

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP PERILAKU AGRESIF PADA
PEMBALAP LIAR DI KECAMATAN BANDAR PUSAKA KABUPATEN
ACEH TAMIANG**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian
Syarat Memperoleh Gelar Derajat
Sarjana S-1 Psikologi**



Oleh:

**Wangi Windari
1709110027**

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BANDA ACEH
2021**

PENGESAHAN

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji Skripsi
Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Aceh
Dan Diterima Untuk Memenuhi Sebagian Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi

Pada Tanggal

12 00 9 20 21

MENGESAHKAN
Fakultas Psikologi
Universitas Muhammadiyah Aceh

Dekan,



(Barmanw, M. Si)

Dewan Penguji

Tanda Tangan

1. Devi Yanti, M.Psi., Psikolog

Devi

2. Sufrina Keumala Ayu, M. Ed

Sufrina

3. Hanna Amalia, S.Psi., M.Si., Psikolog

Hanna

4. Ayu Safira, M. Psi., Psikolog

Ayu Safira

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Bismillahirrahmanirrahim

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wangi Windari

NPM : 1709110027

Fakultas : Psikologi

Menyatakan skripsi yang saya susun dengan judul **“Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif Pada Pembalap Liar Di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang”** ini, secara keseluruhan adalah hasil penelitian saya, kecuali pada bagian yang dirujuk sumbernya dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika kemudian hari ternyata pernyataan saya tidak benar, maka saya sanggup menerima segala sanksi sesuai dengan peraturan dan undang-undang yang berlaku.

Banda Aceh, 16 Agustus 2021

Yang Menyatakan,



Wangi Windari

1709110027

MOTTO

“Mensyukuri hari ini, mengikhlaskan hari kemarin, dan menjadi lebih baik lagi untuk hari esok ”

(Anonym)

“Hidup berakal, mati beriman ”

(Wangi Windari)

HALAMAN PERSEMBAHAN

Dengan rasa syukur yang mendalam, dengan telah diselesaikannya tugas akhir dengan dengan nama skripsi ini saya mempersembahkannya kepada :

1. Diri saya sendiri, terimakasih karena masih tetap bertahan sejauh ini meski beberapa kali saya sudah berupaya untuk berhenti dan menyudahi semua ini. Sekali lagi terimakasih banyak mari terus berjuang bersama-sama wahai diri.
2. Kedua orang tua saya Bapak Ramli dan Ibu Sundari serta abang saya tercinta Tomi Sudarsono sehingga saya bisa sampai pada tahap ini dimana skripsi ini akhirnya selesai. Terimakasih atas segala pengorbanan, nasihat, semangat dan do'a baik yang tidak pernah berhenti kalian berikan pada saya.
3. Dinda Hariani, Safiah Amanda, Jannah Mawaddah, Nora Ramadhana, Dwiky Reza M. Nur, dan Andrian sebagai sahabat terbaik saya. Terimakasih sudah menemani setiap perjalanan saya dan atas segala do'a, semangat dan kebaikannya.
4. Darma Gustianto sebagai partner terbaik saya yang banyak membantu dalam proses menyelesaikan tugas akhir saya, terimakasih sudah menemani dan selalu menyemangati saya selama 3 tahun ini.
5. Lalisa Manoban, terimakasih sudah menjadi mood booster terbaik saya, terimakasih sudah banyak mengajarkan saya untuk tetap bertahan dalam mengejar cita-cita saya sampai sekarang ini.
6. Ibu Devi yanti, M. Psi., Psikolog selaku dosen pembimbing saya yang sudah banyak membimbing, memberi semangat, dan mengorbankan banyak waktu dalam membantu menyelesaikan tugas akhir saya
7. Keluarga besar, dan teman-teman semuanya yang sudah banyak membantu dan memberikan dukungan terbaiknya terhadap saya
8. Seseorang yang sudah menemani saya kurang lebih selama 7 tahun , terimakasih karena sudah pernah berproses bersama, terimakasih atas segala kebaikannya, terimakasih sudah pernah menemani saya baik dalam suka maupun duka, sekali lagi terimakasih banyak.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT. berkat Rahmat dan Karunia-Nya kepada kita semua sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif Pada Pembalap Liar Di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang”. Shalawat beriringkan salam tak lupa pula disampaikan kepada Rasulullah saw. yang telah membawa ilmu pengetahuan sehingga dapat berkembang pesat hingga saat ini.

Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan studi serta untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Aceh. Keberhasilan dalam penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Barmawi, M.Si., selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Aceh.
2. Ibu Devi yanti, M. Psi., Psikolog selaku Dosen Pembimbing yang telah dengan sabar banyak meluangkan waktu, tenaga, dan pikirannya dalam membantu penulis selama proses penyusunan skripsi ini.
3. Seluruh Dosen dan Staf Akademik Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Aceh yang telah banyak membantu penulis selama proses perkuliahan.
4. Kepada kedua orangtuaku Bapak Ramli dan Ibu Sundari yang telah banyak memberi do'a serta dukungan berupa finansial, moral dan juga semangat sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
5. Kepada kakak laki-lakiku Tomi Sudarsono yang juga telah memberikan doa, semangat dan dukungan.
6. Para sahabat yang telah memberikan semangat serta meluangkan waktu selama proses penyusunan skripsi. Terima kasih kepada Kepada Jannah Mawaddah

dan Khairan Nabila Yoza yang selalu siap membantu, mendengarkan dan dengan sabar menjelaskan banyak hal tentang skripsi.

7. Seluruh pihak yang terlibat dalam proses penyusunan skripsi.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, sehingga diharapkan arahan, bimbingan, serta saran dari pembaca untuk membuat penulis menjadi lebih baik lagi. Semoga tugas akhir skripsi ini dapat memberikan informasi dan manfaat pada pembaca sekalian.

Banda Aceh, 19 Agustus 2021

Penulis,

Wangi Windari

1709110027

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAK	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Keaslian Penelitian.....	5
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Penelitian	7
1. Manfaat Teoritis	7
2. Manfaat Praktis.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Kontrol Diri.....	8
1. Pengertian Kontrol Diri	8
2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kontrol Diri.....	9
3. Aspek-Aspek Kontrol Diri.....	11
B. Perilaku Agresif	15
1. Pengertian Perilaku Agresif.....	15
2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Agresif	16
3. Aspek-Aspek Perilaku Agresif	20
C. Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif Pembalap Liar.....	23
D. Hipotesis.....	25
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Variabel Penelitian	24
B. Definisi Operasional.....	24
1. Kontrol Diri	24
2. Perilaku Agresif.....	24
C. Populasi dan Sampel	25
D. Metode Pengumpulan Data	26
E. Validitas dan Reliabilitas	36
F. Analisis Data	28
1. Uji Normalitas	29
2. Uji Linieritas.....	30

3. Uji Regresi.....	30
BAB IV HASIL ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Orientasi Kancan Penelitian.....	31
B. Persiapan Penelitian	31
1. Penyusunan Alat Ukur.....	32
C. Pelaksanaan Penelitian	32
D. Hasil Penelitian	33
1. Uji Instrumen.....	34
2. Deskripsi Subjek dan Data Penelitian	36
3. Uji Asumsi.....	39
4. Uji Hipotesis.....	41
E. Pembahasan.....	42
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	45
B. Saran.....	45
DAFTAR PUSTAKA	46
LAMPIRAN.....	50

DAFTAR TABEL

	Halaman
1. Tabel 1. Bobot Penilaian Pernyataan <i>Favorabel</i> dan <i>Unfavorabel</i>	26
2. Tabel 2. <i>Blue Print</i> Skala Kontrol Diri	27
3. Tabel 3. <i>Blue Print</i> Skala Agresif Berkendara.....	28
4. Tabel 4. Hasil Analisis Deskriminasi Aitem Skala Kontrol Diri Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang	34
5. Tabel 5. Hasil Analisis Deskriminasi Aitem Kontrol Diri Valid Gugur.....	34
6. Tabel 6. Hasil Analisis Deskriminasi Aitem Skala Agresif Berkendara Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang	35
7. Tabel 7. Hasil Analisis Deskriminasi Aitem Agresif Berkendara Valid Gugur	35
8. Tabel 8. Hasil Uji Reliabilitas Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang.....	36
9. Tabel 9. Hasil Uji Reliabilitas Sesudah Aitem Tidak Valid Dibuang.....	36
10. Tabel 10. Deskripsi Data Penelitian.....	37
11. Tabel 11. Kategori Data Penelitian	39
12. Tabel 12. Hasil Uji Normalitas	39
13. Tabel 13. Hasil Uji Linearitas	40
14. Tabel 14. Hasil Uji Regresi.....	41

DAFTAR LAMPIRAN

1. Skala <i>Try Out</i> Kontrol Diri dan Perilaku Agresif	50
2. Tabulasi Data <i>Try Out</i> Kontrol Diri	58
3. Tabulasi Data <i>Try Out</i> Skala Agresivitas.....	60
4. Reliabilitas dan Analisis Deskriminasi Aitem Skala <i>Try Out</i> Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang.....	62
5. Reliabilitas dan Analisis Deskriminasi Aitem Skala <i>Try Out</i> Sesudah Aitem Tidak Valid Dibuang.....	65
6. Tabulasi Data Penelitian	67
7. Uji Deskriptif	69
8. Uji Frekuensi.....	69
9. Hasil Uji Asumsi.....	70
10. Hasil Uji Hipotesis	71
11. SK Pembimbing	72
12. Biodata	73

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP PERILAKU AGRESIF PADA
PEMBALAP LIAR DI KECAMATAN BANDAR PUSAKA KABUPATEN
ACEH TAMIANG**

Wangi Windari

Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Aceh
Jl. Muhammadiyah No. 91, Batoh, Lueng Bata, Banda Aceh
(wangiwindari@gmail.com)

ABSTRAK

Kontrol diri adalah suatu kemampuan individu untuk menyusun, membimbing, mengatur, dan mengarahkan bentuk perilaku diri yang dapat membawa individu ke arah konsekuensi yang lebih positif. Tujuan penelitian ini yaitu, untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif. Subjek dalam penelitian ini sebanyak 34 anggota balap liar yang ada di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang, dengan pengambilan sampel menggunakan teknik sampling *accidental sampling*. Pengambilan data menggunakan metode skala Likert (*likert scale*), dengan menyebarkan kuesioner kepada subjek. Analisis data menggunakan uji regresi linear sederhana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang dengan nilai *R Square* 0,168, nilai *F* 6,461 dan nilai *sig* 0,016. Sumbangan variabel bebas, yaitu kontrol diri terhadap perilaku agresif pada anggota balap liar sebesar 16,8%. Aspek penggunaan media sosial yang mempengaruhi kontrol diri pada penelitian ini adalah aspek kontrol perilaku.

Kata Kunci: Kontrol Diri, Perilaku Agresifitas Berkendara, Balap Liar

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keselamatan diri saat di jalan raya sangat penting diperhatikan oleh setiap pengguna jalan raya. Berbagai jenis rambu-rambu lalu lintas ada di setiap badan jalan, tujuannya agar para pengguna jalan lebih tertib dan berhati-hati untuk menjaga keselamatan pengguna jalan itu sendiri. Akan tetapi, dapat dilihat bersama bahwa pengguna jalan di negara ini bahkan di sekitar kita sangat tidak disiplin mematuhi rambu lalu lintas yang telah ditentukan. Banyak sekali terjadi pelanggaran pada rambu-rambu lalu lintas sehingga banyak terjadi kecelakaan karena pelanggaran yang terjadi. Semakin banyaknya pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan maka akan semakin berpotensi besar terjadinya kecelakaan lalu lintas. Ketidaksiplinan pengguna jalan juga akan menimbulkan kemacetan di jalan raya dan masalah-masalah lalu lintas lainnya.

Salah satu bentuk pelanggaran yang sangat berpotensi besar menyebabkan kecelakaan adalah balap liar. Balap liar merupakan kegiatan kebut-kebutan beradu kecepatan sepeda motor yang dilakukan di jalan raya dengan resiko fatal terjadinya kecelakaan, kebanyakan individu sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan raya tersebut tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain. Adanya balap liar yang sering dilakukan di jalan raya, menjadi salah satu faktor ketidaknyamanan masyarakat dalam berkendara. Balap liar sangat mengganggu pengguna jalan lain maupun masyarakat lingkungan

setempat di karenakan suara kendaraan para pemain balap liar yang sangat berisik, perilaku berkendara yang tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas seperti berkendara dengan kecepatan tinggi serta menimbulkan rasa takut para pengguna jalan raya lain akan timbulnya kecelakaan baik kecelakaan tunggal ataupun dengan pengguna jalan lain.

Perilaku-perilaku para pengemudi motor tersebut termasuk kedalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku mengemudi agresif dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Terdapat beberapa kasus yang terjadi di Aceh yang di sebabkan adanya balap liar, seperti yang di paparkan Readers.ID bahwa Personel gabungan Polresta Banda Aceh bersama Polsek wilayah Ulee Lheu menjaring sekitar 143 motor yang terlibat dalam aksi balap liar di kawasan Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Kota Banda Aceh. Adanya upaya penertiban tersebut dilakukan karena pihak kepolisian mendapat banyak keluhan dari warga sekitar yang cukup terganggu dengan adanya kegiatan balap liar tersebut. Para pembalap liar yang diamankan tersebut kebanyakan masih anak di bawah umur. Selain itu, motor yang berhasil diamankan juga hampir seluruhnya tidak memenuhi standar keselamatan berkendara.

Di tempat lain kasus balap liar juga terjadi hingga memakan korban jiwa tepatnya di jalan Nasional Banda Aceh-Medan di Gampong Beusa Seberang, Kecamatan Peureulak Barat, Aceh Timur. Menurut AcehSatu.Com (2021)

Seorang pemuda meninggal dunia setelah sepeda motor yang dikendarai menabrak mobil saat melakukan balap liar. Yang berakibat korban terpental ke badan jalan dan tewas di lokasi kejadian.

Beberapa kasus balap liar yang menyebabkan kecelakaan atau pelanggaran di jalan raya seperti kasus di atas, merupakan salah satu bentuk dari perilaku agresif berkendara di jalan raya. Perilaku agresif sering terjadi ketika individu kesulitan mengontrol emosinya ketika sedang berkendara. Perilaku ini biasanya muncul dalam bentuk keberanian pengendara untuk mengambil resiko di jalan raya yaitu dengan tidak menaati peraturan dan melanggar tata tertib yang ada. Perilaku tersebut termasuk ke dalam klasifikasi perilaku yang dipandang sebagai perilaku agresif dimana agresif berkendara dianggap sebagai tindakan yang membahayakan target secara fisik atau psikologis (Hauber dalam Dula, 2003).

