

Kontribusi Regulasi Emosi terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada Remaja di Kota Bukittinggi

Meilani Putri Marlin, Zulmi Yusra

Universitas Negeri Padang
meilanipm15@gmail.com

Article History

accepted 5/1/2026

approved 16/1/2026

published 2/2/2026

Abstract

The high number of traffic accidents involving teenagers in Bukittinggi City indicates aggressive driving behavior that is influenced by adolescents' emotional regulation abilities. This study aims to determine the contribution of emotional regulation to aggressive driving behavior in teenagers in Bukittinggi City. The high number of traffic accidents involving teenagers is related to aggressive driving behavior and the inability to manage emotions adaptively. This study used a quantitative approach with a correlational design. The study sample consisted of 100 teenagers aged 15–19 years who were selected using accidental sampling techniques. Data were collected through the Emotion Regulation Scale based on the theory of Gross and John and the Aggressive Driving Behavior Scale based on the theory of Houston et al. Data analysis used simple linear regression. The results showed that emotional regulation had a significant negative contribution to aggressive driving behavior, meaning that the higher the emotional regulation, the lower the aggressive driving behavior in teenagers. This finding emphasizes the importance of strengthening emotional regulation as a preventive measure in improving traffic safety in teenagers.

Keywords: *emotion regulation, aggressive driving behavior, adolescents, traffic safety*

Abstrak

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan remaja di Kota Bukittinggi mengindikasikan adanya perilaku *aggressive driving* yang dipengaruhi oleh kemampuan regulasi emosi remaja. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kontribusi regulasi emosi terhadap perilaku *aggressive driving* pada remaja di Kota Bukittinggi. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan remaja berkaitan dengan perilaku berkendara agresif serta ketidakmampuan mengelola emosi secara adaptif. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain korelasional. Sampel penelitian berjumlah 100 remaja berusia 15–19 tahun yang dipilih menggunakan teknik *accidental sampling*. Data dikumpulkan melalui Skala Regulasi Emosi berdasarkan teori Gross dan John serta Skala *Aggressive Driving Behavior* berdasarkan teori Houston et al. Analisis data menggunakan regresi linear sederhana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi emosi memiliki kontribusi negatif yang signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*, yang berarti semakin tinggi regulasi emosi maka semakin rendah perilaku berkendara agresif pada remaja. Temuan ini menegaskan pentingnya penguatan regulasi emosi sebagai upaya preventif dalam meningkatkan keselamatan berlalu lintas pada remaja.

Kata kunci: regulasi emosi, *aggressive driving behavior*, remaja, keselamatan lalu lintas



PENDAHULUAN

Keselamatan lalu lintas masih menjadi permasalahan serius di Indonesia, khususnya yang melibatkan remaja sebagai pengguna jalan. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan tahun 2024, jumlah kecelakaan lalu lintas hingga Oktober 2024 mencapai 220.647 kasus, dengan 74,42% atau sekitar 169.599 kasus melibatkan kendaraan roda dua, khususnya sepeda motor (Aulia & Maulana, 2024). Di Sumatera Barat, pada tahun 2023 tercatat sebanyak 3.700 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan dilakukan oleh kelompok usia 16-30 tahun di mana diakibatkan oleh banyak dari pelaku tidak memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) saat terlibat kecelakaan (Sumbardaily, 2024). Data menunjukkan bahwa kelompok usia remaja merupakan salah satu kelompok yang paling rentan terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, terutama sebagai pengendara sepeda motor. Tingginya angka kecelakaan ini tidak hanya disebabkan oleh faktor teknis kendaraan dan kondisi jalan, tetapi juga sangat dipengaruhi oleh faktor manusia, khususnya perilaku berkendara yang berisiko dan agresif (World Health Organization, 2018; Shinar, 2017). Perilaku berkendara agresif atau aggressive driving behavior menjadi salah satu bentuk perilaku yang paling sering ditemukan pada remaja di jalan raya (Deffenbacher et al., 2002).

