	3	2	3	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	3	3	2	2	68
16	1	2	3	2	2	1	1	2	2	2	2	3	3	4	4	3	3	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	3	67
16	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	3	1	2	3	3	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	44
16	3	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	4	2	3	2	3	3	1	2	1	2	2	2	4	1	3	4	1	4	57
16	4	1	3	3	3	1	2	1	1	2	2	4	2	3	4	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	1	57
16	5	4	3	4	2	3	3	3	2	1	3	3	3	3	2	2	3	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	75
16	6	2	2	2	3	2	2	1	1	2	3	4	3	3	1	2	2	2	2	4	1	4	4	3	3	4	4	4	2	72

16 7	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1	4	1	4	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	46	
16 8	1	3	2	1	1	1	1	1	2	2	3	1	3	1	1	2	1	1	2	2	3	1	1	1	2	3	2	2	47	
16 9	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	62	
17 0	2	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	67	
17 1	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	64	
17 2	2	3	1	2	1	2	2	1	2	1	3	1	3	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	1	2	3	1	1	53	
17 3	1	2	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	36	
17 4	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	62	
17 5	2	3	3	2	3	2	2	1	2	3	3	2	3	4	1	3	2	2	3	1	3	2	3	3	3	2	3	3	69	
17 6	2	2	3	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	3	2	1	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	1	52	
17 7	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	60	
17 8	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	58	
17 9	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	65	
18 0	3	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	4	3	2	3	73

DATA SKOR MORAL AGGRESSIVE DRIVING

No	AD1	AD2	AD3	AD4	AD5	AD6	AD7	AD8	AD9	AD10	AD11	AD12	AD13	AD14	AD15	AD16	AD18	AD19	AD20	AD21	AD22	TOTAL
1	1	3	3	2	3	2	2	3	4	2	1	4	1	1	2	3	4	3	3	3	3	53
2	2	3	3	2	3	2	1	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	47
3	2	3	3	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2	1	2	3	3	3	1	2	2	45
4	2	4	3	4	3	1	1	1	3	2	1	4	2	1	1	2	1	3	1	3	2	45
5	3	4	4	2	3	3	2	1	2	3	2	2	3	1	2	1	3	4	1	2	3	51
6	3	4	3	3	4	1	1	1	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	1	3	3	50
7	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2	1	2	2	2	2	3	3	4	2	2	2	51
8	3	4	3	3	3	2	2	1	2	2	2	2	1	1	1	3	1	3	1	1	4	45
9	3	3	3	3	3	4	1	2	2	1	2	1	3	2	2	2	3	3	1	1	3	48
10	2	3	4	1	3	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	1	1	35
11	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	54
12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	62
13	3	4	4	4	4	1	2	1	3	2	2	3	2	1	1	3	1	1	1	3	4	50
14	1	4	3	3	1	4	1	4	2	1	2	4	2	1	1	4	4	4	1	3	3	53
15	2	3	3	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	49
16	2	3	3	2	3	4	3	3	2	2	1	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	59
17	1	2	3	1	3	2	1	1	2	1	1	2	2	1	1	3	3	2	1	1	1	35
18	1	3	3	1	3	2	1	2	2	2	1	2	3	1	1	3	2	1	2	1	1	38
19	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	2	4	2	2	2	2	4	3	2	3	4	62
20	4	4	4	2	4	3	1	1	4	1	2	1	1	3	3	3	3	4	4	1	3	56
21	2	4	4	3	4	3	2	3	3	2	1	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	53
22	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	61
23	3	3	3	2	2	3	1	2	2	2	1	2	2	1	1	3	3	3	2	2	2	45
24	2	4	4	3	3	3	2	3	4	2	1	4	2	1	1	2	2	3	2	3	1	52
25	3	4	4	3	4	3	3	2	3	2	2	3	2	1	1	1	2	3	2	3	4	55
26	1	4	4	1	2	3	1	1	4	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	4	3	46
27	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	46
28	2	3	2	2	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	29
29	3	4	3	3	4	1	2	3	3	3	1	4	3	1	1	3	3	3	3	3	3	57
30	3	4	3	3	4	2	2	2	3	3	2	3	3	1	1	2	3	4	1	2	3	54

