

**HUBUNGAN ANTARA KEMATANGAN EMOSI
DENGAN AGGRESIVE DRIVING PADA TRANSPORTASI
BERBASIS ONLINE DI YOGYAKARTA**



SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
Untuk Memenuhi Sebagian Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu Psikologi.

Disusun Oleh:

LUTFI ROSYAD AL-FIKRI

NIM. 15710058

Pembimbing:

ISMATUL IZZAH, S.Th.I., M.A.

NIP : 198407032015032002

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA
2020**

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Lutfi Rosyad Al-Fikri

NIM : 15710058

Judul Skripsi : Hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada transportasi berbasis online

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa penulisan Skripsi ini berdasarkan hasil penelitian, pemikiran dan pemahaman asli dari saya sendiri, baik unuk naskah laporan maupun kegiatan penelitian yang tercantum sebagai bagian dari Skripsi ini. Jika terdapat karya orang lain, saya akan mencantumkan sumber yang jelas.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah di peroleh karna karya tulis ini dan sanksi lain sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga ini.

Demikian pernyataan saya buat dalam keadaan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Yogyakarta, 15 September 2020

Yang membuat pernyataan,



Lutfi Rosyad Al-Fikri
NIM 15710058

NOTA DINAS PEMBIMBING

Dr. Mochamad Sodik, S.sos., M.Si.
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

Hal : Skripsi
Saudara Lutfi Rosyad Alfikri

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah memeriksa, dan mengadakan perbaikan seperlunya, maka selaku pembimbing saya menyatakan bahwa skripsi saudara:

Nama : Lutfi Rosyad Al-Fikri
NIM : 15710058
Program Studi : Psikologi
Judul : HUBUNGAN ANTARA KEMATANGAN EMOSI
DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA
TRANSPORTASI BERBASIS *ONLINE* DI
YOGYAKARTA.

Maka selaku pembimbing berpendapat bahwa skripsi saudara tersebut dapat diajukan dalam waktu dekat kesidang munaqasah Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.

Demikian harap kami dan perhatiannya diucapkan banyak terimakasih

Wasalamu'alaikum Wr. Wb

Yogyakarta, 15 Sept 2020

Pembimbing



Ismatul Izzah, S.Th.I.

NIP: 198407032015032002



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 Fax. (0274) 519571 Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-1138/Un.02/DSH/PP.00.9/12/2020

Tugas Akhir dengan judul : Hubungan antara Kematangan Emosi Terhadap Aggressive Driving Transportasi Berbasis Online di Yogyakarta]]

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : LUTHI ROSYAD AL FIKRI
Nomor Induk Mahasiswa : 15710058
Telah diujikan pada : Jumat, 13 November 2020
Nilai ujian Tugas Akhir : B+

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR



Ketua Sidang
Ismatul Izzah, S.Th.I., M.A.
SIGNED

Valid ID: 5fe16af10be68



Penguji I
Rita Setyani Hadi Sukirno, M.Psi.
SIGNED

Valid ID: 5fe3242e910a3



Penguji II
Mayreyna Nurwardani, S.Psi., M.Psi.
SIGNED

Valid ID: 5fe2ac7f0095c



Yogyakarta, 13 November 2020
UIN Sunan Kalijaga
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Dr. Mochamad Sodik, S.Sos., M.Si.
SIGNED

Valid ID: 5ff288bea79ce

HALAMAN MOTTO

“ dan bahwasanya seorang manusia tiada memperoleh selain apa yang telah diusahakannya ”

(An-Najm: 39)

“Science gives man knowledge (which is power), religion gives man wisdom (which is control). Science deals mainly with fact, religion deals mainly with values. The two are not rivals.

-Martin Luther King Jr.

“Dunia itu seluas langkah kaki, jelajahilah dan jangan pernah takut melangkah.

Hanya dengan itu kita bisa mengerti kehidupan dan menyatu dengan nya.

- Soe Hok Gie

PERSEMBAHAN

Skripsi ini dipersembahkan untuk:

Almamater Tercinta

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA**



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkat rahmat dan hidahnya semoga penulis dapat menyelesaikan penulisan Skripsi ini dengan baik. Dalam penulisan ini Judul yang penulis angkat adalah: “Hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada *Driver* transportasi berbasis online ” penulis menyadari bahwa potensi manusia itu tidak pernah luput kesalahan, sehingga penulis menyadari bahwa penulisan ini masih jauh dari kata sempurna untuk itu penulis sangat mengharapkan kritik dan Saran yang sifatnya membangun untuk penyempurnaan penulisan ini kedepannya dan dapat berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan ini. Tidak lupa shalawat serta salam kami panjatkan kepada manusia mulia di dunia ini, yang tidakannya mengandung arti serta perkataannya penuh filosofi yaitu Nabi Muhammad SAW, juga menjadi Nabi yang akan memberikan syafaat kepada hamba-hambanya di akhirat nanti.

Merupakan suatu hal yang sangat di banggakan yaitu skripsi ini dibuat dan dapat di selesaikan dengan baik karena adanya bantuan secara materil dari berbagai pihak. Dengan segala kerendahan dan keikhlasan hati secara khusus penulis mempersembahkan ucapan terimakasih yang tulus sebesar - besarnya kepada:

- 1) Dr. Muchamad Sodik, S.Sos., M.Si. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- 2) Lisnawati, S.Psi., M.Psi. Kepala Prodi Psikologi Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
- 3) Zidni Immawan Muslimin, S.Psi, M.Si. Dosen Pembimbing Akademik, terimakasih atas masukan maupun arahan selama menempuh studi.

- 4) Ismatul Izzah, S.Th.I., M.A. selaku Dosen Pembimbing yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi ini.
- 5) Segenap dosen Psikologi beserta staf tata usaha yang sudah sangat membantu demi terselesainya proses kegiatan belajar.
- 6) Kedua orang tua, H.Rohidin dan ibu Hj. Surati, senyum mu motivasiku. Terimakasih atas dukungannya sehingga penulis dapat mengemban amanah menuntut ilmu selama ini
- 7) IMAKTA (ikatan mahasiswa kebumen di yogyakarta), OVIC (owner vixion comunity), TPA baiturrahman Gowok, Geng's KKN-Kelompok 08, klampok, KIPS (komunitas indonesia public speaking) dan kamu. Terimakasih kalian menjadi jembatan dalam memperoleh kebijaksanaan dalam kehidupan, tanpamu kurang satu.
- 8) Terimakasih kepada seluruh responden dalam penelitian ini, teman-teman driver Grab, Maxim, Go-Ojek dll yang telah menyempatkan waktu untuk mengisi angket pernyataan dan juga telah memberikan dukungan semangat.

