

## Kesadaran Keselamatan dengan Agresivitas Berkendara Pengendara Sepeda Motor

Jeni Laras Shinta

Department of Psychology, Mulawarman University, Indonesia  
Email: [jarasshinta@gmail.com](mailto:jarasshinta@gmail.com)

---

### Article Info

#### Article history:

Received Agustus 15, 2020  
Revised September 25, 2020  
Accepted Oktober 25, 2020

#### Keywords:

Safety awareness  
Aggressive driving  
Motorcycle

---

### ABSTRACT

*The higher number of traffic accident in Indonesia is caused by lower safety awareness and it leads to aggressive driving behavior. This study aims to test empirically whether there is correlation between safety awareness with aggressive driving on motorcycle rider in Samarinda with 100 people as sample. This study used safety awareness and aggressive driving scale as a measuring instrument. Data Analysis Techniques using statistical test product moments. The results of this study indicate that there is a positive significance correlation between safety awareness with aggressive driving with  $r$  calculated = 0.392 >  $r$  table = 0.197 and  $p = 0.005$ . It means the higher safety riding awareness, the higher aggressive driving. In a partial analysis showed that safety awareness has a correlation to aggressive driving comes from speed riding, venting anger while riding, and blocking another rider path.*

---

### ABSTRAK

Tingginya angka kecelakaan di Indonesia dikarenakan kurangnya kesadaran keselamatan sehingga pengendara sepeda motor berkendara dengan berbahaya. Penelitian ini menguji secara empirik apakah terdapat hubungan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara pada pengendara sepeda motor di Samarinda dengan sampel sebanyak 100 orang. Penelitian ini menggunakan skala kesadaran keselamatan dan agresivitas berkendara yang dianalisis dengan uji statistik *product moments*. Hasil menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara dengan nilai  $r_{hitung} = 0.392 > r_{tabel} = 0.197$ , dan nilai  $p = 0.005$ . Dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi kesadaran keselamatan maka semakin tinggi agresivitas berkendara, begitu pula sebaliknya. Kesadaran keselamatan memiliki hubungan terhadap agresivitas berkendara dari aspek berkendara dengan kecepatan tinggi, meluapkan kemarahan saat di jalan, dan menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului.

---

### Kata kunci

Kesadaran keselamatan  
Agresivitas berkendara  
Sepeda motor

## PENDAHULUAN

Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia (2014) mengungkapkan bahwa Jumlah Kecelakaan di Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 2012 sebanyak 1.286 kejadian, dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 530 orang, luka berat 455 orang, dan luka ringan 164 orang. Tingginya angka kecelakaan pada pengendara kendaraan bermotor salah satunya disebabkan oleh beberapa hal, diantaranya karena faktor alam, faktor jalan, faktor pengemudi, serta faktor kendaraan (Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2014). Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia pada tahun 2010-2016 sebanyak 69,70% disebabkan oleh faktor manusia (KNKT dalam Soffiani, 2018). Kondisi pengendara yang tidak berhati-hati dan awas pada saat berkendara menyebabkan kecelakaan lalu lintas lebih mudah terjadi.

Sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak terlibat dalam kasus kecelakaan lalu lintas. Sebanyak 119.560 pengendara sepeda motor terlibat dalam kecelakaan pada tahun 2013 (Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, 2014). Selain itu data statistik Korlantas Polri (dalam Soffiana, 2018) menunjukkan bahwa sepeda motor merupakan angka terbanyak penyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas dalam dua triwulan periode di akhir tahun 2016 dan awal tahun 2017 yaitu sebanyak 63.251 kejadian. Kecelakaan terjadi disebabkan oleh tindakan yang tidak aman (*unsafe action*), yaitu dimana suatu perilaku atau kebiasaan tidak aman dari seseorang yang menimbulkan bahaya terhadap dirinya sendiri dan orang lain. Kondisi tidak aman (*unsafe condition*) adalah terdapat kondisi tidak aman yang dapat membahayakan seseorang (Perwitaningsih dkk., 2013).

Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan

dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca dalam Hafizhudin dan Indrawati, 2016). Beberapa perilaku berbahaya yang dilakukan pengendara sepeda motor antara lain seperti tidak menggunakan helm, keadaan sepeda motor yang tidak memenuhi kriteria standar pabrik, dan tidak patuh rambu-rambu lalu lintas yang telah dibuat demi keselamatan pengendara sepeda motor itu sendiri (Ersyan dan Rahmanawati, 2016). Polantas (2014) menyatakan bahwa pelaku kecelakaan lalu lintas paling banyak dilakukan oleh pengemudi berusia 16-25 tahun. Pengendara yang mempunyai pengalaman dalam mengendarai sepeda motor cukup lama memiliki kemungkinan untuk agresif cukup tinggi dibandingkan dengan pengendara pemula, selain itu untuk berkendara secara agresif dibutuhkan kemahiran (Sahabdin *et al* dalam Soffiana, 2018).

Masih tingginya jumlah kecelakaan di jalanan ini menurut Kepolisian tidak terlepas dari perilaku berkendara yang tidak mengindahkan akan keselamatan. Konteks keselamatan dalam hal ini memiliki hubungan terkait dengan tingginya rendahnya risiko kecelakaan yang akan terjadi nantinya (Haryanto, 2016). Dalam konteks berkendara, keselamatan diarahkan pada dua hal (Van Der Pligt dalam Haryanto, 2016) yaitu pertama, mengenai risiko berkendara yang menekankan pada kemungkinan yang akan terjadi serta tingkat efek hasil negatif yang diterima nantinya. Kedua, perubahan perilaku yang arahnya menghindari kondisi kecelakaan di jalanan.

Berdasarkan uraian di atas penulis bermaksud untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara pada pengendara sepeda motor di Samarinda dan adapun hipotesis dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

Ho : Terdapat hubungan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara.

H1 : Tidak terdapat hubungan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara.

## METODE PENELITIAN

### Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan penelitian kuantitatif. Azwar (2007), penelitian dengan pendekatan kuantitatif menekankan analisisnya pada data-data numerikal (angka) yang diolah dengan metode statistika. Penelitian kuantitatif pada umumnya dilakukan pada sampel yang random, sehingga kesimpulan hasil penelitian dapat digeneralisasikan pada populasi di mana sampel tersebut diambil.

### Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi pada penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Samarinda. Populasi dalam penelitian ini tidak diketahui jumlahnya sehingga penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan rumus dari Wibisono (dalam Riduwan dan Akdon, 2013) sehingga didapatkan jumlah sampel sebanyak 97 orang.

## HASIL PENELITIAN

### Gambaran Umum Responden

**Tabel 1. Karakteristik Responden Pengendara Sepeda Motor**

No.	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
1.	Laki-laki	59	59
2.	Perempuan	41	21
No.	Usia	Frekuensi	Persentase (%)
1.	17-20 Tahun	64	64

### Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah metode angket yaitu suatu daftar yang berisi pernyataan-pernyataan mengenai suatu hal yang diteliti. Hadi (2004), menyatakan bahwa angket merupakan suatu daftar dari sejumlah pertanyaan atau pernyataan yang ditujukan terhadap subjek penelitian dengan harapan akan dipergunakan untuk mengungkapkan suatu kondisi subjek yang hendak diteliti. Pengumpulan data pada penelitian ini memakai uji terpakai.

Penelitian ini menggunakan skala tipe Likert. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2015). Penelitian ini menggunakan skala agresivitas berkendara dan skala kesadaran keselamatan yang disebar menggunakan *google form*.

### Teknik Analisis Data

Analisis data yang dilakukan untuk pengolahan data penelitian adalah dengan menggunakan analisis korelasi *product moment's*. Menurut Sugiyono (2015) korelasi *product moment's* yaitu untuk mengetahui derajat atau kekuatan hubungan timbal balik antara dua variabel. Sebelumnya terlebih dahulu dilakukan uji uji normalitas dan linearitas pada hasil sebaran data. Kemudian dilakukan uji korelasi *product moment's* dan uji korelasi partial. Teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan Software SPSS versi 21.0 for Windows.

2.	21-25 Tahun	36	36
<b>No.</b>	<b>Pekerjaan</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase (%)</b>
1.	Pelajar	31	31
2.	Mahasiswa	40	40
3.	Bekerja	20	20
4.	Belum Bekerja	9	9
<b>No.</b>	<b>Lama Berkendara</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase (%)</b>
1.	< 3 Tahun	30	30
2.	> 3 Tahun	70	70

Sampel pada penelitian ini terdiri dari subjek berjenis kelamin laki-laki yaitu sebesar 59% dan perempuan sebesar 41%. Usia subjek penelitian ini berusia 17-25 tahun dan didominasi oleh pengendara berusia 17-20 tahun. Mahasiswa menjadi

subjek yang paling banyak merespon kuisisioner penelitian ini. Rata-rata subjek penelitian ini memiliki pengalaman mengendarai sepeda motor lebih dari 3 tahun.

