

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berkembangnya zaman yang semakin modern ini banyak fasilitas serba online bahkan tidak dapat dipungkiri jika ada transportasi online juga bermunculan. Untuk mendapatkan dan menggunakan fasilitas transportasi tersebut atau lebih sering disebut ojek online ini kita harus mempunyai aplikasi online pada smartphone yang kita miliki. Apalagi ojek online semakin berkembang di berbagai kota termasuk di Jember, sudah banyak pula perusahaan ojek online di Jember antara lain adalah Go-Jek, Grab, Uber, Bang Jek, Om Jek. Dikarenakan kebutuhan sarana transportasi yang lebih efektif cepat dalam menghemat waktu, selanjutnya biaya yang telah ditetapkan kepada konsumen lebih murah, lalu dapat menghemat tenaga dari konsumen karena tidak perlu bersusah payah mengemudi kendaraan sendiri untuk mencapai tempat yang dituju, kemudian untuk pembayaran menjadi lebih praktis karena bisa langsung tunai atau non tunai. Terlebih lagi saat ada promo berlangsung itu merupakan kesempatan bagi penumpang untuk lebih hemat dalam biaya yang dikeluarkan dari harga normalnya, yang beroperasi sudah banyak armadanya, jadi akan lebih mudah menjangkau dan cepat dapat jika kita memesan melalui aplikasi ojek online tersebut. Akan tetapi dari kelebihan yang sudah disebutkan barusan ada juga kekurangan pada ojek online ini antara lain, sikap pengemudi dalam berkendara yang membahayakan sehingga dapat berpengaruh terhadap kepuasan serta keselamatan penumpang, kemudian jika kita berada di tempat yang susah mendapat jaringan sinyal smartphone saat mengakses aplikasi ojek online hal itu akan menghambat untuk mendapatkan transportasi online yang kita pesan. Diantara banyaknya ojek online di kota Jember yang paling menonjol adalah Go-Jek dan Grab.

Kemudian transportasi seperti ojek online ini beroperasi di jalanan dengan kendaraan lainnya yang tentunya banyak sikap dalam berlalu lintas sudah umum terjadi, dan tidak luput juga dari sikap tersebut menimbulkan perilaku agresif dalam berkendara. Salah satu bentuk agresif yang sering terjadi misalnya, ketika ojek online terjebak macet sedangkan konsumen telah menunggu pesannya. Maka ojek online tersebut menimbulkan perilaku agresif dalam berkendara. Agresif berkendara tersebut dipicu oleh waktu dalam pelayanannya terhadap konsumen. Fenomena tersebut yang dinamakan *Aggressive Driving Behavior*. Menurut James & Nahl (dalam Novita Sari, 2020) *Aggressive Driving Behavior* yaitu perilaku mengendarai dalam kontrol gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku dengan memaksakan suatu tingkat resiko pada pengendara lain. Dari penjelasan pengertian tersebut, *aggressive driving behavior* memang membahayakan dan dapat menyebabkan kecelakaan.

Lalu menurut Tasca (dalam Novita Sari, 2020) salah satu faktor dapat mempengaruhi terjadinya *aggressive driving behavior* yaitu Faktor Usia dengan Jenis kelamin yang sebagaimana bahwa kebanyakan *aggressive driving behavior* menyertakan pengemudi laki-laki berusia 17-35 tahun lebih tinggi dibandingkan pengendara dengan rentang usia yang sama. Pengendara laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Bagi mereka aturan lalu lintas merupakan sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sementara itu pengendara perempuan lebih memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas serta masuk akal dan memiliki tanggung jawab untuk mematuhi.

Dalam hal ini menurut data Satlantas Polres Jember tahun 2019 menjelaskan sepanjang dua tahun terakhir pada tahun 2018 hingga 2019, terdapat total 2.422 kasus kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal berjumlah 719 orang, korban luka berat sebanyak 33 orang dan korban luka ringan berjumlah 2.837 orang. Sekitar 1.107 kejadian diantaranya dialami oleh rentang usia 16-25 tahun serta 702 kasus kecelakaan lalu lintas berada di rentang usia 26-

35 tahun, (dalam Novita Sari, 2020). Purnomo (dalam Hartanto, 2021) juga berpendapat bahwa *Aggressive Driving Behavior* dapat mengakibatkan 80-90% dari seluruh kecelakaan lalu lintas.