31	2	3	3	2	3	2	1	2	3	1	2	2	2	2	2	2	3	3	1	3	3	47
32	3	4	3	3	3	1	2	1	2	2	1	2	3	1	1	3	2	2	2	2	2	45
33	1	3	3	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	2	3	3	3	1	3	3	42
34	1	3	3	3	4	1	1	2	2	1	1	1	3	1	1	3	3	1	1	1	1	38
35	2	4	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	2	1	1	1	2	36
36	3	2	3	2	4	2	1	2	2	1	2	1	1	1	2	3	3	3	1	1	3	43
37	3	4	3	3	3	1	1	1	1	3	2	4	3	2	2	3	3	3	1	2	3	51
38	1	3	3	2	3	2	1	2	3	1	2	1	1	1	1	3	2	3	1	1	1	38
39	2	3	3	3	3	1	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	3	41
40	1	4	3	4	3	1	1	1	1	2	2	1	2	1	1	4	2	4	1	4	4	47
41	2	3	2	3	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	33
42	2	4	3	3	3	3	1	2	2	2	2	3	2	1	2	4	3	3	1	3	3	52
43	2	3	3	1	3	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	1	1	38
44	3	3	4	1	1	2	1	4	3	3	3	3	1	1	1	3	2	3	1	3	3	47
45	3	4	3	3	4	3	1	1	4	3	2	2	2	1	2	3	3	2	1	1	3	50
46	1	3	3	2	3	1	1	1	2	3	2	2	4	1	1	1	3	3	1	3	3	44
47	1	4	3	4	4	4	1	1	1	1	2	3	3	1	2	3	1	1	1	1	4	46
48	2	3	3	2	2	2	1	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	46
49	3	4	4	2	3	1	1	1	1	1	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	45
50	2	3	2	2	2	3	1	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	3	47
51	3	3	3	2	3	3	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	3	3	3	3	3	49
52	3	4	3	2	3	2	2	2	2	2	2	4	4	2	1	3	2	2	2	3	3	52
53	2	2	3	3	2	2	2	4	4	4	4	4	3	2	2	2	3	4	4	4	3	61
54	2	4	4	2	4	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	3	3	52
55	1	3	3	1	3	2	1	1	3	2	2	2	2	1	1	1	4	4	1	1	1	39
56	2	3	3	1	2	2	4	2	2	2	2	1	2	1	1	1	3	1	1	1	1	38
57	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	50
58	3	4	3	2	3	2	2	2	3	2	2	4	2	2	1	3	3	4	2	2	3	54
59	2	4	3	3	3	2	1	2	3	2	2	3	1	1	1	1	3	2	1	1	3	44
60	1	4	4	1	4	3	1	3	4	2	2	2	2	1	2	3	2	4	1	3	4	53
61	4	4	4	3	4	3	1	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	4	4	1	3	59
62	3	4	3	1	3	1	1	1	1	2	1	3	3	1	1	1	3	1	1	1	2	38
63	2	3	3	1	3	2	1	2	2	2	2	2	1	1	1	3	2	2	1	2	2	39

