

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Data Demografi Partisipan Penelitian

Berdasarkan data penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, terdapat sebanyak 184 responden, yang terdiri dari 79 (42,9%) berjenis kelamin laki-laki dan 105 (57,1%) berjenis kelamin perempuan. Responden tersebut berasal dari mahasiswa angkatan 2016 dan mahasiswa angkatan 2017 Fakultas Psikologi Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya. Berikut ini merupakan data partisipan penelitian, sebagai berikut:

Tabel 4.1
Data Demografi Partisipan Penelitian

Semester	Laki-Laki		Perempuan		Jumlah Total	
	F	%	F	%	F	%
Angkatan 2016 & Angkatan 2017	79	42,9%	105	57,1%	184	100%
Jumlah Total	79	42,9%	105	57,1%	184	100%

2. Analisis Deskriptif

a. Skala Agresivitas

Berdasarkan dari hasil perhitungan yang telah dilakukan, partisipan yang termasuk dalam kategori kurang sekali sebesar 0% yang berarti tidak ada partisipan yang masuk dalam rentang nilai ≤ 14 . Berikutnya untuk kategori kurang sebesar 30% berjumlah 56 partisipan dengan rentan nilai 15-34. Sedangkan untuk kategori sedang sebesar 49% berjumlah 89 partisipan dengan rentan nilai 35-55. Selanjutnya untuk kategori baik sebesar 15% berjumlah 28 partisipan dengan rentan nilai 56-75, kemudian yang terakhir untuk kategori baik sekali sebesar 6% berjumlah 11 partisipan dengan rentan nilai ≥ 76 . Berdasarkan dari hasil yang diperoleh, maka dapat disimpulkan bahwa agresivitas yang

dilakukan oleh partisipan penelitian, sebagian besar dalam kategori sedang.

Tabel 4.2

Hasil Interpretasi Skor Skala Agresivitas

Rentan Nilai	Kategori	N	Presentase
≤ 14	Kurang Sekali	0	0%
15-34	Kurang	56	30%
35-55	Sedang	89	49%
56-75	Baik	28	15%
≥ 76	Baik Sekali	11	6%
Total		184	100%

b. Skala Kontrol Diri

Berdasarkan dari hasil perhitungan yang telah dilakukan, partisipan yang termasuk dalam kategori kurang sekali sebesar 2,5% berjumlah 5 partisipan dengan rentang nilai ≤ 48 . Berikutnya untuk kategori kurang sebesar 21,5% berjumlah 39 partisipan dengan rentan nilai 48-57. Sedangkan untuk kategori sedang sebesar 44,5% berjumlah 89 partisipan dengan rentan nilai 58-67. Selanjutnya untuk kategori baik sebesar 31,5% berjumlah 58 partisipan dengan rentan nilai 68-77, selanjutnya untuk kategori baik sekali sebesar 0% yang berarti tidak ada partisipan yang masuk dalam rentan nilai ≥ 78 . Berdasarkan hasil yang diperoleh, maka dapat disimpulkan bahwa kontrol diri yang dilakukan oleh partisipan penelitian, sebagian besar dalam **sedang**.

Tabel 4.3

Hasil Interpretasi Skor Skala Kontrol Diri

Rentan Nilai	Kategori	N	Presentase
≤ 48	Kurang Sekali	5	2,5%
48-57	Kurang	39	21,5%

58-67	Sedang	89	44,5%
68-77	Baik	58	31,5%
≥ 78	Baik Sekali	0	0%
Total		184	100%

c. Skala Pengetahuan Rambu Lalu Lintas

Berdasarkan dari hasil perhitungan yang telah dilakukan, partisipan yang termasuk dalam kategori kurang sekali sebesar 1,2% berjumlah 2 partisipan dengan rentang nilai ≤ 3 . Berikutnya untuk kategori kurang sebesar 3,8% berjumlah 7 partisipan dengan rentan nilai 4. Sedangkan untuk kategori sedang sebesar 14,1% berjumlah 26 partisipan dengan rentan nilai 5. Selanjutnya untuk kategori baik sebesar 80,9% berjumlah 149 partisipan dengan rentan nilai 6, selanjutnya untuk kategori baik sekali sebesar 0% yang berarti tidak ada partisipan yang masuk dalam rentan nilai ≥ 7 . Berdasarkan hasil yang diperoleh, maka dapat disimpulkan bahwa pengetahuan eambu lalu lintas yang dimiliki oleh partisipan penelitian sebagian besar dalam kategori **baik**.