Kemudian dari data kecelakaan Satlantas Polres Jember tahun 2019, adanya keterlibatan pengemudi usia masa dewasa awal, yang menurut (Hurlock, 2009) *adult* atau dewasa berasal dari kata kerja latin yang berarti “tumbuh menjadi kedewasaan”. Jadi, orang dewasa merupakan individu yang telah menyelesaikan pertumbuhannya dan siap menerima kedudukan dalam masyarakat bersama dengan orang dewasa lainnya. Dewasa awal dimulai pada usia 18 tahun hingga kira-kira 40 tahun.

Ketika perubahan-perubahan fisik dan psikologis yang menyertai berkurangnya kemampuan reproduktif. Menurut Syrock (dalam Jahja, 2011) Kedewasaan seseorang dapat dipandang dari cara seseorang mengontrol emosi. Apabila orang pandai mengontrol emosinya berarti semua tindakan yang dilakukan tidak sekedar mengandalkan nafsu, melainkan dia telah menggunakan akal-akalnya. Hal ini jika seorang dalam masa dewasa awal mampu mengendalikan emosi dan bertindak menggunakan akal pada saat mengemudi, maka sangat kecil kemungkinan individu tersebut melakukan tindakan agresif.

Lalu ada beberapa hasil dari penelitian sebelumnya menurut (Aji, 2020) menjelaskan bahwa tingkat agresivitas berkendara yang dilakukan oleh pengemudi ojek online pada usia 18-40 tergolong rendah yang berada pada presentase 51,7%. Selanjutnya menurut (Pertiwi, 2020) menjelaskan tingkat *aggressive driving behavior* yang dilakukan pengemudi ojek online berada pada kategori rendah dengan presentase 35,7%. Akan tetapi masih ada pengemudi di usia dewasa awal yang melakukan *Aggressive Driving Behavior*, berdasarkan hasil wawancara kepada beberapa konsumen yang sering menggunakan ojek online Go-Jek dan Grab menjelaskan : Menjumpai pengemudi ojek online dengan cara menyetir melawan arah, mengebut, menerobos rambu lalu lintas, terkadang memotong jalan tanpa

melihat kondisi jalan, pernah konsumen menjumpai pengemudi ojek online yang mengupat hingga berkata kasar.

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara kepada beberapa pengemudi ojek online Go-jek dan Grab menjelaskan : Pada saat dengan penumpang sering mengebut meskipun ada batas kecepatan yang telah di tentukan dari aplikasinya yang jika melanggar akan muncul bunyi alarm, akan tetapi notifikasi dari alarm tersebut sering dimatikan oleh pengemudi supaya bunyinya tidak mengganggu, hal ini hanya berlaku pada saat sedang menerima orderan saat membonceng penumpang. Pengemudi juga menjelaskan sampai beradu kecepatan dengan pengendara lain dengan tujuan pada supaya saat mengebut jalannya tidak didahului oleh pengemudi yang lain supaya lebih leluasa untuk mengebut. Kemudian pengemudi terkadang menerobos lampu merah karena mengejar waktu dengan membonceng penumpang yang tergesa-gesa, jika ada pesanan makanannya jauh pengemudi akan mengebut hingga melanggar batas kecepatan yang telah ditentukan dan juga akan menerobos lampu merah. Terkadang pengemudi melawan arus saat membonceng konsumen karena tidak mau berputar di tempat yang telah disediakan karena jauh hingga berputar arah ditempat yang tidak semestinya karena untuk menghemat waktu dan hal ini juga terjadi pada saat mengantarkan order makanan kepada konsumen. Pengemudi juga sering berkendara dibahu jalan ketika macet serta sering mengemudi di jalur kiri ketika mendahului ataupun berkendara dengan kecepatan cukup tinggi meskipun sedang dengan penumpang dikarenakan mengejar waktu. Pada saat ada pengendara lain yang menyusul emosinya terlebih dahulu pengemudi akan mengklakson secara terus-menerus dan memaki seperti saat ada pengemudi lain yang tiba-tiba memotong jalan. Lalu suatu ketika ada pengemudi lain yang mendahului dengan seenaknya serta berkecepatan tinggi sampai terlalu berdekatan hingga membuatnya terkejut pengemudi akan memaki hingga berkata kasar sampai terlalu berdekatan hingga membuatnya terkejut. Serta pengemudi pernah terkejut dikarenakan ada kendaraan dari arah berlawanan tiba-tiba menyalip sehingga membuat sampai turun