**Tabel 2. Mean Empiris dan Mean Hipotetik**

Variabel	Mean Empirik	SD Empirik	Mean Hipotetik	SD Hipotetik	Status
Agresivitas Berkendara	92.37	8.766	90	18	Tinggi
Kesadaran Keselamatan	58.29	10.942	80	16	Rendah

Gambaran sebaran data subjek penelitian secara umum pada pengendara sepeda motor di Samarinda yang melakukan agresivitas berkendara, hasil pengukuran melalui skala agresivitas berkendara yang

telah terisi diperoleh mean empirik 93.37 lebih tinggi dari mean hipotetik 90 dengan kategori tinggi. Hal ini membuktikan bahwa subjek berada pada kategori tingkat agresivitas berkendara yang tinggi

**Tabel 3. Hasil Uji Normalitas Agresivitas Berkendara dan Kesadaran Keselamatan**

Variabel	Kolmogorov - Smirnov	P	Keterangan
Agresivitas Berkendara	0.068	0.200	Normal
Kesadaran Keselamatan	0.072	0.077	Normal

Variabel agresivitas berkendara dan kesadaran keselamatan memiliki sebaran data yang normal. Dengan demikian analisis data secara parametrik dapat dilakukan dan memenuhi syarat atas asumsi normalitas

sebaran data penelitian. Sehingga untuk penelitian ini, peneliti menggunakan analisis data secara parametrik yaitu menggunakan korelasi *product moment's*.

**Tabel 4. Hasil Uji Linearitas Hubungan Agresivitas Berkendara – Kesadaran Keselamatan**

Variabel	F Hitung	F Tabel	p	Keterangan
Agresivitas Berkendara – Kesadaran Keselamatan	0.997	1.60	0.496	Linear

Uji linearitas antara variabel agresivitas berkendara dengan kesadaran keselamatan mempunyai nilai *linearity* F hitung = 0.997 < F tabel = 1.60 dan p = 0.496 > 0.05 yang

berarti hubungan antar variabel agresivitas berkendara dengan kesadaran keselamatan dinyatakan linear.

**Tabel 5. Tabel Korelasi Product Moment's**

Variabel	r hitung	r tabel	Sig
Agresivitas Berkendara-Kesadaran Keselamatan	0.392	0.197	0.005

Nilai korelasi *product moment's* didapatkan  $r_{hitung}$  sebesar 0.392, dan sig. sebesar 0.005. Dapat disimpulkan bahwa nilai 0.197 merupakan nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$ , dan nilai sig.  $0.000 < 0.005$  dimana angka ini menunjukkan terdapat korelasi atau hubungan signifikan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara pada pengendara sepeda motor di

Samarinda. Arah hubungan positif yang berarti bahwa semakin tinggi kesadaran keselamatan maka semakin tinggi agresivitas berkendara. Artinya semakin tinggi kesadaran keselamatan maka semakin tinggi agresivitas berkendara, begitu pula sebaliknya semakin rendah kesadaran keselamatan maka semakin rendah agresivitas berkendara.

**Tabel 6. Hasil Uji Analisis Korelasi Parsial Kesadaran Keselamatan Terhadap Agresivitas Berkendara yang Berasal dari Melewati Jalan yang Tidak Boleh di Lalui (Y1)**

Aspek	r Hitung	r Tabel	P	Keterangan
Perhatian (X1)	0.041	0.197	0.688	Tidak Berkorelasi
Keterjagaan (X2)	0.142	0.197	0.157	Tidak Berkorelasi
Kepatuhan Keselamatan(X <sub>3</sub> )	0.059	0.197	0.559	Tidak Berkorelasi
Partisipasi Keselamatan (X <sub>4</sub> )	-0.097	0.197	0.335	Tidak Berkorelasi

Aspek dalam variabel X yaitu perhatian (X1), keterjagaan (X2), kepatuhan keselamatan (X<sub>3</sub>), dan partisipasi keselamatan (X<sub>4</sub>) tidak memiliki hubungan

yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari melalui jalan yang tidak boleh dilalui (Y1).