HUBUNGAN ANTARA KEMATANGAN EMOSI DENGAN AGGRESIVE DRIVING PADA TRANSPORTASI BERBASIS ONLINE DI YOGYAKARTA

Lutfi Rosyad Alfikri

INTISARI

Masa dewasa pada seseorang haruslah di imbangi dengan kematangan emosi sebab akan berpengaruh terhadap perilaku dalam kehidupan sehari-hari sehingga tidak menimbulkan perilaku *aggressive* termasuk *aggressive* dalam berkendara, sebaliknya seseorang yang mempunyai kematangan emosi yang baik akan berperilaku sesuai dengan norma, termasuk pada saat berkendara pemilik kematangan emosi yang baik cenderung mengikuti aturan. Penelitian ini melibatkan 100 driver transportasi online dari beberapa perusahaan jasa diantaranya Grab, Go-Ojek dan Maxim. Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini adalah kuantitatif koreasional yang berbentuk likert. Hasil uji hipotesis menjelaskan bahwa hubungan antara variable kematangan emosi dan *aggressive driving* dengan hasil negative, analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah korelasi product moment dengan menggunakan bantuan SPSS 16.0 for windows dengan hasil korelasi sebesar 0,15 dengan signifikansi 0.881, berdasarkan data tersebut maka dapat dilakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan pengujian hipotesis dengan membandingkan taraf signifikansi (p-value). Hasil korelasi sebesar 0.15 yang artinya terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Hubungan diantara kedua variable tersebut tidak berbanding lurus yakni semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah tingkat *aggressive driving* nya.

Kata kunci : Kematangan Emosi, *Aggressive Driving*.

**‘THE RELATIONSHIP BETWEEN EMOTIONAL MATURITY
AND AGGRESSIVE DRIVING ON ONLINE TRANSPORTATION
DRIVERS IN YOGYAKARTA’**

Lutfi Rosyad Alfikri

ABSTRACT

Adulthood in a person must be balanced with emotional maturity because it will affect behavior in everyday life so that it does not cause aggressive behavior, including aggressive driving, on the other hand someone who has good emotional maturity will behave in accordance with the norm, including when driving the owner is maturity good emotions tend to follow the rules. This research involved 100 online transportation drivers from several service companies including Grab, Go-Ojek and Maxim. The data collection method used in this study was choreational quantitative in the form of a Likert. The results of the hypothesis test explain that the relationship between emotional maturity and aggressive driving variables with negative results, the data analysis used in this study is the product moment correlation using SPDD 16.0 for windows with a correlation result of 0.15 with a significance of 0.881, based on these data, Hypothesis testing can be done using hypothesis testing by comparing the level of significance (p-value). The correlation result is 0.15, which means that there is a significant negative relationship between emotional maturity and aggressive driving. The relationship between the two variables is not directly proportional, namely the higher the emotional maturity, the lower the level of aggressive driving.

Keywords : Emotional maturity, aggressive driving

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN SURAT PERNYATAAN	ii
NOTA DINAS PEMBIMBING	iii
PENGESAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vii
KATA PENGANTAR	viii
INTISARI	x
ABSTRACT	xi
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I: PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	12
C. Tujuan Penelitian	12
D. Manfaat	13
E. Keaslian Penelitian	13
BAB II LANDASAN TEORI	
A. <i>Aggressive driving</i>	21
1. Pengertian <i>aggressive driving</i>	21
2. Aspek <i>Aggressive driving</i>	22
3. Faktor <i>aggressive driving</i>	24
4. Kategorisasi <i>Aggressive driving</i>	27

B. Kematangan emosi	28
1. Pengertian kematangan emosi	26
2. Aspek kematangan emosi.....	29
3. Masa dewasa	30
C. Transportasi berbasis <i>online</i>	31
D. Hipotesis Penelitian	36
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Identifikasi Variabel	37
B. Definisi Operasional Variabel	37
C. Populasi	38
D. Sampel	38
E. Metode Pengumpulan Data	39
F. Validitas dan Reliabilitas	42
G. . Metode Analisis Data	43
1. Uji Asumsi	43
2. Uji Hipotesis.	44
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Orientasi Kancan	45
B. Pelaksanaan Penelitian	46
C. Analisis Data	48
1. Uji Asumsi.....	48
2. Uji Hipotesis.	49
3. Kategorisasi	50
D. Pembahasan	53
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	56
B. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN	62
CURRICULUM VITAE	80

DAFTAR TABEL

1. Blue print Skala Kematangan emosi	40
2. Blue print Skala <i>Aggressive Driving</i>	41
3. Uji Normalitas	48
4. Uji Linearitas	49
5. Uji Hipotesis	50
6. Uji Skala <i>Hipotetic</i> dan <i>Empiric</i>	51
7. Kategorisasi	52



DAFTAR LAMPIRAN

1. Hail Uji Normalitas	62
2. Uji Linearitas	62
3. Hipotesis	63
4. Skor Empiric dan Hipotetik.....	63
5. Tabulasi Data <i>Aggresive Driving</i>	63
6. Tabulasi Data Kematangan Emosi	72
7. Skala Penelitian	70
8. Surat Izin Penelitian	79
9. Curriculum Vitae.....	80



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada era globalisasi yang saat ini sedang terjadi ada sebuah fenomena transportasi yang menjadi sebuah perhatian masyarakat, yaitu transportasi berbasis aplikasi atau *online*. Adanya fenomena ini transportasi berbasis *online* dengan cepat dapat diminati oleh kalangan masyarakat luas, hal ini wajar dikarenakan angkutan transportasi berbasis *online* mempunyai nilai lebih daripada transportasi pada umumnya yakni lebih simpel dalam penggunaannya, cara aplikatifnya, mampu melayani kapan pun seseorang memerlukan, daya jelajahnya tinggi, dan transportasi berbasis online ini juga memiliki ciri khas yang terlihat lebih rapi seperti atribut berupa helm dan jaket yang berwarna khas dengan lambang suatu perusahaan.

Inovasi berupa adanya layanan transportasi berbasis *online* ini memang nyatanya telah banyak memudahkan keperluan mobilisasi manusia di zaman sekarang ini karena seseorang diberi kemudahan dalam memesan jasa atau kendaraan hanya membuka aplikasi yang dapat dengan mudah di unduh di *smartphone*, kemudian hanya melakukan klik pesanan yang di inginkan lalu perjalanan sampai ke tujuan. Kemudian terkait system biaya sudah diperhitungkan dengan sebuah sistem sudah berdasarkan standar yang ditentukan oleh perusahaan, artinya *driver* tidak dapat menetapkan besar harga sesuai keinginan sendiri, mereka juga berhak untuk meminta biaya tambahan diluar ketentuan yang

harus dibayar kecuali memang inisiatif dari *customer* sebagai bentuk terimakasih.