ke bahu jalan sontak saja pengemudi langsung meneriakinya dan berkata kasar. Pengemudi juga tak segan bila harus bertengkar dengan pengendara lainnya yang membuat kesal.

Beberapa pengemudi ojek online juga menjelaskan bahwa melakukan *aggressive driving behavior* dalam berkendara karena situasi pada pengemudi yang sedang dialami pada saat berkendara seperti sedang tergesa-gesa, selanjutnya situasi di jalan saat sedang mengemudi seperti seringnya melihat balapan sepeda motor jadi terinspirasi untuk mengemudi dengan menggebut, lalu karena meniru pengendara lainnya yang berperilaku agresif dalam mengemudi, lalu adanya kesempatan untuk melakukan perilaku agresif saat berkendara. Hal ini sejalan dengan pendapat Dale (dalam Yanuardianto, 2019) yaitu kognitif sosial adalah menonjolkan gagasan bahwa sebagian besar pembelajaran manusia terjadi pada sebuah lingkungan sosial. Dengan mengamati orang lain, manusia memperoleh pengetahuan, aturan, keterampilan, strategi, keyakinan, dan sikap-sikap. Individu juga melihat model-model atau contoh untuk mempelajari kegunaan dan kesesuaian perilaku serta hasil dari perilaku yang dimodelkan, kemudian mereka bertindak sesuai dengan keyakinan tentang kemampuan mereka serta hasil yang diharapkan dari tindakan mereka. Dengan kata lain awal mula sebab pengemudi ojek online melakukan perilaku agresif dalam mengemudi karena pembelajaran yang berkelanjutan dari interaksi individu, lingkungan sosialnya, dan perilaku. Termasuk dengan mengamati lalu meniru pengendara lain sehingga memperoleh cara atau perilaku dalam melakukan timbal balik yang sesuai dengan keyakinan dan hasil yang diharapkan maka dari itu pengemudi ojek online melakukan perilaku agresif dalam mengemudi.

Kemudian menurut James dan Nahl (dalam Novita Sari, 2020) mengemukakan pendapatnya mengenai bentuk *Aggressive Driving Behavior*, mempunyai 3 bentuk, antara lain : (*Verbal Road Rage*) amukan verbal di jalan,

contohnya seperti mengklakson, berteriak, mengupat, menyumpah, memaki pengendara lainnya. Dari bentuk ini perilaku yang muncul berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa pengemudi ojek online pengemudi menjelaskan : Pada saat tiba-tiba emosi atau jika ada pengendara lain yang menyulut emosinya terlebih dahulu, pengemudi akan mengklakson secara terus-menerus dan memaki seperti saat ada pengendara lain yang tiba-tiba memotong jalan. Lalu suatu ketika ada pengendara lain yang mendahului dengan seenaknya berkecepatan tinggi sampai terlalu berdekatan hingga membuatnya terkejut pengemudi akan memaki hingga berkata kasar sampai terlalu berdekatan hingga membuatnya terkejut. Serta pengemudi pernah terkejut dikarenakan ada kendaraan dari arah berlawanan tiba-tiba menyalip sehingga membuat sampai turun ke bahu jalan sontak saja pengemudi langsung meneriakinya dan berkata kasar. Pengemudi juga tak segan bila harus bertengkar dengan pengendara lainnya yang membuat kesal.Selanjutnya adalah (*Rushing Maniac & Aggressive Competitor*) maniak dengan kecepatan pesaing yang agresif, contohnya selalu berusaha berkendara di jalur cepat dan menerobos dibahu jalan. Dari bentuk ini perilaku yang muncul berdasarkan wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa ojek online pengemudi menjelaskan : Jika ada pesanan makanan restorannya jauh pengemudi akan mengebut dan menerobos lampu merah. Pengemudi juga menjelaskan sampai beradu kecepatan dengan pengendara lain dengan tujuan pada supaya saat mengebut jalannya tidak didahului oleh pengemudi yang lain supaya lebih leluasa untuk mengebut. Lalu yang terakhir adalah (*Scofflaw*) tidak patuh terhadap peraturan ataupun hukum berlalu lintas, contohnya seperti melanggar lampu merah, menerobos lampu kuning, melanggar garis marka yang telat di tentukan. Dari bentuk ini perilaku yang muncul berdasarkan wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa ojek online pengemudi menjelaskan : Terkadang menerobos lampu merah karena mengejar waktu saat membonceng