**Tabel 7. Hasil Uji Analisis Korelasi Parsial Kesadaran Keselamatan Terhadap Agresivitas Berkendara yang Berasal dari Menyalip Kendaraan Lain dengan Cara yang Berbahaya (Y2)**

Aspek	r Hitung	r Tabel	P	Keterangan
Perhatian (X1)	0.030	0.197	0.767	Tidak Berkorelasi
Keterjagaan (X2)	-0.019	0.197	0.853	Tidak Berkorelasi
Kepatuhan Keselamatan(X <sub>3</sub> )	-0.073	0.197	0.471	Tidak Berkorelasi
Partisipasi Keselamatan (X <sub>4</sub> )	0.064	0.197	0.528	Tidak Berkorelasi

Aspek dalam variabel X yaitu perhatian (X1), keterjagaan (X2), kepatuhan keselamatan (X<sub>3</sub>), dan partisipasi keselamatan (X<sub>4</sub>) tidak memiliki hubungan

yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menyalip kendaraan lain dengan cara yang berbahaya (Y2).

**Tabel 8. Hasil Uji Analisis Korelasi Parsial Kesadaran Keselamatan Terhadap Agresivitas Berkendara yang Berasal dari Berkendara dengan Kecepatan Tinggi (Y3)**

Aspek	r Hitung	r Tabel	P	Keterangan
Perhatian (X1)	0.102	0.197	0.312	Tidak Berkorelasi
<b>Keterjagaan (X2)</b>	<b>-0.324</b>	<b>0.197</b>	<b>0.001</b>	<b>Berkorelasi</b>
Kepatuhan Keselamatan(X <sub>3</sub> )	0.003	0.197	0.980	Tidak Berkorelasi
Partisipasi Keselamatan (X <sub>4</sub> )	-0.046	0.197	0.647	Tidak Berkorelasi

Aspek dalam variabel X yaitu (X<sub>1</sub>), kepatuhan keselamatan (X<sub>3</sub>), dan partisipasi keselamatan (X<sub>4</sub>) tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menerobos rambu lalu lintas (Y<sub>4</sub>). Sedangkan perhatian (X<sub>2</sub>) memiliki hubungan yang signifikan dengan agresivitas berkendara yang berasal dari berkendara dengan kecepatan tinggi (Y<sub>3</sub>).

**Tabel 9. Hasil Uji Analisis Korelasi Parsial Kesadaran Keselamatan Terhadap Agresivitas Berkendara yang Berasal dari Menerobos Rambu Lalu Lintas (Y<sub>4</sub>)**

Aspek	r Hitung	r Tabel	P	Keterangan
Perhatian (X <sub>1</sub> )	0.054	0.197	0.593	Tidak Berkorelasi
Keterjagaan (X <sub>2</sub> )	0.100	0.197	0.320	Tidak Berkorelasi
Kepatuhan Keselamatan(X <sub>3</sub> )	-0.010	0.197	0.924	Tidak Berkorelasi
Partisipasi Keselamatan (X <sub>4</sub> )	-0.037	0.197	0.712	Tidak Berkorelasi

Aspek dalam variabel X yaitu perhatian (X<sub>1</sub>), keterjagaan (X<sub>2</sub>), kepatuhan keselamatan (X<sub>3</sub>), dan partisipasi keselamatan (X<sub>4</sub>) tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menerobos rambu lalu lintas (Y<sub>4</sub>).

**Tabel 10. Hasil Uji Analisis Korelasi Parsial Kesadaran Keselamatan Terhadap Agresivitas Berkendara yang Berasal dari Meluapkan Kemarahan Saat di Jalan (Y<sub>5</sub>)**

Aspek	r Hitung	r Tabel	P	Keterangan
<b>Perhatian (X<sub>1</sub>)</b>	<b>0.300</b>	<b>0.197</b>	<b>0.002</b>	<b>Berkorelasi</b>
Keterjagaan (X <sub>2</sub> )	0.148	0.197	0.142	Tidak Berkorelasi
Kepatuhan Keselamatan(X <sub>3</sub> )	-0.011	0.197	0.912	Tidak Berkorelasi
Partisipasi Keselamatan (X <sub>4</sub> )	0.040	0.197	0.695	Tidak Berkorelasi

Aspek dalam variabel X yaitu perhatian (X<sub>1</sub>) memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari meluapkan kemarahan saat di jalan (Y<sub>5</sub>). Sedangkan keterjagaan (X<sub>2</sub>), kepatuhan keselamatan (X<sub>3</sub>), dan partisipasi keselamatan (X<sub>4</sub>) tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari meluapkan kemarahan saat di jalan (Y<sub>5</sub>).