Menjadi pengemudi ojek berbasis online dinilai sangatlah mudah, yaitu melakukan registrasi pendaftaran dengan melampirkan beberapa persyaratan terlebih dahulu dengan mengisi formulir yang telah disediakan oleh pihak perusahaan lalu melakukan serangkaian cek administrasi dan beberapa tes dan Ketika dinyatakan Lulus maka sang pengemudi bisa melakukan pekerjaannya. Bentuk kemudahan ini menjadi faktor besar mengapa transportasi berbasis *online* cepat memperoleh driver dan cepat digunakan oleh *customer*, juga menjadi salah satu jalan *alternative* bagi pemerintah untuk mengurangi angka pengangguran khususnya pada masyarakat produktif. Kemudian guna selaras dengan aturan pemerintah maka pengemudi transportasi berbasis *online* juga diharuskan untuk memiliki SIM sebagai bukti bahwa yang bersangkutan mengerti cara berdisiplin terhadap aturan-aturan di lalu lintas.

Permasalahan terkait tentang kedisiplinan dalam berlalu lintas yang tidak teratur merupakan sebuah kejadian yang sering terjadi di kota-kota besar terutama di negaranegara berkembang seperti katakanlah di Indonesia, melihat hal ini pemerintah menjadikannya sebagai perhatian khusus sebab berlalu lintas juga berpengaruh terhadap pergerakan roda perekonomian, sebagai bentuk keseriusan menangani terhadap fenomena tersebut pemerintah Indonesia pada awal Januari 2009 membuat sebuah peraturan dalam bentuk UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang lebih dikenal dengan sebutan

UULAJR (undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan raya). Melalui undang-undang ini diharapkan menjadi tolak ukur keselamatan berlalu lintas, selain itu kampanye terhadap keselamatan berlalu lintas juga dikampanyakan dengan berbagai acara maupun slogan-slogan.

Dengan adanya UULAJR tersebut diharapkan masyarakat melaksanakan undang-undang tersebut sebagai acuan ketika mengendarai kendaraan dengan tertib di jalan, tetapi kenyataannya masih banyak terdapat pelanggaran – pelanggaran yang dilakukan oleh para pengemudi transportasi, misalkan saja motor melewati jalan yang dilarang untuk dilewati (trotoar) yang seharusnya untuk pejalan kaki, berkendara di arus yang bukan seharusnya, berbalik arah sembarangan tanpa memberikan kode atau memberikan kode mendadak, mengendarai transportasi dengan tanpa adanya surat-surat yang lengkap sesuai peraturan yang berlaku, berkendara dengan kecepatan tinggi dan menyalip kendara lain dengan ugal-ugalan di keramaian (Irawan, 2008).

Mengemudikan transportasi dengan tidak disiplin di jalan raya dapat mengakibatkan hal fatal misalnya kecelakaan, secara data belum ditemukan valid nya akan tetapi dapat dilihat dari berbagai kabar tidak tertib berlalu lintas yang juga sering mengakibatkan kecelakaan transportasi berbasis online dapat dilihat dari beberapa berita diantaranya nya Ita 46 tahun, pengguna jasa transportasi berbasis *online* merasa tidak nyaman ketika sedang melakukan perjalanan menuju tempat kerja pada pertengahan Februari 2018 dimana *driver* transportasi berbasis *online* mengendarai motor lewat ke jalan trotoar demi menghindari

kepadatan lalu lintas saat itu sedang terjadi di daerah Kebon Sirih, Jakarta (tirto.id).

Berita selanjutnya adalah Jumat tepatnya pada 18 September, dimana terdapat banyak para pelanggar lalu lintas berada di pengadilan. Pelanggar-pelanggar tersebut juga dari driver transportasi berbasis *online* pun terlihat sedang mengantre dikarenakan melanggar lalu lintas yang akan mengikuti sidang tilang, diantaranya adalah seorang pengemudi Go-Jek yang tidak disebutkan namanya mengatakan dia ditilang ketika melakukan putar balik di daerah senayan, Jakarta, dimana berkendara seperti ini adalah sebuah pelanggaran dikarenakan dia berputar dari arah yang tidak semestinya dilalui untuk dilewati (Liputan6.com). Berita-berita tersebut menyajikan sebuah fakta dimana masih terdapat pelanggaran-pelanggaran dalam berlalu lintas, termasuk dilakukan oleh driver transportasi berbasis online di beberapa wilayah di Indonesia.

Kemudian berdasarkan data yang diperoleh untuk wilayah Yogyakarta sendiri terdapat angka yang tinggi di salah satu kota yaitu Bantul dimana sebanyak 133 orang telah meninggal dunia akibat dari kecelakaan sepanjang tahun 2018, dimana untuk kecelakaan lalu lintas pada tahun tersebut 1.617 peristiwa. Data-data Satuan lalu-lintas Polres Bantul, dimana dari kecelakaan itu menyebabkan 2 orang mengalami luka yang cukup berat, 2.367 orang luka ringan sedangkan kerugian material dapat dikalkulasikan mencapai Rp 691,6 juta. Selanjutnya adalah penjelasan dimana "Dari peristiwa kecelakaan lalu lintas itu, 133

orang meninggal dunia," Kasatlantas Polres Bantul AKP Cerryn Nova Madang Putri,..SH.,MM. (Bantul, KR Jogja.com).

Berdasarkan catatan Kepolisian Republik Indonesia (POLRI) pada tahun 2013 terdapat angka kecelakaan dalam berlalu lintas jika di presentasekan menunjukkan angka 20,66 % meskipun hal ini terlihat sebuah menurun daripada angka kecelakaan di tahun 2012 yang terjadi 109.038 kecelakaan dengan korban meninggal ditempat atau ketika di rumah sakit berjumlah 27.441 korban, dengan potens kerugian sosial ekonomi ditaksir mencapai sekitar Rp 203 triliun sampai dengan Rp 217 triliun/tahun atau jika di prosentasekan 2,9% sampai 3,1% dari PDB Indonesia (BIN,2013). Pada 2014, jumlah kejadian kecelakaan dalam berlalu-lintas mencapai 95.906, dengan jumlah korban meninggal ditempat atau dirumah sakit berkisar 28.897 jiwa dan luka-luka mencapai 136.581 orang (Gakindo, 2015)

Driver transportasi berbasis online diharuskan untuk mempunyai surat izin mengemudi (SIM) sebagai bukti bahwa driver telah mengetahui bagaimana aturan-aturan yang berlaku dijalan raya, namun faktanya masih terdapat banyak driver yang melanggar aturan lalu-lintas misal saja menerobos lau-lintas, ugal-ugalan, berbalik arah secara mendadak dan sebagai nya dengan akhir terjadi sebuah kecelakaan. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh driver dikategorikan sebagai sebuah *aggressive driving*.