penumpang yang tergesa-gesa dan jika ada pesanan makanan restorannya jauh pengemudi akan mengebut dan menerobos lampu merah. Serta terkadang melawan arus saat membonceng konsumen karena tidak mau berputar di tempat yang telah disediakan karena jauh hingga berputar arah ditempat yang tidak semestinya dan untuk menghemat waktu dan hal ini juga terjadi pada saat mengantar order makanan kepada konsumen.. pengemudi terkadang menerobos lampu merah karena mengejar waktu dengan membonceng penumpang yang tergesa-gesa, jika ada pesanan makanan restorannya jauh pengemudi akan mengebut hingga melanggar batas kecepatan yang telah ditentukan dan juga akan menerobos lampu merah. Terkadang pengemudi melawan arus saat membonceng konsumen karena tidak mau berputar di tempat yang telah disediakan karena jauh hingga berputar arah ditempat yang tidak semestinya karena untuk menghemat waktu dan hal ini juga terjadi pada saat mengantar order makanan kepada konsumen. Pengemudi juga sering berkendara dibahu jalan ketika macet serta sering mengemudi dijalur kiri ketika mendahului ataupun berkendara dengan kecepatan cukup tinggi meskipun sedang dengan penumpang dikarenakan mengejar waktu.

Dari hasil wawancara yang didapatkan, perilaku mengemudi ojek online tersebut melanggar Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat 4 yang sebagaimana telah tertulis : Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi : a. Rambu perintah atau larangan; b. Marka jalan. Selanjutnya pengemudi melanggar batas kecepatan pada pasal 21 ayat 1 tertulis : Setiap jalan memiliki kecepatan paling tinggi yang telah ditentukan secara rasional. Dan juga melanggar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Pasal 3 Ayat 2 tertulis : Penggunaan Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat

sebagaimana dimaksud pada Ayat 1 wajib memenuhi aspek : a. Keselamatan; b. Keamanan; c. Kenyamanan. Serta pengemudi juga melanggar Pasal 4 Pemenuhan aspek keselamatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat 2 huruf a paling sedikit harus memenuhi ketentuan berikut : Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan; Pengemudi mengendarai Sepeda Motor dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Penelitian ini masih penting dilakukan mengingat angka kecelakaan yang masih tinggi terjadi pada pengemudi ojol yang seharusnya pengemudi lebih memperhatikan untuk keselamatan diri sendiri, penumpang dan pengendara lainnya yang berada di jalan. Selain itu dampaknya akan mempengaruhi terhadap pelayanan pada konsumen dan keuntungan pada perusahaan ojek online tersebut. Kemudian menurut hasil kategori *aggressive driving behavior* pada pengemudi ojek online usia dewasa awal dari penelitian sebelumnya berada pada presentase rendah. Akan tetapi terdapat perbedaan pada fenomena yang didapatkan peneliti berdasarkan hasil dari wawancara masih ada yang melakukan *aggressive driving behavior*. Maka dari itu dengan adanya perbedaan hasil presentase pada kategori *aggressive driving behavior* dari penelitian sebelumnya dan penjelasan latar belakang masalah di atas peneliti tertarik melakukan penelitian tentang **Gambaran *Aggressive Driving Behavior* pada Ojek Online di Kabupaten Jember.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas dapat disimpulkan suatu rumusan masalah penelitian yaitu, gambaran *Aggressive Driving Behavior* pada pengemudi ojek online di Kabupaten Jember.

