

Hubungan Self-Control dengan Aggressive Driving pada Pengendara Roda Dua di Kota Palembang

Filzah Syakiroh Ranau Pati¹, Olivia Malinda Tsabitah², Rizki Putri Hanifah³, Adisti Juliani Salsabilah⁴, Septa Sabelah⁵, Yolanda⁶, Ibie Tipani⁷, Kurnia Sari⁸, Sinta Wulandari⁹
Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang¹⁻⁹
Corresponding email: oliviastaniap18@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords

Self-control
Aggressive driving
Road Safety
Palembang
Traffic psychology

Kata kunci

Pengendalian diri
Mengemudi agresif
Keselamatan jalan
Palembang
Psikologi lalu lintas

ABSTRACT

Traffic congestion and the increasing number of accidents in Palembang reflect high levels of aggressive driving behavior, particularly among motorcyclists. This study aims to examine the relationship between self-control and aggressive driving behavior among two-wheeled vehicle users. The method used was a quantitative survey with a cross-sectional design, involving 81 respondents through accidental sampling. The instrument, a self-control and driving aggressiveness scale adapted from Luthfi (2014), was analyzed using simple linear regression. The results showed that self-control and driving aggressiveness were at a moderate level. The regression analysis revealed a significant relationship, with self-control explaining 43.6% of the variation in aggressive behavior, while 56.4% was influenced by other factors not examined. The limitations of the study lie in the non-probability sampling technique and the lack of further construct validation. Nevertheless, the findings emphasize the importance of self-control as a psychological factor in suppressing aggressive driving tendencies in Palembang.

ABSTRAK

Kemacetan lalu lintas dan peningkatan kecelakaan di Palembang mencerminkan tingginya perilaku berkendara agresif, khususnya pada pengendara motor. Penelitian ini bertujuan menguji hubungan antara kontrol diri dan perilaku agresif berkendara pada pengguna kendaraan roda dua. Metode yang digunakan adalah survei kuantitatif dengan desain potong lintang, melibatkan 81 responden melalui aksidental sampling. Instrumen berupa skala kontrol diri dan agresivitas berkendara yang diadaptasi dari Luthfi (2014), dianalisis dengan regresi linier sederhana. Hasil menunjukkan kontrol diri dan agresivitas berkendara berada pada tingkat sedang. Analisis regresi mengungkap hubungan signifikan, dengan kontrol diri menjelaskan 43,6% variasi perilaku agresif, sedangkan 56,4% dipengaruhi faktor lain yang tidak diteliti. Keterbatasan penelitian terletak pada teknik sampling non-probabilitas dan kurangnya validasi konstruk lanjutan. Meski demikian, temuan menekankan pentingnya pengendalian diri sebagai faktor psikologis dalam menekan kecenderungan berkendara agresif di Palembang.

Pendahuluan

Kota Palembang merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia sekaligus ibu kota Provinsi Sumatera Selatan. Sebagai pusat perekonomian, pendidikan, dan budaya, Palembang menjadi tujuan masyarakat dari berbagai daerah, baik untuk bekerja maupun

menempuh pendidikan. Kondisi ini berdampak pada terus meningkatnya jumlah penduduk setiap tahunnya. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Kota Palembang pada tahun 2023 mencapai 1.750.737 jiwa, dengan luas wilayah sekitar 400,61 km² (BPS Kota Palembang, 2024). Tingginya jumlah penduduk tersebut menjadikan Palembang sebagai kota dengan kepadatan penduduk yang cukup tinggi di wilayah Sumatera Selatan.

Pertambahan jumlah penduduk juga diikuti dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Data BPS Kota Palembang tahun 2023 mencatat bahwa jumlah kendaraan bermotor mencapai 1.394.992 unit, yang didominasi oleh kendaraan roda dua (BPS Kota Palembang, 2024). Pertumbuhan jumlah kendaraan ini menimbulkan kepadatan lalu lintas, terutama di kawasan perkotaan yang ramai aktivitas. Situasi tersebut dapat memicu meningkatnya risiko pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan jalan raya apabila pengendara tidak mematuhi aturan berkendara.