64	3	4	3	3	2	2	1	1	4	1	2	2	2	1	1	1	2	3	1	3	3	45
65	3	3	4	2	3	2	2	2	2	2	1	1	4	1	2	1	3	4	1	1	3	47
66	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	3	3	2	2	3	52
67	3	4	4	1	3	1	2	3	2	3	2	1	3	2	2	3	2	3	2	3	3	52
68	1	3	3	2	3	4	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	2	3	1	1	3	39
69	1	4	4	3	3	3	1	1	3	1	2	1	2	1	1	1	3	4	2	3	4	48
70	1	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	31
71	1	4	4	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	1	1	1	38
72	1	4	3	3	3	2	1	1	3	4	1	4	3	1	2	1	1	3	4	3	2	50
73	1	3	3	1	3	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	28
74	2	3	3	1	3	2	1	1	2	1	2	1	2	1	1	3	2	2	1	1	1	36
75	3	3	3	3	3	2	1	1	2	2	2	1	3	2	2	3	3	3	2	2	2	48
76	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	3	40
77	3	4	3	1	3	1	1	2	3	1	1	1	1	2	1	3	2	3	1	1	1	39
78	2	3	3	1	3	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	3	1	3	1	1	2	36
79	3	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2	4	4	2	3	3	3	3	4	3	4	65
80	2	2	3	3	3	2	1	1	1	1	1	3	3	1	1	3	3	3	3	1	1	42
81	3	1	3	1	4	4	2	2	2	1	1	4	1	4	4	4	4	3	2	4	4	58
82	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	3	44
83	3	3	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	36
84	3	4	4	3	3	1	1	2	3	1	1	3	3	3	3	3	2	4	1	3	3	54
85	3	4	3	3	4	2	1	2	3	1	1	1	3	1	1	2	2	2	1	1	1	43
86	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	1	1	1	2	1	1	1	2	2	2	54
87	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	1	1	2	2	2	2	2	2	43
88	1	3	3	3	3	1	1	3	3	1	1	3	2	1	1	3	1	1	1	1	1	38
89	1	3	3	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	1	3	3	1	1	3	41
90	2	4	3	4	2	2	2	2	2	3	1	3	2	2	2	2	2	4	2	2	2	50
91	3	4	3	3	3	3	2	2	3	2	1	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	56
92	3	4	3	4	4	4	3	2	4	2	1	4	4	1	1	1	2	4	3	4	4	62
93	1	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	3	1	3	1	3	4	1	3	3	46
94	1	3	4	2	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	31
95	3	4	3	3	3	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1	3	3	2	2	2	2	47
96	1	3	3	1	3	2	1	3	3	3	1	3	3	1	1	1	3	1	1	3	2	43

97	3	3	3	2	2	1	2	2	3	2	2	2	1	1	2	3	2	3	1	3	2	45
98	3	3	3	3	3	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	1	1	1	1	44
99	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	1	1	2	3	2	2	2	43
100	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3	3	2	2	3	3	4	3	4	4	60
101	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	1	1	1	3	2	2	1	3	3	51
102	2	3	2	3	3	1	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	3	1	3	2	3	50
103	1	3	3	4	4	4	2	2	2	3	2	3	1	1	1	3	2	2	4	4	1	52
104	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	51
105	3	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	49
106	4	4	4	4	4	3	2	2	3	4	2	4	2	2	2	3	2	4	1	3	4	63
107	2	3	3	3	3	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	47
108	3	4	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	45
109	2	3	3	1	3	2	1	1	4	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	35
110	2	4	3	3	3	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	3	39
111	2	3	3	3	4	4	2	2	2	3	3	3	2	2	2	4	2	2	2	2	4	56
112	2	3	3	3	3	4	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	3	56
113	3	3	4	1	2	1	1	1	1	2	1	1	3	1	1	1	3	3	1	1	1	36
114	2	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	4	3	1	2	4	1	2	1	2	3	51
115	1	4	4	4	3	3	1	2	2	3	3	2	2	1	1	3	2	3	3	3	4	54
116	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	41
117	3	4	4	2	3	1	1	1	1	3	3	3	2	1	1	1	3	2	1	3	1	42
118	2	3	3	3	3	1	1	2	2	3	2	2	2	1	1	2	2	2	2	3	3	45
119	3	4	4	3	4	2	1	1	4	2	1	3	1	1	1	4	3	4	1	3	4	55
120	3	4	4	3	3	2	1	1	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	57
121	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	55
122	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	44
123	4	4	3	4	4	3	2	3	4	4	4	4	4	1	1	4	3	3	4	3	4	68
124	1	3	3	3	3	3	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	3	3	44
125	2	3	4	3	3	3	1	1	2	3	2	2	2	1	2	1	3	2	1	1	2	43
126	3	3	3	2	3	1	1	2	3	1	1	3	1	2	1	1	1	1	1	1	3	39
127	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	1	1	1	3	2	3	1	3	3	49
128	3	4	4	4	4	3	1	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	2	2	4	61
129	3	3	3	3	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	43