Tabel 4.4
Hasil Interpretasi Skor Skala Pengetahuan Rambu Lalu Lintas

Rentan Nilai	Kategori	N	Presentase
≤ 3	Kurang Sekali	2	1,2%
4	Kurang	7	3,8%
5	Sedang	26	14,1%
6	Baik	149	80,9%
≥ 7	Baik Sekali	0	0%
Total		184	100%

3. Uji Hipotesis

Berdasarkan hasil uji normalitas dan uji linieritas menunjukkan data tidak normal dan tidak linier, maka uji asumsi klasik pada penelitian ini tidak diterima. Untuk itu (H1) yang berbunyi “Ada hubungan negatif antara kontrol diri dan pengetahuan rambu lalu lintas dengan agresivitas pada remaja ketika berkendara di jalan raya” tidak diterima.

Hasil Uji *Spearman's Rho* dengan bantuan *program Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) versi 16.00 for windows* diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar $\rho = -0,718$ dengan nilai signifikansi $p=0,000 < 0,01$ yang artinya terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara kontrol diri dengan agresivitas. Melalui hasil tersebut, maka hipotesis (H2) yang diajukan dalam penelitian ini dapat diterima.

Sedangkan pada variabel pengetahuan rambu lalu lintas dengan agresivitas diperoleh nilai korelasi sebesar $\rho = -0,105$ dengan nilai signifikansi $p=0,157 > 0,05$ yang artinya tidak terdapat hubungan antar kedua variabel karena meskipun nilai korelasi menunjukkan negatif akan tetapi nilai signifikasinya lebih besar dari 0,05. Dari hasil tersebut untuk hipotesis (H3) yang diajukan dalam penelitian ini tidak diterima.

Adapun sumbangan efektif pada variabel kontrol diri dalam penelitian ini sebesar 0,51% artinya kontrol diri mempengaruhi agresivitas sebesar 51%, sedangkan 49% lainnya dapat dipengaruhi oleh faktor lain, seperti lingkungan sekitar dan kematangan emosi pada diri individu. Sedangkan untuk sumbangan efektif pada variabel pengetahuan rambu lalu lintas hanya sebesar 0,01% artinya hanya 1% pengetahuan rambu lalu lintas mempengaruhi agresivitas, sedangkan 99% dapat dipengaruhi faktor lainnya seperti tingginya egoisme dan kurangnya disiplin dalam berkendara. Berikut adalah hasil uji korelasi menggunakan *Spearman's Rho* dengan bantuan *program Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) versi 16.00 for windows*

Tabel 4.5

Hasil Uji Korelasi Antar Variabel Kontrol Diri dengan Agresivitas

Correlations			
			Agresivitas

Spearman's rho	Kontrol diri	Correlation Coefficient	-.718**
		Sig. (2-tailed)	.000
		N	184

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed)

Tabel 4.6

Hasil Uji Korelasi Antar Variabel Pengetahuan Rambu Lalu Lintas dengan Agresivitas

Correlations			
			Agresivitas
Spearman's rho	Pengetahuan Rambu Lalu Lintas	Correlation Coefficient	-.105**
		Sig. (2-tailed)	.157
		N	184

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed)

B. Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dijelaskan di atas, menunjukkan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan agresivitas pada remaja. Hal tersebut menunjukkan jika hipotesa yang diajukan dapat diterima. Dengan kata lain dapat dijelaskan bahwa semakin tinggi kontrol diri pada diri individu maka akan semakin rendah perilaku agresivitasnya.

Kontrol diri yang baik akan menurunkan tingkat agresivitas di jalan raya. Pengendara dengan kontrol diri yang baik ketika berkendara cenderung akan dapat memberikan respon yang positif ketika ada stimulus negatif dari pengendara lain serta akan lebih tenang menghadapi keadaan macet, temperatur suhu yang panas, dan suasana hati yang kurang baik. Sehingga individu tersebut tidak akan berperilaku agresif ketika berkendara di jalan raya.

Hasil penelitian ini didukung dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya, yaitu penelitian yang dilakukan oleh Vetriana K.M (2018), dalam penelitian yang dilakukannya bersama teman-temannya yang meneliti tentang hubungan *self control* dengan perilaku agresif yang dilakukannya di SMA Negeri 8 Metro diperoleh hasil

yaitu adanya hubungan yang negatif dan signifikan antara *self control* dengan perilaku agresif dimana semakin tinggi *self control* yang dimiliki siswa maka tingkat perilaku agresif yang muncul akan semakin rendah.