Data Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Selatan menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2023 terjadi 809 kasus kecelakaan lalu lintas di Kota Palembang, dengan korban meninggal dunia sebanyak 324 orang, luka berat 365 orang, dan luka ringan 694 orang (Ditlantas Polda Sumsel, 2024). Angka tersebut menggambarkan bahwa permasalahan lalu lintas di Kota Palembang masih cukup memprihatinkan, terutama karena sebagian besar kasus melibatkan pengendara roda dua. Fenomena ini menunjukkan adanya kecenderungan perilaku berkendara yang tidak tertib, seperti melanggar lampu lalu lintas, tidak menggunakan helm, menggunakan ponsel saat berkendara, hingga mengemudi dengan tergesa-gesa.

Perilaku tersebut dapat dikategorikan sebagai aggressive driving, yaitu perilaku mengemudi yang disengaja dan berpotensi membahayakan diri sendiri maupun orang lain (Tasca, 2000). Aggressive driving sering muncul dalam bentuk ekspresi emosional, seperti terburu-buru, marah, atau melakukan manuver berbahaya di jalan. Tasca (2000) mengemukakan bahwa aggressive driving merupakan perilaku yang dimunculkan oleh individu dengan tujuan mengurangi estimasi perjalanan atau jarak tempuh saat menggunakan kendaraan. Hal ini seringkali disebabkan oleh perasaan tidak sabar, kesal, dan kondisi jalan yang memungkinkan terjadinya keterlambatan. Houston, Harris, dan Norman (2003) menambahkan bahwa aggressive driving merupakan perilaku menyimpang yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Perilaku tersebut mencakup tindakan seperti membunyikan klakson secara berlebihan, membuntuti kendaraan lain, mengedipkan lampu kendaraan, serta berkendara di jalur yang tidak semestinya. Bowles dan Overberg (1998) juga menyatakan bahwa perilaku mengemudi agresif dapat dikategorikan sebagai pelanggaran, misalnya kebut-kebutan, menerobos lampu merah, tidak memberikan hak pada pengguna jalan lain, hingga mengabaikan tanda lalu lintas. Perilaku tersebut umumnya ditindak oleh aparat karena membahayakan serta berpotensi mencederai pengguna jalan lainnya.

Penelitian terkini menunjukkan bahwa perilaku mengemudi agresif masih menjadi salah satu faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas. Misalnya, Wickens et al. (2022) menemukan bahwa aggressive driving berhubungan dengan peningkatan perilaku berisiko di jalan raya, termasuk kecepatan berlebih dan perilaku menyalip berbahaya. Selain itu, Sharma et al. (2021) menekankan bahwa aggressive driving sering kali dipicu oleh stres dan kondisi emosional yang tidak stabil, sehingga memperkuat kaitannya dengan keselamatan berkendara. Hal ini menunjukkan bahwa aggressive driving bukan hanya sekadar

pelanggaran lalu lintas, melainkan juga cerminan dari faktor psikologis pengemudi yang memerlukan perhatian serius.

Salah satu faktor psikologis yang memengaruhi perilaku ini adalah kemampuan pengendalian diri atau self-control. Menurut Tangney et al. (2004), self-control adalah kemampuan individu dalam mengatur pikiran, emosi, dan perilaku agar sesuai dengan norma serta tujuan jangka panjang. Borba (2008) menambahkan bahwa self-control merupakan kekuatan pikiran dan tubuh yang membantu individu melakukan hal yang semestinya dalam kondisi tertentu. Lebih lanjut, Acocella dan Calhoun (1990) menjelaskan self-control sebagai kemampuan pengaturan yang dimiliki individu dalam mengelola proses psikologis, fisik, maupun perilakunya. Senada dengan hal tersebut, Rosenbaum (1993) mengemukakan bahwa self-control adalah proses sadar dalam membuat keputusan yang bertanggung jawab terhadap perilaku, yang dipengaruhi oleh faktor eksternal maupun pengalaman perilaku sebelumnya.

