

BAB V

PEMBAHASAN DAN KESIMPULAN

5.1 Pembahasan

Tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving* pada anggota *Club* sepeda motor Honda CB150R Di Kabupaten Karawang

Pada kontrol diri terhadap *aggressive driving* menunjukkan hasil sebesar - 0,743 tanda negatif pada koefisien korelasi yang berarti bahwa variable kontrol diri terhadap *aggressive driving* berhubungan negatif, hal ini mengartikan bahwa semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah tingkat *aggressive driving* pada anggota *Club* sepeda motor CB150R di Karawang. Kemudian dilakukan uji regresi linear sederhana untuk melihat bagaimana besaran pengaruh kontrol diri terhadap *aggressive driving* dengan hasil $(Y) = 168.585 + -0.743$) yaitu 168.585 merupakan nilai konstanta *aggressive driving* tanpa dipengaruhi kontrol diri, kemudian setiap naik satu satuan pada variabel kontrol diri akan bertambah sebanyak - 0.743 dengan nilai koefisien determinasi sebesar 0.179 (0.179×100) yaitu kontrol diri berperan negatif sebanyak 17.9% terhadap *aggressive driving*. Hasil tersebut hanya berlaku pada subjek penelitian yang populasi penelitian, dan tidak dapat digeneralisasikan pada populasi lain karena sebaran data yang dilakukan menurut hasil uji normalitas menunjukkan tidak normal.

Pada skala kontrol diri terdapat tiga kategori yaitu kategori lemah, sedang, kuat. Kontrol diri dengan kategori lemah sebanyak 45 orang atau 45.5%, kategori sedang sebanyak 3 orang atau 3%, dan kategori tinggi sebanyak 51 orang atau

51.5%. Pada hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa jumlah anggota *Club* sepeda motor CB150R dengan kontrol diri tinggi lebih banyak dibandingkan dengan jumlah anggota yang memiliki kontrol diri sedang atau lemah. Sejalan dengan hasil analisis frekuensi *aggressive driving* yang menunjukkan bahwa anggota dengan *aggressive driving* rendah lebih banyak dari pada anggota dengan *aggressive driving* tinggi.

Pada skala *aggressive driving* menunjukkan bahwa responden pada penelitian ini atau anggota *Club* sepeda motor CB150R memiliki *aggressive driving* dengan kategori tinggi sebanyak 37.4% atau 37 orang, kategori sedang sebanyak 4% atau 4 orang, dan kategori rendah sebanyak 58.6% atau 58 orang. Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa frekuensi paling kuat yang dimiliki oleh anggota *Club* sepeda motor CB150R di karawang pada variabel *aggressive driving* adalah kategorisasi *aggressive driving* yang rendah yaitu sebanyak 58 orang atau 58.6%.

Teknik analisa data yang digunakan untuk pengujian hipotesis penelitian ini menggunakan teknik korelasi Pearson Product Moment yang dilakukan dengan bantuan program SPSS 24.0 for windows sehingga dapat diketahui hubungan antara kontrol diri dengan *Aggressive driving*. Berdasarkan skor koefisien korelasi yang dihasilkan dari perhitungan SPSS, nilai signifikansi yang ditunjukkan yaitu 0,000 lebih kecil dari taraf signifikan yang di gunakan yaitu 0,01 ($0,000 < 0,01$) sehingga dapat dikatakan hipotesis yang disusun dalam penelitian ini yaitu: Ada pengaruh negatif antara kontrol diri terhadap perilaku *aggressive driving*. Dimana semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah kemungkinan seseorang

melakukan *aggressive driving* atau sebaliknya semakin rendah kontrol diri seseorang maka akan semakin tinggi tingkat *aggressive driving* yang dilakukan, dapat diterima. Hal ini berarti bahwa ada pengaruh antara kontrol diri dengan *aggressive driving*. Hasil dari penelitian ini membuktikan bahwa ada pengaruh negatif antara kontrol diri terhadap *aggressive driving*, hal itu berarti semakin tinggi tingkat kontrol diri seseorang maka akan semakin rendah tingkat *aggressive driving* yang dilakukan, atau semakin rendah tingkat kontrol diri seseorang maka akan semakin tinggi tingkat *aggressive driving* yang dilakukan.

