



HUBUNGAN REGULASI EMOSI DENGAN AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR PADA PENGEMUDI BUS ANTARKOTA DALAM PROVINSI (AKDP)

Sisi Apriati, Yuninda Tria Ningsih

Departemen Psikologi, Fakultas Psikologi dan Kesehatan, Universitas Negeri Padang

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana regulasi emosi berhubungan dengan aggressive driving behavior yang ditunjukkan oleh pengemudi bus antarkota dalam provinsi. Studi ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang melibatkan 82 pengemudi bus. Dalam penelitian ini, skala ERQ (Emotion Regulation Questionnaire) dan skala ADBS (Aggressive Driving Behavior Scale) digunakan untuk mengumpulkan data. Hasil uji korelasi menunjukkan bahwa H_a diterima dan H_0 ditolak, dengan koefisien korelasi (r) sebesar -0.754 dan signifikan (p) sebesar 0.000. Oleh karena itu, temuan ini menunjukkan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara regulasi emosi dan aggressive driving behavior yang ditunjukkan oleh supir bus antarkota di provinsi.

Kata Kunci: Regulasi Emosi, Aggressive Driving Behavior, Pengemudi Bus.

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan zaman, setiap orang membutuhkan alat transportasi untuk mempermudah kegiatan sehari-hari. Transportasi umum merupakan sarana yang paling sering digunakan oleh masyarakat dalam menunjang berbagai aktivitasnya. Salah satu sarana transportasi umum yang paling populer adalah bus.

Berdasarkan hasil wawancara pada penumpang yang menggunakan

bus khususnya dalam trayek Padang-Payakumbuh, ditemukan bahwa mereka memilih menggunakan bus dikarenakan ongkos yang murah, cepat, hemat, bisa berangkat kapan saja, praktis tanpa harus beli tiket terlebih dahulu, tersedia unit mobil yang banyak sehingga tidak perlu khawatir ketika hendak ke luar kota. Namun, menurut mereka perilaku mengemudi sopir bus membuat mereka merasa kesal dan khawatir saat dalam perjalanan. Hal ini disebabkan oleh sopir

bus sering melanggar aturan lalu lintas, kebut-kebutan, menyalip dari sisi kiri jalan, berkata kasar ketika ada kendaraan lain yang mendahuluinya atau kendaraan yang di depan melaju pelan, menyalip dengan jarak yang dekat, berebutan penumpang dengan bus lain, membawa penumpang diluar batas kapasitas, ngerem mendadak, menurunkan penumpang dalam keadaan mobil berjalan pelan.

Wawancara juga dilakukan kepada sesama pengguna jalan raya, yaitu pengendara sepeda motor. Mereka menyatakan merasa kurang nyaman ketika berkendara di sekitar bus, hal ini dikarenakan perilaku mengemudi sopir bus yang sering ngerem mendadak, menyalip tanpa memberi tanda terlebih dahulu, sering membunyikan klakson berulang-ulang kali dengan keras tidak pada tempatnya, bus melaju cepat dari arah yang berlawanan, memotong dengan jarak yang dekat, menurunkan penumpang di bahu jalan sehingga menyebabkan macet, tidak memberikan jalan untuk mendahuluinya, sering mendengar sopir bus mengeluarkan kata kasar ketika berpas-pasan dari arah yang berlawanan.

Kemudian, pengemudi mobil pribadi yang diwawancarai juga menyatakan bahwa pernah berada di tengah kemacetan di Silaiang, datang bus dari arah Padang menuju Bukittinggi menyalip dari sisi kanan jalan dengan kencang dan memaksa masuk lajur kiri, namun tidak ada celah untuk bus masuk sehingga terdengar sopir bus tersebut mengeluarkan kata kasar. Selain itu, bus sering terlihat menggunakan klakson yang tidak beraturan, menyetir yang tidak beraturan, serta mendahului kendaraan lain dengan pola tanggung.

Berdasarkan hasil wawancara diatas, akibat dari perilaku mengemudi sopir bus tentu saja akan menimbulkan berbagai permasalahan seperti ketidaknyamanan bagi penumpang, kerusakan harta benda, serta

kemungkinan terjadinya kecelakaan yang merugikan dirinya atau orang lain. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang tidak diinginkan namun dapat mengakibatkan kerusakan, kerugian hingga kematian. Berdasarkan data *Global Status Report on Road Safety* oleh WHO, kecelakaan lalu lintas di Indonesia meningkat lebih dari 80%.