**Tabel 11. Hasil Uji Analisis Korelasi Parsial Kesadaran Keselamatan Terhadap Agresivitas Berkendara yang Berasal dari Menghalangi Jalan Pengendara Lain untuk Mendahului (Y<sub>6</sub>)**

Aspek	r Hitung	r Tabel	P	Keterangan
<b>Perhatian (X<sub>1</sub>)</b>	<b>0.317</b>	<b>0.197</b>	<b>0.001</b>	<b>Berkorelasi</b>
<b>Keterjagaan (X<sub>2</sub>)</b>	<b>0.297</b>	<b>0.197</b>	<b>0.003</b>	<b>Berkorelasi</b>
<b>Kepatuhan Keselamatan(X<sub>3</sub>)</b>	<b>0.378</b>	<b>0.197</b>	<b>0.000</b>	<b>Berkorelasi</b>
Partisipasi Keselamatan (X <sub>4</sub> )	-0.052	0.197	0.606	Tidak Berkorelasi

Aspek dalam variabel X yaitu perhatian (X<sub>1</sub>), keterjagaan (X<sub>2</sub>), dan kepatuhan keselamatan (X<sub>3</sub>) memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului(Y<sub>6</sub>). Sedangkan partisipasi keselamatan (X<sub>4</sub>) tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului(Y<sub>6</sub>).

## PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang terbentuk adalah sebesar  $r_{hitung} = 0.392 > r_{tabel} = 0.197$ , dan  $p = 0.005$ . Nilai  $0.392$  merupakan nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$ , di mana angka ini menunjukkan terdapat korelasi atau hubungan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara yang mengarah positif, hal ini dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi kesadaran keselamatan maka semakin tinggi perilaku agresif saat berkendara. Hal ini berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Nadiyya Utami yang berjudul “*Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja*”. Pada penelitian tersebut peneliti menyatakan bahwa semakin rendah persepsi risiko kecelakaan maka semakin tinggi perilaku *aggressive driving*nya. Hal ini dapat terjadi karena perbedaan karakteristik subjek dalam penelitian. Pengemudi yang menilai diri mereka memiliki kemampuan yang tinggi dalam mengendalikan kendaraan akan mudah terpancing emosinya untuk marah ketika merasa terganggu dengan pengemudi lain, dan sebaliknya (Tasca, 2000).

Penelitian yang dilakukan oleh Rizal Bahtiar Alhasani dan Thobagus Moh. Nu'man yang berjudul “*Hubungan Antara Teritori dengan Agresivitas Pengendara Sepeda Motor di Kabupaten Sukabumi*” mengungkapkan bahwa semakin tinggi teritorial dalam berkendara seseorang maka akan semakin tinggi agresivitas berkendara. Hal ini menggambarkan bahwa rasa kepemilikan atau memahami wilayah berkendara dengan baik dapat memicu tindakan agresif saat berkendara. Semakin seorang pengendara sepeda motor terbiasa dengan medan berkendara maka kemungkinan pengendara bertindak agresif saat berkendara semakin tinggi.

Saat salah satu responden di wawancarai, Subjek S merasa apabila ia

tidak berpindah-pindah lajur atau tidak menyalip pengendara lain, maka ia harus menunggu pengendara di depannya mempercepat kendaraannya dan subjek merasa terganggu untuk melakukan hal tersebut. Tetapi subjek juga menyatakan tetap berusaha menjaga agar jarak antara ia dan pengendara lain masih dalam batas yang cukup jauh agar ia terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Hal ini sejalan dengan pernyataan yang diungkapkan oleh James dan Nahl (dalam Rosydh, dkk., 2017) yang menyatakan bahwa agresivitas berkendara adalah perilaku mengendarai dibawah gangguan emosi sehingga memaksakan suatu tingkat resiko pada pengguna jalan. Selain itu Muhaz (dalam Hafizhudin & Indrawati, 2016) juga menyatakan bahwa agresif berkendara adalah perilaku berkendara agresif yang berkaitan dengan tingkat kematangan emosi dari pengendara.