Jovanovic & Lipovac (dalam Anitei, 2014) menjelaskan bahwa perilaku berkendara yang agresif adalah perilaku yang dimaksudkan sebagai perilaku yang menyebabkan cedera fisik atau penderitaan psikologis, yaitu berkendara dengan kecepatan yang berlebihan, membunyikan klakson berkali-kali, jarak terlalu dekat dengan pengendara lain, ataupun memotong jalan.

Salah satu faktor yang mempengaruhi munculnya perilaku agresi yaitu kontrol diri. Kontrol diri dapat diartikan sebagai kemampuan untuk mengendalikan diri sebagai suatu bentuk kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan perilaku yang membawa individu ke arah yang lebih positif (Ghufron & Risnawati, 2010).

Individu yang memiliki kontrol diri yang tinggi pasti mampu meregulasi atau mengendalikan emosi, kognitif, maupun perilakunya. Kontrol diri merupakan aspek diri yang relevan untuk memahami perilaku agresi dalam setiap individu. Penelitian Beumeister dan Boden (dalam Krahe, 2005) menyatakan perilaku kejahatan seperti perilaku agresif sering kali diikuti dengan kurangnya kontrol diri pada berbagai aktivitas individu tersebut (melanggar rambu-rambu lalu lintas, menyakiti orang lain, perokok berat, konsumsi alkohol yang berlebihan) mendukung pendapat bahwa masalah kontrol diri secara umum mendasari perilaku agresif pada individu.

Peneliti juga sempat melakukan wawancara pra-penelitian dengan beberapa subjek yang pernah melakukan balap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang pada bulan Mei 2021, dengan hasil wawancara sebagai berikut :

“Pertama-tama dulu cuma ikut-ikut karena di ajak kawan pertama Cuma nonton aja orang main balap liar terus tes coba ngejoki ternyata enak juga dapat uang kalo memang kita menang, banyak kawan juga iya jadi karena kebiasaan tebuat sampe sekarang. Sebenarnya takut juga takut kalo kecelakaan tapi sebisa mungkin lebih hati-hati supaya gak sampe jatuh. Dulu pernah juga jatuh waktu lagi main tapi cuma luka-luka gitu aja tapi tetep main juga sih karena enak apalagi kalo lagi banyak masalah ya solusinya main balap supaya gak pening kali di rumah”.

(Wawancara dengan subjek berinisial A, pada tanggal 28 Mei 2021).

“Awalnya ya karena suka modifikasi kreta karena kan aku punya bengkel sendiri jadi aku bisa tau kemampuan modifikasi kita sendiri di balapan kaya mana. Karena banyak yang minat jadi kami buat komunitas karena tiap kampung pada punya komunitas di bengkel nya jadi kami buat juga, orang tua juga oke-oke aja aku ikut balap liar, bisa dapat uang juga. Kecelakaan pernah juga jatuh beberapa kali ada juga liat komunitas lain yang kecelakaan sampe meninggal makanya kami lebih hati-hati aja”.

(Wawancara dengan subje berinisial DR, pada tanggal 28 Mei 2021).

Berdasarkan hasil wawancara pra-penelitian di atas terdapat beberapa faktor yang menyebabkan individu melakukan aksi balap liar di Kecamatan Bandar

Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang seperti terpengaruh dari teman pergaulan, lingkungan sosial sering terjadi kegiatan balap liar, tergiur dengan uang taruhan, serta kurangnya perhatian orang tua dan juga kontrol diri. Kontrol diri sangat diperlukan apalagi dalam hal berkendara di jalan raya dengan baik dan tenang sehingga tidak menimbulkan serta meningkatkan resiko kecelakaan. Ketika perilaku agresif muncul, setiap pengemudi harus mempunyai sistem kuat yang dapat membantu dirinya untuk mengarahkan dan juga mengendalikan perilaku, sistem tersebut adalah kontrol diri. Oleh sebab itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif Pada Pembalap Liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang masalah di atas dapat disimpulkan bahwa rumusan masalah penelitian adalah :

1. apakah ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresivitas pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang ?
2. Seberapa besar pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang ?

C. Keaslian Penelitian

Berikut adalah penelitian-penelitian terdahulu terkait dengan pengaruh antara kontrol diri dengan perilaku agresif pada pelanggar lampu lalu lintas di Kota Banda Aceh :

1. Penelitian yang dilakukan oleh Firman Cahyo Sulisty (2017) dengan judul “Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Perilaku Agresif Dalam Berkendara Pada Komunitas Motor Di Kota Surakarta”. Hasil dari penelitian ini menunjukkan adanya hubungan negatif yang sangat signifikan antara kontrol diri dengan perilaku agresif. Artinya semakin tinggi kontrol diri maka akan semakin rendah perilaku agresif, dan semakin rendah harga diri maka akan semakin tinggi perilaku agresif.
2. Penelitian ini dilakukan oleh Gaffar Prianka Aji (2020) dengan judul “Agresivitas Berkendara Di Tinjau Dari Kontrol Diri Pada Pengemudi Ojek Online”. Hasil dari penelitian ini menunjukkan hasil Nilai koefisien korelasi bersifat negatif yang sangat signifikan yang berarti semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah tingkat agresivitas berkendara. Dan sebaliknya, semakin rendah kontrol diri maka semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara.
3. Penelitian berikutnya dilakukan oleh Muhammad Muhaz (2013) dengan judul “Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Mahasiswa”. Dengan hasil yang menunjukkan adanya hubungan yang negatif sangat signifikan antara kematangan emosi dengan perilaku agresif saat berkendara. Artinya semakin tinggi kematangan emosi akan semakin rendah perilaku agresif.

Dari tiga penelitian sebelumnya yang sudah dijelaskan di atas mengenai kontrol diri dan perilaku agresif pada pengendara di jalan raya, perbedaan pada penelitian saat ini adalah peneliti lebih memfokuskan masalah pada pelanggaran

yang dilakukan pembalap liar, di teliti di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang, serta mengambil populasi yang lebih luas yaitu remaja di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat adanya pengaruh antara kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian yang telah dilakukan diharapkan dapat digunakan sebagai penambah informasi bagi peneliti lebih lanjut pada bidang ilmu psikologi, khususnya pengaruh antara kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi subjek penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan gambaran tentang pentingnya kontrol diri dalam berkendara agar tidak merugikan diri sendiri dan orang lain.
- b. Bagi peneliti selanjutnya diharapkan menjadi salah satu sumber informasi bagi peneliti yang ingin melakukan penelitian dibidang psikologi klinis dan psikologi sosial.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kontrol Diri

1. Pengertian Kontrol Diri

Ghufron dan Risnawita (2014) menyatakan bahwa kontrol diri adalah suatu kemampuan individu untuk menyusun, membimbing, mengatur, dan mengarahkan bentuk perilaku diri yang dapat membawa individu ke arah konsekuensi yang lebih positif. Sementara itu menurut Khoir (2019) kontrol diri merupakan suatu kemampuan yang dimiliki seseorang untuk merubah respon secara sadar dan disengaja agar memungkinkan individu tersebut menahan atau menghilangkan respon negatif serta mengubah ke respon lain yang lebih tepat. Sedangkan menurut Lazarus (dalam Thalib, 2010) kontrol diri menggambarkan individu yang mengambil keputusan melalui pertimbangan kognitif untuk menyatukan perilaku yang telah disusun sebagaimana yang diinginkan.

Skinner (dalam Alwisol, 2009) menyatakan bahwa kontrol diri merupakan tindakan diri dalam mengontrol variabel-variabel luar yang menentukan tingkah laku. Tingkah laku dapat dikontrol melalui berbagai cara yaitu menghindari, penjenuhan, stimuli yang tidak disukai, dan memperkuat diri.

Individu dengan kontrol diri yang rendah cenderung berperilaku beresiko dan melanggar aturan yang ada tanpa memikirkan efek jangka panjang yang di hadapinya. Sedangkan individu dengan kontrol diri yang tinggi akan menyadari

akibat dan efek jangka panjang yang diterima dari perbuatan menyimpang yang dilakukannya (Aroma dan Suminar, 2012).

Berdasarkan beberapa pendapat di atas dapat di simpulkan bahwa kontrol diri merupakan aspek paling penting untuk mengarahkan maupun mengendalikan segala perilaku setiap individu termasuk dalam berkendara di jalan raya.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kontrol Diri

Menurut Ghufron dan Risnawati (2011) secara garis besar faktor-faktor yang mempengaruhi kontrol diri terdiri dari :

- a. Faktor internal, yang ikut andil terhadap kontrol diri adalah usia. Semakin bertambah usia seseorang, maka semakin baik pula kemampuan seseorang dalam mengontrol diri individu itu sendiri.
- b. Faktor eksternal, ini di antaranya adalah lingkungan keluarga. Lingkungan keluarga terutama orangtua menentukan bagaimana kemampuan diri seseorang. Bila orang tua menerapkan disiplin kepada anaknya secara intens sejak dini, dan orangtua tetap konsisten terhadap konsekuensi yang dilakukan anak bila anak menyimpang dari yang sudah ditetapkan, maka sikap konsisten ini akan diinternalisasi oleh anak dan kemudian akan menjadi kontrol baginya.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kontrol diri menurut beberapa tokoh antara lain:

Menurut Carter dkk. (2012), Religiusitas memiliki hubungan yang positif dengan kontrol diri, karena seseorang yang memiliki tingkat religius yang tinggi percaya bahwa setiap tingkah laku yang mereka lakukan selalu diawasi oleh Tuhan, sehingga mereka cenderung memiliki *self monitoring* yang tinggi dan pada akhirnya memunculkan kontrol diri dalam dirinya.

Veenhonen dkk. (dalam Agbaria, 2014) juga menjelaskan faktor yang mempengaruhi kontrol diri dalam hal kesejahteraan psikologis yaitu Individu dengan tingkat kesejahteraan yang tinggi merasa memiliki kontrol atas hidup mereka dan mengatasi tekanan hidup secara efektif serta menetapkan diri pada tujuan hidup yang mengacu pada kontrol diri.

Faktor lain yang mempengaruhi kontrol diri yaitu usia, pada awalnya kontrol diri yang ada pada anak-anak adalah kontrol eksternal, dimana orang tua, menjadi model dalam pembentukan kontrol diri pada anak. Cara orang tua menegakkan disiplin, cara orang tua merespon kegagalan anak, gaya berkomunikasi, cara orang tua mengekspresikan kemarahan (penuh emosi atau mampu menahan diri) merupakan awal anak belajar tentang kontrol diri. Seiring dengan bertambahnya usia anak, bertambah pula komunitas yang mempengaruhinya, serta banyak pengalaman sosial yang dialaminya, anak belajar merespon kekecewaan, ketidak sukaan, kegagalan, dan belajar untuk mengendalikannya, sehingga lama-kelamaan kontrol tersebut muncul dari dalam dirinya sendiri (Ghufroon & Risnawati, 2012).

Menurut pendapat Logue (Sriyanti, 2013), faktor genetik juga merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kontrol diri seseorang. Faktor-faktornya yakni:

a. Genetik

Faktor genetik atau faktor keturunan sangat mempengaruhi kontrol diri seseorang. Anak yang berasal dari keturunan impulsif mempunyai kecenderungan berperilaku impulsif.

b. Lingkungan (*miliu*)

Faktor lingkungan mempengaruhi perkembangan kontrol diri seseorang yaitu perilaku orang tua yang diamati anak, gaya pengasuhan, dan budaya.

c. Usia

Faktor usia turut pula mempengaruhi tingkat kontrol diri individu. Pada usia kanak-kanak, individu akan cenderung lebih impulsif dibanding individu yang lebih dewasa. Hal itu berarti semakin bertambahnya usia individu, semakin baik pula kemampuannya mengendalikan diri.

3. Aspek-aspek Kontrol Diri

Berdasarkan konsep Averill (dalam Ghufro dan Risnawati, 2011) terdapat tiga jenis kemampuan mengontrol diri yang meliputi tiga aspek yaitu :

a. *Behavioral control*

Merupakan kesiapan atau tersedianya suatu respon yang dapat secara langsung mempengaruhi atau memodifikasi suatu keadaan yang tidak menyenangkan. Kemampuan mengontrol perilaku ini diperinci menjadi

dua komponen, yaitu mengatur pelaksanaan (*regulated administration*) dan kemampuan memodifikasi stimulus (*stimulus modifiability*). Kemampuan mengatur pelaksanaan merupakan kemampuan individu untuk menentukan siapa yang mengendalikan keadaan, dirinya sendiri atau sesuatu yang ada di luar dirinya. Kemampuan mengatur stimulus merupakan kemampuan untuk mengetahui bagaimana dan kapan suatu stimulus yang tidak dikehendaki dihadapi.

b. *Cognitive control*

Merupakan kemampuan individu dalam mengelola informasi yang tidak diinginkan dengan cara menginterpretasi, menilai atau menggabungkan suatu kejadian dalam suatu kerangka kognitif sebagai adaptasi psikologis atau untuk mengurangi tekanan. Aspek ini terdiri dari dua komponen, yaitu memperoleh informasi dan melakukan penilaian. Dengan informasi yang dimiliki individu mengenai suatu tindakan yang tidak menyenangkan, individu dapat mengantisipasi keadaan tersebut dengan berbagai pertimbangan.

c. *Decisional control*

Merupakan kemampuan seseorang untuk memilih atau suatu tindakan sendiri dalam menentukan pilihan akan berfungsi baik dengan adanya suatu kesempatan, kebebasan, atau kemungkinan pada diri individu untuk memilih berbagai kemungkinan tindakan.

Menurut Block dan Block (dalam Ghufron dan Risnawita 2014), membagi kontrol diri menjadi tiga aspek, yaitu :

- a. *Over kontrol* merupakan kontrol diri yang dilakukan oleh individu secara berlebihan yang menyebabkan individu banyak menahan diri dalam bereaksi terhadap stimulus.
- b. *Under kontrol* merupakan suatu kecenderungan individu untuk melepaskan impulsivitas dengan bebas tanpa perhitungan yang masak.
- c. *Appropriate kontrol* merupakan kontrol individu dalam upaya mengendalikan impuls secara tepat.