Tingginya kecelakaan lalu lintas di Indonesia terjadi di beberapa provinsi, diantaranya Sumatera Barat dengan 3.336 kejadian pada tahun 2019. Kemudian pada tahun 2021 sebanyak 2.973 kasus dengan 464 jumlah korban yang meninggal serta 261 dengan luka berat. Kemudian, pada tahun 2022 tercatat 3.506 kasus dengan 514 kematian dan 317 dengan luka.

Tingginya angka kecelakaan disebabkan oleh berbagai faktor antara lain kesalahan manusia, kendaraan dan lingkungan (Enggarsasi & Sa'diyah, 2017). Hal ini sejalan dengan temuan (Utomo, 2012) bahwa jalan, manusia, lingkungan, dan kendaraan adalah penyebab utama kecelakaan. Dengan jumlah presentase tertinggi pada faktor manusia yaitu 79,91%. Selain itu, (Marsaid et al., 2013) juga menemukan bahwa faktor manusia adalah faktor paling dominan penyebab terjadinya kecelakaan.

Aggressive driving adalah salah satu penyebab kecelakaan yang dikaitkan dengan kesalahan manusia. Berdasarkan hasil penelitian (Soffania, 2018) menemukan bahwa adanya hubungan *aggressive driving behavior* terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dimana orang yang sering melakukan *aggressive driving* cenderung lebih sering terlibat kecelakaan daripada orang yang jarang melakukan *aggressive driving*.

Menurut (Houston et al, 2003) *aggressive driving behavior* adalah perilaku sosial yang tidak efektif yang

dapat membahayakan orang lain. Kemudian, menurut James & Nahl (2000) *aggressive driving behavior* merupakan perilaku berkendara yang dilakukan seseorang dipengaruhi oleh adanya gangguan emosi sehingga dapat menimbulkan resiko pada orang banyak.

Aggressive driving melibatkan berbagai perilaku seperti mengikuti kendaraan tidak pada jarak aman, menyalip dengan kasar, menyalip dari sisi kiri jalan, mencegah kendaraan lain untuk menyalip atau memasuki jalur, berkendara dengan kecepatan tinggi sehingga dapat menyerempet kendaraan lain, membunyikan klakson tidak pada tempatnya, mengemudi yang tidak beraturan.

Peneiti melakukan wawancara kepada sopir bus khususnya trayek Padang-Payukumbuh dan sebaliknya. Diketahui bahwa beberapa sopir yang kebut-kebutan dan membahayakan. Namun tak sedikit pula yang masih berlaku sopan di jalan raya dan kepada para penumpang. Mereka sendiri mengakui ada kalanya mereka berlaku kasar, ada kalanya pula mereka berlaku sopan. Kemudian, mereka mengatakan bahwa mereka dapat berlaku kasar karena mengejar target setoran yang belum tercapai sementara pemberangkatan bus beruntun, sehingga membuat mereka kebut-kebutan dengan bus yang lain untuk memperebutkan penumpang. Jika bus AKDP lainnya mengejar maka para sopir merasa tegang, marah dan jengkel serta berambisi untuk mengejar kembali.

Kemacetan lalu lintas yang membuat mereka menjadi tegang memikirkan target setoran dan berselisih paham dengan sopir lainnya sehingga membuatnya menumpahkan kekesalannya dengan membunyikan klakson berulang kali, mengemudi dengan kasar, mengeluarkan kata kasar bahkan terjadi perselisihan antara para pengemudi. Hal lain yang menyebabkan mereka menjadi kasar adalah ketika

tidak diberikan jalan untuk mendahului kendaraan yang berada di depannya dan diklakson kendaraan yang berada dibelakangnya. Selain itu, peneliti melakukan wawancara pada pengguna mobil pribadi, ditemukan bahwa mereka juga sering membunyikan klakson berkali-kali, menyalakan lampu sorot tinggi ketika ada pengendara lain, berkecepatan tinggi, mengemudi tidak pada jarak aman, mengeluarkan kata-kata kasar apabila ada kendaraan lain yang memotong.