Temuan penelitian terbaru memperkuat pentingnya self-control dalam mencegah perilaku menyimpang, termasuk perilaku berkendara agresif. De Ridder et al. (2021) menjelaskan bahwa self-control berperan besar dalam regulasi diri, terutama dalam konteks situasi berisiko yang membutuhkan pengendalian emosi. Selain itu, Fetterman et al. (2020) juga menemukan bahwa individu dengan tingkat self-control yang tinggi cenderung lebih mampu menahan impuls negatif, termasuk dalam konteks mengemudi, sehingga dapat mengurangi kemungkinan terjadinya perilaku agresif di jalan. Dengan demikian, self-control dapat dipandang sebagai salah satu variabel kunci yang memoderasi hubungan antara faktor psikologis dan perilaku keselamatan berkendara.

Individu dengan tingkat self-control rendah cenderung lebih impulsif, mudah marah, serta kurang mampu menahan dorongan untuk melanggar aturan lalu lintas (Ellwanger & Pratt, 2014). Sebaliknya, individu dengan self-control yang baik lebih mampu menahan diri, bersabar, dan mengutamakan keselamatan saat berkendara. Sejumlah penelitian terdahulu mendukung keterkaitan antara self-control dan aggressive driving. Penelitian yang dilakukan oleh Novaco (2015) menunjukkan bahwa rendahnya self-control berkorelasi dengan meningkatnya perilaku agresif di jalan, termasuk kecepatan berlebihan dan pelanggaran lalu lintas. Hasil serupa juga ditemukan oleh Jovanović et al. (2011) yang menegaskan bahwa pengendara dengan self-control rendah lebih rentan terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia, penelitian oleh Fitriani (2020) menemukan bahwa self-control berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara agresif pada mahasiswa pengguna sepeda motor di Yogyakarta. Selain itu, penelitian Putra dan Nisa (2022) menunjukkan bahwa self-control yang tinggi dapat menekan perilaku berisiko di jalan raya, khususnya pada pengendara muda yang cenderung emosional.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa self-control memiliki peran penting dalam menekan kecenderungan aggressive driving, terutama pada pengendara roda dua yang mendominasi lalu lintas di Kota Palembang. Namun, fakta di lapangan menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas masih tinggi di kota ini, sehingga penelitian mengenai “Pengaruh Self-Control terhadap Aggressive Driving pada Pengendara Roda Dua di Kota Palembang” menjadi penting untuk dilakukan.

Meskipun sejumlah penelitian sebelumnya telah mengkaji keterkaitan antara self-control dan perilaku berkendara agresif pada berbagai populasi, hingga saat ini belum ditemukan penelitian empiris yang secara khusus meneliti pengendara roda dua di Kota Palembang dengan menggunakan instrumen self-control dan aggressive driving yang

diadaptasi dari Luthfi (2014). Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk mengisi celah penelitian tersebut dengan mengkaji hubungan antara self-control dan aggressive driving pada pengendara roda dua di Kota Palembang.

Metode

Research Design

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain survei potong lintang (cross-sectional) untuk mengkaji hubungan antara self-control dan aggressive driving pada pengendara roda dua.

Research Variables

Penelitian ini terdiri atas dua variabel:

1. Self-Control (X), yaitu kemampuan individu dalam mengendalikan dorongan, emosi, dan perilaku impulsif, yang didefinisikan berdasarkan General Theory of Crime dari Gottfredson dan Hirschi (1990).
2. Aggressive Driving (Y), yaitu perilaku mengemudi yang bersifat agresif, baik verbal, fisik, maupun simbolik, yang dalam penelitian ini didasarkan pada teori Aggressive Driving dari Houston, Harris, & Norman (2003).