Hasil analisis parsial menunjukkan bahwa aspek kesadaran keselamatan tidak memiliki hubungan dengan agresivitas berkendara yang berasal dari melalui jalan yang tidak boleh dilalui (Y1) dan agresivitas berkendara yang berasal dari menyalip kendaraan lain dengan cara yang berbahaya (Y2). Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa perilaku subjek penelitian mengenai agresivitas berkendara dalam bentuk melalui jalan yang tidak boleh di lalui dan menyalip kendaraan lain dengan cara yang berbahaya tidak memiliki hubungan dengan kesadaran mengenai keselamatan dalam berkendara.

Hasil analisis parsial menunjukkan bahwa keterjagaan ( $X_2$ ) memiliki hubungan yang signifikan dengan agresivitas berkendara yang berasal dari berkendara dengan kecepatan tinggi (Y3) dengan nilai  $r_{hitung} = -0.324$  dan nilai  $p = 0.001$ . Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara keterjagaan dan berkendara dalam kecepatan tinggi dengan arah hubungan negatif. Dapat dikatakan bahwa semakin rendah keterjagaan

pengendara sepeda motor maka semakin tinggi kemungkinan pengendara sepeda motor berkendara dengan kecepatan tinggi. Hal ini dapat dijelaskan dari segi bias optimisme. Bias optimisme ini menurut Noked (dalam Haryanto, 2016) merupakan keadaan dalam diri seorang pengendara yang mana merasa kemampuan dirinya dalam berkendara lebih baik dibandingkan rata-rata pengendara lainnya. Dengan adanya pemahaman seperti halnya tersebut menjadikan pengendara lebih meremehkan kondisi-kondisi yang bersifat negatif sehingga mengarahkan pada munculnya perilaku-perilaku yang berisiko saat berkendara

Analisis parsial pada aspek perhatian ( $X_1$ ) memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari meluapkan kemarahan saat di jalan ( $Y_5$ ) dengan nilai  $r$  hitung = 0.300 dan nilai  $p$  = 0.002. Pengendara yang memperhatikan kondisi jalanan dan pengemudi lain saat berkendara cenderung meluapkan kekesalannya saat kondisi lalu lintas tidak sesuai dengan perkiraannya. Seperti pada hasil penelitian yang dilakukan Soffania (2018) yang menunjukkan bahwa faktor menyebabkan perilaku agresivitas berkendara yang paling dominan adalah pengendara memiliki kebiasaan membunyikan klakson ketika merasa kesal dengan pengendara lain dan pengendara mempercepat kendaraan ketika akan didahului oleh pengemudi lain.

Perhatian ( $X_1$ ) memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului ( $Y_6$ ) dengan nilai  $r$  hitung = 0.317 dan  $p$  = 0.001. Hal ini menggambarkan bahwa perhatian yang tinggi saat berkendara dapat membuat pengendara tersebut menghalangi pengendara lain saat kendaraan tersebut ingin mendahului. Pada subjek penelitian ini, saat kendaraan lain yang ingin menyalip pengendara tersebut tidak mengambil

tindakan apapun dan berfokus pada kendaraannya saja. Hal ini bertolak belakang dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Astuti (dalam Azizah, 2016) yang menyatakan bahwa pengendara yang memiliki pengetahuan dan sikap yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku atau bertindak aman dalam berkendara, dibandingkan pengendara yang memiliki pengetahuan rendah dan sikap yang kurang baik.

Keterjagaan ( $X_2$ ) memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului ( $Y_6$ ) dengan nilai  $r$  hitung = 0.297 dan  $p$  = 0.003. Hal ini menggambarkan bahwa pengendara sepeda motor menyadari kendaraan lain ingin mendahului, tetapi pengendara memilih untuk tidak bergeser karena berdasarkan pertimbangan pengendara ia tidak perlu bergeser. Pertimbangan subjek mengenai tindakan yang perlu diambil saat berkendara dipengaruhi oleh pemahaman dan pengalaman mengenai aturan saat berkendara. Yagil (dalam Haryanto, 2016) dalam studinya menjelaskan bahwa keberadaan evaluasi yang positif terhadap aturan akan mempengaruhi perilaku berkendara yang akan dimunculkan. Kebiasaan lingkungan di sekitar pengendara yang cenderung mengabaikan pengendara lain saat kendaraan tersebut memberikan sinyal mendahului dapat menjadi pertimbangan pengendara untuk juga melakukan tindakan yang sama jika dihadapkan pada situasi serupa.