Berdasarkan hasil survey dan wawancara, ditemukan bahwa *aggressive driving* dapat dilakukan oleh siapa saja yang berkendara. Namun, seorang sopir bus memiliki tanggung jawab dan resiko yang sangat besar terhadap nyawa puluhan penumpang. Oleh sebab itu, seorang pengemudi bus seharusnya juga memiliki kemampuan untuk dapat mengatur dan mengelola emosi yang dirasakan terlebih pada saat sedang berkendara agar tidak berselisih dengan pengemudi lain dan tidak melampiaskan di jalan seperti kebut-kebutan yang akan memberikan dampak buruk bagi kenyamanan dan keselamatan banyak orang.

Terjadinya perilaku *aggressive driving* juga dipengaruhi oleh kondisi emosional dari pengemudi tersebut. Setiap individu diharapkan dapat mengungkapkan perasaannya secara sehat dan sesuai dengan keadaan yang terjadi. Kemampuan regulasi emosi yang tepat menentukan kapasitas seseorang untuk mengekspresikan emosi secara adaptif. Seseorang dapat mengatasi masalah emosional saat mengemudi jika memiliki kemampuan dalam mengendalikan perasaannya dengan baik.

Menurut Gross (2002) regulasi emosi diartikan sebagai bagaimana individu dalam mengatur dan mengendalikan perasaannya, kapan dan bagaimana mengekspresikannya. Kemudian, regulasi emosi menurut Gross

dan Thompson (2007) adalah cara untuk mengatur dan mengendalikan perasaan. Orang yang mampu mengendalikan emosi mereka dengan baik memiliki kemampuan untuk mengatasi tantangan, memiliki kemampuan untuk mengendalikan diri mereka sendiri, dan mereka dapat menghindari perasaan negatif.

Seorang pengemudi membutuhkan pengaturan emosi untuk mengendalikan ketegangan emosinya dan agar tidak mudah meledak. Ketidakmampuan individu mengatur emosi pada saat berkendara, membuat individu tersebut cenderung akan melampiaskannya pada saat di jalan. Hal ini didukung oleh pendapat Trogolo, et al (2014) pengemudi yang tidak bisa mengendalikan emosinya cenderung mengemudi secara agresif yang dapat merugikan diri sendiri ataupun orang lain. Sebaliknya, pengemudi yang bisa mengendalikan emosinya dengan baik cenderung mengemudi dengan lebih berhati-hati.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan antara regulasi emosi dengan *aggressive driving behaviour* pada pengemudi bus angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP). Subjek dalam penelitian ini adalah sopir bus antarkota dalam provinsi khususnya dalam trayek Padang-Payakumbuh berjumlah 82 orang. Teknik *accidental sampling* digunakan dalam penelitian ini, dimana semua orang yang ditemukan secara kebetulan dapat dianggap sebagai sampel, asalkan mereka mempunyai karakteristik sama seperti populasi atau tema penelitian.

Teknik pengumpulan data penelitian ini menggunakan kuesioner yang dibagikan secara langsung kepada masing-masing subjek dengan dua skala yaitu skala ERQ (*Emotion Regulation*

Questionnaire) oleh Gross & John (2003) yang diadaptasi oleh (Radde et al., 2021). Kedua, skala ADBS (*Aggressive Driving Behavior Scale*) oleh (Houston et al., 2003) yang diadaptasi oleh Qadri (2020). Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan *product moment pearson's* dan dibantu dengan software SPSS.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jumlah subjek dalam penelitian ini adalah 82 orang sopir bus. Penelitian ini menemukan bahwa sopir bus memiliki regulasi emosi yang baik. Regulasi emosi adalah kemampuan yang dimiliki individu dalam mengevaluasi serta mengubah reaksi emosional untuk berperilaku yang sesuai dengan situasi dan kondisi (Gross & Thompson, 2007). Kemudian menurut Greenberg (2007) regulasi emosi adalah kemampuan dalam mengatur, mengendalikan dan mengelola semua emosi negatif yang dirasakan dengan tujuan untuk memiliki keseimbangan emosional.