Population and Research Samples

Populasi penelitian ini adalah seluruh pengendara kendaraan bermotor di Kota Palembang. Teknik pengambilan sampel menggunakan accidental sampling, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, di mana siapa saja yang secara tidak sengaja bertemu dengan peneliti dan memenuhi kriteria penelitian dapat dijadikan sampel (Sugiyono, 2019). Pengambilan sampel dilakukan pada beberapa lokasi umum di Kota Palembang, seperti area kampus dan jalan raya, dalam rentang waktu pengambilan data bulan Juni–Juli 2024. Teknik ini dipilih karena keterbatasan akses terhadap populasi, namun berpotensi menimbulkan bias sehingga menjadi salah satu keterbatasan penelitian. Adapun kriteria sampel dalam penelitian ini adalah: (1) berusia minimal 17 tahun, (2) memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), dan (3) aktif berkendara minimal satu tahun terakhir. Jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 81 responden.

Data Collection Methods

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan instrumen psikologis berupa skala. Terdapat dua skala yang digunakan, yaitu Skala Self-Control dan Skala Aggressive Driving. Skala Self-Control disusun oleh Adam Luthfi (2014) berdasarkan dimensi self-control dari Gottfredson dan Hirschi (1990). Adapun tabel blueprint skala self-control dibawah ini:

Tabel 1
Blueprint Skala Self-Control

No	Aspek	Indikator	Item
1	Conflict Behavior	Interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan yang tidak kompatibel yang memperoleh respon konflik	1,2,3,4,5,6,7
2	Speeding	1. Mengebut melewati batas kecepatan 2. Membuntuti kendaraan lain 3. Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala	8,9,10,11

Skala Aggressive Driving juga disusun oleh Adam Luthfi (2014) dengan merujuk pada teori Aggressive Driving yang dikemukakan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003), Adapun tabel blueprint skala aggressive driving dibawah ini:

Tabel 2
Blueprint Skala Aggressive Driving

No	Aspek	Indikator	Item
1	Impulsivity	Kecenderungan untuk menanggapi rangsangan yang nyata di lingkungan terdekat, untuk memiliki orientasi kegiatan yang nyata saat ini dan sekarang	1,7,13,19
2	Simple Tasks	Kecenderungan kurangnya ketekunan, keuletann, dan keyakinan dalam tindakan, mengambil tugas-tugas yang mudah	2,8,14,20
3	Risk Seeking	Kecenderungan untuk menjadi penjelajah daripada berhati-hati, seseorang memandang kegiatan harusnya lebih menarik, beresiko, atau mendebarakan	3,9,15,21
4	Physical Activities	Seseorang lebih memilih aktivitas fisik daripada aktivitas kognitif dan mental	4,10,16,22
5	Self-Centered	Seseorang cenderung egois, acuh tak acuh, atau tidak sensitive terhadap penderitaan dan kebutuhan orang lain	5,11,17,23
6	Temper	Seseorang cenderung memiliki toleransi minimal untuk frustrasi dan sedikit kemampuan untuk merespon konflik	6,12,18,24

Kedua skala tersebut menggunakan model skala Likert dengan empat pilihan jawaban, mulai dari sangat tidak setuju (STS) hingga sangat setuju (SS). Dalam penelitian ini, kedua instrumen diperlakukan sebagai konstruk unidimensional untuk mengukur kecenderungan umum self-control dan aggressive driving, tanpa melakukan pengujian struktur faktor secara mendalam.

Data Analysis Methods

Analisis data dilakukan dengan regresi linear sederhana menggunakan bantuan perangkat lunak SPSS. Uji regresi ini digunakan untuk mengetahui pengaruh self-control terhadap aggressive driving. Sebelum uji regresi dilakukan, terlebih dahulu dilakukan uji asumsi klasik, meliputi uji normalitas dan uji linearitas, untuk memastikan data memenuhi syarat analisis statistik parametrik (Ghozali, 2018). Namun, uji reliabilitas dan validitas konstruk secara statistik belum dilakukan secara komprehensif dalam penelitian ini karena keterbatasan jumlah sampel. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya disarankan untuk

melakukan uji validitas konstruk menggunakan analisis faktor eksploratori atau konfirmatori guna memperkuat ketepatan pengukuran.