Menurut Dukes, et al. (dalam Febrianto, 2016) terdapat 2 tipe kondisi yang memicu kemarahan seseorang di jalan, yaitu aktif dan pasif. Kondisi aktif adalah keadaan dimana adanya gangguan atau ancaman dari pengendara lain yang dapat membahayakan pengendara lainnya ketika di jalan, seperti pengendara lain yang menyalip tiba tiba. Kondisi pasif adalah, keadaan lalu lintas yang menghambat, seperti macet. Kondisi aktif cenderung lebih dapat memicu kemarahan seorang pengendara ketika di jalan dari pada kondisi pasif, karena kondisi aktif direpresentasikan sebagai ancaman yang dapat membahayakan pengendara lain di jalan.

Menurut Tasca (2000) perilaku agresif dalam berkendara seseorang biasanya dipengaruhi oleh ketidaksabaran, jengkel, kemarahan, dan lain-lain. Itu berarti dengan adanya gangguan atau kecerobohan pengendara lain, dapat memunculkan kemarahan seorang pengendara ketika di jalan, ketika mengalami kemarahan di jalan seorang pengendara dapat memunculkan respon perilaku yang positif ataupun negatif. Perilaku positif yang dimunculkan bisa berupa peneguran

terhadap pengendara yang ceroboh tersebut, atau mungkin melaporkannya kepada petugas, sedangkan perilaku yang negatif yaitu melakukan pembalasan terhadap pengendara yang ceroboh tersebut, atau melakukan *aggressive driving*.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Philippe, et al. (dalam Febrianto, 2016) seseorang yang memiliki gairah obsesi akan lebih cenderung melakukan *aggressive driving*, dari pada gairah harmoni. Seseorang yang memiliki gairah obsesi akan cenderung lebih terkontrol dengan apa yang akan dilakukannya dan diinginkannya. Sehingga akan berusaha untuk bisa memenuhi keinginannya dengan secepat-cepatnya. Hal ini ditunjukkan pengendara sepeda seperti berkendara dengan kecepatan tinggi untuk sampai tepat waktu, dan ketika apa yang sudah direncakannya untuk dilakukan mendapati hambatan, seperti kemacetan maka pengendara ini akan lebih cenderung melakukan *aggressive driving*. Sedangkan seseorang yang memiliki gairah harmoni, akan lebih tenang sehingga dapat mengontrol dorongan internalnya karena cenderung lebih dapat menerima keadaan yang sedang terjadi.

Pada saat ada stimulus-stimulus yang mengganggu di jalan, seperti ada pengendara yang memotong jalan atau kondisi yang aktif, stimulus ini akan diproses dengan otak dan kemudian akan memunculkan respon jengkel, kesal, dan memunculkan kemarahan pengendara. Akibatnya dapat memicu pengendara untuk melakukan *aggressive driving*. Namun seseorang yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan mampu menjadi lebih sabar, sehingga tidak mudah terpengaruhi oleh keadaan lalu lintas. Dan orang yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan lebih mampu memunculkan emosi yang lebih positif dikarenakan akan lebih berfikir

secara kritis terlebih dahulu sebelum mengutarakan atau memunculkan emosi yang dirasakannya.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Febrianto (2016) membuktikan bahwa ada hubungan negatif antara kontrol diri terhadap *aggressive driving*, hal itu berarti semakin tinggi tingkat kontrol diri seseorang maka akan semakin rendah tingkat *aggressive driving* yang dilakukan, atau semakin rendah tingkat kontrol diri seseorang maka akan semakin tinggi tingkat *aggressive driving* yang dilakukan.

5.2 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh antara kontrol diri dengan *aggressive driving* pada anggota *club* sepeda motor honda CB150R di Kabupaten Karawang. Di buktikan dengan nilai signifikan variabel kontrol diri lebih kecil dari nilai signifikan yang telah ditentukan dengan nilai $0,000 < 0,05$ ($p < 0,05$).

5.3 Saran

1. Bagi Anggota *Club*

Bagi anggota *Club* diharapkan menjadi pribadi yang berperilaku yang lebih baik lagi serta mengontrol diri sendiri ketika sedang berkendara sepeda motor dan jangan memancing emosi pengendara sepeda motor untuk melakukan *aggressive driving*.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti yang akan melakukan penelitian dengan variabel *aggressive driving* disarankan untuk menghubungkan dengan variabel lain yang belum dimasukkan dalam penelitian ini seperti pengalaman akan resiko berkendara, kematangan emosi saat berkendara, dan lain sebagainya.