Berdasarkan skala regulasi emosi dan *aggressive driving behavior*, dilakukan pengkategorian sampel penelitian yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 1. Kategorisasi regulasi emosi

Skor	Kategorisasi	F	Persentase
$55 \leq X$	Sangat Tinggi	7	8,5%
$45 \leq X < 55$	Tinggi	29	35,4%
$35 \leq X < 45$	Sedang	21	25,6%
$25 \leq X < 35$	Rendah	20	24,4%
$X < 25$	Sangat Rendah	5	6,1%

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa subjek dalam penelitian ini berada pada kategori tinggi, artinya pengemudi bus mampu meregulasi emosi dengan baik. Dengan demikian, pengemudi yang bisa meregulasi emosinya cenderung lebih bisa mengontrol emosi mereka dalam situasi

tertentu. Sehingga mereka mampu untuk mengekspresikan emosinya sesuai dengan kondisi yang sedang dihadapi. Subjek dengan regulasi emosi yang tinggi juga mampu mengendalikan diri supaya tidak terjerat pada tindakan negatif ketika menghadapi tekanan tertentu, sehingga perilaku yang dimunculkan dapat terarah dengan baik.

Hal ini didukung pendapat (Gross & John, 2003) orang yang dapat mentontrol perasaannya dengan baik lebih bisa mengelola dan mengendalikan emosinya pada saat menghadapi suatu peristiwa. Menurut (Herani & Jauhari, 2017) seseorang yang mampu meregulasi emosinya pada saat berkendara cenderung akan mengemudi dengan hati-hati serta dapat mempertimbangkan resiko tertentu sebelum pengambilan keputusan.

Sebaliknya, pengemudi yang memiliki regulasi emosi yang rendah tidak bisa mengontrol perasaannya dan cenderung memberikan respon yang negatif sesuai keadaan yang terjadi. Ketidakmampuan mengatur emosi membuat individu susah dalam mengendalikan dan mengelola emosi yang dirasakan. Pada saat berkendara, pengemudi dengan regulasi emosi yang rendah akan mudah terpancing emosi marah pada kejadian yang terjadi di jalan raya (Priatini et al., 2019).

Sejalan dengan temuan (Marhan et al., 2021) bahwa pengemudi yang berkendara dengan agresif mengalami emosi yang tidak stabil, menyebabkan perilaku yang berbahaya, sebaliknya pengemudi yang mampu mengendalikan dan mengelola emosinya akan mengemudi dengan hati-hati. Selaras dengan pendapat (Trogolo et al., 2014), bahwa pengendara yang tidak dapat mengatur dan mengendalikan emosi negatif yang dirasakan mempunyai kecenderungan untuk berperilaku agresif dalam berkendara yang berakibat buruk bagi dirinya dan pengguna jalan lain. Menurut (Gross & John, 2003)

aggressive driving behavior adalah bentuk perilaku menyimpang yang dilakukan seseorang sehingga berakibat menimbulkan ancaman yang serius terhadap keselamatan publik.

Tabel 2. Kategorisasi skala *aggressive driving behavior*

Skor	Kategorisasi	F	Persentase
$52 \leq X$	Sangat Tinggi	10	12,2%
$43 \leq X < 52$	Tinggi	18	22%
$34 \leq X < 43$	Sedang	16	19,5%
$25 \leq X < 34$	Rendah	26	31,7%
$X < 25$	Sangat Rendah	12	14,6%

Berdasarkan tabel diatas, *aggressive driving behavior* pada pengemudi bus berada pada kategori rendah. Artinya individu cenderung akan mengemudi dengan berhati-hati dan mematuhi aturan lalu lintas seperti mampu berada pada jarak aman dengan pengemudi lain, memberikan kesempatan kepada pengemudi lain saat ingin mendahului, berkendara dengan kecepatan yang telah ditentukan agar dapat mengurangi resiko yang merugikan orang lain.

Hasil tersebut selaras dengan hasil penelitian Sulistianingsih (2014) menunjukkan bahwa individu yang memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah mengemudi dengan berhati-hati dan taat aturan lalu lintas. Sejalan dengan temuan Sari (2020) bahwa seseorang dengan *aggressive driving* yang rendah artinya tidak akan membahayakan orang lain saat berkendara.