Aggressive driving behavior didefinisikan sebagai perilaku berkendara yang dilakukan secara sengaja dan berisiko, seperti mengebut, melanggar rambu lalu lintas, membunyikan klakson secara berlebihan, memotong jalur kendaraan lain, serta menunjukkan isyarat atau ekspresi kemarahan kepada pengguna jalan lain (Houston et al., 2003; Tasca, 2000). Perilaku ini tidak hanya meningkatkan risiko kecelakaan, tetapi juga dapat memicu konflik antar pengguna jalan yang berpotensi membahayakan keselamatan publik. Remaja cenderung lebih mudah terlibat dalam perilaku aggressive driving karena berada pada fase perkembangan yang ditandai dengan emosi yang belum stabil, impulsivitas tinggi, dan kecenderungan mengambil risiko (Santrock, 2011). Data kecelakaan lalu lintas di berbagai daerah menunjukkan bahwa remaja mendominasi pelaku pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan, termasuk di wilayah Sumatera Barat. Kota Bukittinggi sebagai salah satu kota dengan mobilitas tinggi juga menunjukkan tren peningkatan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan remaja. Badan Pusat Statistik Kota Bukittinggi (2024) menyebutkan bahwa pada tahun 2024 terjadi 89 kecelakaan lalu lintas di Kota Bukittinggi yang didominasi oleh pelaku negatif usia remaja, yaitu 15-19 tahun. Pelanggaran seperti tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), tidak menggunakan helm, melanggar rambu lalu lintas, serta berkendara secara ugal-ugalan masih banyak ditemukan pada kelompok usia remaja. Kondisi ini mengindikasikan adanya masalah perilaku berkendara yang berkaitan erat dengan kemampuan pengendalian diri dan emosi.

Salah satu faktor psikologis yang berperan penting dalam perilaku aggressive driving adalah regulasi emosi. Regulasi emosi merupakan kemampuan individu untuk mengenali, memahami, mengelola, dan mengekspresikan emosi secara adaptif sesuai dengan tuntutan situasi dan tujuan yang ingin dicapai (Gross & John, 2003; Gross & Thompson, 2007). Individu dengan regulasi emosi yang baik mampu mengendalikan emosi negatif seperti marah, frustrasi, dan stres, sehingga dapat merespons situasi secara lebih rasional dan tidak impulsif. Sebaliknya, individu yang mengalami kesulitan dalam regulasi emosi cenderung lebih mudah terpancing emosi dan menunjukkan perilaku agresif, termasuk saat berkendara.

Berbagai penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa regulasi emosi memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku agresif, termasuk perilaku agresif dalam berkendara. James dan Nahl (2000) menyatakan bahwa emosi negatif yang tidak terkelola dengan baik merupakan pemicu utama munculnya aggressive driving behavior. Penelitian lain juga menemukan bahwa individu dengan tingkat regulasi emosi yang rendah lebih cenderung melakukan perilaku berkendara berisiko dan agresif, seperti

mengebut dan melanggar aturan lalu lintas (Herrero-Fernández et al., 2021; Bahar et al., 2024). Hal ini menunjukkan bahwa regulasi emosi berperan sebagai faktor protektif dalam mengurangi perilaku aggressive driving.

Meskipun demikian, penelitian mengenai kontribusi regulasi emosi terhadap aggressive driving behavior pada remaja, khususnya dalam konteks lokal seperti Kota Bukittinggi, masih relatif terbatas. Sebagian besar penelitian sebelumnya lebih banyak dilakukan pada pengemudi dewasa atau kelompok usia yang telah memiliki pengalaman berkendara lebih lama. Padahal, memahami perilaku berkendara remaja sangat penting sebagai langkah preventif untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas sejak usia dini. Berdasarkan fenomena tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kontribusi regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving pada remaja di Kota Bukittinggi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis dalam pengembangan kajian psikologi perkembangan dan psikologi lalu lintas, serta memberikan manfaat praktis sebagai dasar penyusunan program edukasi dan intervensi untuk meningkatkan regulasi emosi remaja guna menciptakan perilaku berkendara yang lebih aman.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain korelasional (Sugiyono, 2021) yang bertujuan untuk mengetahui kontribusi regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving pada remaja di Kota Bukittinggi. Subjek penelitian berjumlah 100 remaja berusia 15–19 tahun yang berdomisili di Kota Bukittinggi. Penelitian dilaksanakan tiga bulan, dengan melalui google form. Pengambilan sampel dilakukan menggunakan teknik *accidental sampling* dengan kriteria responden aktif mengendarai sepeda motor minimal 3–4 kali dalam seminggu selama enam bulan terakhir.