Kemudian Tangney, Baumeister, dan Boone (dalam Ursia, Saputram dan Susanto, 2013) mengemukakan bahwa kontrol diri terdiri atas lima aspek, yaitu:

- a. Disiplin diri (*self-discipline*)

Mengacu pada kemampuan individu dalam melakukan disiplin diri. Hal ini berarti individu mampu memfokuskan diri saat melakukan tugas. Individu dengan *self-discipline* mampu menahan dirinya dari hal-hal yang dapat mengganggu konsentrasinya.

- b. Kehati-hatian (*deliberaate atau nonimpulsive*)

Kecenderungan individu untuk melakukan sesuatu dengan pertimbangan tertentu, bersifat hati-hati, dan tidak tergesa-gesa. ketika individu sedang bekerja, individu cenderung tidak mudah teralihkan. Individu yang tergolong nonimpulsive dapat bersifat tenang dalam mengambil keputusan dan bertindak.

c. Kebiasaan Sehat (*healthy habits*)

Kemampuan mengatur pola perilaku menjadi kebiasaan yang menyehatkan bagi individu. Oleh karena itu, individu dengan *healthy habits* akan menolak sesuatu yang dapat menimbulkan dampak buruk bagi dirinya meskipun hal tersebut menyenangkan. Individu akan mengutamakan hal-hal yang memberikan dampak positif bagi dirinya meski dampak tersebut tidak diterima secara langsung.

d. Etika Kerja (*work ethic*)

Berkaitan dengan penilaian individu terhadap regulasi diri mereka di dalam layanan etika kerja. Individu mampu menyelesaikan pekerjaan dengan baik tanpa dipengaruhi oleh hal-hal di luar tugasnya meskipun hal tersebut bersifat menyenangkan. Individu mampu memberikan perhatian pada pekerjaan yang sedang dilakukan.

e. Konsisten (*reliability*)

Dimensi yang berkaitan dengan penilaian individu terhadap kemampuan diri dalam pelaksanaan rancangan jangka panjang untuk pencapaian tertentu. Individu ini secara konsisten akan mengatur perilakunya untuk mewujudkan setiap perencanaannya.

B. Perilaku Agresif

1. Pengertian Perilaku Agresif

Baron (dalam Diponegoro dan Malik, 2013), mengemukakan agresivitas adalah tingkah laku yang di arahkan dengan tujuan menyakiti makhluk hidup lain. Baron juga menambahkan bahwa perilaku agresi dapat dilakukan secara fisik maupun mental, dengan demikian dapat dilihat dan diamati, karena memiliki bentuk yang jelas, seperti dalam bentuk fisik pukulan, tendangan, dan verbal (cacian, hujatan, makian). Happ dan Melzer (2014), mengatakan bahwa perilaku agresi adalah kecenderungan perilaku negatif berupa perilaku fisik atau verbal baik secara aktif atau pasif, langsung atau tidak langsung, cenderung merusak berbagai nilai, etika, dan tatanan sosial yang berlaku secara normal. Perilaku dapat disebut agresif ketika perilaku tersebut memiliki unsur-unsur kesengajaan, memiliki objek, serta adanya akibat yang tidak menyenangkan bagi pihak lain yang terkena sasaran perilaku tersebut.

Mizell dalam *American Automobile Association (AAA) Fondation for Traffic Safety* (1997) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai perilaku marah atau tidak sabar dari pengemudi yang disengaja atau dengan maksud untuk melukai atau membunuh pengemudi lain atau pejalan kaki karena masalah lalu lintas. Menurut Tasca (2000) *aggressive driving* merupakan perilaku individu yang saat berkendara secara tidak berhati-hati dan melalaikan kondisi sekitar. Houston, Haris, dan Norman (2008) juga menjelaskan *aggressive driving* merupakan perilaku mengemudi yang tidak aman yang bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi.

Berdasarkan beberapa definisi yang telah dijelaskan di atas, dapat disimpulkan bahwa perilaku agresif merupakan tindakan yang dilakukan untuk menyakiti orang lain atau merusak benda dengan unsur kesengajaan baik secara fisik maupun psikis. Sedangkan perilaku agresif dalam berkendara (*aggressive driving*) adalah perilaku mengendarai kendaraan bermotor yang membahayakan dirinya sendiri atau mungkin membahayakan pengguna jalan yang lain.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Agresif Berkendara

Menurut Chaple (dalam Iga dan dewi, 2012) faktor yang mempengaruhi kontrol diri yaitu :

- a. Keluarga memiliki peran penting pada individu dalam bertindak dan berperilaku. Apabila situasi keluarga memberikan sebuah dukungan pada individu maka perilaku menyimpang sulit terjadi
- b. Teman Sebaya memiliki sebuah pengaruh yang besar pada individu dimana individu masuk ke dalam lingkungan sosial.
- c. Lingkungan tempat tinggal yaitu tempat dimana individu tinggal dan bergaul.

Sarwono dan Meinarno (2009) mengemukakan ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya perilaku agresif yaitu:

- a. Sosial

Manusia cenderung membalas dengan derajat agresi yang sama atau sedikit lebih tinggi daripada yang diterimanya atau balas dendam.

Menyepelkan dan merendahkan sebagai ekspresi sikap arogan atau sombong adalah predator kuat bagi munculnya agresi. Selain itu juga faktor sosial lainnya adalah alkohol.

b. Personal

Pola tingkah laku berdasarkan kepribadian. Orang dengan pola tingkah laku tipe A cenderung lebih agresif daripada orang dengan tipe B.

c. Kebudayaan

Lingkungan juga berperan terhadap tingkah laku maka penyebab perilaku agresif adalah kebudayaan. Beberapa ahli dari berbagai bidang ilmu seperti antropologi dan psikologi menengarai faktor kebudayaan dengan agresif yaitu dengan melihat pada lingkungan yang hidup dipantai/pesisir, menunjukkan karakter lebih keras daripada masyarakat yang hidup diperdalaman. Nilai dan norma yang mendasari sikap dan tingkah laku masyarakat juga berpengaruh terhadap agresivitas satu kelompok.

d. Situasional

Kondisi cuaca juga berpengaruh terhadap agresif misalnya pada kondisi cerah membuat hati juga cerah begitu dengan cuaca panas lebih sering memunculkan perilaku agresi seperti timbulnya rasa tidak nyaman yang berujung meningkatnya agresi sosial.

e. Media massa

Media massa televisi merupakan tontonan dan secara alami mempunyai kesempatan lebih bagi penontonnya untuk mengamati apa yang disampaikan secara jelas sehingga terjadi proses modeling pada anak.

Menurut Taylor, Peplau & Sears (2009) munculnya perilaku agresif berkaitan erat dengan rasa marah yang terjadi dalam diri seseorang. Rasa marah dapat muncul dengan sebab-sebab sebagai berikut:

- a. Adanya serangan dari orang lain. Misalnya ketika tiba-tiba seseorang menyerang dan mengejek dengan perkataan yang menyakitkan. Hal ini dapat secara refleks menimbulkan sikap agresi terhadap lawan.
- b. Terjadinya frustrasi dalam diri seseorang. Frustrasi adalah gangguan atau kegagalan dalam mencapai tujuan. Salah satu prinsip dalam psikologi, orang yang mengalami frustrasi akan cenderung membangkitkan perasaan agresifnya. Keadaan tersebut bisa saja terjadi karena manusia tidak mampu menahan suatu penderitaan yang menimpa dirinya.
- c. Ekspektasi pembalasan atau motivasi untuk balas dendam. Intinya jika seseorang yang marah mampu untuk melakukan balas dendam, maka rasa kemarahan itu akan semakin besar dan kemungkinan untuk melakukan agresi juga bertambah besar. Kemarahan itu disebabkan karena kontrol keputusan yang rendah, sehingga seseorang gagal menafsirkan peristiwa dan tidak mampu memperhatikan segi-segi positif secara subjektif.
- d. Kompetensi. Agresi yang tidak berkaitan dengan keadaan emosional, tetapi mungkin muncul secara tidak sengaja dari situasi yang melahirkan suatu kompetensi. Secara khusus merujuk pada situasi kompetitif yang sering memicu pola kemarahan, pembantahan dan agresi yang tidak jarang bersifat destruktif.

Menurut Myers (2012), faktor yang mempengaruhi agresi adalah sebagai berikut:

- a. Frustrasi, dimana frustrasi adalah gangguan atau kegagalan dalam mencapai tujuan. Salah satu prinsip dalam psikologi, orang yang mengalami frustrasi akan cenderung membangkitkan perasaan agresifnya.
- b. Pembelajaran agresi, dimana terdapat *reward* dan pembelajaran sosial.
- c. Pengaruh lingkungan, maksudnya adalah situasi lingkungan saat itu misalnya insiden yang menyakitkan, suhu udara panas, serangan, kerumunan orang, dimana akan memicu tindakan agresi.
- d. Sistem saraf otak. Dalam penelitian yang dilakukan Dewall, dkk (2011) menyatakan bahwa mekanisme neural otak mendukung regulasi diri dalam meningkatkan kontrol diri sehingga dapat mengurangi perilaku agresif.
- e. Faktor gen atau keturunan.
- f. Faktor kimia dalam darah (alkohol dan obat-obatan). Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan Bushman dan Cooper (1990) yang meneliti adanya pengaruh alkohol terhadap tindakan agresif seseorang.

3. Aspek-aspek Perilaku Agresif

Menurut Houston, Harris dan Norman (2003), aspek perilaku agresivitas berkendara adalah sebagai berikut :

a. *Conflict Behavior* (perilaku konflik)

Merupakan interaksi yang terjadi secara langsung dengan pengendara lainnya yang berupa perilaku yang tidak sesuai saat berkendara sehingga menimbulkan konflik.

b. *Speeding* (mengebut)

Perilaku mengebut tergolong perilaku mengambil resiko (*risk-taking behavior*), perilaku mengebut termasuk perilaku yang tidak terarah dalam keputusan yang hanya timbul secara spontan sehingga tidak memperhitungkan resiko kecelakaan dari pengemudi itu sendiri.

Sedangkan Johnson, Stadling, dan Meadows (dalam Pardiningsih, 2008) mengemukakan beberapa aspek yang terdapat dalam *aggressive driving* antara lain:

a. *Lapse*

Kesalahan yang tidak tampak saat sedang berperilaku, terkait dengan hilangnya konsentrasi saat akan menetapkan jalur yang akan ditempuh untuk mencapai suatu tujuan (tempat) ketika sedang mengemudi. *Lapse* terjadi lebih dahulu sebelum error. Selain itu *lapse* seringkali merupakan sumber dari ketidaknyamanan para pengemudi, tetapi bukan salah satu yang membahayakan jiwa.

a. *Error*

Perilaku menyimpang ataupun kesalahan yang dilakukan tanpa sengaja. *Error* merupakan salah satu contoh kesalahan pengemudi, yang pada pelaksanaannya berbeda dengan yang telah direncanakan oleh pengemudi tersebut. Contohnya, ketika seseorang salah memberi tanda ketika akan berbelok dan menyalip kendaraan lain dari sebelah kiri.

b. *Violation*

Dengan sengaja melakukan kesalahan dengan maksud melanggar hukum. *Violation* merupakan salah satu bentuk perilaku yang secara tipikal mengarah pada *aggressive driving*. Dalam hal ini *violation* lebih didefinisikan sebagai bentuk penyimpangan yang disengaja. *Violation* merupakan penyimpangan norma-norma dan perilaku mengemudi di jalan. Sebagai contoh seorang pengemudi yang memacu kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi dan melanggar rambu-rambu lalu lintas karena berkendara dalam pengaruh alkohol. Contoh lainnya yaitu ketika seorang pengemudi memotong atau berpindah jalur dengan tiba-tiba ketika terjebak macet.

Bush dan Deny (dalam Muttaqim, 2011) mengklasifikasikan agresifitas dalam empat aspek, yaitu :

- a. Agresi fisik (*Phsyical Aggression*) merupakan bentuk perilaku agresif yang dilakukan dengan menyerang secara fisik dengan tujuan untuk melukai atau membahayakan seseorang. Perilaku agresif ini ditandai dengan terjadinya kontak fisik antara pelaku (*agresor*) dan korbannya.

- b. Agresi verbal (*Verbal Aggression*) ialah agresivitas dengan kata-kata. Agresi verbal dapat berupa umpatan, sindirian, fitnah, dan sarkasme.
- c. Kemarahan (*Anger*) suatu bentuk *indirect aggression* atau agresi tidak langsung berupa perasaan benci kepada orang lain maupun sesuatu hal atau karena seseorang tidak dapat mencapai tujuannya.
- d. Permusuhan (*Hostility*) merupakan komponen kognitif dalam agresivitas yang terdiri atas perasaan ingin menyakiti dan ketidakadilan.

Krahe (2005) merangkum sembilan aspek perilaku agresif untuk mengkarakteristikan berbagai macam bentuk agresi, yaitu:

- a. Modalitas respon (*Response modality*), meliputi tindakan agresif secara fisik atau secara verbal.
- b. Kualitas respon (*Response quality*), meliputi tindakan agresif yang berhasil mengenai sasaran atau tindakan agresif yang gagal mengenai sasaran.
- c. Kesegeraan (*Immediacy*), meliputi tindakan agresif yang dilakukan individu langsung kepada sasaran atau yang dilakukan melalui strategi-strategi secara tak langsung.
- d. Visibilitas (*Visibility*), meliputi perilaku agresif yang tampak dari perilaku individu atau yang tak tampak dari luar namun dirasakan oleh individu.
- e. Hasutan (*Instigation*), meliputi perilaku agresif yang terjadi karena diprovokasi atau yang merupakan tindakan balasan.

- f. Arah sasaran (*Goal direction*), meliputi perilaku agresif yang terjadi karena adanya rasa permusuhan kepada sasaran (*hostility*) atau yang dilakukan karena adanya tujuan lain yang diinginkan (*instrumental*). Tipe kerusakan (*Type of damage*), meliputi perilaku agresif yang menyebabkan kerusakan fisik atau yang menyebabkan kerusakan psikologis pada sasaran agresi.
- g. Durasi akibat (*Duration of consequences*), meliputi perilaku agresif yang menyebabkan kerusakan sementara atau yang menyebabkan kerusakan jangka panjang.
- h. Unit-unit sosial yang terlibat (*Social unit involved*), meliputi perilaku agresif yang dilakukan individu atau yang dilakukan secara berkelompok.

C. Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Agresif Pembalap Liar

Saat desakan agresi menguat, kontrol diri dapat membantu seseorang untuk mengabaikan dorongan pemenuhan kebutuhan agresinya, dan menolong individu tersebut untuk merespon sesuai dengan standar personal atau sosial dengan memberi peringatan pada agresi. Mencermati hal ini, bisa dipahami apabila terdapat hal-hal yang melemahkan, kontrol diri melemah maka agresi akan meningkat, dan sebaliknya jika ada faktor-faktor yang menguatkan kontrol diri, maka di situlah kemudian agresi akan menurun (DeWall et al, 2011).

Kontrol diri dan agresi seperti dua kutub yang saling bertolak belakang. Hal ini ditunjukkan dalam riset yang melihat kuatnya pengaruh sifat agresif dalam memprediksi munculnya perilaku marah, sementara di sisi lain kuatnya kontrol

diri mengarah pada minimnya perilaku marah yang muncul (Brookings, DeRoo, & Grimone, 2008).

Individu yang memiliki kontrol diri yang baik akan dapat menghindarkan dirinya dari konsekuensi negatif yang berasal dari perilaku agresi tidak terkontrol dan dapat menyesuaikan dirinya dengan norma yang ada di masyarakat (Denson, DeWall, dan Finkel, 2012).

Kontrol diri dapat dijadikan sebagai pengatur proses-proses fisik, psikologis, dan perilaku seseorang. Dengan kata lain, kontrol diri merupakan serangkaian yang membentuk dirinya sendiri. Dengan begitu pengemudi dengan kontrol diri yang tinggi akan sangat memperhatikan cara-cara yang tepat untuk bagaimana berperilaku dalam situasi yang bervariasi ketika sedang berkendara (Calhoun & Accola 1990).

Perilaku agresif sering timbul pada para pengendara di jalan raya terlebih pada para pembalap liar, timbulnya perilaku tersebut dapat membahayakan dan menimbulkan permasalahan di jalan raya. Untuk mengurangi timbulnya perilaku agresif, sangat dibutuhkan suatu mekanisme penting yang dapat mengatur dan mengarahkan perilaku, mekanisme tersebut ialah kontrol diri. Kontrol diri itu sendiri diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif. Dengan begitu para pembalap liar dengan kontrol diri yang baik dapat mengubah tindakan mereka menjadi lebih baik dan mengarahkan mereka untuk menghindari perilaku membahayakan.

D. Hipotesis

Berdasarkan uraian sebelumnya dapat di simpulkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini adalah :

Ha : Ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang

Ho : Tidak ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian ini adalah :

1. Variabel bebas (X) : Kontrol Diri
2. Variabel terikat (Y) : Perilaku Agresif

B. Definisi Operasional Variabel Penelitian

1. Kontrol Diri

Kontrol diri adalah kemampuan yang dimiliki individu untuk memodifikasi perilaku, kemampuan individu dalam mengelola informasi yang diinginkan maupun yang tidak diinginkan, serta kemampuan individu untuk memilih salah satu tindakan sesuai dengan keyakinan individu tersebut (Ghufron dan Risnawati, 2011). Dalam penelitian ini, kontrol diri diukur menggunakan indikator kontrol diri yang dikemukakan oleh Averill dalam Ghufron & Risnawati (2011) yaitu *behavioral control*, *cognitive control*, dan *decisional control*.

2. Perilaku Agresif

Aggressive driving merupakan pola perilaku sosial yang cukup mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* banyak menimbulkan berbagai perilaku berbeda, seperti perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, menyalakan lampu jauh ketika suasana lalu lintas tenang (Houston, dkk 2003). Dalam penelitian ini, perilaku agresif diukur menggunakan dua indikator yang

pertama dikemukakan oleh Houston, dkk (2003) dalam aspek konflik (*conflict behavior*) perilaku seperti membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, menyalakan lampu jauh. Kemudian dalam aspek mengebut (*speeding*) menggunakan indikator mengebut melewati batas kecepatan, membuntuti kendaraan lain, mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah beberapa wilayah yang terdiri dari obyek/subyek yang memiliki karakteristik tertentu yang sesuai dan sudah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Dalam penelitian ini populasinya adalah pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Untuk menentukan besarnya sampel maka dilakukan secara statistik maupun berdasarkan penilaian penelitian, hal lain yang perlu diperhatikan juga yaitu sampel yang dipilih harus *representative* artinya segala karakteristik populasi hendaknya sesuai dalam sampel yang dipilih (Sugiyono, 2013).

Peneliti menggunakan teknik sampling *accidental sampling* yaitu teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu individu yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti pada saat penelitian serta individu tersebut dipandang sesuai sebagai sumber data yang akan diteliti. Dalam teknik sampling aksidental,

proses pengambilan sampel tidak ditetapkan lebih dahulu. Peneliti langsung mengumpulkan data dari unit sampling yang ditemui dilapangan (Sugiyono, 2013).

D. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan skala *Likert*. Skala *Likert* sendiri digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, persepsi seseorang maupun sekelompok individu mengenai kejadian atau fenomena sosial (Sugiyono, 2013). Skala yang digunakan peneliti berupa pernyataan mengenai kontrol diri dan perilaku agresif, responden akan diminta untuk mengisi setiap pernyataan dengan memberikan tanda ceklis (✓) pada kolom yang sesuai. Respon yang timbul pada subjek tidak diklasifikasikan benar-salah, semua jawaban diterima sesuai jawaban jujur dan sungguh-sungguh. Pilihan jawaban yang akan digunakan peneliti dalam angket nantinya yaitu dengan pilihan jawaban sangat setuju (SS), tidak sesuai (TS), sesuai (S), dan sangat tidak sesuai (STS).

Tabel 1.1
Bobot penilaian pernyataan *favorable* dan *unfavorable*

No.	Alternatif Jawaban	Pernyataan	
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>
1.	Sangat Setuju (SS)	4	1
2.	Setuju (S)	3	2
3.	Tidak Setuju (TS)	2	3
4.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1	4

1. Skala Kontrol Diri

Kontrol diri akan diukur menggunakan aspek-aspek kontrol diri menurut Averill (dalam Ghufron&Risnawita, 2012). Yaitu *Behavioral control* (kontrol perilaku), *Cognitive control* (kontrol kognitif), dan *Decisional control* (mengontrol keputusan).

Tabel 2
Blue Print Skala Kontrol Diri

No.	Aspek	Indikator	Aitem		Jumlah aitem	Bobot
			F	Uf		
1.	Kontrol perilaku	a. Kemampuan untuk mengatur pelaksanaan b. Kemampuan untuk memodifikasi stimulus	6	6	12	33,3%
2.	Kontrol kognitif	a. Kemampuan untuk memperoleh informasi b. Kemampuan untuk melakukan penilaian	6	6	12	33,3%
3.	Mengontrol keputusan	a. Kemampuan untuk memilih hasil atau tindakan yang diyakini b. Kemampuan individu dalam berkomitmen dan percaya diri	6	6	12	33,3%
Total			18	18	36	100%

2. Skala Perilaku Agresif

Perilaku agresif akan diukur menggunakan aspek-aspek perilaku agresif menurut Houston, Harris, dan Norman (2003). Yaitu *conflict behavior* (perilaku konflik) dan *speeding* (mengebut).

Tabel 3
Blue Print Skala Perilaku Agresif Berkendara

No.	Aspek	Indikator	Aitem		Jumlah aitem	Bobot
			<i>F</i>	<i>Uf</i>		
1.	Perilaku konflik	a. Membunyikan klakson b. Memberi isyarat kasar c. Menghidupkan lampu jauh	9	9	18	50%
2.	Mengebut	a. Mengebut melampaui batas kecepatan b. Berkendara terlalu dekat atau membuntuti kendaraan lain c. mempercepat laju kendaraan dengan kecepatan tinggi	9	9	18	50%
Total			18	18	36	100%

E. Validitas dan Reliabilitas Penelitian

1. Uji Validitas

Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan sebuah instrumen. Sebuah instrumen dikatakan valid apabila tingkat validitasnya tinggi, sebaliknya semakin rendah tingkat validitas maka instrument tersebut kurang valid (Arikunto, 2010).

2. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah melihat sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya. Reliabilitas mengacu pada keterpercayaan, konsistensi, dan kestabilan. Koefisien reliabilitas berada dalam rentang angka mulai dari 0 sampai 1. Semakin tinggi koefisien maka reliabilitas mendekati angka 1 berarti semakin tinggi reliabilitasnya. Sebaliknya semakin rendah mendekati angka 0 maka berarti semakin rendah reliabilitas (Azwar, 2012).

F. Analisis Data

Penelitian ini merupakan penelitian regresi, yaitu untuk melihat pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang. Data yang diperoleh akan diuji dengan uji asumsi yaitu uji normalitas dan uji linieritas sebelum melakukan pengujian hipotesis. Peneliti akan menggunakan bantuan fasilitas komputer sebagai keakuratan pengolahan data yaitu program SPSS (*Statistic Program for Social Science*) versi 23.0 *for windows* untuk menganalisis pengaruh antara kedua variabel.

1. Uji Normalitas

Uji normalitas berguna untuk menentukan data yang didapatkan berdistribusi normal atau tidak. Uji normalitas digunakan dengan teknik *Kolmogorov Smirnov Test* dengan bantuan program SPSS (*Statistic Program for Social Science*) versi 23.0 *for windows*. Data dikatakan berdistribusi normal apabila nilai $p > 0,05$. Sebaliknya, jika nilai $p < 0,05$ berarti data yang diperoleh berdistribusi tidak normal.

2. Uji Linearitas

Uji linier digunakan sebagai syarat dalam analisis korelasi regresi linier. Uji linieritas bertujuan untuk melihat hubungan antara kedua variabel apakah memiliki hubungan yang linier. Pengujian dilakukan dengan menggunakan *Test For Linearity* pada program SPSS (*Statistic Program for Social Science*) versi 23.0 *for windows*. Dimana kedua variabel dikatakan mempunyai hubungan yang linier apabila nilai signifikan $p < 0,05$.

3. Uji Regresi

Uji regresi digunakan untuk melihat pengaruh antar variabel. Variabel yang diukur pada uji regresi ini adalah kontrol diri dan perilaku agresif dengan menggunakan teknik regresi sederhana. Tujuannya untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh variabel (X) terhadap variabel (Y) dengan menggunakan bantuan program SPSS (*Statistic Program for Social Science*) versi 23.0 *for windows*.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Orientasi Kancah Penelitian

Orientasi kancah penelitian merupakan suatu tahapan yang dilakukan sebelum penelitian dilaksanakan. Tujuan dilaksanakan orientasi kancah penelitian adalah untuk mengetahui kesesuaian karakteristik subjek penelitian dengan kondisi tempat penelitian secara detail. Untuk mendapatkan informasi tentang fenomena permasalahan penelitian yang di perlukan, langkah awal yang peneliti lakukan adalah melakukan observasi dan wawancara yang mengacu pada sampel yang di inginkan. Penelitian ini di lakukan di Jalan Alur jambu, Desa Blang Kandis, Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang, Aceh.

B. Persiapan Penelitian

Sebelum melaksanakan penelitian, peneliti harus melakukan beberapa persiapan secara matang sebagai cara mengantisipasi kesalahan yang tidak di inginkan ketika dalam proses penelitian. Persiapan pertama di mulai dengan observasi dan wawancara awal pada beberapa subjek di lokasi penelitian, kemudian penelitian menyusun alat ukur yang akan di gunakan dalam pengambilan data, mengurus perizinan melakukan uji coba (*try out*) alat tes serta melakukan proses penelitian hingga selesai.

1. Penyusunan Alat Ukur

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan skala kontrol diri dan perilaku agresif berkendara dengan menggunakan skala *likert* sebagai alat ukur. Aitem skala kontrol diri disusun berdasarkan aspek-aspek kontrol diri menurut Averill (dalam Ghufro dan Risnawati, 2011) terdiri dari 36 aitem. Sedangkan aitem skala perilaku agresif berkendara disusun berdasarkan aspek-aspek perilaku agresif berkendara menurut Houston, Harris dan Norman (2003) yang terdiri dari 36 aitem.

C. Pelaksanaan Penelitian

Pengambilan data pada penelitian ini dilakukan di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang dalam kurun waktu kurang lebih satu hari. Uji coba skala penelitian ini dilakukan kepada 34 orang berjenis kelamin laki-laki. Sesuai dengan izin dari pihak klub balap motor tersebut, selanjutnya peneliti mengikuti kegiatan pada saat balap liar untuk melakukan penelitian sesuai izin yang telah diberikan pihak penyelenggara kegiatan tersebut.

Pembagian skala penelitian dilakukan secara langsung dengan cara memberikan angket kepada para pembalap liar yang sedang berada di lapangan. Setelah semua skala terkumpul dan terisi, selanjutnya peneliti melakukan olah data menggunakan program SPSS (*Statistic Program for Social Science*) versi 23.0 for windows.

Hambatan yang di temukan peneliti dalam pelaksanaan penelitian yaitu jadwal balap liar yang sangat jarang dilakukan dikarenakan cuaca yang kurang mendukung dan juga diberlakukannya pembatasan kerumunan karena pandemi covid-19 dan tidak semua peserta balap liar dapat hadir sehingga peneliti kesulitan dalam mencari subjek.

Hasil analisis uji coba yang diperoleh yaitu dari 36 aitem skala kontrol diri yang disebarkan pada subjek penelitian, hanya 16 aitem yang valid dan dari 36 aitem perilaku agresif berkendara yang disebarkan hanya ada 16 aitem yang valid dan dapat digunakan untuk penelitian.