Pengertian dari *aggressive driving* sendiri banyak di ungkapkan oleh beberapa ilmuwan diantaranya adalah Tasca, *Aggressive driving* menurut Tasca (2012) adalah sebuah perilaku

mengemudi yang dapat dikatakan sebagai sebuah perilaku *aggressive* jika dilakukan dengan sadar, selanjutnya seringkali meningkatkan angka resiko kecelakaan, hal ini seringkali dimotifasi oleh tidak sabar, serta sebagai upaya untuk menghemat waktu di jalan . Selanjutnya penelitian ini variable *aggressive driving* menggunakan teori tasca, dimana menurut peneliti teori ini dapat mewakili kenyataan dilapangan. Menurut tasca (2012) perilaku *aggressive driving* disebabkan oleh beberapa hal diantaranya adalah Usia, jenis kelamin, kepribadian individu, lingkungan social, gaya hidup yang dijalani, tingkah laku individu dan lingkungan sekitar.

Kepribadian sebagai salah satu faktor terhadap perilaku dari *aggressive driving* hal ini dikarenakan dengan hal ini individu-individu memiliki ciri yang dapat dengan bebas menentukan untuk berperilaku secara teratur juga secara terus dalam berbagai situasi dan kondisi yang ada. Faktor pribadi yang ditengarai sebagai hal yang memiliki sumbangan besar dalam kecelakaan di jalan raya seringkali termasuk *agresive* dengan tingkat tinggi, permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap pengendara lain, sikap berkendara yang tidak baik, berkendara dimaksudkan untuk melepaskan emosional, terlalu mengambil risiko, selanjutnya juga kepribadian adalah sebuah bentuk campuran beberapa hal yang relative seimbang antar beberapa hal diantaranya emosi, sikap mudah marah, kondisi pikiran maupun tindakan individu.

Kepribadian seseorang dapat saja berubah seiring berjalannya waktu sebab diri orang tersebut mengalami beberapa hal atau

kejadian di kehidupannya. Faktor kepribadian yang ditengarai menjadi sebuah sebab-musabab terjadinya perilaku *aggressive driving* ini adalah permusuhan terhadap pengendara lain, ingin bersaing di jalan raya, kurangnya kepedulian terhadap individu lain, berkendara untuk melepaskan emosi, bertindak sesuai instingnya, dan terlalu mudah dalam mengambil resiko (Tasca, 2000). Tingkat tinggi maupun rendahnya kematangan emosi pengemudi transportasi dapat berperan besar dalam kejadian kecelakaan lalu lintas dan juga kondisi lingkungan ketika melakukan perjalanan di jalan raya, hal ini juga sesuai dengan pendapat bahwa tinggi atau rendahnya kematangan emosi seseorang ketika berkendara dapat berpengaruh terhadap serta jiwa dalam bertingkah laku dan yang terkait dengan kegiatan berlalu lintas (Suraji, 2011).

Hasil dari penelitian lain yang sepadan, bahwa kematangan emosi sangat berperan besar mempengaruhi terjadinya perilaku agresi pada seseorang (Astuty, 2009). Kemudian terkait teori yang digunakan dalam *variable* kematangan emosi menggunakan teori yang dikemukakan oleh Hurlock (2000) dimana tingkat kematangan emosi seseorang dapat dikatakan suatu kondisi perasaan atau sebuah reaksi perasaan yang kokoh pada sebuah obyek permasalahan sehingga ketika mengambil sebuah keputusan didasari dengan sebuah pertimbangan dan tidak mudah berubah.

Kematangan sebuah emosi, kemampuan dalam berkendara dan juga ketrampilan dalam mengendalikan kendaraan dalam berbagai kondisi juga sebuah keharusan yang dimiliki pengendara demi terwujudnya kelancaraan, serta ketertiban dan keselamatan

berlalu lintas, sehingga sangat berpengaruh pada situasi lalu lintas. Sebaliknya, jika seseorang tersebut yang emosinya yang belum matang maka akan mudah munculnya sikap agresif (Koeswara, 2007). Selanjutnya, tingkah agresif dalam berkendara didalam ilmu psikologi disebut dengan *aggressive driving*.

Perilaku-perilaku para pengemudi di jalan raya tersebut termasuk kedalam mengemudi agresif atau seringkali juga disebut dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku mengemudi agresif dapat disebut agresif jika dilakukan dengan sadar, seringkali cenderung meningkatkan risiko kecelakaan, didukung oleh rasa tidak sabar dan upaya untuk meng efisienkan waktu (Tasca, 2000). Faktor yang menjadi penyebab-penyebab kecelakaan sendiri menurut O'neil briant (2002) factor penyebab kecelakaan lalu lintas ada tiga factor yakni manusia, lingkungan, kendaraan. Adanya keinginan untuk mendapatkan bonus maka driver bekerja keras untuk mendapatkannya sehingga menyebabkan tubuhnya merasakan kelelahan, dari factor kecelakaan lalu lintas diatas kelelahan menjadi salah satu faktornya.

Selanjutnya, perilaku *Aggressive driving* menurut tasca (2000) seringkali dilakukan oleh orang laki-laki sebab hal ini dikarenakan lebih cenderung meremehkan terhadap dampak perilaku melanggar lalu lintas tersebut, seiring kebiasaan tersebut sering dilakukan oleh laki - laki menganggap peraturan yang ada dengan negatif, sehingga muncul sebuah anggapan bahwa peraturan peraturan yang ada adalah sesuatu yang menjengkelkan dan juga mengganggu perjalanan, sedangkan wanita memiliki

pemikiran yang berkebalikan, bahwa mereka menganggap lalu lintas sebagai acuan dalam berkendara.

Ketika sedang melakukan perjalanan menggunakan kendaraan, selain itu juga menjadi sesuatu yang sangat penting. Dari uraian tersebut dapat ditemukan sebuah kesimpulan bahwa, pengemudi laki-laki cenderung lebih banyak berperilaku *aggressive driving* dari wanita.

Selanjutnya adalah hasil dari preliminary subyek pada tanggal 8 Mei 2019. Hasil preliminary menunjukkan bahwa 9 dari 10 subyek yang dipilih secara acak ditemukan dia melakukan *aggressive driving* yakni pengemudi transportasi berbasis online merasa tertantang ketika ada pengemudi lain yang mendahulunya terlebih ketika didahului dengan cara yang kasar, selain itu pengemudi berusaha untuk menghemat waktu di jalan dengan cara melanggar lalu lintas yang ada.