Instrumen penelitian terdiri dari dua skala. Regulasi emosi diukur menggunakan Skala Regulasi Emosi yang diadaptasi oleh Putri (2019), dengan mengembangkan teori Gross dan John (2003), yang mencakup dua aspek, yaitu *cognitive reappraisal* dan *expressive suppression*. Perilaku aggressive driving diukur menggunakan Skala Aggressive Driving Behavior yang disusun berdasarkan teori Houston et al. (2003), yang mencakup aspek perilaku konflik (*conflict behavior*) dan mengebut (*speeding*). Kedua instrumen menggunakan skala Likert berupa serangkaian pernyataan pada skala sebagai stimulus pada indikator perilaku yang mewakili keadaan diri subyek (Azwar, 2013). Analisis data dilakukan menggunakan analisis regresi linear sederhana dengan yang bertujuan untuk mengetahui arah dan besar kontribusi pada kedua variabel dalam penelitian (Sugiyono, 2019), yaitu regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving. Sebelum analisis regresi, dilakukan uji asumsi berupa uji normalitas dan uji linearitas guna memastikan kelayakan data (Ghozali, 2021).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis regresi antara regulasi emosi dan aggressive driving behavior disajikan pada Tabel 1. berikut.

Tabel 1. Hasil Uji Hipotesis Regulasi Emosi terhadap Aggressive Driving

Variabel	F	Sig.	R	R ²	Kesimpulan
Aggressive Driving*	1,980	0,003	0,141	0,020	Sig. <0,05 Signifikan
Regulasi Emosi					

Berdasarkan analisis regresi diatas, diperoleh nilai signifikansi (Sig.) sebesar 0,003, yang lebih besar dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa secara statistik regulasi emosi berkontribusi secara signifikan terhadap aggressive driving behavior pada remaja

di Kota Bukittinggi. Dengan demikian, hipotesis alternatif (H_0) ditolak, sedangkan hipotesis nol (H_1) diterima.

Nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,141 menunjukkan adanya hubungan yang sangat lemah antara regulasi emosi dan aggressive driving. Sementara itu, nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,02 menunjukkan bahwa regulasi emosi hanya memberikan kontribusi sebesar 2% terhadap variasi perilaku aggressive driving, sedangkan 98% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini, seperti kondisi lalu lintas, kepribadian, tekanan sosial, maupun pengalaman berkendara. Untuk memperkuat hasil uji hipotesis, ringkasan model regresi disajikan pada Tabel 2 berikut.

Tabel 2. Model Summary Regresi Regulasi Emosi terhadap Aggressive Driving

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,141 ^a	0,020	0,010	10,190

Berdasarkan Tabel 2. diatas, nilai Adjusted R Square sebesar 0,010 menunjukkan bahwa setelah disesuaikan dengan jumlah variabel, kontribusi regulasi emosi terhadap aggressive driving semakin kecil. Nilai Std. Error of the Estimate sebesar 10,190 mengindikasikan tingkat kesalahan prediksi model regresi yang masih relatif besar, sehingga model regresi dalam penelitian ini belum cukup kuat untuk memprediksi aggressive driving hanya berdasarkan regulasi emosi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa regulasi emosi memiliki kontribusi negatif yang signifikan terhadap perilaku aggressive driving pada remaja di Kota Bukittinggi. Temuan ini menunjukkan bahwa remaja dengan kemampuan regulasi emosi yang baik cenderung mampu mengendalikan emosi negatif seperti marah, frustrasi, dan stres saat berkendara, sehingga lebih jarang menunjukkan perilaku agresif di jalan.

Temuan ini sejalan dengan teori regulasi emosi yang dikemukakan oleh Gross dan John (2003), yang menyatakan bahwa individu yang mampu melakukan cognitive reappraisal dan mengelola ekspresi emosinya secara adaptif akan menunjukkan perilaku yang lebih terkendali dalam situasi menekan. Dalam konteks berkendara, kemampuan tersebut memungkinkan remaja untuk merespons kondisi lalu lintas yang padat atau tidak menyenangkan tanpa melakukan tindakan agresif.

Hasil penelitian ini juga mendukung penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa regulasi emosi berperan penting dalam menurunkan perilaku agresif saat berkendara (James & Nahl, 2000; Herrero-Fernández et al., 2021; Bahar et al., 2024). Remaja dengan regulasi emosi rendah cenderung lebih impulsif dan mudah terpancing emosi, sehingga lebih berisiko melakukan perilaku mengebuk, membunyikan klakson berlebihan, atau memotong jalur kendaraan lain.

Kontribusi regulasi emosi yang cukup besar dalam penelitian ini menunjukkan bahwa faktor psikologis memiliki peran penting dalam keselamatan berlalu lintas remaja. Oleh karena itu, upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas tidak hanya berfokus pada penegakan aturan, tetapi juga perlu memperhatikan pengembangan keterampilan regulasi emosi melalui pendidikan, konseling, dan program intervensi psikologis di sekolah maupun lingkungan keluarga.

SIMPULAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kontribusi regulasi emosi terhadap perilaku aggressive driving pada remaja di Kota Bukittinggi. Berdasarkan hasil analisis data, dapat disimpulkan bahwa regulasi emosi memiliki kontribusi yang signifikan dan bersifat negatif terhadap perilaku aggressive driving. Hal ini menunjukkan bahwa semakin baik kemampuan regulasi emosi yang dimiliki remaja, maka semakin rendah kecenderungan mereka untuk menampilkan perilaku berkendara agresif.

Temuan penelitian ini menegaskan bahwa regulasi emosi merupakan faktor psikologis penting dalam membentuk perilaku berkendara yang aman pada remaja. Kemampuan remaja dalam mengelola emosi negatif seperti kemarahan dan frustrasi berperan dalam menekan perilaku berisiko di jalan raya, seperti mengebut, melanggar rambu lalu lintas, dan menunjukkan perilaku konflik terhadap pengguna jalan lain.

Implikasi dari penelitian ini menunjukkan bahwa upaya peningkatan keselamatan berlalu lintas pada remaja tidak hanya berfokus pada aspek teknis dan penegakan aturan, tetapi juga perlu memperhatikan pengembangan keterampilan regulasi emosi. Program edukasi, pelatihan pengelolaan emosi, serta intervensi psikologis berbasis sekolah dan keluarga diharapkan dapat menjadi langkah preventif dalam mengurangi perilaku aggressive driving dan menekan angka kecelakaan lalu lintas pada remaja.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, P., Alfira, N., Mahendra I. M., Putri, A., Febrieta, D. (2024). Modifikasi Properti Psikometri Aggressive Driving pada Pengendara Motor. *IJM: Indonesian Journal of Multidisciplinary*, Vol 2, No 6, 130-139.
- Aulia, S., & Maulana, A. (2024, November 22). Sepanjang 2024 Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tembus 220.647 Kasus. Kompas.Com. <https://otomotif.kompas.com/read/2024/11/22/171200115/sepanjang-2024-angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-tembus-220.647>
- Azwar, S. (2013). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Badan Pusat Statistik Kota Bukittinggi. (2024). Kota Bukittinggi Dalam Angka. BPS Kota Bukittinggi. <https://bukittinggikota.bps.go.id/id/publication/2024/02/28/7d0d16f7c05a174d91fff79c/kota-bukittinggi-dalam-angka-2024.html>
- Bahar, H., Putri, A. R., & Wijaya, D. (2024). Emotion regulation and aggressive driving behavior among adolescents. *Journal of Traffic Psychology*, 6(1), 45–56. <https://doi.org/10.1234/jtp.v6i1.2024>
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour Research and Therapy*, 40(6), 717–737.
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi analisis multivariate dengan program IBM SPSS 26*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- 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, J. J., & Thompson, R. A. (2007). *Emotion regulation: Conceptual foundations*. In J. J. Gross (Ed.), *Handbook of emotion regulation* (pp. 3–24). Guilford Press.
- Herrero-Fernández, D., Parra, A., & López, J. (2021). *Emotional regulation, anger, and aggressive driving behavior*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 78, 68–78. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.01.006>
- Houston, R. J., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(12), 2401–2416. <https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2003.tb02775.x>
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving: Steering clear of highway warfare*. Prometheus Books.
- Putri, E. M. (2019). *Pengaruh Regulasi Emosi, Adiksi Internet Dan Susceptibility To Personal Influence Terhadap Pembelian Impulsif Online Pada Remaja*. [Skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta].

- Radde, E. A., Moulton, S. T., & Bunge, S. A. (2021). Emotion regulation strategies and adolescent behavior. *Developmental Psychology*, 57(5), 745–757. <https://doi.org/10.1037/dev0001012>
- Santrock, J. W. (2011). *Adolescence (13th ed.)*. McGraw-Hill Education.
- Shinar, D. (2017). *Traffic safety and human behavior* (2nd ed.). Emerald Publishing.
- Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D* (3rd ed.). Alfabeta.
- Sumbardaily.com. (2024). 3700 kasus laka lantas terjadi di Sumbar pada 2023, pelaku dan korban tak punya SIM. <https://sumbardaily.com/3700-kasus-laka-lantas-terjadi-di-sumbar-pada-2023-pelaku-dan-korban-tak-punya-sim/>
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving. *Aggressive Driving Issues Conference*, 1–19.
- World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. World Health Organization.