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana gambaran perilaku *Aggressive Driving Behavior* pada pengemudi ojek online di Kabupaten Jember ?

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah informasi dan pengetahuan di ilmu psikologi, khususnya dibidang psikologi klinis dan psikologi sosial mengenai gambaran *Aggressive Driving Behavior* pada pengemudi ojek online di Kabupaten Jember.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pengemudi

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan pemahaman kepada pengemudi mengenai gambaran perilaku *aggressive driving behavior* yang bisa beresiko membahayakan diri sendiri dan orang lain termasuk penumpangnya pada saat berkendara sehingga pengemudi dapat melakukan upaya untuk diri

sendiri dalam mengurangi kebiasaan berkendara secara agresif yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

b. Bagi Universitas Muhammadiyah Jember

Bagi pihak universitas diharapkan hasil penelitian ini dapat memberi informasi tambahan mengenai gambaran perilaku *aggressive driving behavior* yang dimunculkan oleh pengemudi ojek online di Kabupaten Jember.

c. Bagi Perusahaan Ojek Online Jember

Bagi pihak perusahaan penyedia jasa ojek online di Jember diharapkan lebih memberikan banyak pelatihan *safety ridding* dan wawasan berkendara kepada pengemudi ojek online guna menciptakan pengemudi yang tertib berlalu lintas serta dapat meningkatkan kualitas pelayanan untuk keselamatan kepada konsumen dan bisa meningkatkan keuntungan untuk perusahaan.

E. Keaslian Penelitian

Berikut ini adalah beberapa penelitian yang berkaitan dengan perilaku *aggressive driving behavior* sebagai bahan acuan untuk melakukan penelitian ini antara lain :

1. (Febri Alfiamitha Pertiwi, 2020). Stres Kerja dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Ojek Online.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan antara stres kerja dengan *aggressive driving* pada pengemudi ojek online di Surabaya. Subyek penelitian adalah pengemudi ojek online di Surabaya sebanyak 70 pengemudi. Teknik yang digunakan insidental sampling, yaitu teknik pengambilan sampel yang berdasarkan kebetulan atau insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok dengan sumber data. Metode yang digunakan dalam penelitian ini

adalah metode kuantitatif dengan menggunakan dua instrument penelitian yakni skala Stres Kerja dan skala Aggressive Driving yang disusun dengan model penskala Likert dalam bentuk kuesioner dengan cara membagikan link skala penelitian pada pengemudi ojek online di Surabaya. Hasil penelitian ada hubungan positif yang signifikan antara Stres Kerja dengan Aggressive Driving pada pengemudi ojek online di Surabaya. Artinya semakin tinggi Stres Kerja yang dimiliki, maka semakin tinggi Aggressive Driving yang dilakukan.

Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah terdiri dari satu variabel yaitu *aggressive driving behavior*, selanjutnya banyaknya subjek yang diteliti. Kemudian teori skala *aggressive driving behavior* yang digunakan adalah James dan Nahl, 2000 yaitu ada 3 perilaku antara lain : *Verbal Road Rage, Rushing Maniac & Aggressive Competitor, Scofflaw*.

2. (Soffania, 2018). Hubungan Aggressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor Dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan Aggressive Driving Behavior pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas. Populasi dalam penelitian adalah siswa SMA yang dibagi menjadi dua kelompok yaitu kelompok kasus adalah kelompok yang pernah mengalami kecelakaan dengan jumlah 24 responden dan kelompok kontrol adalah kelompok yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 48 responden. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian menggunakan purposive sample pada kelompok kasus dan matching sample pada kelompok kontrol berdasarkan usia dan jenis kelamin. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara aggressive driving behavior pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas. ($p=0.0006$; $OR=5.320$).

Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah variabel yang digunakan hanya 1 yaitu *aggressive driving behavior*, selanjutnya pada teknik pengambilan sampel menggunakan insidental sampling dan subjek yang diteliti adalah pengemudi ojek online, kemudian teori skala yang digunakan adalah James dan Nahl, 2000.

3. (Galang Rizky Mazaya, Yuli Azmi Rozali, 2016) Gambaran Aggressive Driving Pada Siswi Pengendara Motor Di SMK Wilayah Ciledug.

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui gambaran aggressive driving dan mengetahui gambaran dimensi dominan aggressive driving di SMK wilayah Ciledug. Rancangan penelitian ini adalah deskriptif-kuantitatif. Jumlah sampel 115 siswi. Teknik pengambilan sample menggunakan purposive sampling. Instrumen pengumpulan data berupa alat ukur dari (James & Nahl, 2000). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat aggressive driving siswi pengendara motor yang tinggi lebih banyak daripada yang rendah. Dimensi dominan aggressive driving yaitu Impatience & Inatentiveness, dengan Siswi paling banyak berada di usia 17 tahun, kelas 11 dan lama mengendarai diatas 2 tahun. Tidak ada hubungan antara usia, kelas dan lama berkendara dengan dimensi dominan aggressive driving.

Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah teknik pengambilan sampel menggunakan insidental sampling dan subjek yang diteliti adalah pengemudi ojek online. Kemudian teori skala *aggressive driving behavior* yang digunakan adalah James dan Nahl, 2000 yaitu ada 3 perilaku antara lain : *Verbal Road Rage, Rushing Maniac & Aggressive Competitor, Scofflaw*.

4. (Gaffar Prianka Aji, 2020) Agresivitas Berkendara Ditinjau Dari Kontrol Diri Pada Pengemudi Ojek Online.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas (kontrol diri) dengan variabel tergantung (agresivitas berkendara) pada pengemudi ojek online. Hipotesis yang diajukan adalah ada hubungan negatif antara kontrol diri terhadap agresivitas berkendara. Metode penelitian ini menggunakan kuantitatif korelasional. Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek online di wilayah Surakarta, berjenis kelamin laki-laki dan berusia 18 – 40 tahun. Teknik pengambilan sampel menggunakan snowball sampling, untuk mendapatkan responden pertama-tama peneliti mendapatkan lima orang sebagai sumber data utama yang dari lima orang tersebut masing-masing memberikan informasi tentang subjek yang memenuhi kriteria untuk menjadi subjek penelitian, pada jenjang kedua diperoleh 48 subjek lalu diteruskan pada jenjang berikutnya diperoleh 67 subjek dan selama enam hari diperoleh 120 responden. Alat pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan skala kontrol diri dan skala agresivitas berkendara yang disebar melalui google form. Skala agresivitas berkendara menggunakan (Houston, Harris, dan Norman (2003) Agresivitas berkendara dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda yang dapat menimbulkan perilaku konflik seperti mengklakson berulang kali (honking), melakukan gerakan kasar (rude gesturing), mendedipkan lampu jauh (flashing light) di suasana lalu lintas yang tenang serta perilaku mengebut (speeding) seperti perilaku membuntuti (tailgaiting) dan mempercepat laju kendaraan saat lampu kuning menyala. Berdasarkan hasil analisis data, adanya hubungan negatif yang sangat signifikan yang berarti semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah tingkat agresivitas berkendara dan sebaliknya, semakin rendah tingkat kontrol diri maka semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara. Tingkat kontrol diri pada pengemudi ojek online tergolong tinggi dan tingkat agresivitas berkendara pada pengemudi ojek online tergolong rendah.

Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah terdiri dari satu variabel yaitu *aggressive driving behavior*, selanjutnya banyaknya subjek yang diteliti, kemudian jenis kelamin subjek yang mencakup laki-laki dan perempuan, lalu teknik pengambilan sampel menggunakan insidental sampling. Kemudian teori skala *aggressive driving behavior* yang digunakan adalah James dan Nahl, 2000 yaitu ada 3 perilaku antara lain : *Verbal Road Rage, Rushing Maniac & Aggressive Competitor, Scofflaw*.