D. Hasil Penelitian

1. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Pengujian validitas dilakukan untuk menguji kesahihan setiap item pernyataan dalam mengukur variabelnya. Pengujian validitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan *expert judgement* yaitu dosen pembimbing yang akan menilai dan menyarankan aitem-aitem yang akan diuji. Setelah peneliti menyusun dan memperbaiki aitem-aitem yang sudah disarankan dan dikatakan valid oleh dosen pembimbing selanjutnya peneliti dapat melakukan penelitian lapangan.

b. Diskriminasi Aitem Uji Coba

Diskriminasi item merupakan seleksi aitem yang dilakukan dengan melihat aitem yang gugur dengan nilai *Corrected Item-Total Correlation* di bawah 0,25 dan aitem dalam penelitian dengan nilai di atas 0,25 dapat dilanjutkan untuk penelitian selanjutnya. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan aitem valid yang layak digunakan pada skala kontrol diri sebanyak 16 aitem dan yang gugur sebanyak 20 aitem. Hasil analisis data aitem skala kontrol diri dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4
Hasil Analisis Diskriminasi Aitem Skala Kontrol Diri
Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang

No.	Aspek	Nomor Aitem		Total
		Favorable	Unfavorable	
1.	Kontrol Perilaku	1, 4, 9, 14, 20, 26	2, 3, 18, 23, 28, 34	12
2.	Kontrol Kognitif	6, 10, 12, 24, 30, 32	5, 8, 15, 16, 21, 35	12
3.	Kontrol Kepuasan	7,11, 17, 29, 31, 36	13, 19, 22, 25, 27, 33	12
Total		18	18	36

Ket : Nomor yang dicetak tebal merupakan aitem yang tidak valid

Tabel 5
Hasil Analisis Diskriminasi Aitem Kontrol Diri Valid Gugur

No.	Aspek	Nomor Aitem		Total
		Valid	Gugur	
1.	Kontrol Perilaku	2, 3, 4, 9, 14,18, 20, 23, 28, 34	1, 26	12
2.	Kontrol Kognitif	12, 24, 36	5, 6, 8, 10, 15, 16, 21, 32	12
3.	Kontrol Kepuasan	19, 22, 25	7, 11, 13, 17, 27, 29, 31, 33, 36	12
Total		16	20	36

Sedangkan untuk skala perilaku agressivitas berkendara dari 36 aitem hanya tersisa 16 aitem dan 20 aitem lainnya gugur. Hasil analisis data aitem skala perilaku agressivitas berkendara dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 6
Hasil Analisis Diskriminasi Aitem Skala Perilaku Agressivitas Berkendara
Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang

No.	Aspek	Nomor Aitem		Total
		Favorable	Unfavorable	
1.	Perilaku Konflik	1, 5, 10, 11 , 13, 14 , 18, 23 , 26	2 , 3 , 8 , 20 , 21 , 24, 27 , 29 , 33	18
2.	Mengebut	4, 6 , 7, 16, 19, 22, 30, 34 , 35	9, 12 , 15 , 17 , 25 , 28 , 31 , 32 , 36	18
Total		18	18	36

Ket : Nomor yang dicetak tebal merupakan aitem yang tidak valid

Tabel 7
Hasil Analisis Diskriminasi Aitem Skala Perilaku Agressivitas Berkendara Valid Gugur

No.	Aspek	Nomor Aitem		Total
		Valid	Gugur	
1.	Perilaku Konflik	1, 5, 10, 13, 18	2, 3, 8, 11, 14, 20, 21, 23, 27, 29, 33	18
2.	Mengebut	4, 7, 9, 16, 19, 22, 24, 26, 30, 34, 35	6, 12, 15, 17, 25, 28, 31, 32, 36	18
Total		16	20	36

Setelah memilah aitem-aitem yang valid dan yang gugur, langkah selanjutnya peneliti melakukan penghapusan aitem yang gugur. Penghapusan aitem gugur tidak mengurangi perwakilan aspek dalam kisi-kisi yang telah disusun sebelumnya sehingga setiap pernyataan pada skala kontrol diri dan perilaku agressivitas berkendara tetap mewakili setiap aspek yang telah dirumuskan dalam kisi-kisi atau *blueprint*.

c. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dalam penelitian ini menggunakan Koefisien Formula *Alphacronbach*. Hasil uji reliabilitas dari skala kontrol diri dengan jumlah 36 aitem menunjukkan hasil yang *reliabel* dengan nilai koefisien reliabilitas sebesar 0,676. Setelah aitem yang tidak valid dibuang tersisa menjadi 16 aitem dengan koefisien reliabilitas naik hingga 0,953. Sedangkan hasil uji reliabilitas dari skala perilaku agressivitas berkendara dengan jumlah 36 aitem menunjukkan hasil

reliabel dengan koefisien reliabilitas sebesar 0,689. Kemudian setelah aitem yang tidak valid dibuang tersisa menjadi 16 aitem dengan koefisien reabilitas naik hingga 0,839. Angka tersebut menunjukkan tingkat reliabilitas yang sangat tinggi sehingga skala kontrol diri dan perilaku agresivitas berkendara pada penelitian ini dapat dikatakan reliabel dan baik serta layak digunakan sebagai instrumen penelitian.

Tabel 8
Hasil Uji Reliabilitas Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang

Skala	Formula Alpha Cronbach	Jumlah
Kontrol Diri	0,676	36
Perilaku Agresif Berkendara	0,689	36

Sumber: Olah data SPSS 23.0 For windows, tahun 2021

Tabel 9
Hasil Uji Reliabilitas Sesudah Aitem Tidak Valid Dibuang

Skala	Formula Alpha Cronbach	Jumlah
Kontrol Diri	0,953	16
Perilaku Agresif Berkendara	0,839	16

Sumber: Olah data SPSS 23.0 For windows, tahun 2021

2. Deskripsi Subjek dan Data Penelitian

a. Deskripsi Subjek Penelitian

Subjek pada penelitian ini adalah para pemain balap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang. Populasi subjek penelitian ini adalah 34 subjek yang bermain balap liar di lokasi penelitian. Penentuan jumlah subjek pada penelitian ini menggunakan teknik *accidental sampling* dimana subjek diambil secara kebetulan, yaitu individu yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti pada saat penelitian dilakukan, serta individu tersebut dipandang sesuai sebagai sumber data yang akan diteliti berjumlah 34 subjek.

b. Deskripsi Data Penelitian

Deskripsi data penelitian disajikan untuk mengetahui karakteristik data pokok yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Deskripsi data penelitian dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 10
Deskripsi Data Penelitian

Deskripsi Data	Kontrol Diri	Perilaku Agresifitas
N	34	34
Mean	38,71	41,47
Std. Deviation	9,078	7,008
Minimum	25	16
Maximum	64	55

Sumber: Olah data SPSS 23.0 For windows, tahun 2021

Kategori skor kontrol diri dan perilaku agresifitas dibagi menjadi tiga kategori, yaitu kategori rendah, kategori sedang, dan kategori tinggi. Untuk menentukan ketiga kategori tersebut, peneliti menggunakan rumus (Azwar, 2010).

Rumus : Rendah = $X < (M - 1.SD)$

Sedang = $X < (M - 1.SD) \leq X (M+1.SD)$

Tinggi = $(M+1.SD) \leq X$

1. Kontrol Diri

Rendah = $X < (M - 1.SD)$

= $X < (39-1.9)$

= $X < 30$

Sedang = $X < (M - 1.SD) \leq X (M+1.SD)$

= $(39 - 1.9) \leq X (39 + 1.9)$

= $\leq 30 \leq X 48$

Tinggi = $(M + 1.SD) \leq X$

= $(39 + 1.9) \leq X$

$$= \leq X 64$$

2. Perilaku Agresifitas

$$\text{Rendah} = X < (M - 1.SD)$$

$$= X < (41-1.7)$$

$$= X < 34$$

$$\text{Sedang} = X < (M - 1.SD) \leq X (M+1.SD)$$

$$= (41 - 1.7) \leq X (41 + 1.7)$$

$$= \leq 34 \leq X 48$$

$$\text{Tinggi} = (M + 1.SD) \leq X$$

$$= (41 + 1.7) \leq X$$

$$= \leq X 55$$

Berdasarkan deskripsi diatas , maka rentang frekuensi penelitian pada skala kontrol diri diperoleh kategori rendah (25 – 30) terdapat 7 orang dengan presentase 20%, kategori sedang (31 – 48) sebanyak 23 orang dengan presentase 68%, dan kategori tinggi (49 – 64) sebanyak 4 orang dengan presentase sebanyak 12%, dengan total 100%.

Sementara pada skala perilaku agresifitas memiliki rentang frekuensi dengan kategori rendah (16 – 34) sebanyak 4 orang dengan presentase 12%, kategori sedang (35 – 48) sebanyak 25 orang dengan presentase 76%, dan kategori tinggi (49 – 55) sebanyak 4 orang dengan presentase sebanyak 12%, dengan total 100%.

Lebih jelas dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 11
Kategori Data Penelitian

Variabel	Rentang Frekuensi Presentase Data			Total
	Penelitian			
Kontrol Diri	Rendah (25-30)	Sedang (31 – 48)	Tinggi (49 – 64)	100%
	7 (20%)	23 (68%)	4 (12%)	
Perilaku Agresifitas	Rendah (16 – 34)	Sedang (35 – 48)	Tinggi (49 – 55)	100%
	4 (12%)	25 (76%)	4 (12%)	

3. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas pada penelitian ini menggunakan teknik *Kolmogorov Smirnov Test* untuk melihat sebaran data suatu kelompok berdistribusi normal atau tidak. Persebaran data dinyatakan berdistribusi normal apabila nilai $p > 0,05$ dan dinyatakan tidak berdistribusi normal apabila nilai $p < 0,05$. Peneliti menjabarkan hasil uji normalitas pada tabel berikut:

Tabel 12
Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		KontrolDiri	Agresivitas
N		34	34
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	38,7059	41,4706
	Std. Deviation	9,08722	7,00751
Most Extreme Differences	Absolute	,120	,127
	Positive	,120	,112
	Negative	-,066	-,127
Test Statistic		,120	,127
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}	,181 ^c

Sumber: Olah data SPSS 23.0 For windows, tahun 2021

Berdasarkan tabel hasil uji normalitas di atas dapat dilihat bahwa hasil uji normalitas variabel kontrol diri menunjukkan nilai 0,120 dengan nilai signifikansi $p = 0,200$ dan variabel perilaku agressivitas berkendara menunjukkan nilai 0,127 dengan nilai signifikansi $p = 0,181$ yang artinya kedua data tersebut berdistribusi normal, karena nilai signifikansi $p > 0,05$. Dengan demikian uji asumsi normalitas data pada dua variabel penelitian ini telah terpenuhi.

b. Uji Linieritas

Uji linieritas pada penelitian ini menggunakan *Test For Linierity*, untuk mengetahui hubungan linier atau tidak antar dua variabel secara signifikan. Dua variabel dinyatakan linier apabila nilai signifikansi $p < 0,05$ dan dinyatakan tidak linier apabila nilai signifikansi $p > 0,05$. Peneliti menjabarkan hasil uji linieritas pada tabel berikut:

Tabel 13
Hasil Uji Linieritas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Agressivitas * KontrolDiri	Between Groups	(Combined) Linearity	1319,637	23	57,376	1,907	,145
		Deviation from Linearity	272,224	1	272,224	9,049	,013
			1047,413	22	47,610	1,583	,229
	Within Groups		300,833	10	30,083		
Total			1620,471	33			

Sumber: Olah data SPSS 23.0 For windows, tahun 2021

Berdasarkan tabel hasil uji linieritas di atas, dapat dilihat bahwa kedua variabel menunjukkan nilai F sebesar 9,049 dengan nilai signifikansi 0,013 atau $p < 0,05$ yang artinya kedua variabel memiliki hubungan yang linear. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang linier antara variabel kontrol diri dengan perilaku agresive berkendara.

4. Uji Hipotesis

Setelah uji asumsi terpenuhi, selanjutnya peneliti melakukan uji regresi untuk mengetahui banyaknya sumbangan atau pengaruh variabel bebas yaitu kontrol diri terhadap variabel terikat yaitu perilaku agresive berkendara. Teknik uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan teknik regresi linier sederhana. Hal tersebut dikarenakan saat uji normalitas kedua data berdistribusi normal dan kedua variabel memiliki hubungan yang linier. Teknik regresi linier sederhana memiliki kaidah apabila nilai signifikansi $p < 0,05$ maka ada pengaruh yang signifikan antara kedua variabel penelitian, sebaliknya apabila nilai $p > 0,05$ maka tidak ada pengaruh yang signifikan antara kedua variabel penelitian. Peneliti menjabarkan hasil uji regresi dalam tabel di bawah ini:

Tabel 14
Hasil Uji Regresi

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,410 ^a	,168	,142	6,49097	,168	6,461	1	32	,016

Sumber: Olah data SPSS 23.0 For windows, tahun 2021

Berdasarkan tabel hasil uji regresi di atas, dapat dilihat bahwa kontrol diri berpengaruh terhadap perilaku agressivitas berkendara. Hal ini dilihat dari nilai *R Square* sebesar 0,168 dengan nilai *F* 6,461 dan nilai *Sig* 0,016 yang artinya kontrol diri sebagai variabel bebas mempengaruhi perilaku agressive berkendara sebagai variabel terikat sebesar 16,8% sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lainnya.

E. Pembahasan

Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan untuk melihat pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif pada pembalap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang. Seseorang dikatakan memiliki perilaku agresif yang tinggi apabila dirinya berkendara tanpa memikirkan keselamatan dirinya sehingga bisa membahayakan pengendara lain yang berada disekitarnya. Hal ini sesuai dengan teori perilaku agresif berkendara yang dikemukakan oleh Hauber (dalam Tasca, 2000) dimana pelanggar berfikir bahwa dirinya akan membahayakan pengguna jalan lain, baik secara fisik maupun psikologis.

Pada variabel kontrol diri terdapat 7 subjek berada pada kategori rendah (20%), 23 subjek berada pada kategori sedang (68%), dan 4 subjek berada pada kategori tinggi (12%). Sebagian besar subjek memiliki kontrol diri yang sedang dilihat dari jumlah subjek dari kategori sedang sebanyak 23 subjek dengan presentase 68%. Hal ini menunjukkan bahwa 23 subjek bisa mengontrol diri ketika perilaku agresif berkendara muncul.

Sementara pada variabel perilaku agresif berkendara terdapat 4 subjek dalam kategori rendah (12%), 25 subjek berada pada kategori sedang (76%), dan 4 subjek berada pada kategori tinggi (12%). Sebagian besar subjek memiliki perilaku agresif yang sedang dilihat dari jumlah subjek dari kategori sedang sebanyak 25 subjek dengan presentase 68%. Hal ini menunjukkan bahwa 25 subjek memiliki perilaku agresif pada saat berkendara.

Hasil penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa adanya pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif yang artinya hipotesis yang diajukan diterima. Sesuai dengan hasil statistik yaitu nilai *R square* sebesar 0,168 dengan nilai *F* 6,461 dan nilai *Sig* 0,016 yang artinya kontrol diri sebagai variabel bebas mempengaruhi variabel terikat yaitu perilaku agresifitas berkendara sebesar 16,8%. Meskipun demikian, hal ini tetap penting menjadi perhatian agar setiap individu dapat meningkatkan kontrol dirinya untuk dapat menghindari perilaku agresif terlebih dalam hal berkendara.