Kepatuhan keselamatan ( $X_3$ ) memiliki hubungan yang signifikan terhadap agresivitas berkendara yang berasal dari menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului ( $Y_6$ ) dengan nilai  $r$  hitung = 0.378 dan  $p$  = 0.000. Pada subjek penelitian ini, pemahaman subjek mengenai kepatuhan akan keselamatan menyebabkan subjek enggan untuk berpindah lajur saat berkendara. Penelitian yang dilakukan oleh



Utari (2016) dengan judul “Hubungan Aggressive Driving dan Kematangan Emosi dengan Disiplin Berlalu Lintas pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Samarinda (Mahasiswa Psikologi Universitas Mulawarman)” mengungkapkan bahwa semakin tinggi disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor, maka semakin rendah perilaku agresivitas berkendara. Dalam penelitian ini muncul perilaku mengemudi berbahaya karena dalam disiplin dalam berkendara diabaikan oleh pengendara sepeda motor.

Hasil pengukuran melalui skala agresivitas berkendara yang telah diisi oleh pengendara sepeda motor berusia 17-25 tahun di Samarinda memperoleh mean empirik 93.37, lebih tinggi dari mean hipotetik 90 dengan kategori tinggi. Hal ini sejalan dengan data dari Polantas RI (2014) yang menyatakan bahwa pelaku kecelakaan bermotor yang terjadi di Indonesia didominasi oleh pengendara berusia 16-25 tahun. Pengendara sepeda motor yang mengendarai kendaraannya dengan tidak menaati aturan yang ada tentunya akan membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Selain itu Tasca (2000) juga menyatakan bahwa suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu.

Subjek penelitian dalam penelitian ini cenderung didominasi oleh pengendara sepeda motor yang telah berkendara lebih dari tiga tahun dengan presentase sebesar 70%. Pengendara yang mempunyai pengalaman dalam mengendarai sepeda motor cukup lama memiliki kemungkinan untuk agresif cukup tinggi dibandingkan dengan pengendara pemula, selain itu untuk berkendara secara agresif dibutuhkan kemahiran (Sahabdin *et al* dalam Soffania, 2018). Penelitian yang dilakukan oleh Soffania (2018) dengan judul “Hubungan

*Aggressive Driving Behaviour Pengemudi Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo)”* menyatakan bahwa siswa yang memiliki Aggressive driving behavior yang tinggi lebih banyak dilakukan oleh siswa SMA di Sidoarjo yang memiliki pengalaman mengemudi selama lebih dari 3 tahun.

Alasan pengendara sepeda motor berkendara dengan agresif pada penelitian ini beraneka ragam. Berdasarkan kuisioner yang telah disebar, alasan yang paling banyak dipilih oleh subjek penelitian ialah berkendara dengan berbahaya karena jalanan terlihat sepi. Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan oleh Tasca (2000) yang menyatakan bahwa salah satu faktor penyebab pengemudi berkendara dengan agresif adalah faktor lingkungan. Saat jalanan terlihat sepi atau saat rambu lalu lintas terlihat akan berubah dari warna kuning menjadi merah, pengendara sepeda motor cenderung meningkatkan kecepatan kendaraannya.

Penelitian yang dilakukan oleh Sunu Bagaskara (2017) dengan judul “Perbandingan Perilaku Mengemudi Berisiko antara Pengemudi Mobil dan Pengendara Sepeda Motor dan Kaitannya dengan Faktor-Faktor Kepribadian” menyatakan bahwa pengendara yang memiliki keyakinan yang tinggi bahwa dirinya sendiri merupakan pihak yang paling mungkin menyebabkan kecelakaan, cenderung menunjukkan perilaku mengemudi berisiko lebih sering dibandingkan dengan pengendara yang melihat bahwa kecelakaan lebih mungkin disebabkan oleh faktor-faktor eksternal. Hasil sebaran data dari skala kesadaran keselamatan diperoleh mean empirik 58.29 lebih rendah dari mean hipotetik 80 dengan kategori rendah. Hal ini membuktikan bahwa subjek berada pada kategori tingkat kesadaran keselamatan yang rendah. Hasil tersebut menunjukkan bahwa subjek yang melakukan agresivitas

berkendara memiliki tingkat kesadaran keselamatan yang rendah.