Selain itu juga ada penelitian yang dilakukan oleh Nina Z.S. dkk (2018), dalam penelitiannya yang berjudul peran ayah dan kontrol diri sebagai preditor kecenderungan perilaku agresif remaja yang dilakukannya bersama teman-temannya, Nina mendapat kesimpulan bahwa adanya hubungan negatif yang signifikan antara peran ayah dan kontrol diri terhadap kecenderungan perilaku agresifitas.

Old & Feldman (Dalam Lita 2018) Memberi penjelasan kontrol diri sebagai kemampuan individu dalam hal menyesuaikan diri agar dapat diterima secara sosial oleh masyarakat. Dimana sejatinya manusia adalah makhluk sosial yang haruslah mengikuti aturan-aturan yang berlaku dimasyarakat. Dalam hal ini kontrol diri adalah sebuah hal yang memiliki pengaruh agar individu individu dapat diterima dan bisa dikatakan menjadi bagaian dari masyarakat itu sendiri. Banyak sisi positif ketika individu memiliki kontrol diri yang baik misalnya akan diterima dalam lingkungan yang baru, salalu memikirkan apa sebab akibat yang akan diterima jika melakukan sesuatu, serta akan memiliki citra diri yang baik dari orang yang berada disekitarnya. Oleh karena itu ketika individu berkendara akan berusaha sebaik mungkin untuk mengontrol dirinya dengan cara tetap menjaga ketenangan ketika berada di jalan raya, mematuhi segala aturan yang berlaku, serta tidak mudah terpancing emosinya ketika ada pengendara lain yang merugikan dirinya bahkan jika perlu mengingatkan pengendara tersebut dengan intonasi dan perkataan yang sopan sehingga bisa diterima oleh pengendara tersebut. Jika hal itu dilakukan, maka individu tidak akan berperilaku agresi ketika berkendara di jalan raya.

Dijelaskan oleh Caplin (dalam Haryanti 2017) mengemukakan pendapat bahwa kontrol diri adalah kemampuan yang timbul dari diri sendiri yang memiliki tujuan agar bisa memelihara atau membimbing tingkah laku itu sendiri dalam menekan dan memberi batasan impuls atau tingkah laku yang bersifat impulsif. Dalam hal ini kontrol diri sangat dibutuhkan agar individu dapat mengontrol dirinya ketika berkendara di jalan raya. Sesuai apa yang dijelaskan oleh Caplin kontrol diri memiliki tujuan agar individu dapat mengontrol perilaku yang akan dikeluarkannya, dalam hal ini individu yang memiliki kontrol diri yang baik akan bisa merespon positif sebuah stimulus negatif. Misalnya jika ada pengendara lain yang tidak sengaja menabrak kendaraannya, maka respon yang akan dikeluarkan adalah memaafkan pengendara tersebut. Jika hal tersebut dilakukan ketika di jalan raya, maka perilaku agresivitas ketika berkendara di jalan raya akan bisa ditekan.

Sedangkan untuk hasil variabel pengetahuan rambu lalu lintas dengan agresivitas pada penelitian ini tidak terdapat hubungan. Asumsi peneliti untuk

menjelaskan hasil penelitian tersebut ialah meskipun individu memiliki pengetahuan yang tinggi tentang rambu lalu lintas tidak menjamin individu tersebut tidak berperilaku agresivitas ketika di jalan raya. Hal tersebut juga bisa disebabkan oleh perilaku subyek itu sendiri. Subyek dalam penelitian ini adalah remaja.