Pengemudi dengan kategori *aggressive driving* yang tinggi cenderung lebih sering menunjukkan perilaku membuntuti kendaraan lain dengan jarak dekat, menyalip dengan kasar, mengikuti kendaraan kurang dari jarak aman, membunyikan klakson dengan intensitas tinggi, berkecepatan tinggi, menambah kecepatan disaat pengemudi lain ingin mendahului, serta mengeluarkan bahasa yang kasar.

Sejalan dengan temuan (Rumasoreng et al., 2021) menyatakan bahwa pengemudi dengan tingkat *aggressive driving* yang tinggi merupakan pengemudi yang berperilaku kasar kepada pengemudi lain seperti menyalip dengan kasar, mengklakson, membuntuti dengan jarak yang sangat dekat, tidak memberikan celah pada pengemudi lain.

Kemudian, pengemudi yang berada pada kategori *aggressive driving* sedang, artinya terkadang masih berperilaku agresif dalam mengemudi tetapi masih memikirkan pertimbangannya. Seperti menambah kecepatan saat kondisi lalu lintas sepi, menyalip kendaraan lain dengan mempertimbangkan jarak dan ukuran mobil yang sedang dikemudikan dan sesekali menyalakan lampu jauh untuk meminta celah jalan. Selaras dengan pendapat Tasca (2000) bahwa pengemudi dengan *aggressive driving* sedang sering terjadi pada pengemudi yang cuek terhadap keselamatan tetapi tetap berkendara dalam keadaan yang wajar.

Sebelum melakukan uji hipotesis, peneliti melakukan uji normalitas dan linearitas terlebih dahulu. Dengan tujuan untuk memastikan kelayakan data penelitian.

Tabel 3. Hasil uji normalitas

Variabel	SD	Mean	Asymp sig	Keterangan
Regulasi emosi	10,398	41,27	0,222	Normal
<i>Aggressive driving</i>	11,101	37,48	0,270	Normal

Berdasarkan hasil uji normalitas, maka dapat disimpulkan bahwa data dalam penelitian ini berdistribusi normal. Kemudian dari hasil uji linearitas, didapatkan nilai P sebesar 0,000. Maka asumsi linear terpenuhi.

Setelah data penelitian dikatakan berdistribusi secara normal

dan kedua variabel memiliki hubungan yang linear, peneliti melakukan uji hipotesis. Dalam uji hipotesis, peneliti memakai korelasi *product moment*.

Tabel 4. Hasil uji hipotesis

Variabel	Pearson Correlation	Sig.
Regulasi Emosi	-0,754**	0,000
<i>Aggressive Driving Behavior</i>	-0,754**	0,000

Berdasarkan hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa H_a diterima dan H_0 ditolak. Dengan kata lain, terdapat korelasi negatif yang signifikan antara regulasi emosi dan *aggressive driving behavior* yang ditunjukkan oleh supir bus antarkota dalam provinsi. Artinya semakin tinggi regulasi emosi maka akan semakin rendah *aggressive driving*, begitu juga sebaliknya semakin rendah regulasi emosi maka semakin tinggi pula *aggressive driving* pada pengemudi bus.

Hasil penelitian ini selaras dengan temuan (Anas & Silfi, 2019) yang menemukan ada korelasi negatif antara regulasi emosi dan *aggressive driving behavior*. Artinya semakin baik regulasi emosi seseorang maka perilaku *aggressive driving* semakin jarang terlihat. Ini juga sejalan dengan temuan Wicaksono et al., (2019) menyatakan ada korelasi negatif yang signifikan antara regulasi emosi dengan *aggressive driving behavior*. Yaitu semakin tinggi kemampuan regulasi emosi maka semakin rendah perilaku mengemudi agresif.

Kemampuan regulasi emosi memiliki peranan penting dalam menghadapi berbagai peristiwa yang sedang terjadi. Dikarenakan kondisi emosional seseorang sangat berpengaruh terhadap perilaku yang akan dimunculkan. Sama halnya pada saat berkendara, kepadatan lalu lintas yang terus berubah dapat menimbulkan berbagai masalah di jalan raya membuat pengemudi merasakan berbagai emosi

negatif. Dengan keterlibatan emosi negatif tersebut dapat membuat seseorang tidak dapat berpikir secara objektif sehingga mengungkapkannya dengan cara yang tidak tepat.