Subjek penelitian yaitu pengendara sepeda motor di Samarinda yang melakukan agresivitas berkendara memiliki rentang nilai skala agresivitas berkendara yang berada pada kategori sedang dengan rentang nilai 81 – 98 dan frekuensi sebanyak 69 orang dengan persentase 69%. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor di Samarinda yang melakukan agresivitas berkendara memiliki perilaku agresivitas berkendara yang sedang. Sedangkan rentang nilai skala kesadaran keselamatan yang berada pada kategori rendah dengan rentang nilai 56 – 71 dan frekuensi sebanyak 57 orang dengan persentase sebesar 57%. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor di Samarinda yang melakukan agresivitas berkendara memiliki tingkat kesadaran keselamatan yang rendah.

## SIMPULAN DAN SARAN

### Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, ditinjau dari penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan signifikan antara kesadaran keselamatan dengan agresivitas berkendara yang mengarah ke positif. Semakin tinggi kesadaran keselamatan maka semakin tinggi agresivitas berkendara pada pengendara sepeda motor berusia 17-25 tahun di Samarinda

### Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan hasil yang diperoleh, sehingga dengan ini penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pengendara sepeda motor untuk dapat memahami konsep kesadaran keselamatan dalam berkendara dan menghindari perilaku agresif saat berkendara, seperti mendahului

kendaraan lain dengan kecepatan tinggi, meluapkan kemarahan saat di jalan raya, dan menghalangi jalan pengendara lain untuk mendahului.

2. Bagi pihak terkait, seperti polisi lalu lintas dan orang tua untuk dapat memberikan edukasi mengenai kesadaran keselamatan saat berkendara kepada remaja sehingga perilaku agresif dalam berkendara dapat diminimalisir sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan.
3. Bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti mengenai agresivitas dalam berkendara hendaknya dapat mencari variasi lebih banyak karakteristik sampel penelitian seperti usia awal mengendarai sepeda motor serta kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). Selain itu peneliti juga dapat mengembang dan menggali faktor eksternal seperti teritorial pengendara sepeda motor maupun faktor internal yang menyebabkan perilaku agresivitas berkendara atau menambah variable pendukung lainnya dan dapat melakukan penyebaran skala dengan uji skala terlebih dahulu, sehingga didapatkan skala yang jauh lebih baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akdon & Riduwan. (2013). *Rumus dan data dalam analisis statistika*. Bandung: Alfabeta
- Azizah, M. H. (2016). *Faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (safety riding) pada mahasiswa (studi pada mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2008-2015)*. Skripsi. Universitas Negeri Semarang, Semarang
- Azwar, S. (2007). *Metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset
- Bagaskara, S. (2017). *Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan*

- faktor-faktor Kepribadian. *Jurnal Transportasi*, 17 (2), 79-88
- Ersyan, A. F. & Rahmanawati, F. Y. (2016). Realitas observational learning aplikasi safety riding bagi mahasiswa pengendara sepeda motor di jember. *Insight: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi*, 9 (2), 124-133
- Hadi, S. (2004). *Metodologi research (jilid 2)*. Cet XX. Yogyakarta: Andi Publishing
- Hafizhudin, Z. & Indrawati, E. S. (2016). Hubungan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas motor RX-King di semarang. *Jurnal Empati*, 5 (4), 683-686
- Haryanto, H. C. (2016). Keselamatan dalam berkendara: kajian terkait dengan usia dan jenis kelamin pada pengendara. *Inquiry Jurnal Ilmiah Psikologi*, 7 (2), 92-106
- Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2014). *Polantas dalam Angka 2013*. Jakarta: Penulis. Diakses dari <http://korlantas.polri.go.id/wpcontent/uploads/2015/10/PolantasDalamAngka2013>.
- Perwitaningsih, R., Mahawati, E., & Hartini, E. (2013). Hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat udinus semarang tahun 2013. [eprints.dinus.ac.id](http://eprints.dinus.ac.id). Semarang: Universitas Dian Nuswantoro
- Rosydah, B. M., Kurniasih, D., & Sandora, R. (2017). Efek karakteristik individu dan pengaruh lingkungan terhadap perilaku aggressive driving pada pengemudi angkutan umum di kota surabaya. *Seminar Master 2017*, 2 (1)
- Soffania, M. I. (2018). Hubungan aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (studi pada siswa SMA di kabupaten sidoardjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13 (2), 220-231
- Tasca, L. (2000). *A Review of the literature on aggressive driving research*. Paper diakses dari <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca.pdf>.
- Utami, N. (2010). Hubungan persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja. *Skripsi*
- Utari. (2016). Hubungan aggressive driving dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di samarinda. *eJournal Psikologi*, 4 (3), 352-360.