Menurut Hurlock (2000) masa remaja sendiri adalah sebagai fase penuh konflik dan fase penuh penentangan. Dari penjelasan yang dikemukakan oleh Hurlock ialah pada masa remaja individu biasanya berperilaku tanpa memikirkan konsekuensinya, masa pencarian jati diri dan berapi-api. Pada masa remaja sendiri menjadi hal yang penting untuk meningkatkan kemandirian dalam arus kehidupan yang semakin meningkat pada masa selanjutnya. Hal tersebut dikhawatirkan remaja terpengaruh hal-hal yang negatif. Hal tersebut membuat remaja mudah berperilaku agresif karena kematangan emosi yang belum dikatakan baik. Remaja cenderung mudah marah dan berani melanggar norma-norma yang berlaku di kehidupan masyarakat. Hal tersebut cukup menjadi alasan mengapa remaja yang memiliki pengetahuan rambu lalu lintas tetap bisa berperilaku agresivitas ketika berkendara di jalan raya. Alasan yang mungkin bisa menyebabkan mengapa remaja yang memiliki pengetahuan rambu lalu lintas yang baik masih bisa berperilaku agresivitas ketika berkendara di jalan raya adalah kematangan emosi yang kurang baik pada remaja. Remaja akan cenderung mudah berperilaku agresivitas jika memiliki kematangan emosi yang kurang baik. Hal tersebut dibuktikan oleh penelitian yang dilakukan Citra & Abdurrohman (2015) pada penelitian mereka yang berjudul hubungan antara kematangan emosi dengan perilaku agresi pada siswa SMK Dinamika Kota Tegal didapati ada hubungan yang negatif antara kematangan emosi dan agresivitas. Artinya jika individu memiliki kematangan emosi yang rendah maka perilaku agresivitasnya tinggi. Hal tersebut juga dikuatkan oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Rr retno (2018) dalam penelitiannya yang berjudul pengaruh kematangan emosi terhadap agresivitas dimediasi oleh kontrol diri pada siswa SMA Negeri di Kota Malang mendapatkan hasil jika kematangan emosi pada remaja rendah maka perilaku agresivitasnya cenderung tinggi.

Remaja yang memiliki kematangan emosi yang rendah meskipun memiliki pengetahuan rambu lalu lintas yang baik akan memiliki kemungkinan berperilaku agresi ketika berkendara di jalan raya, dikarenakan remaja kurang bisa mengontrol emosi apabila menerima stimulus yang negatif dari pengendara lain. Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti sendiri terhadap perilaku remaja ketika berkendara di jalan raya adalah remaja seringkali kebut-kebutan tanpa mempertimbangkan keselamatan mereka sendiri dan keselamatan orang lain. Remaja sering kurang mempertimbangkan jarak yang aman apabila ingin mendahului kendaraan yang ada di depannya. Remaja akan marah apabila ada pengendara lain yang merugikan

dirinya ketika berkendara di jalan raya. Hal tersebut cukup membuktikan jika remaja akan cenderung mudah berperilaku agresif ketika berkendara di jalan raya.

Teori tentang agresi adalah teori intergrasi kognitif tentang *trait-anger* yang diajukan oleh Wilkowski & Robinson (2008) menurut teori tersebut individu yang memiliki *trait-anger* yang tinggi biasanya akan mengalami kesulitan dalam hal menginterpretasikan suatu situasi yang provokatif dan dapat memicu proses yang secara spontan menimbulkan rasa amarah dan dorongan agresi pada dirinya. Dalam kasus penelitian ini yang sangat mungkin terjadi adalah ketika sedang berkendara individu terprovokasi oleh pengendara lain seperti pengendara lain kurang berhati-hati dalam berkendara yang dapat membahayakan individu tersebut. Atau mungkin pengendara lain menyalip tanpa memperhitungkan jarak. Bahkan ketika ada pengendara lain menabrak dengan sengaja, hal tersebut merupakan suatu provokasi dari pengendara lain yang menyebabkan individu berperilaku agresivitas. Akan tetapi individu akan dapat menekan perilaku agresivitasnya jika memiliki kontrol diri yang baik.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka dapat dibuktikan bahwa dengan adanya kontrol diri yang tinggi dapat mengurangi perilaku agresivitas pada remaja. Hal ini dikarenakan remaja berusaha untuk mengontrol dirinya agar perilaku agresivitas dapat ditekan sehingga remaja akan dapat diterima secara sosial pada lingkungan tertentu.

Namun dalam setiap penelitian pastinya terdapat suatu kelamahan, dan kelamahan pada penelitian ini adalah kurangnya pembahasan tentang pengetahuan rambu lalu lintas sehingga peneliti sangat kesulitan untuk mencari referensi jurnal sebagai acuan. Serta hasil dari penelitian ini tidak dapat menjawab hipotesis yang diajukan sehingga ada satu hipotesis yang tidak diterima. Disisi lain terdapat manfaat dari penelitian ini, yaitu adanya variabel pengetahuan rambu lalu lintas dengan agresivitas yang bisa dikatakan masih sangat sedikit yang meneliti. Maka penelitian ini dapat dijadikan acuan untuk penelitian selanjutnya.