130	2	3	3	3	2	2	3	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	51
131	1	3	3	3	3	4	1	2	2	1	2	2	1	1	1	3	2	3	1	1	1	41
132	1	4	3	2	4	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	2	1	1	1	1	34
133	1	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	3	2	2	1	1	1	38
134	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	23
135	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	62
136	3	4	4	3	4	3	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	1	2	59
137	2	3	3	1	3	2	1	1	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	3	1	3	44
138	3	4	3	3	3	2	2	2	3	1	1	2	3	2	1	2	3	4	2	2	3	51
139	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	32
140	2	3	3	2	3	2	2	2	3	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	39
141	2	2	3	3	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	3	2	2	4	2	3	3	51
142	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	43
143	2	3	3	1	4	2	2	1	4	1	1	2	1	4	1	1	1	3	2	1	1	42
144	1	4	2	2	3	1	1	1	4	1	1	2	2	3	1	1	3	1	3	1	2	41
145	3	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	2	3	3	2	1	2	3	3	1	2	53
146	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	3	54
147	3	3	3	3	4	3	1	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	3	2	48
148	2	4	3	4	3	4	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	61
149	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	58
150	2	3	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	46
151	3	4	4	4	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	1	1	1	44
152	1	3	4	3	3	4	1	2	3	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	38
153	1	4	3	1	2	1	2	2	4	2	2	2	3	1	1	1	2	3	1	2	3	42
154	1	3	1	2	3	1	1	1	3	2	2	3	1	1	1	2	3	3	1	1	3	38
155	4	3	4	4	3	2	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	3	1	1	3	44
156	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	51
157	2	3	3	2	3	3	1	2	2	1	2	2	3	1	2	3	3	3	1	2	3	47
158	3	3	3	1	3	1	1	1	3	1	2	1	3	1	1	3	3	3	1	1	1	40
159	1	4	3	3	4	3	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	37
160	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	3	1	1	2	3	3	2	2	3	49
161	3	4	3	3	3	1	1	1	3	2	2	3	1	1	1	1	3	2	1	1	1	40
162	2	4	4	3	4	3	1	1	1	2	2	1	1	2	3	4	2	4	1	3	4	52

163	1	4	3	3	3	2	1	3	3	3	2	3	2	1	1	3	3	3	3	3	3	53
164	1	3	3	3	2	1	2	1	1	1	2	1	4	1	3	1	1	2	1	1	1	36
165	4	4	4	4	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	64
166	4	3	2	3	1	1	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	3	50
167	3	4	4	2	4	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	4	2	3	2	2	1	46
168	3	3	3	3	3	2	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	4	3	1	2	2	45
169	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	47
170	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2	2	3	2	3	3	2	2	3	3	2	54
171	2	2	3	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	2	2	49
172	4	3	3	3	4	3	2	2	3	1	1	3	3	1	1	3	3	2	1	1	1	48
173	1	4	4	4	4	4	1	1	3	3	1	1	1	3	3	3	1	2	2	2	1	49
174	2	4	3	3	4	3	2	2	2	2	1	3	3	2	2	3	2	3	2	3	3	54
175	3	4	3	3	4	4	1	2	2	2	1	2	3	2	2	3	3	2	2	3	2	53
176	2	3	3	2	3	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	3	2	1	1	3	38
177	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	43
178	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	46
179	2	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	47
180	3	3	4	3	4	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	3	3	2	2	3	3	51