Dengan demikian, seorang pengemudi perlu memiliki kemampuan regulasi emosi agar dapat mengendalikan dan mengungkapkan emosinya dengan tepat dalam menghadapi berbagai masalah di jalan raya serta mencegah terjadinya perilaku agresif. Seseorang dengan regulasi emosi yang tinggi mampu menekan perilaku agresifnya. Sejalan dengan hasil penelitian (Putryani et al, 2021) kemampuan regulasi emosi yang tinggi dapat menurunkan perilaku agresif seseorang. Dikarenakan orang dengan regulasi emosi yang baik cenderung memiliki kemampuan mengelola, mengatasi, mengontrol dan mengungkapkan emosinya dengan tepat untuk mencapai keseimbangan emosional (Greenberg, 2007). Sejalan dengan pendapat Gross bahwa salah satu strategi dalam regulasi emosi adalah *cognitive reappraisal*, dimana individu mengevaluasi kembali dengan mengubah pola pikir menjadi lebih positif sehingga dapat mengurangi pengaruh dari emosi.

Pengemudi yang memiliki regulasi emosi yang baik pada saat berkendara akan menghadapi permasalahan dengan sabar, tidak agresif, mampu menunjukkan sikap yang lebih tenang, bersikap hati-hati, tidak hanya melihat dari satu sudut pandang, memiliki pandangan positif terhadap dirinya dan lingkungannya, serta tidak mudah terpengaruh dengan kondisi lalu lintas. Sebagaimana dijelaskan Gross (2007) bahwasanya individu dengan regulasi emosi yang baik mampu untuk mempertahankan, meningkatkan serta mengurangi emosi yang dirasakan. Sehingga jika seseorang memiliki kemampuan untuk mengendalikan dirinya sendiri, maka mereka juga akan

berperilaku sesuai dengan norma dan aturan yang berlaku.

Namun, jika seseorang dengan regulasi emosi yang rendah cenderung akan melakukan hal yang didasarkan rasa tidak sabar dan impulsif dalam membuat keputusan. Sehingga membuat mereka melampiaskan amarahnya pada saat berkendara. Sejalan dengan temuan (Priatini et al., 2019) pengemudi yang tidak memiliki regulasi emosi yang baik akan mudah marah dan terpengaruh dengan keadaan lalu lintas hingga akhirnya sering terjadi kebut-kebutan. Selaras dengan pendapat Trogolo, et al (2014), pengemudi yang tidak mampu mengontrol perasaannya cenderung berkendara agresif di jalan raya. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku termasuk membuntuti, membunyikan klakson, melakukan gerakan kasar, mendedipkan lampu jauh saat lalu lintas padat dan mengebut.

Dengan demikian, perilaku ini dapat meningkatkan resiko dan menjadi ancaman serius bagi keselamatan publik. Sehingga, ketika seorang pengemudi memiliki regulasi emosi yang baik, maka mereka akan mampu meredam, mengendalikan emosinya dan cenderung akan berkendara secara hati-hati serta tidak akan melakukan *aggressive driving* pada saat berkendara. Namun, pengemudi yang tidak mampu mengendalikan emosinya pada saat berkendara cenderung akan memunculkan perilaku *aggressive driving* yang dapat membahayakan orang banyak dan meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan hipotesis mengenai hubungan antara Regulasi Emosi dengan *Aggressive Driving Behavior* Pada Pengemudi Bus Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) yang berjumlah 82 responden, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan

antara regulasi emosi dengan *aggressive driving behavior* pada pengemudi bus antarkota dalam provinsi. Ini menunjukkan bahwa regulasi emosi yang lebih tinggi menunjukkan tindakan berkendara agresif yang lebih rendah, sedangkan regulasi emosi yang lebih rendah menunjukkan tindakan berkendara agresif yang lebih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

Ketentuan umum penulisan daftar pustaka:

Anas, & Silfi, E. (2019). Hubungan Antara Regulasi Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Di Smk Kosgoro 1 Padang. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 15(2), 9–25.

Enggarsasi, U., & Sa'diyah, N. K. (2017). Kajian Terhadap Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Upaya Perbaikan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. *Perspektif*, 22(3), 228.