Hasil dan Diskusi

Hasil Analisis Data

Pada penelitian ini ditemukan bahwa variabel self-control mampu mempengaruhi aggressive driving pada pengendara di Kota Palembang. Hasil analisis data dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3
Demografi Responden

Demografi	Kategori	Frekuensi	Presentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	33	40,7%
	Perempuan	48	59,3%
Usia	16-20 Tahun	32	41,03%
	21-25 Tahun	37	47,44%
	26-30 Tahun	6	7,69%
	31-35 Tahun	2	2,56%
	36-40 Tahun	1	1,28%

Berdasarkan Tabel 3, diketahui bahwa responden penelitian ini terdiri dari berbagai kelompok usia. Mayoritas responden berada pada rentang usia 21–25 tahun (47,44%), yang menunjukkan bahwa sampel didominasi oleh kelompok usia dewasa awal yang aktif menggunakan kendaraan roda dua. Dengan rincian sebanyak 14 orang berusia 21 tahun atau sebesar 46,7% dari total responden. Selanjutnya, terdapat 8 responden (26,7%) yang berusia 20 tahun, dan 6 responden (20,0%) yang berusia 22 tahun. Sementara itu, kelompok usia 23 tahun dan 24 tahun masing-masing hanya diwakili oleh 1 responden (3,3%). Distribusi ini menunjukkan bahwa responden didominasi oleh kelompok usia 20–22 tahun, yang merupakan rentang usia produktif bagi mahasiswa maupun individu yang baru memasuki dunia kerja. Hal ini relevan dengan konteks penelitian, mengingat usia tersebut seringkali berkaitan dengan masa transisi dan pembentukan perilaku, termasuk perilaku berkendara di jalan raya.

Tabel 4
Kategorisasi Aggressive Driving

Kategori	Frekuensi	Presentase
Tinggi	9	11,11%
Sedang	58	71,60%
Rendah	14	17,28%

Hasil kategorisasi pada variabel Self Control menunjukkan bahwa sebagian besar responden berada pada kategori sedang, yaitu sebanyak 58 responden atau 71,60%. Hal ini berarti mayoritas responden memiliki kemampuan pengendalian diri yang berada pada taraf cukup baik, meskipun belum sepenuhnya optimal. Selanjutnya, terdapat 12 responden atau 14,81% yang berada pada kategori tinggi, menunjukkan bahwa hanya sebagian kecil responden yang memiliki kemampuan pengendalian diri yang sangat baik. Sementara itu, 11 responden atau 13,58% masuk dalam kategori rendah, yang mengindikasikan adanya kelompok kecil dengan kemampuan pengendalian diri yang lemah. Secara keseluruhan, data

ini memperlihatkan bahwa mayoritas responden mampu mengendalikan diri secara moderat, namun masih terdapat variasi yang perlu diperhatikan pada kelompok dengan kategori rendah dan tinggi.

Tabel 5
Kategorisasi Self-Control

Kategori	Frekuensi	Presentase
Tinggi	12	14,81%
Sedang	58	71,60%
Rendah	11	13,58%

Pada variabel Aggressive Driving, hasil kategorisasi juga menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada kategori sedang, yaitu sebanyak 58 responden atau 71,60%. Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar responden cenderung memiliki perilaku mengemudi agresif dalam tingkat menengah, sehingga masih ada potensi untuk muncul dalam situasi tertentu namun tidak terlalu dominan. Sementara itu, terdapat 14 responden atau 17,28% yang berada pada kategori rendah, yang berarti mereka relatif jarang menunjukkan perilaku agresif saat berkendara. Adapun 9 responden atau 11,11% termasuk dalam kategori tinggi, sehingga dapat dikatakan hanya sebagian kecil responden yang menunjukkan kecenderungan perilaku mengemudi agresif dalam taraf yang tinggi. Secara umum, data ini memberikan gambaran bahwa perilaku agresif responden saat mengemudi lebih banyak terkonsentrasi pada kategori sedang, dengan kelompok rendah dan tinggi sebagai minoritas.