Sikap *aggressive driving* dikaji sudah lama akan tetapi dengan melihat kenyataan masih terdapat banyak perilaku tersebut, maka diharapkan menjadi perhatian lebih dalam lagi bagi kalangan ilmuwan maupun akademisi. Selanjutnya terdapat beberapa kalangan ilmuwan yang mendefinisikan perilaku *aggressive driving* diantaranya adalah Dula dan Geller (2003) yang berpendapat bahwa perilaku *aggressive driving* adalah sebuah tingkah agresif yang dilakukan dengan sengaja dan sadar untuk melakukan perlawanan, emosi yang negatif pada saat berkendara dan beberapa perilaku berkendara lain yang membahayakan keselamatan pengemudi lain. Selanjutnya pendapat dari Houston, Haris, dan Norman (2008) menjelaskan

aggressive driving adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman yang bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi.

Faktanya terdapat beberapa tingkah laku *aggressive driving*, adapun menurut Tasca (2000), menyebutkan tingkah laku-tingkah laku yang dikatakan sebuah mengemudi *agresive*, diantaranya jarak berkendara dengan pengendara lain terlalu dekat, keluar-masuk batas jalan yang sudah ditetapkan, mendahului pengendara lain dengan kasar.

Lebih lanjut James dan Nahl (2000) menyebutkan beberapa perilaku *aggressive driving* kedalam beberapa bentuk yakni: *Impatience* (tidak sabar terhadap suatu hal) *and Inattentiveness* (tidak focus Ketika berkendara), *Recklessness* (mengebut dikeramaian jalan) dan *Road Rage* (marah kepada pengendara di jalan dikarenakan suatu hal).

Selanjutnya juga terdapat faktor lain yakni faktor sosial pada perilaku *Aggressive driving* dimana hal ini adalah sebuah pengaruh dari norma yang berlaku, penghargaan dari tingkah tersebut, *punishment* atas dampak dari yang ditimbulkan, dan model yang ada di suatu masyarakat terutama wilayah perkotaan yang sangat menghargai waktu serta berusaha mengefesienkan suatu kegiatan demi waktu. Terdapat banyak kegiatan *aggressive driving* yang tidak dianugerahi *punishment* secara langsung maupun tidak langsung, menimbulkan sebuah anggapan bahwa tingkah laku *negative* ini hal yang biasa di kalangan masyarakat dan selanjutnya seiring waktu keadaan ini yang menjadikan para pengemudi menganggap bahwa tingkah laku *aggressive driving*

nya kurang dikontrol, sehingga para pengemudi akan selalu bertinkendara dengan cara *aggressive driving* tersebut.

Selanjutnya adalah faktor lingkungan, ditengarai hubungan yang begitu kuat yakni kondisi lingkungan yang ada dan manifestasi pengemudi yang ber tingkah agresif, dengan kata lain pengemudi transportasi yang terbiasa melewati macet ditengarai lebih jarang atau bahkan tidak merasakan emosi negative ketika mengemudi di jalan. Namun, Ketika terjadi kemacetan yang tidak diperkirakan atau tidak biasanya juga menimbulkan emosi negatif baik sekala tinggi maupun rendah pada diri pengemudi selanjutnya pengemudi dapat berfikir untuk melakukan perilaku *aggressive driving*.

Pengemudi bersikap tidak sabar serta kurang begitu peduli akan mengakibatkan emosi pada pengguna lain, bentuk tingkah laku agresif dapat dilihat dari cara berkendara dan juga intensitas laju kendaraan nya terutama di jam sibuk kantor dimana setiap orang menginginkan untuk cepat kantor karena akan rapat ataupun memang dikarenakan waktu yang sudah mendekati waktu terlambat masuk kantor menimbulkan sebuah perilaku berkendara seperti jalannya kendaraan motor yang tidak stabil atau sering gas dan rem dengan cepat dan mendadak, frekuensi menyalakan lampu rem pada orang agresif biasanya sering, senang berpindah-pindah jalur secara mendadak, menyalakan lampu tembak dan juga dapat terdengar suara klakson secara terus, berbelok jalur secara mendadak sampai menampakkan ekspresi tubuh atau ekspresi marah lain (Lonero, 2007).

Melihat banyaknya pengendara yang berusia dewasa awal, maka penelitian ini penting dilakukan dengan diharapkan menghasilkan sebuah intervensi terhadap masalah ini. Masa dewasa pada seseorang haruslah diimbangi dengan kematangan emosi sebab hal ini akan berpengaruh terhadap perilaku dalam kehidupan sehari-hari sehingga tidak menimbulkan perilaku *aggressive* termasuk juga *aggressive* dalam berkendara atau *aggressive driving*, namun sebaliknya jika individu yang mempunyai tingkat kematangan emosi yang baik, dalam berperilaku juga sesuai norma yang berlaku termasuk dalam berkendara juga akan mengikuti aturan berlalulintas dengan baik. Dengan kata lain meneliti hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* adalah sebuah upaya yang bisa dilakukan untuk mencegah kecelakaan di jalan raya yang sering terjadi terutama jika kecelakaan tersebut dilakukan oleh seorang remaja dewasa awal.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang terdapat didalam penelitian ini adalah apakah terdapat “Hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada transportasi berbasis *online* Yogyakarta”.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan yang telah jelaskan melalui beberapa fakta di atas, oleh karena itu penelitian ini mempunyai tujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan

antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada transportasi berbasis *online* Yogyakarta.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin diperoleh dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

Berdasarkan teoritis hasil dari penelitian ini, peneliti mengharapkan penelitian ini dapat berguna bagi pembaca, dan peneliti dalam khazanah ilmu psikologi dalam hal ini psikologi sosial dan psikologi perkembangan.

2. Manfaat Praktis

Berdasarkan praktis, penelitian ini diharapkan dapat mengurangi tingkat pelanggaran lalu lintas khususnya yang dimaksudkan dalam pengertian *aggressive driving*.

E. Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah kajian-kajian terhadap beberapa penelitian sebelumnya yang memiliki keterkaitan pada masalah yang sama, akan tetapi dengan beberapa yang beda dari penelitian sebelumnya dan beberapa jurnal yang dijabarkan berikut ini:

1. Mazroh Ilma Soffania (2018) dengan judul “Hubungan *aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor* dengan kecelakaan lalu lintas (Studi pada siswa SMA di kabupaten Sidoarjo)”. Pada penelitian ini menggunakan penelitian observasional analitik yang berbentuk kasus-kontrol. Kemudian untuk populasi penelitian adalah siswa-siswa

SMA yang menaiki motor dengan Usia lebih dari atau sama dengan 17 tahun di Kabupaten Sidoarjo. Selanjutnya hasil untuk analisis memakai *chi-square* ($\alpha = 5\%$) yang menghasilkan sebuah pernyataan bahwa ada sebuah hubungan antara *agressive driving behavior* pada pengemudi motor dengan kecelakaan di jalan raya.

2. Annisa Triana (2011) dengan judul “Hubungan antara insentitas bermain game balapan online dengan *aggressive driving* pada remaja”. Skripsi, Universitas Muhammadiyah Surakarta. Adapun kesimpulan dari penelitian ini yakni: (1) Ada hubungan antara intensitas bermain game balapan online dengan *aggressive driving* pada remaja. (2) Berdasarkan data diperoleh hasil intensitas bermain game balapan online terhadap *aggressive driving* hal ini berdasarkan hasil R Square sebesar 0,207 atau 20,7%. Berdasarkan hasil ini dapat disimpulkan bahwa terdapat 79,3% dari beberapa variabel lain yang dapat berpengaruh terhadap *aggressive driving*.
3. Abdul Malik Ashari (2017) Hubungan antara stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mencari hubungan antara stres, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan *aggressive driving*. Adapun pada penelitian subyeknya adalah mahasiswa dari Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro Angkatan 2016. Kemudian sampel penelitian ini diambil menggunakan *purposive sampling*. Adapun untuk jumlah sampel adalah 73 subjek. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada

hubungan positif dan signifikan antara stress, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNDIP 2016.

4. Alfilani, Phemi Asti (2016) dengan judul Hubungan *los of control* internal dengan *aggressive driving* pada mahasiswa UMM. Adapun tujuan pada penelitian adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan locus of control internal dengan *aggressive driving* pada Mahasiswa UMM, tehnik yang digunakan pada penelitian ini adalah kuantitatif korelasional. Adapun hasil dari penelitian ini adalah terdapat hubungan negatif yang signifikan antara locus of control internal dengan *aggressive driving* pada mahasiswa UMM
5. Neneng Tati Sumiati (2014) Skripsi yang berjudul Pengaruh *self-control* dan moral di sengagement terhadap *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan kuantitatif yang menggunakan subjek 431 responden pengemudi motor. Adapun hasil dari penelitian ini adalah terdapat pengaruh signifikan antara low *self-control* dan moral disengagement terhadap *aggressive driving*, Adapun besaran varians adalah 41, 2%. Dari uji hipotesis minor, hanya variabel *impulsivity*, *risk seeking*, *self centered*, *moral justification*, dan *euphemistic labelling* yang menghasilkan signifikan pengaruhnya kepada *aggressive driving*.
6. Frederick L. Philippe dan Robert J. Vallerand dengan judul'' *.Passion for Driving and Aggressive Driving Behavior: A Look at Their Relationship. Télé-University Montréal,*

Québec, Canada.” Adapun tujuan dari penelitian ini untuk melihat hubungan antara gairah untuk mengemudi dan perilaku mengemudi *agresif* dalam 3 studi. Studi 1 meneliti hubungan antara gairah dan perilaku mengemudi yang agresif dalam sampel mahasiswa sarjana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa gairah obsesif untuk mengemudi dikaitkan dengan perilaku mengemudi yang agresif, sedangkan gairah yang harmonis tidak. Studi 2 mereplikasi hasil ini dengan sampel yang valid secara ekologis dari penggerak tempat tinggal masyarakat.

7. Riska mustikawati (2017) dengan judul “Hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus”. Adapun pada penelitian ini memiliki tujuan mengetahui apakah ada hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus. Selanjutnya hipotesis yang diajukan pada penelitian ini adalah ada hubungan negatif antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus. Kemudian terkait teknik analisis data dengancara formula korelasi *Product Moment Pearson* yang menggunakan *SPSS versi 16.00*. Selanjutnya besaran koefisien korelasi (r) yang diperoleh sebesar $-0,518$ dengan sig $0,000$ ($p < 0,05$).
8. Mazroh Ilma Soffania (2018) dengan judul “Hubungan *aggressive driving behavioar* pengemudi dengan kecelakaan lalu lintas (studi pada siswa sma di kabupaten sidoarjo)”. Pada penelitian ini merupakan penelitian dengancara observasional analitik dengan desain kasus-kontrol. Populasi penelilitian ini

adalah siswa SMA yang mengemudi sepeda motor berusia lebih dari samadengan 17 tahun di Kabupaten Sidoarjo. Adapun subyek yang digunakan adalah 24 responden di kelompok kasus dan 48 subyek di kelompok kontrol.

9. Rivaldi (2016) dengan judul “Pengaruh kualitas pelayanan transportasi online gojek terhadap kepuasan pelanggan pada mahasiswa/i administrasi niaga politeknik negeri Jakarta”. Adapun penelitian ini memiliki tujuan mengetahui adanya pengaruh dari kualitas pelayanan oleh PT. Gojek Indonesia terhadap kepuasan *customer* pada kalangan mahasiswa Jurusan Administrasi Niaga, Politeknik Negeri Jakarta. Selanjutnya jumlah responden adalah sebanyak 82 orang mahasiswa yang di jelaskan berdasarkan jenis kelamin, program studi, semester, dan umur. Adapun hasil analisis korelasi sederhana yakni 0,641 yang dalam hal ini ada hubungan yang sedang dengan hubungan yang positif karena nilai R positif.
10. Penelitian selanjutnya adalah Riska mustikawati (2017) Hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus. Skripsi universitas muhammadiyah Surakarta. Adapun penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus. Selanjutnya hipotesis yang diajukan adalah ada hubungan negatif antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus. Kemudian analisis data yang dipakai adalah formula korelasi *Product Moment*

Pearson dengan menggunakan *SPSS versi 16.00*. Adapun koefisien korelasi (r) yang diperoleh sebesar $-0,518$ dengan taraf signifikansi $0,000$ ($p < 0,05$).