Hasil penelitian pada para pembalap liar tersebut menunjukkan bahwa kontrol diri pada para anggota balap liar berada pada kategori cukup rendah. Hal ini mengindikasikan bahwa para anggota balap liar tersebut belum sepenuhnya dapat mengontrol diri untuk beberapa situasi atau kondisi yang dapat menyebabkan perilaku agresivitas meningkat. Kontrol diri dapat dijadikan sebagai pengatur proses-proses fisik, psikologis, dan perilaku seseorang. Dengan kata lain, kontrol diri merupakan serangkaian yang membentuk dirinya sendiri. Dengan begitu pengemudi dengan kontrol diri yang tinggi akan sangat memperhatikan cara-cara

yang tepat untuk bagaimana berperilaku dalam situasi yang bervariasi ketika sedang berkendara (Calhoun & Accola 1990).

Dampak negatif yang ditimbulkan dari perilaku agresif berkendara dapat menyebabkan banyak hal seperti kecelakaan yang merugikan satu individu dengan individu lainnya. Seringkali para anggota balap liar tidak menyadari ketika perilaku agresif pada individu tersebut muncul sehingga para anggota balap liar menganggap perilaku tersebut wajar dilakukan.

Dalam penelitian ini juga telah didapatkan hasil bahwa kontrol diri berpengaruh terhadap perilaku agresivitas berkendara. Karena dari hasil yang terlihat, para subjek masih mampu mengontrol diri dalam beberapa aspek sebelum melakukan balap liar walaupun perlu kesadaran pada diri sendiri pada saat perilaku agresif tersebut muncul.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dalam penelitian ini maka dapat diambil kesimpulan bahwa ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku agresif berkendara pada anggota balap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang. Maka dari itu semakin tinggi kontrol diri pada anggota balap liar maka semakin rendah pula perilaku agresif berkendara yang muncul sehingga menghindari kerugian yang akan terjadi. Hal ini dapat dilihat dari nilai R Square sebesar 0,168 dengan nilai F 6,461 dan nilai Sig 0,016 yang artinya kontrol diri sebagai variabel bebas mempengaruhi perilaku agresif sebagai variabel terikat sebesar 16,8% sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lainnya yang tidak diteliti pada penelitian ini.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh secara keseluruhan, maka ada beberapa pandangan peneliti yang dapat dijadikan saran, di antaranya:

1. Bagi Para Anggota Balap Liar Di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang

Beberapa hal yang dapat dilakukan para anggota balap liar untuk meningkatkan kontrol dirinya di antaranya:

- a. Dapat melatih diri untuk memilih melakukan hal yang lebih positif dan bermanfaat dibandingkan melakukan balap liar yang merupakan tindakan tidak legal.
- b. Observasi diri, yaitu dengan melihat, mengamati diri, serta mempertimbangkan segala keputusan ketika akan melakukan sesuatu seperti lebih memilih kegiatan atau mengembangkan bakat dalam diri yang lebih ke arah positif.
- c. Evaluasi diri, yaitu mengukur keberhasilan dan kegagalan yang telah dilalui, mengingat hal positif dan negatif apa yang pernah dilalui sehingga dapat dijadikan pelajaran dan pertimbangan ketika akan mengambil keputusan.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian mengenai pengaruh kontrol diri dengan perilaku agresif berkendara telah dilakukan dan didapatkan hasil bahwa terdapat pengaruh di antara keduanya. Sehingga bagi peneliti selanjutnya mungkin dapat dilakukan penelitian untuk melihat pengaruh kontrol diri dengan variabel lainnya yang tidak diteliti pada penelitian ini dengan memperhatikan subjek dan populasi yang ada. Beberapa hal lain yang perlu diperhatikan bagi peneliti selanjutnya seperti lebih banyak mengambil populasi dengan persiapan yang matang, dikarenakan pada penelitian ini masih terdapat banyak kekurangan seperti pada jumlah populasi yang terbatas karena kendala waktu, dan lain sebagainya.

DAFTAR PUSTAKA

- Anitei, M., Chraif, M., & Butaverde, V. (2014). The big five personality factors in the prediction of aggressive driving behavior among romanian youngster. *International Journal of Traffic and Transportation Psychology*, 2(1), 36-46. <http://www.ijttp.ro/files/vol2no1/2art2.pdf>
- Utari, U. (2015). Hubungan Perilaku Mengemudi Agresif dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas. *Psikoborneo: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 3(4). <https://mediapsi.ub.ac.id/index.php/mediapsi/article/view/74>
- Aroma, I. S., & Suminar, D. R. (2012). Hubungan antara tingkat kontrol diri dengan kecenderungan perilaku kenakalan remaja. *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Perkembangan*, 1(2), 1-6. http://www.journal.unair.ac.id/filerPDF/110810241_ringkasan.pdf
- Astuti, Y. D. (2021). *Hubungan Antara Kecerdasan Emosi Dengan Perilaku Agresif Pada Remaja* (Doctoral dissertation, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya). <http://repository.untag-sby.ac.id/8115/>
- Buss, A. H., & Perry, M. (1992). The aggression questionnaire. *Journal of personality and social psychology*, 63(3), 452-459. <https://psycnet.apa.org/buy/1993-00039-001>
- Carter, E. C., McCullough, M. E., & Carver, C. S. (2012). The mediating role of monitoring in the association of religion with self-control. *Social Psychological and Personality Science*, 3(6), 691-697. sagepub.com/journalsPermissions.nav DOI: 10.1177/1948550612438925 <http://spps.sagepub.com>
- Dula, C. S., & Ballard, M. E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(2), 263-282. DOI: 10.1111/j.1559-1816.2003.tb01896.x
- Ghufron, M. N., & Risnawita, R. (2010). *Teori-teori Psikologi*. Yogyakarta : Ar-ruzz Media.
- Ghufron, M. N., & Risnawati, R. (2014). *Teori-Teori Psikologi*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Hamonangan, R. H., & Widiyanto, S. (2019). Pengaruh self regulated learning dan self control terhadap hasil belajar Bahasa Indonesia. *Jurnal Dimensi*

Pendidikan dan Pembelajaran, 7(1), 5-10.n
<http://journal.umpo.ac.id/index.php/dimensi/index>

Hasbahuddin, H., & Alam, A. Z. I. (2019). PENGETAHUAN DEKLARATIF BIMBINGAN KETERAMPILAN SOSIAL UNTUK MENGURANGI PERILAKU AGRESIF SISWA DI KABUPATEN PANGKEP. *JPIIn: Jurnal Pendidik Indonesia*, 2(1), 8-19.
<http://jurnal.intancendekia.org/index.php/JPIIn/article/view/63/0>

Hastuti, L. W. (2018). Kontrol diri dan agresi: Tinjauan meta-analisis. *Buletin Psikologi*, 26(1), 42-53. DOI: 10.22146/buletinpsikologi.32805

Houston, John M. H., Paul B. Norman, Marcia (2003). The aggressive driving behavior scale : Developing A Self-Report Measure Of Unsafe Driving. *Nort America Journal of Psychology (NAJP)*. Vol. 5(2), 269 – 278.
https://scholarship.rollins.edu/as_facpub/224/

Julita, F. S., Syarafuddin, H. M., & Muzanni, A. (2019). Pengaruh konseling solution focused brief therapy (SFBT) terhadap kontrol diri siswa kelas VIII Di Smpn 6 Taliwang Kabupaten Sumbawa Barat. *Realita: Jurnal Bimbingan dan Konseling*, 3(5). DOI: Prefix 10.33394

Khoir, A. M. (2019). Kontrol diri dengan tingkat agresivitas remaja yang memiliki orang tua TNI atau POLRI. *Cognicia*, 7(2), 202-213.
<http://ejournal.umm.ac.id/index.php/cognicia/article/view/9251>

Krahe, B. (2005). *Panduan psikologi sosial: Perilaku Agresif*. Terjemahan Helly Prajitno Soetjipto. Pustaka Pelajar.

Marsela, R. D., & Supriatna, M. (2019). Konsep diri: Definisi dan Faktor. *Journal of Innovative Counseling: Theory, Practice, and Research*, 3(02), 65-69.
http://umtas.ac.id/journal/index.php/innovative_counseling/article/view/567

Muslimah, A. I. (2012). Agresifitas ditinjau dari locus of control internal pada siswa SMK negeri 1 Bekasi dan siswa di SMK Patriot 1 Bekasi. *SOUL: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi*, 5(2), 33-54.

Myers, D. G. (2012). Psikologi Sosial edisi 10 buku 2. Salemba Humanika.

Putri, M. E., Nirwana, H., & Sukmawati, I. (2020). Hubungan kemampuan mengelola emosi dengan kecenderungan berperilaku agresif siswa. *JRTI (Jurnal Riset Tindakan Indonesia)*, 5(1), 14-20.
<http://jurnal.iicet.org/index.php/jrti>

- Sarlito W. Sarwono & E. A. Meinarno. (2009). Psikologi Sosial. Salemba Humanika.
- Sentana, M. A., & Kumala, I. D. (2017). Agresivitas dan kontrol diri pada remaja di Banda Aceh. *Jurnal Sains Psikologi*, 6(2), 51-55. <http://journal2.um.ac.id/index.php/JSPsi/article/view/1602>
- Sriyanti, L. (2012). Pembentukan self control dalam perspektif nilai multikultural. *MUDARRISA: Jurnal Kajian Pendidikan Islam*, 4(1). <https://mudarrisa.iainsalatiga.ac.id/index.php/mudarrisa/article/view/1439>
- Sugiyono. (2013). *Metode penelitian pendidikan penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif, R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Thalib, S.B. 2010. *Psikologi pendidikan berbasis analisis empiris aplikatif*. Kencana Prenada Media Group. <https://books.google.com/books?hl=id&lr=&id=gHA-DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR5&dq=Thalib,+S.B.+2010.+Psikologi+Pendidikan+Berbasis+Analisis+Empiris+Aplikatif.+Jakarta:+Kencana+Prenada+Media+Group.&ots=-31WbWCrpt&sig=Nmози2XzgEuW65F0UUmzi93I-LI>
- Yanizon, A. (2019). Penyebab munculnya perilaku agresif pada remaja. *Kopasta: Jurnal Program Studi Bimbingan Konseling*, 6(1). 23-36. <https://www.journal.unrika.ac.id/index.php/kopastajournal/article/view/1915>
- Tasca, Leo. 2000. A Review of The Literature On Aggressive Driving Research <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.463.957&rep=rep1&type=pdf>.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Skala *Try Out* Kontrol Diri dan Perilaku Agresif

PENGANTAR

Assalamu'alaikum wr.wb.

Saya Wangi Windari, mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Aceh angkatan 2017 akan melakukan survei kepada teman-teman Komunitas balap liar di Kecamatan Bandar Pusaka Kabupaten Aceh Tamiang. Survei ini bertujuan untuk melihat kontrol diri dan perilaku agresif berkendara yang teman-teman hadapi. Teman-teman dimohon untuk mengisi skala yang telah disediakan. Besar harapan saya bahwa teman-teman bersedia untuk membantu saya.

Sesuai etika dalam penelitian, segala data baik identitas pribadi maupun data yang saya peroleh dari kuesioner ini akan dijaga kerahasiaannya yang semata-mata hanya untuk kepentingan penelitian.

Survei ini tidak ada jawaban benar atau salah, sehingga diharapkan teman-teman dapat mengisi dengan jujur dan apa adanya sesuai gambaran keadaan teman-teman saat ini. Skala ini terbagi menjadi dua bagian. Sebelum memulai pengisian skala, silakan mengisi lembar identitas terlebih dahulu. Terima kasih atas kesediannya.

LEMBAR IDENTITAS

Nama : (boleh inisial)

Usia :tahun

Jenis kelamin : Laki-laki / Perempuan (coret yang tidak perlu)

Pekerjaan :

Aceh Tamiang,.....

(.....)

PETUNJUK PENGISIAN SKALA

Bacalah setiap pernyataan dengan seksama. Setiap pernyataan dalam skala dilengkapi empat pilihan jawaban: sangat sesuai (SS), sesuai (S), tidak sesuai (TS), dan sangat tidak sesuai (STS).

1. STS berarti teman-teman merasa **sangat tidak sesuai** dengan pernyataan yang disajikan
2. TS berarti teman-teman merasa **tidak sesuai** dengan pernyataan yang disajikan
3. S berarti teman-teman merasa **sesuai** dengan pernyataan yang disajikan
4. SS berarti teman-teman merasa **sangat sesuai** dengan pernyataan yang disajikan

KETERANGAN SKALA

Berilah tanda centang (√) pada kolom yang telah disediakan sesuai dengan keadaan diri teman-teman.

Contoh:

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya sering mengebut ketika berada di jalan raya				

Jawaban:

Bila pernyataan di atas **sangat tidak sesuai** dengan diri teman-teman, maka berilah tanda centang (√) pada kolom **STS** seperti berikut:

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya sering mengebut ketika berada di jalan raya	√			

Apabila teman-teman ingin mengganti jawaban, berilah dua garis horizontal pada jawaban pertama (=) kemudian centang (√) jawaban kedua.