Tabel 6
Pengaruh Self-Control terhadap Aggressive Driving

Variabel	R Square	Pengaruh	F	Sig.	Keterangan
Self-Control terhadap Aggressive Driving	0.436	43,6%	60.987	0.000	Signifikan

Berdasarkan Tabel 6. menunjukkan bahwa nilai koefisien determinan variabel self-control adalah 0,436. Hal ini berarti kontribusi self-control terhadap aggressive driving sebesar 43,6%. Sehingga masih tersisa faktor-faktor selain self-control 53,7% yang mempengaruhi aggressive driving yang dilibatkan atau tidak diteliti dalam penelitian ini. Nilai kontribusi tersebut memiliki nilai ($F(df)=60.987$, $p<0.05$) dengan signifikansi sebesar 0,000. Nilai signifikansi diatas lebih kecil dari kriteria taraf signifikansi 5% ($p=0,000$; $p<0,05$). Sehingga, dapat dikatakan bahwa self-control dapat mempengaruhi aggressive driving pada pengendara di Kota Palembang.

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku aggressive driving pada pengendara di Kota Palembang cenderung berada pada kategori sedang. Hal ini ditunjukkan dari distribusi data yang memperlihatkan sebagian besar responden berada pada rentang skor menengah. Artinya, meskipun kecenderungan perilaku berkendara agresif ada, namun tidak dalam intensitas yang tinggi. Fenomena ini dapat dipahami mengingat kondisi lalu lintas di Kota Palembang yang padat, sering macet terutama di jam-jam sibuk, sehingga memicu perilaku seperti membunyikan klakson berlebihan, menyalip secara tiba-tiba, atau melaju melebihi batas kecepatan. Kondisi ini sejalan dengan penelitian Houston, Harris, dan

Norman (2003) yang menjelaskan bahwa perilaku agresif di jalan dipengaruhi oleh situasi lalu lintas yang menimbulkan frustrasi pada pengendara. Penelitian Shinar dan Compton (2004) juga menegaskan bahwa kemacetan lalu lintas merupakan salah satu faktor utama pemicu agresivitas berkendara karena menimbulkan rasa tidak sabar dan meningkatkan ketegangan emosional. Selain itu, penelitian Deffenbacher et al. (2001) menemukan bahwa traffic congestion dan driving anger merupakan kombinasi yang sering kali mendorong pengendara untuk melakukan perilaku berisiko di jalan. Dengan kata lain, agresivitas dalam berkendara bukan hanya sekadar masalah perilaku individual, tetapi juga dipengaruhi oleh konteks sosial dan situasional di jalan raya.

Sementara itu, hasil pengukuran self-control menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada kategori sedang hingga tinggi. Hal ini menandakan bahwa sebagian besar pengendara di Palembang memiliki kemampuan yang cukup baik dalam mengendalikan emosi, mengatur perilaku, dan menahan diri dari dorongan agresif saat berkendara. Teori Baumeister dkk. (1994) menyatakan bahwa self-control berperan sebagai mekanisme regulasi diri yang mampu menekan munculnya perilaku impulsif, termasuk perilaku agresif saat mengemudi. Hal ini diperkuat oleh temuan Tangney, Baumeister, dan Boone (2004) yang menyebutkan bahwa individu dengan self-control tinggi lebih cenderung terhindar dari perilaku merugikan, serta mampu mengelola emosi negatif secara lebih adaptif.

Penelitian Feroz, Riaz, dan Shakoore (2017) juga menemukan bahwa kontrol diri yang baik dapat menurunkan kecenderungan pengendara untuk melakukan pelanggaran lalu lintas, karena individu dengan kontrol diri tinggi lebih mampu berpikir rasional dalam situasi berisiko. Sejalan dengan itu, Deffenbacher et al. (2003) mengungkapkan bahwa pengendara dengan kontrol diri rendah cenderung lebih mudah mengalami driving anger yang berujung pada perilaku agresif, seperti mengejar kendaraan lain atau mengemudi secara berbahaya. Hasil ini juga selaras dengan penelitian Widyastuti (2020) yang menyatakan bahwa kontrol diri menjadi salah satu faktor protektif penting dalam mencegah kecelakaan lalu lintas akibat perilaku agresif pengendara.