Greenberg, L. S. (2007). Emotion coming of age. *Clinical Psychology: Science and Practice*, 14(4), 414-421.

Gross, J. J. (2002). Emotion regulation : Affective , cognitive , and social consequences. *Psychophysiology*, 39(3), 281–291.

Gross, J. J., & John, O. P. (2003). Individual Differences in Two Emotion Regulation Processes: Implications for Affect, Relationships, and Well-Being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 85(2), 348–362. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.85.2.348>

Gross & Thompson, R. (2007). Emotion regulation: Conceptual foundations. In J. J. Gross (Ed.), *Handbook of emotion regulation* (pp. 3– 24). New York: Guilford Press

James, Leon, & Nahl, D. (2000). Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving Dr. 1645, 1–76.

James, L. & Nahl, D. (2000). Aggressive driving is emotionally impaired driving. *Hawai. Journal research*, 3-6.

Herani, I., & Jauhari, A. K. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang. *Mediapsi*, 03(02), 29–38. <https://doi.org/10.21776/ub.mps.2017.003.02.4>

Houston, J. M., College, R., Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). Rollins Scholarship Online The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices 1. 193–202.

Marhan, C., Suarni, W., Pambudhi, Y. A., & Qolbih, N. (2021). Regulasi Emosi dan Aggressive Driving Behavior Siswa. *Jurnal Sublimapsi*, 2(1), 51. <https://doi.org/10.36709/sublimapsi.v2i1.14245>

Marsaid, M., Hidayat, M., & Ahsan, A. (2013). Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Journal of Nursing Science Update (JNSU)*, 1(2), 98-112.

Qadri, H. N. (2020). Big Five Personality Sebagai Prediktor Terhadap Aggressive Driving Pada Pengemudi Dewasa Awal (Doctoral Dissertation, Universitas Bosowa).

Priatini, R. D., Stanislaus, S., & Rizki, B. M. T. (2019). Apakah Kesulitan Regulasi Emosi Berpengaruh Terhadap Dangerous Driving Behavior Sopir Bus Antar-Kota?. *Insight: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 21(2), 99-109.

Putryani, S., Situmorang, N. Z., Bashori, K., & Syuhada, M. N. (2021). Perilaku Agresif Siswa Dilihat Dari Regulasi Emosi. *Jurnal Psikologi: Media Ilmiah Psikologi*, 19(02).

Radde, H. A., Nurrahmah, Nurhikmah, & Saudi, A. N. A. (2021). Uji Validitas Konstrak dari Emotion Regulation Questionnaire Versi Bahasa Indonesia dengan Menggunakan Confirmatory Factor Analysis. 1(2), 152–160.

Rumasoreng, J., Zubair, A. G. H., & Rakhmat, A. B. (2021). Aggressive Driving : Studi Perbandingan Demografi di Kota Makassar. *Psikologi Karakter*, 1(2), 109–116.

Sari, N. W. (2020). Pengaruh Kecenderungan Neuroticism Terhadap aggressive Driving Behavior Mahasiswa Di

Universitas Muhammadiyah Jember. Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Jember.

Sari, N. A. D. (2020). Hubungan kematangan emosi dengan Aggressive Driving pada siswa kelas XII SMK Diponegoro Tumpang (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).

Soffania, M. I. (2018). Hubungan aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas. *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 222. <https://doi.org/10.20473/ijph.v13i2.2018.222-233>

Sulistianingsih, F. (2014). Hubungan kematangan emosi dan persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pada pengendara motor di UIN Maliki Malang (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).

Tasca, L (2000). A Review Of Literature On Aggressive Driving Research. *Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat*, 1-25.

Trógolo, M. A., Melchior, F., & Medrano, L. A. (2014). The Role Of Difficulties In Emotion Regulation On Driving Behavior. *Journal of Behavior, Health and Social Issues*, 6(1), 107–117. <https://doi.org/10.5460/jbhsi.v6.1.47607>

Wicaksono, D. G., Amir Nuyman, S., & Hadras, M. (2019). Hubungan antara regulasi emosi dengan aggressive driving pada mahasiswa anggota aktif psychomotif di universitas jendral achmad yani cimahi.