11. Kemudian penelitian yang dilakukan oleh Mazroh Ilma Soffania (2018) Hubungan *aggressive driving behavior* pengemudi dengan kecelakaan lalu lintas (studi pada siswa sma di kabupaten sidoarjo) Penelitian ini merupakan penelitian observasional analitik dengan desain kasus-kontrol. Populasi penelitian ini adalah siswa SMA yang mengemudi sepeda motor berusia lebih darisama dengan 17 tahun di Kabupaten Sidoarjo. Jumlah responden yang digunakan adalah 24 subyek pada kelompok kasus dan 48 subyek pada kelompok kontrol.
12. Erick febriyanto (2016) Hubungan antara *self control* dengan *aggressive driving* terhadap perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motot. Dari penelitian ini ditemukan bahwa ada hubungan negative yang signifikansi antara *self control* dengan *aggressive driving*, dimana hasilnya adalah koefisien (r) yaitu $-0,537$ dan sig $0,000$. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi *self-control* seseorang maka akan semakin rendah *aggressive driving* yang dilakukan.
13. Reditia Erinintiyas (2018) dengan judul “Hubungan antara kematangan emosi dan kecenderungan perilaku berselingkuh pada infividu menikah”. Pada penelitian ini adalah jenis kuantitatif dengan metode analisis korelasi *one tailed* dengan menggunakan *SPSS for windows 23*. Adapun alat ukur yang dalam penelitian ini adalah skala kematangan emosi dan skala

kecenderungan perilaku berselingkuh, hasil menunjukkan terdapat hubungan negative signifikan antara kematangan emosi & kecenderungan perilaku berselingkuh.

14. Rizki eka prasetya (2016) dengan judul “Pengaruh kematangan emosi terhadap pengungkapan diri pada pengurus osis SMK N 1 Sapuran”. Adapun subyek yang digunakan penelitian ini 32 orang, selanjut nya terkait dengan hasilnya adalah menunjukkan terhadap pengaruh positif antara tingkat kematangan emosi terhadap tingkat pengungkapan diri artinya semakin tinggi kematangan emosi maka semakin tinggi tingkat pengungkapan seseorang.

Untuk mengetahui keaslian penelitian, perlu dilakukan telaah terhadap perbedaan maupun persamaan di dalam penelitian-penelitian yang ada sebelum nya, berikut ini adalah hasil temuan peneliti dari penelitian yang mengambil tema samayakni kematangan emosional dan *aggressive driving*.

1. Tema

Pada penelitian yang saya lakukan terdapat 2 variable, dimana penelitian saya variable tersebut telah digunakan penelitian sebelumnya oleh Riska mustikawati (2017) dengan judul Hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus.

2. Alat ukur

Alat ukur yang digunakan didalam penelitian ini adalah peneliti melakukan replikasi, dari penelitian yang dilakukan oleh Riska mustikawati (2017).

3. Metode

Kuantitatif koreasional yakni penelitian digubakan untuk mengetahui adanya hubungan satu variable dengan variable lain dimana hubungan antara variable dengan variable lain dinyatakan dengan nilai besar koefisien korelasi dan keberartian (signifikasi) secara statistic (Sukmadinata, 2010) kemudian variable bebas pada penelitian ini yakni kematangan emosi & variable tergantungnya yaitu *aggressive driving*.

4. Subyek

Berdasarkan wawancara dengan subyek saya, subyek saya belum pernah terlibat dalam penelitian untuk tema yang sama dengan penelitian ini.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pada hasil penelitian yang telah dipaparkan tersebut, peneliti menarik kesimpulan yaitu terdapat hubungan negatif antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada transportasi berbasis *online* di Yogyakarta dimana analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah korelasi *product moment* dengan menggunakan bantuan SPSS 16 *for windows* dengan hasil korelasi sebesar 0,055 dengan signifikansi 0,587, berdasarkan data tersebut maka dapat dilakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan pengujian hipotesis dengan membandingkan taraf signifikansi (*p-value*). Karena signifikansi $> 0,05$ maka H_a diterima yang artinya terdapat hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada transportasi *online* di Yogyakarta. Hasil korelasi sebesar 0,055 dengan signifikansi 0,587 yang artinya terdapat hubungan negatif yang signifikan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Hubungan diantara kedua variable tersebut yakni semakin tinggi kematangan emosi maka semakin rendah tingkat *aggressive driving* nya.

B. Saran

Perkembangan teknologi yang berjalan cepat diharapkan menjadi pandangan utama para peneliti, sebab perkembangan

teknologi haruslah diawasi terkait dampak yang disebabkan baik dampak positive maupun dampak negatif. Dampak-dampak yang ada diharuskan terdapat jalan keluar jika terjadi sebuah permasalahan, jalan keluar tersebut didapatkan ketika melakukan penelitian. Dalam penelitian ini menganalisis dampak dari kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada transportasi online di Yogyakarta, peneliti lain dapat mengambil variable selain tersebut dengan faktor yang dapat mempengaruhi agresif driving dan juga menggunakan teknik selain teknik yang digunakan dalam penelitian ini untuk mendapatkan penjelasan tambahan lain nya.

Selain saran secara teoritis, peneliti juga mengajukan beberapa saran praktis antara lain:

1. Bagi *driver*

Penelitian ini diharapkan menjadi masukan dalam berkendara kepada para driver transportasi berbasis online untuk lebih mematangkan emosinya dan tetap mengutamakan keselamatan bersama.

2. Bagi peneliti selanjutnya

Diharapkan penelitian selanjutnya dapat menghubungkan variable selain variable yang sudah digunakan agar hasil yang diperoleh dapat menjadi temuan tambahan mengenai tema dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul.M.A dan Sri Hartati. Hubungan antara stres, Kecemasan depresi dengan kecenderungan *Aggressive driving* pada mahasiswa. Vol 6. No 1 (2017).
- Abdul Malik Ashari (2017) Hubungan antara stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa.
- Annisa Triana (2011) dengan judul “Hubungan antara insentitas bermain game balapan online dengan *aggressive driving* pada remaja”. Skripsi, Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Andhy.E.S. Skripsi Peranan satlantas Polresta Surakarta dalam menangani masalah kecelakaan lalu lintas dikota Surakarta. Ilmu administrasi Fisipol Universitas Sebelas Maret. 2013.
- Alfilani, Phemi Asti (2016) dengan judul Hubungan *los of control* internal dengan *aggressive driving* pada mahasiswa UMM.
- Baron, Robert A. & Byrne, Donn. (2004). *Psikologi Sosial*. Jakarta: Erlangga. Badan intelijen Negara. (2013). //www.bin.go.id/.
- DEPHUB, 1993, “Peraturan pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu lintas”, Jakarta.
- Dula dan Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 559-566.
- E. Krist.P, *Pendekatan kualitatif Untuk Penelitian Perilaku Manusia*. (Depok: LPSP3 UI, 2009), hal. 146
- Emzir, buku Metodologi Penelitian Pendidikan, Kuantitatif dan Kualitatif. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009.
- Erick Febriyanto (2016) Hubungan antara *self control* dengan *aggressive driving* terhadap perilaku *aggressive driving* pada anggota komunitas motot.