Lebih lanjut, hasil analisis regresi dalam penelitian ini menunjukkan adanya pengaruh yang signifikan antara self-control terhadap aggressive driving. Temuan ini konsisten dengan penelitian Haryanto (2018) yang menemukan bahwa pengendara dengan kontrol diri tinggi cenderung lebih sabar dalam menghadapi situasi lalu lintas, sementara pengendara dengan kontrol diri rendah lebih mudah terprovokasi untuk bertindak agresif. Temuan serupa juga diperkuat oleh penelitian Zhang et al. (2019) yang menunjukkan bahwa self-control berperan sebagai prediktor penting dalam perilaku berkendara aman, di mana pengendara dengan self-control tinggi lebih mampu mengelola stres lalu lintas dan cenderung tidak melakukan pelanggaran agresif. Bahkan, penelitian Baruah dan Baruah (2020) menunjukkan bahwa self-regulation skills berperan penting dalam menekan kecenderungan road rage pada pengendara di kota-kota besar yang memiliki lalu lintas padat.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa self-control memiliki peran penting dalam menekan perilaku aggressive driving di Kota Palembang. Tingkat self-control yang baik membantu pengendara lebih mampu mengendalikan emosinya ketika menghadapi situasi lalu lintas yang padat dan penuh tekanan. Hal ini sejalan dengan pernyataan Tangney, Baumeister, dan Boone (2004) bahwa self-control berhubungan erat dengan perilaku prososial, pengendalian emosi, dan penghindaran perilaku yang merugikan diri sendiri maupun orang lain. Oleh karena itu, program-program edukasi berkendara aman (safety

riding), kampanye etika lalu lintas, serta pelatihan regulasi emosi bagi pengendara perlu terus ditingkatkan. Selain itu, dukungan dari pihak kepolisian dalam bentuk penegakan hukum yang tegas serta pembenahan infrastruktur lalu lintas juga menjadi faktor penting untuk meminimalisir potensi munculnya perilaku berkendara agresif. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas akibat aggressive driving di Palembang dapat semakin ditekan.

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku aggressive driving pada pengendara di Kota Palembang berada pada kategori sedang, dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas yang padat dan sering macet. Sementara itu, tingkat self-control responden mayoritas berada pada kategori sedang hingga tinggi, yang berperan penting dalam menekan kecenderungan perilaku agresif di jalan. Analisis regresi mengonfirmasi bahwa self-control berpengaruh signifikan terhadap aggressive driving, di mana pengendara dengan kontrol diri tinggi lebih mampu mengendalikan emosi dan menghindari perilaku berisiko. Dengan demikian, peningkatan self-control melalui edukasi safety riding, kampanye etika lalu lintas, pelatihan regulasi emosi, serta dukungan penegakan hukum dan perbaikan infrastruktur menjadi strategi penting untuk menekan agresivitas berkendara di Kota Palembang. Penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan, antara lain penggunaan cross-sectional design, teknik pengambilan sampel nonprobabilitas (accidental sampling), serta ketergantungan pada instrumen self-report. Selain itu, belum dilakukannya pengujian reliabilitas dan validitas konstruk secara mendalam membatasi tingkat generalisasi temuan penelitian, sehingga hasil penelitian ini perlu diinterpretasikan secara hati-hati.

Declarations

Kontribusi Penulis. Penulis berkontribusi dalam perencanaan penelitian, pengumpulan data, analisis data, serta penulisan dan penyusunan artikel secara keseluruhan.

Pernyataan Pendanaan. Penelitian ini tidak menerima pendanaan khusus dari lembaga pendanaan publik, komersial, maupun nirlaba.