Contoh:

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya sering mengebut ketika berada di jalan raya	√			

Jawaban:

Teman-teman ingin mengganti jawaban menjadi **sesuai**, maka berilah dua garis horizontal pada jawaban pertama (=) kemudian centang jawaban **S** seperti berikut:

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya sering mengebut ketika berada di jalan raya	≠		√	

Skala I

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya tidak ingin menghabiskan uang dengan memodifikasi sepeda motor untuk balap liar				
2.	Saya sering mengikuti balap liar				
3.	Saya merasa tertantang untuk mengikuti balap liar				
4.	Saya lebih memilih aktivitas lain yang positif daripada mengikuti balap liar				
5.	Saya tidak pernah mencari informasi mengenai balap liar				
6.	Saya menyadari bahwa balap liar merupakan kegiatan yang tidak legal				
7.	Saya sering memimpin kelompok saya untuk mengambil keputusan ketika akan melakukan balap liar bersama teman-teman saya				
8.	Saya tidak peduli jika ada berita tentang kecelakaan akibat balap liar				
9.	Saya akan menolak jika ada teman yang mengajak mengikuti balap liar				
10.	Ketika ada razia, saya akan memberikan informasi kepada teman-teman agar dapat melarikan diri dari lokasi balap liar				
11.	Saya selalu mempertimbangkan akan mengikuti balap liar lagi atau tidak				
12.	Ketika ada teman yang kecelakaan akibat balap liar, saya berkeinginan untuk berhenti mengikuti balap liar				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
13.	Saya terkadang takut kalah dan kurang percaya diri ketika akan melakukan balap liar				
14.	Saya tidak tertarik mengikuti balap liar, karena hanya akan merugikan diri saya sendiri				
15.	Saya sering memberi informasi tentang balap liar pada semua orang yang saya temui				
16.	Walaupun sering terjadi razia balap liar saya tetap berkeinginan untuk ikut balap liar				
17.	Saya cukup percaya diri atas kemampuan saya berkendara saat melakukan balap liar				
18.	Saya bersedia jika ada teman yang mengajak mengikuti balap liar				
19.	Ketika mengikuti balap liar saya tidak pernah mempertimbangkan dampaknya				
20.	Saya tidak berkeinginan untuk mengikuti balap liar				
21.	Saya tidak peduli informasi terkait balap liar				
22.	Saya cukup terbuka dan sering menerima ajakan komunitas lain untuk bergabung di komunitas balap liar mereka				
23.	Saya sering mengajak teman untuk mengikuti balap liar				
24.	Saya sering mengingat kejadian kecelakaan ketika melakukan balap liar				
25.	Saya sering mengikuti balap liar dengan komunitas lain				
26.	Ketika polisi melakukan razia saya akan segera melarikan diri agar tidak di tangkap				
27.	Saya lebih memilih menjadi anggota untuk mendengarkan keputusan teman lain ketika akan melakukan balap liar				
28.	Saya sering menggunakan uang saya untuk memodifikasi sepeda motor untuk balap liar				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
29.	Saya tidak pernah mau mengikuti ajakan teman dari komunitas lain untuk masuk ke kelompok balap liar mereka				
30.	Saya sering mencari informasi mengenai balap liar yang saya dapat				
31.	Saya hanya mengikuti balap liar bersama komunitas saya saja				
32.	Saya tidak akan menyebarkan informasi tentang balap liar agar tidak di ketahui oleh pihak kepolisian				
33.	Ketika terjadi masalah di arena balap liar saya akan menunggu keputusan teman saya untuk mengambil tindakan				
34.	Saya sering marah ketika saya kalah pada saat balap liar				
35.	Saya tetap melakukan balap liar walaupun sebelumnya saya pernah melihat kecelakaan di arena balap liar				
36.	Saya akan melakukan pertolongan pertama dengan cepat ketika terjadi kecelakaan di arena balap liar				

TERIMA KASIH ATAS KESEDIAAN WAKTUNYA ☺

Skala II

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya sering berteriak kasar ketika berada dalam arena balap liar				
2.	Saya tidak membunyikan klakson karena akan menimbulkan kebisingan				
3.	Saya menyalakan lampu jauh ketika waktu yang diperlukan saja				
4.	Saya tidak pernah menurunkan kecepatan motor saya walaupun pada saat yang diperlukan pada saat pertandingan berlangsung				
5.	Saya akan menyalakan klakson saya berulang-ulang ketika di arena balap liar supaya suasana semakin ramai				
6.	Saya sering membuntuti lawan balap saya dengan jarak dekat				
7.	Ketika akan didahului lawan saya, saya akan mempercepat laju kendaraan saya dengan maksimal				
8.	Saya tidak pernah menambah tarikan gas motor saya agar tidak memecah fokus lawan main				
9.	Ketika ada hal yang membahayakan saya menurunkan kecepatan motor saya				
10.	Saya membunyikan klakson ketika melakukan balap liar agar lawan saya terpecah fokus				
11.	Saya akan menyalakan dan mematikan lampu jauh secara tiba-tiba agar memecah fokus lawan saya ketika balap liar berlangsung				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
12.	Saya hanya mengebut ketika melakukan balap liar				
13.	Saya akan membunyikan klakson apabila saya sudah mencapai garis finish				
14.	Saya selalu menghidupkan lampu jauh ketika sedang dalam pertandingan untuk menyilaukan mata lawan				
15.	Saya selalu menjaga jarak pada lawan saya ketika sedang melakukan balap liar				
16.	Ketika balap liar berlangsung saya akan mengebut dengan kecepatan sangat tinggi agar saya menang pertandingan				
17.	Saya tidak pernah mempercepat laju kendaraan saya pada saat di luar arena balap kecuali pada saat keadaan darurat				
18.	Saya sering menambah tarikan gas motor saya untuk menggertak lawan main saya				
19.	Saya sering berkendara dengan jarak sangat dekat baik ketika di arena balap liar maupun tidak				
20.	Saya sangat jarang menggunakan klakson jika dalam kondisi tidak diperlukan				
21.	Saya tidak pernah melakukan hal curang ketika bermain balap liar				
22.	Saya sering merapatkan kendaraan saya dengan lawan saya pada saat balap liar agar lawan saya gugup dan saya bisa memenangkan pertandingan				
23.	Saya sering menghidupkan lampu jauh baik sedang bertanding balap liar maupun tidak				
24.	Saya selalu bersikap santai walaupun saya kalah dalam pertandingan balap liar				

No.	Pernyataan	STS	TS	S	SS
25.	Saya tidak pernah membuntuti lawan saya dengan jarak yang terlalu dekat				
26.	Saya akan memaki ketika saya kalah balap liar				
27.	Saya tidak pernah membunyikan klakson ketika bertanding terhadap lawan main saya				
28.	Ketika berkendara saya sangat memperhatikan jarak saya dengan pengendara lain agar dapat menjaga keselamatan masing-masing				
29.	Saya tidak pernah melakukan hal kasar terhadap lawan saya di arena balap liar				
30.	Ketika mengendarai kendaraan, saya sangat senang mempercepat laju kendaraan saya tidak hanya di arena balap liar saja				
31.	Saya mengatur kecepatan motor saya sesuai kondisi agar tetap selamat ketika balap liar				
32.	Saya selalu mengatur kecepatan motor saya pada saat balap dilakukan demi keselamatan				
33.	Saya tidak pernah menghidupkan lampu jauh saat pertandingan balap liar sedang berlangsung				
34.	Ketika pertandingan dimulai hingga garis finish saya akan selalu menambah kecepatan agar dapat mengalahkan lawan				
35.	saya selalu mengebut saat berkendara walaupun saat sedang tidak balap liar				
36.	Saya akan memberi jarak dan berhati-hati ketika akan mendahului lawan				

TERIMA KASIH ATAS KESEDIAAN WAKTUNYA ☺

Lampiran 2. Tabulasi Data Try Out Kontrol Diri

Subjek	Aitem Skala Kotrol Diri																																				
	0 1	0 2	0 3	0 4	0 5	0 6	0 7	0 8	0 9	1 0	1 1	1 2	1 3	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	2 7	2 8	2 9	3 0	3 1	3 2	3 3	3 4	3 5	3 6	
01	2	1	3	2	3	3	2	3	2	4	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	1	2	4	2	2	2	3	2	4	3	2	1	3	
02	4	1	1	1	3	4	1	2	2	3	4	1	2	3	4	4	2	1	2	2	1	3	2	3	2	1	2	1	4	1	3	2	2	3	1	4	
03	2	1	3	2	3	3	3	4	2	4	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	4	2	2	2	3	2	4	3	3	2	4	
04	2	2	3	2	3	3	3	3	2	4	3	2	3	3	2	2	4	2	3	3	4	2	2	1	3	4	3	1	2	3	4	4	3	2	2	4	
05	1	1	2	2	4	4	4	1	2	4	4	2	2	2	4	1	4	2	1	2	4	1	2	3	2	4	1	1	3	4	4	4	1	3	1	4	
06	2	2	1	2	3	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	1	3	2	3	2	1	1	2	4	2	1	2	3	2	2	2	2	2	3	
07	2	1	1	2	3	4	3	2	1	4	2	1	2	1	3	2	3	1	1	1	3	2	2	2	2	4	2	2	3	3	3	2	2	3	2	2	
08	1	4	4	4	3	4	1	2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	4	2	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	3	3	
09	2	1	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2	3	3	2	3	3	4	3	2	3	3	4	4	3	2	2	4	
10	2	2	3	2	2	3	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3
11	2	1	1	1	3	3	3	2	1	3	3	4	3	2	2	2	3	1	1	1	2	2	2	1	3	4	2	2	3	3	3	3	2	2	3	2	3
12	4	3	4	3	4	4	4	1	2	4	4	2	4	3	4	1	4	2	2	2	4	2	2	2	1	4	4	1	1	4	1	4	4	1	1	4	
13	3	3	4	3	2	3	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	3	2	3	3	3	2	3	2	3	4	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	
14	3	1	3	2	1	1	3	1	1	4	3	2	4	3	4	4	2	2	2	2	3	1	2	2	1	2	2	2	1	2	1	4	4	1	1	4	
15	3	3	2	2	2	4	3	3	1	3	3	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	3	4	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	
16	2	2	2	3	3	4	3	2	3	4	3	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	1	4	2	2	2	3	3	2	2	1	2	3	
17	4	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	1	2	3	1	3	2	3	2	3	4	2	3	3	2	1	1	3	
18	2	2	2	3	3	4	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	4	2	3	3	3	3	2	2	3	2	3	
19	2	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	2	2	3	2	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	3	
20	2	3	3	4	3	3	2	3	1	3	3	3	2	1	2	3	2	1	2	3	3	2	2	1	2	4	2	2	3	3	2	3	2	1	2	4	
21	1	1	1	3	1	4	1	2	2	3	1	4	4	3	2	4	1	2	2	4	1	2	1	3	1	2	4	2	4	1	1	2	4	1	1	4	
22	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	4	2	2	3	3	2	3	3	2	2	3	

23	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	3	3	3	2	2	3
24	3	2	2	1	3	3	4	1	1	4	3	4	3	1	2	1	3	2	1	2	2	1	1	3	2	4	4	2	1	3	1	4	4	3	1	4
25	1	1	1	2	3	2	3	2	2	4	1	2	3	1	3	2	4	2	1	1	1	4	2	2	3	4	1	2	4	4	3	4	2	1	2	4
26	2	2	2	2	4	3	3	2	2	4	3	3	2	2	2	2	4	1	3	2	3	2	2	2	2	4	1	3	3	4	2	4	1	4	2	4
27	3	2	2	3	3	4	2	2	2	4	3	3	2	2	3	2	2	2	1	2	2	2	2	3	2	4	2	2	2	3	2	3	3	1	1	4
28	1	1	1	2	4	4	3	3	2	4	3	2	4	1	3	2	4	2	3	1	3	1	2	4	1	4	3	3	4	3	4	2	2	1	2	4
29	2	2	1	3	4	3	4	2	1	4	3	2	3	2	3	2	4	2	3	2	2	3	2	4	2	4	2	2	3	4	4	3	2	3	2	4
30	2	1	1	2	4	4	4	2	1	4	1	3	3	2	2	1	4	2	2	1	2	1	2	2	2	4	4	2	1	4	1	4	4	2	1	3
31	1	2	1	3	4	3	3	4	1	4	4	2	2	1	1	2	4	2	4	2	4	2	2	3	2	4	3	2	1	4	2	4	3	2	2	4
32	3	1	1	2	2	3	2	3	3	3	3	3	1	3	3	4	2	2	1	2	3	2	3	4	3	4	2	1	2	2	3	4	2	1	2	2
33	2	2	2	3	3	3	3	4	2	4	3	2	2	2	2	2	4	2	3	2	4	3	2	3	3	4	2	2	3	4	3	4	2	2	2	4
34	1	2	1	1	4	3	3	4	1	4	1	1	3	1	2	2	4	1	3	2	4	1	2	3	1	4	2	1	4	4	2	2	4	2	1	4

Lampiran 3. Tabulasi Data *Try Out* Perilaku Agresif

Subjek	Aitem Skala Agresivitas																																			
	0 1	0 2	0 3	0 4	0 5	0 6	0 7	0 8	0 9	1 0	1 1	1 2	1 3	1 4	1 5	1 6	1 7	1 8	1 9	2 0	2 1	2 2	2 3	2 4	2 5	2 6	2 7	2 8	2 9	3 0	3 1	3 2	3 3	3 4	3 5	3 6
01	2	2	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	3	4	3	2
02	1	1	1	1	1	3	4	3	1	4	4	3	4	4	3	4	1	4	2	1	4	2	2	1	2	1	1	1	2	2	1	1	2	4	1	2
03	3	3	2	4	3	3	4	3	2	2	2	3	3	2	2	4	2	3	3	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	4	2	2
04	3	3	2	4	3	3	4	3	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	2	2	3	4	2	2
05	1	3	2	3	2	3	4	4	1	2	3	2	3	2	1	4	2	3	3	2	4	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	4	2	2	
06	3	2	2	2	2	2	4	2	1	2	2	1	4	2	2	4	1	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	1	2	2	1	1	3	4	2	1
07	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	1	3	3	2	1
08	2	3	2	3	3	2	4	3	2	3	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	4	1	2	3	2	2
09	2	2	4	3	3	3	3	4	2	3	1	2	3	1	2	3	2	3	3	2	3	2	2	1	3	2	2	2	2	3	3	1	3	4	1	2
10	2	3	2	3	2	3	4	3	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2	4	3	2	2	3	3	2	1	2	3	4	1	2	3	2	2
11	2	3	1	1	2	3	3	4	2	3	2	1	2	3	2	3	2	4	3	2	3	3	2	2	3	1	2	3	2	2	3	3	2	2	3	2
12	4	1	1	1	1	4	4	1	1	1	1	4	1	1	1	4	4	4	1	4	1	1	1	1	3	3	1	4	3	3	2	1	4	3	1	3
13	2	2	2	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3	1	3	3	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	3
14	1	4	2	1	1	4	2	3	2	1	4	4	3	3	2	1	3	4	3	4	2	2	1	1	1	2	2	3	3	2	3	4	2	1	3	4
15	3	2	2	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3	1	3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	1	2	2	4	2	2
16	3	2	2	3	2	3	3	4	2	2	2	2	3	2	2	4	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	4	2	2
17	2	2	1	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2
18	2	3	1	1	2	3	3	3	1	2	2	1	2	3	2	3	2	4	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	4	3	2
19	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	2	4	3	3	2	3	3	2	2	2	3	2	2	2	3	2	3
20	4	1	1	4	2	3	4	3	3	2	2	1	3	3	3	4	3	4	3	1	4	3	3	1	1	4	3	2	3	4	4	2	2	4	4	3
21	1	4	1	1	1	1	1	4	1	1	1	4	1	1	4	1	4	1	1	4	4	1	4	1	4	1	4	1	3	1	4	4	4	1	1	4
22	1	4	1	1	3	3	3	3	2	2	3	2	3	4	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	1	1	4	2	2	3