- Frederick L. Philippe dan Robert J. Vallerand .*Passion for Driving and Aggressive Driving Behavior: A Look at Their Relationship. TéléUniversity Montréal, Québec, Canada. Journal of Applied Social Psychology*, 2009, 39, 12, pp. 3020–3043.
- Hurlock, Elizabeth B.1978.*Perkembangan Anak, Jilid 1*. (Alih bahasa: Metasari Tjandra & Muslichah Zakarsih). Jakarta : Erlangga.
- Hurlock (2004). *Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentan Kehidupan*. Jakarta: Erlangga
- <https://www.grab.com/id/about/> tanggal 5 bulan 11 Pukul 01.30
<https://www.go-jek.com/> tanggal 1 bulan 5 Pukul 22.00.
- James,L. dan Nahl, D.(2000). Aggressive diving is Emotionally Impaired Driving; *Journal of aggressive driving*
- Kurniawati, Wiwid.2010. *Mengurangi Agresivitas Anak UsiaDini dengan Metode Time-out*.Tesis.Yogyakarta: UGM.
- Kurniawati,Y.2010. Hubungan Bermain Game Online Terhadap Perilaku Agresif Remaja.*Skripsi*. Semarang: Fakultas Psikologi Unika Soegijapranata.
- Krahe. B. 2005. *Perilaku Agresif*. Yogyakarta; Pustaka Pelajar.dan Berprestasi. Jakarta: Gramedia.
- Kunarto. (1995). *Merenungi kritik terhadap polri*. Jakarta: Cipta Manunggal.
- Mazroh.I.S. Hubungan Aggressive Behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu-lintas (Studi pada siswa SMA di kabupaten Sidoarjo).
- Madyanti dan Annisa T. (2011) *Hubungan antara intensitas bermain game balapan online dengan Aggressive diving pada remaja*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Myers, D. G. (2010). *Social Psychology; Tenth Edition*. New York: McGraw Hill.

Mazroh Ilma Soffania (2018) dengan judul “Hubungan *aggressive driving behavior* pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (Studi pada siswa SMA di kabupaten Sidoarjo)”.

Margono. 2007. *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta

Neneng Tati Sumiati (2014) Skripsi yang berjudul Pengaruh *self-control* dan moral di *sengagement* terhadap *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor.

Neneng, Tati.S dan Yufi. A. Pengaruh *self-control* dan moral *disengagement* terhadap *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor. Jakarta 2014.

Phemi Asti Alfilani. Hubungan locus of *Control internal* dengan *Aggressive diving* pada mahasiswa UMM. Fakultas Psikologi Universitas Muhamadiyah Malang 2016.

Philippe dan .Vallerand, R, J., Catherine, E.A & Celine, M. B.(2009). *Passion for driving and aggressive driving behavior: a look at their relationship*. Journal of applied Social Psychology.39.

Riska mustikawati (2017) dengan judul “Hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi bus”.

Reditia Erinintiyas (2018) dengan judul “Hubungan antara kematangan emosi dan kecenderungan perilaku berselingkuh pada infividu menikah”.

Rizki eka prasetya (2016) dengan judul “Pengaruh kematangan emosi terhadap pengungkapan diri pada pengurus osis SMK N 1 Sapuran”.

<https://www.liputan6.com/news/read/2321302/ketika-driver-go-jek-dangrab-bike-langgar-lalu-lintas>. Diakses tanggal 2 bulan Mei 2019 O’neil.

Silvia .R.2003. *Mendidik Dengan Bijak Bagaimana Mendidik Anak yang Bijak*

Tasca (2000). *A review of the literature on aggressive driving research.*

UU RI, No 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan angkutan jalanan.

Rifusua dan Agus Imam. 2010, *Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi*

Sarwono, irawan & sarlito. (2002). Psikologi Sosial: Individu dan teoriteori. Psikologi sosial. Jakarta: Balai Pustaka.

Santrock. 2003. *Adolescence: Perkembangan masa remaja edisi keenam*

Wiriaatmadja dan Rochiati. Metode Penelitian Tindakan Kelas. Cet. V; Bandung: PT Remaja Rosdakarya.



Surat izin penelitian



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN KALIJAGA YOGYAKARTA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
Jl. Marsda Adisucipto Yogyakarta, Telp. (0274) 589621

Nomor: B-756/Un.02/TSH/TL/09/2020

18 September 2020

Sifat : Biasa

Lamp : 1 exp. Proposal Penelitian

Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada:

Yth. Pimpinan PT. Grab cabang Yogyakarta
di Yogyakarta

Assalamu'alaikum wr.wb.

Bersama ini kami sampaikan bahwa, dalam rangka penyusunan skripsi Mahasiswa tersebut dibawah ini :

Nama : Lutfi Rosyad Al-Fikri

No. Induk : 15710058

Semestrer : 11

Prodi : Psikologi

Alamat : Ketandan- Gedong Kuning

Judul Skripsi : Hubungan kematangan emosi dengan aggressive driving driver transportasi berbasis online di yogyakarta.
Kami berharap kiranya Bapak memberikan izin kepada mahasiswa tersebut untuk mengadakan penelitian di : PT. Grab cabang Yogyakarta

Metode pengumpulan data: Google from

Waktu penelitian: 15 j sd 20 Juli 2020 Kemudian atas perkenannya kami sampaikan terima kasih.

Wassalamualaikum wr.wb.

Sleman, 18 September 2020
Kepala Bagian Tata Usaha
Fak. Ilmu Sosial dan Humaniora



Endah Susilandari Sleman, Valid ID: 5f642af7

CURRICULUM VITAE

A. BIODATA PRIBADI

Nama Lengkap : Lutfi Rosyad Alfikri
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Tempat, Tanggal Lahir : Kebumen, 06 Febuari 1997
Alamat Asal : Waluhorejo-Puring-Kebumen
Alamat Tinggal : Gedong Kuning-Yogyakarta
Email : lutfirosyadalfikri798@gmail.com
Whatshaap : 085229894475

B. Latar Belakang Pendidikan

Jenjang	Nama Sekolah	Tahun
TK	TK Tunas Wiyata	2002-2003
SD	SD N 2 Waluhorejo	2003-2009
SMP	Mts Grogol Penatus	2009-20012
SMA	MAN Gombang	2012-2015
S1	UIN Sunan Kalijaga	2015-2020

C. Pengalaman Organisasi

1. IMAKTA (Ikatan Mahasiswa Kebumen di Yogyakarta)
2. OVIC (Owner Vixion Community)
3. KIPS (Komunitas Indonesia Publick Speaking)