Konflik Kepentingan. Penulis menyatakan bahwa tidak terdapat konflik kepentingan dalam penelitian ini.

Informasi Tambahan. Tidak terdapat informasi tambahan yang relevan dengan artikel ini.

References

- Badan Pusat Statistik Kota Palembang. (2024). Kota Palembang dalam angka 2024. BPS Kota Palembang.
- Baruah, P., & Baruah, M. (2020). Self-regulation and road rage: A study among urban drivers. *Indian Journal of Health and Wellbeing*, 11(3–4), 167–171.
- Baumeister, R. F., Heatherton, T. F., & Tice, D. M. (1994). *Losing control: How and why people fail at self-regulation*. Academic Press.
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 41(6), 701–718. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(02\)00046-3](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(02)00046-3)

- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Filetti, L. B., Dahlen, E. R., & Oetting, E. R. (2001). Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 39(6), 667–682. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(00\)00047-9](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(00)00047-9)
- Direktorat Lalu Lintas Polda Sumatera Selatan. (2024). Data kecelakaan lalu lintas Kota Palembang tahun 2023. Ditlantas Polda Sumsel.
- Ellwanger, S. J., & Pratt, T. C. (2014). Self-control, negative affect, and aggressive driving. *Journal of Criminal Justice*, 42(5), 471–478. <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2014.07.003>
- Feroz, S., Riaz, N., & Shakoor, S. (2017). Self-control as a predictor of traffic rule violation among young drivers. *Pakistan Journal of Psychological Research*, 32(1), 17–32.
- Fitriani, D. (2020). Hubungan self-control dengan perilaku agresif berkendara pada mahasiswa pengguna sepeda motor. *Jurnal Psikologi*, 16(2), 123–132.
- Haryanto, A. (2018). Kontrol diri dan perilaku agresif berkendara pada pengemudi di Yogyakarta. *Jurnal Psikologi*, 45(2), 157–169.
- Houston, D. J., Harris, P., & Norman, J. (2003). The road rage of impaired drivers: Aggressive driving behavior among alcohol- and drug-positive drivers. *Journal of Safety Research*, 34(1), 71–77. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(02\)00074-2](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(02)00074-2)
- Jovanović, D., Stanojević, P., & Lajunen, T. (2011). Influence of traffic law enforcement and self-control on driver aggression and violations. *Accident Analysis & Prevention*, 43(2), 749–756. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.10.012>
- Luthfi, A. (2014). Pengaruh antara self-control dan moral disengagement terhadap aggressive driving pada pengemudi sepeda motor. Fakultas Psikologi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah, Jakarta.
- Novaco, R. W. (2015). Aggression on the road: A social–cognitive analysis of driver anger and risky driving. *International Journal of Applied Psychology*, 4(3), 62–70. <https://doi.org/10.5923/j.ijap.20150403.02>
- Putra, A. R., & Nisa, H. (2022). Pengaruh kontrol diri terhadap perilaku berkendara berisiko pada pengendara sepeda motor muda. *Jurnal Psikologi Terapan*, 10(1), 45–56.
- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Aggressive driving: An observational study of driver, vehicle, and situational variables. *Accident Analysis & Prevention*, 36(3), 429–437. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(03\)00037-X](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00037-X)
- Tangney, J. P., Baumeister, R. F., & Boone, A. L. (2004). High self-control predicts good adjustment, less pathology, better grades, and interpersonal success. *Journal of Personality*, 72(2), 271–324. <https://doi.org/10.1111/j.0022-3506.2004.00263.x>
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Ontario Advisory Group on Safe Driving.
- Widyastuti, R. (2020). Kontrol diri dan perilaku agresif berkendara pada pengemudi kendaraan bermotor di Jakarta. *Jurnal Psikologi Sosial*, 18(2), 115–126.
- Zhang, T., Chan, A. H. S., & Zhang, W. (2019). Self-control and dangerous driving behaviors: The mediating effect of self-efficacy. *Accident Analysis & Prevention*, 123, 50–57. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.018>