23	2	3	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3				
24	3	3	2	4	1	4	4	4	2	4	3	1	2	3	2	4	4	2	1	4	3	1	2	2	2	3	3	2	4	1	2	3	3	4	1	1	
25	4	2	2	4	1	1	4	1	2	2	2	3	2	2	3	4	2	3	3	2	2	2	2	1	4	4	2	3	3	4	1	1	2	4	3	2	
26	2	2	2	3	2	2	4	4	2	2	3	2	3	2	1	4	3	3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	4	2	2	
27	4	2	1	4	2	4	4	3	2	3	4	3	2	3	2	4	3	4	4	2	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	2
28	2	2	2	4	1	3	4	4	1	2	2	1	4	2	2	4	1	4	1	2	4	3	3	2	3	4	2	1	2	2	3	1	3	4	2	2	
29	1	2	2	4	2	3	3	4	2	2	2	1	3	2	2	4	1	3	2	2	3	4	3	1	2	1	3	1	3	2	2	1	4	4	2	1	
30	3	4	2	3	4	4	4	3	2	4	2	3	3	2	2	4	2	4	2	3	2	2	2	3	2	3	4	2	3	2	2	3	2	4	2	2	
31	3	3	2	3	3	3	4	3	1	3	2	3	3	2	2	4	1	3	2	2	4	2	2	2	2	3	2	1	4	4	3	1	3	4	1	4	
32	3	1	2	1	2	2	3	3	2	3	3	1	3	3	3	2	1	2	1	2	2	3	2	2	2	2	3	2	3	2	4	1	3	1	2	2	
33	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2	3	3	3	3	2	4	3	2	1	2	2	3	2	2	4	2	2	3	3	2	2	
34	3	4	1	3	4	3	4	4	2	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	1	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	2	4	2	3	1	

**Lampiran 4. Reliabilitas dan Analisis Diskriminasi Aitem Skala *Try Out*
Sebelum Aitem Tidak Valid Dibuang**

A. Reliabilitas Skala Kontrol Diri

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,676	36

B. Validitas Skala Kontrol Diri

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	90,9118	68,204	,105	,676
VAR00002	90,9706	61,423	,556	,639
VAR00003	91,0294	59,605	,687	,628
VAR00004	90,4706	61,772	,536	,641
VAR00005	90,0882	76,750	-,499	,714
VAR00006	89,7941	72,593	-,231	,693
VAR00007	90,2941	77,062	-,509	,716
VAR00008	90,5882	71,098	-,098	,691
VAR00009	90,9118	61,234	,575	,638
VAR00010	89,5294	71,711	-,180	,687
VAR00011	90,2941	67,002	,205	,669
VAR00012	90,3529	65,084	,365	,658
VAR00013	90,5588	67,648	,180	,671
VAR00014	90,9118	60,871	,659	,634
VAR00015	90,6176	67,092	,227	,668
VAR00016	90,8235	61,483	,644	,636
VAR00017	90,0000	77,091	-,513	,716
VAR00018	91,0588	61,572	,716	,635
VAR00019	90,4412	60,496	,607	,634
VAR00020	90,9118	60,810	,664	,633
VAR00021	90,3529	73,387	-,250	,701
VAR00022	90,7941	63,926	,439	,652
VAR00023	90,8824	61,198	,777	,632

VAR00024	90,0882	64,750	,481	,653
VAR00025	90,6471	62,114	,623	,639
VAR00026	89,4118	79,280	-,719	,723
VAR00027	90,7647	69,701	,006	,682
VAR00028	90,7647	61,337	,640	,636
VAR00029	90,3824	69,395	,008	,685
VAR00030	90,0882	78,750	-,609	,723
VAR00031	90,5000	71,470	-,122	,694
VAR00032	90,0000	69,212	,029	,682
VAR00033	90,5294	69,287	,027	,682
VAR00034	90,7059	64,517	,380	,656
VAR00035	91,0000	62,424	,641	,640
VAR00036	89,5882	67,098	,292	,665

C. Reliabilitas Skala Perilaku Agresif

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,689	36

D. Validitas Skala Perilaku Agresif

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	87,2941	65,365	,306	,675
VAR00002	87,2059	66,229	,257	,679
VAR00003	87,9118	71,537	-,111	,699
VAR00004	87,0294	61,787	,451	,660
VAR00005	87,4706	64,014	,447	,665
VAR00006	86,8235	67,422	,229	,681
VAR00007	86,2647	67,231	,265	,679
VAR00008	86,5588	69,163	,079	,691
VAR00009	87,8529	67,099	,399	,675
VAR00010	87,1765	65,241	,363	,672
VAR00011	87,2941	66,638	,260	,679
VAR00012	87,4118	68,795	,072	,693
VAR00013	86,8529	69,341	,077	,690

VAR00014	87,2353	67,276	,223	,681
VAR00015	87,3235	68,407	,150	,686
VAR00016	86,3824	67,213	,209	,682
VAR00017	87,3235	65,619	,290	,676
VAR00018	86,5588	66,981	,273	,679
VAR00019	87,2647	66,261	,306	,676
VAR00020	87,4412	68,860	,083	,691
VAR00021	86,7353	74,807	-,315	,719
VAR00022	87,1471	67,038	,259	,679
VAR00023	87,3235	67,377	,281	,679
VAR00024	87,7941	66,775	,343	,676
VAR00025	87,1765	70,210	,000	,695
VAR00026	87,2353	61,761	,584	,653
VAR00027	87,1765	65,180	,416	,669
VAR00028	87,6471	69,690	,047	,692
VAR00029	87,2941	65,487	,371	,672
VAR00030	87,0882	64,386	,434	,667
VAR00031	87,0882	69,598	,016	,697
VAR00032	87,8235	68,089	,138	,687
VAR00033	87,0588	70,724	-,040	,697
VAR00034	86,3824	69,455	,023	,697
VAR00035	87,5588	65,890	,368	,673
VAR00036	87,4706	72,620	-,182	,708

Lampiran 5. Reliabilitas dan Analisis Diskriminasi Aitem Skala *Try Out* Sesudah Aitem Tidak Valid Dibuang

A. Reliabilitas Skala Kontrol Diri

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,953	16
,925	28

B. Validitas Skala Kontrol Diri

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00002	34,1765	92,998	,783	,949
VAR00003	34,2353	91,155	,890	,947
VAR00004	33,6765	95,498	,642	,952
VAR00009	34,1176	92,289	,833	,948
VAR00012	33,5588	102,193	,317	,958
VAR00014	34,1176	92,652	,883	,947
VAR00016	34,0294	93,726	,856	,948
VAR00018	34,2647	95,655	,814	,949
VAR00019	33,6471	96,720	,550	,954
VAR00020	34,1176	92,713	,879	,947
VAR00022	34,0000	98,364	,543	,954
VAR00023	34,0882	95,053	,887	,948
VAR00025	33,8529	95,341	,785	,949
VAR00028	33,9706	94,635	,776	,950
VAR00034	33,9118	98,750	,503	,955
VAR00035	34,2059	95,138	,855	,948

C. Reliabilitas Skala Perilaku Agresif

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,839	16

D. Validitas Skala Perilaku Agresif

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
VAR00001	39,0882	42,628	,468	,829
VAR00004	38,8235	39,604	,600	,820
VAR00005	39,2647	43,837	,407	,833
VAR00007	38,0588	42,724	,642	,821
VAR00009	39,6471	46,296	,358	,835
VAR00010	38,9706	44,635	,343	,836
VAR00013	38,6471	45,569	,313	,837
VAR00016	38,1765	41,725	,619	,820
VAR00018	38,3529	44,296	,441	,831
VAR00019	39,0588	44,299	,402	,833
VAR00022	38,9412	44,724	,382	,834
VAR00024	39,5882	45,947	,317	,836
VAR00026	39,0294	41,545	,587	,822
VAR00030	38,8824	42,895	,515	,826
VAR00034	38,1765	42,210	,472	,829
VAR00035	39,3529	45,023	,363	,835

22	2	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	35	1	1	3	3	2	2	3	2	2	2	3	3	2	3	2	2	36
23	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	37	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	46
24	2	4	4	2	4	2	3	2	4	4	4	1	2	2	3	1	44	3	4	1	4	2	4	2	4	2	1	1	2	3	1	4	1	39
25	1	1	2	2	2	1	2	2	1	1	4	2	3	2	1	2	29	4	4	1	4	2	2	2	4	3	3	2	1	4	4	4	3	47
26	2	2	2	2	3	2	2	1	3	2	2	2	2	3	4	2	36	2	3	2	4	2	2	3	4	3	3	3	2	2	2	4	2	43
27	2	2	3	2	3	2	4	4	4	3	4	3	4	4	2	3	49	4	4	2	4	2	3	2	4	4	4	2	3	3	3	4	3	51
28	1	1	2	2	4	2	3	3	3	1	1	2	1	3	1	2	32	2	4	1	4	1	2	4	4	4	1	3	2	4	2	4	2	44
29	2	1	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	37	1	4	2	3	2	2	3	4	3	2	4	1	1	2	4	2	40
30	1	1	2	1	4	1	1	1	4	1	1	3	2	4	2	1	30	3	3	4	4	2	4	3	4	4	2	2	3	3	2	4	2	49
31	2	1	3	2	3	2	2	3	3	2	2	4	1	1	2	2	35	3	3	3	4	1	3	3	4	3	2	2	2	3	4	4	1	45
32	1	2	2	3	3	3	4	2	4	2	2	2	3	3	2	2	40	3	1	2	3	2	3	3	2	2	1	3	2	2	2	1	2	34
33	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	4	2	37	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	1	2	4	3	2	42
34	2	1	1	1	1	1	2	1	3	2	1	3	2	2	2	1	26	3	3	4	4	2	4	4	4	4	3	4	3	4	4	2	3	55

Lampiran 7. Uji Deskriptif

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Sum	Mean		Std. Deviation
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error	Statistic
KontrolDiri	34	25	64	1316	38,71	1,558	9,087
Agresivitas	34	16	55	1410	41,47	1,202	7,008
Valid N (listwise)	34						

Lampiran 8. Hasil Uji Frekuensi

Statistics

		KontrolDiri	Agresivitas
N	Valid	34	34
	Missing	0	0
Mean		38,71	41,47
Median		37,00	42,00
Mode		35 ^a	42
Std. Deviation		9,087	7,008
Minimum		25	16
Maximum		64	55
Sum		1316	1410

KontrolDiri

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	25	1	2,9	2,9	2,9
	26	1	2,9	2,9	5,9
	27	2	5,9	5,9	11,8
	29	2	5,9	5,9	17,6
	30	1	2,9	2,9	20,6
	32	1	2,9	2,9	23,5
	33	1	2,9	2,9	26,5
	34	1	2,9	2,9	29,4
	35	3	8,8	8,8	38,2
	36	2	5,9	5,9	44,1
	37	3	8,8	8,8	52,9
	38	1	2,9	2,9	55,9
	39	1	2,9	2,9	58,8
	40	3	8,8	8,8	67,6
	42	1	2,9	2,9	70,6
	43	1	2,9	2,9	73,5
	44	1	2,9	2,9	76,5
	45	2	5,9	5,9	82,4
	47	1	2,9	2,9	85,3
	48	1	2,9	2,9	88,2
49	1	2,9	2,9	91,2	
52	1	2,9	2,9	94,1	
60	1	2,9	2,9	97,1	
64	1	2,9	2,9	100,0	
Total		34	100,0	100,0	

Agressivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 16	1	2,9	2,9	2,9
30	1	2,9	2,9	5,9
34	2	5,9	5,9	11,8
35	1	2,9	2,9	14,7
36	1	2,9	2,9	17,6
37	1	2,9	2,9	20,6
38	1	2,9	2,9	23,5
39	2	5,9	5,9	29,4
40	3	8,8	8,8	38,2
41	1	2,9	2,9	41,2
42	5	14,7	14,7	55,9
43	2	5,9	5,9	61,8
44	3	8,8	8,8	70,6
45	2	5,9	5,9	76,5
46	3	8,8	8,8	85,3
47	1	2,9	2,9	88,2
49	1	2,9	2,9	91,2
51	1	2,9	2,9	94,1
53	1	2,9	2,9	97,1
55	1	2,9	2,9	100,0
Total	34	100,0	100,0	

Lampiran 9. Hasil Uji Asumsi**A. Uji Normalitas****One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test**

		KontrolDiri	Agressifitas
N		34	34
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	38,7059	41,4706
	Std. Deviation	9,08722	7,00751
Most Extreme Differences	Absolute	,120	,127
	Positive	,120	,112
	Negative	-,066	-,127
Test Statistic		,120	,127
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}	,181 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

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

B. Uji Linieritas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Agressifitas * KontrolDiri	Between Groups	(Combined)	1319,637	23	57,376	1,907	,145
		Linearity	272,224	1	272,224	9,049	,013
		Deviation from Linearity	1047,413	22	47,610	1,583	,229
	Within Groups	300,833	10	30,083			
Total			1620,471	33			

Lampiran 10. Hasil Uji Hipotesis

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	,410 ^a	,168	,142	6,49097	,168	6,461	1	32	,016

a. Predictors: (Constant), KontrolDiri

Lampiran 11. SK Pembimbing

BIODATA

A. Penulis

Nama : Wangi Windari
Tempat Tanggal Lahir : Blang Kandis, 26 Juni 1999
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
E-mail : wangiwindari@gmail.com
Status dalam Keluarga : Anak Kandung
Anak ke : 2 (dua) dari 2 (dua) Bersaudara

B. Orang Tua/Wali

Nama Ayah : Ramli
Pekerjaan : Petani
Alamat : Desa Blang Kandis, Aceh Tamiang
Nama Ibu : Sundari
Pekerjaan : IRT (Ibu Rumah Tangga)
Alamat : Desa Blang Kandis, Aceh Tamiang

C. Riwayat Pendidikan

SD : SDN Blang Kandis
SMP : MTsS Al-Ikhlas Blang Kandis
SMA : MAS Al-Ikhlas Blang Kandis