

**PENGARUH *RISK PERCEPTION* TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

Pembimbing : Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A.

Syahrul Alim, S.Psi., M.A.



Disusun Oleh :

**MUHAMMAD ULIL ALBAB ADNAN
NIM : 4517091054**

**Fakultas Psikologi
Universitas Bosowa
Makassar
2021**



**PENGARUH *RISK PERCEPTION* TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

SKRIPSI

**Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Sebagai
Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)**

Disusun Oleh :

Muhammad Ulil Albab Adnan

4517091054

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS BOSOWA

MAKASSAR

2020

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

**PENGARUH RISK PERCEPTION TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING
PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

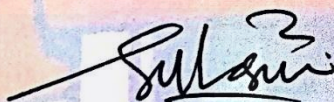
MUHAMMAD ULIL ALBAB ADNAN
NIM: 4517091054


Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 25 Agustus 2021

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II


Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A
NIDN: 0911078501


Syahrul Alim, S.Psi., M.A
NIDN: 0905118703

Mengetahui:

Dekan
Fakultas Psikologi


Musawwir, S.Psi., MPd
NIDN: 0927128501

Ketua Program Studi
Fakultas Psikologi


Andi Muhammad Aditya, M.Psi., Psikolog
NIDN: 0910089302

HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN


**PENGARUH *RISK PERCEPTION* TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR Disusun dan
diajukan oleh:**


**MUHAMMAD ULIL ALBAB ADNAN
4517091054**

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji Ujian
Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar Pada 25
Agustus tahun 2021


Pembimbing I

Pembimbing II


Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A
NIDN: 0911078501


Svahrul Alim, S.Psi., M.A
NIDN: 0905118703

Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar


Musawwir, S.Psi., M.Pd
NIDN: 0227128501

**HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI
HASIL PENELITIAN**

Telah disetujui untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji Ujian Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar untuk dilaksanakan seminar ujian Hasil Penelitian sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi program strata satu (S1) Psikologi terhadap atas nama:

Nama : Muhammad Ulil Albab Adnan
NIM : 4517091054
Program Studi : Psikologi
Judul : Pengaruh *risk perception* terhadap *aggressive driving* pada pengendara roda di Kota Makassar

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A
2. Syahrul Alim, S.Psi., M.A
3. Musawwir, S.Psi., M.Pd
4. Minarni, S.Psi., M.A

(.....)
(.....)
(.....)
(.....)

Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar


Musawwir, S.Psi., M.Pd
NIDN: 0927128501

PERNYATAAN

Dengan ini peneliti ingin menyampaikan bahwa skripsi dengan judul “Pengaruh *Risk Perception* terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar” beserta seluruh isinya adalah karya yang dibuat tanpa melibatkan orang lain. Seluruh referensi yang digunakan pada penelitian ini dikutip langsung dari sumbernya dengan cara yang sesuai terhadap kaidah ilmiah tanpa melakukan plagiasi dan data pada penelitian ini bukan manipulasi melainkan data asli yang diperoleh dari responden. Demikian pernyataan yang saya buat dan saya siap bertanggung jawab secara moril sebagai insan akademik atas skripsi ini

Makassar, 25 Agustus 2021

Peneliti



Muhammad Ulil Albab Adnan

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan Bismillahirrahmanirrahim, saya persembahkan skripsi ini kepada kedua orang tua, keluarga besar, dan orang-orang terdekat yang senantiasanya saya cintai

Almarhum Kakek dan Nenek yang memberikan pengalaman masa kecil yang tidak terlupakan sampai hari ini

Teruntuk Ayah dan Ibu yang selalu penuh kasih sayang

Keluarga yang selalu memberikan dukungan selama proses penyusunan skripsi ini berlangsung

MOTTO

*“Qola robbi innii wahanal adzmu minni wasyta’alarra’su syaiban walam akun
bidu’aika robbi syakiyya”*

Dia zakaria berkata : Ya Tuhanku, sesungguhnya tulangku telah lemah dan kepalaku telah ditumbuhi uban, dan aku belum pernah kecewa dalam berdoa kepada engkau, ya Tuhanku.

(QS Maryam : 4)

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum warahmatullahi wabarokatuh

Terlebih dahulu peneliti ingin mengucapkan syukur ke hadirat Allah SWT karena limpahan berkah dan karunia-Nya sehingga dapat menuntaskan skripsi ini. Banyak dinamika yang dihadapi dalam proses penyusunan skripsi ini namun hal itu menjadi pembelajaran agar lebih siap untuk menghadapi dinamika yang akan lebih rumit lagi kedepannya.

Peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam penelitian ini maka dari itu peneliti memohon kritik dan saran yang membangun agar peneliti dapat memperbaiki kesalahan tersebut dimasa mendatang. Dalam proses penyusunan penelitian ini tidak terlepas dari saran-saran dan masukan yang diberikan kepada peneliti, maka dari itu peneliti ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada setiap pihak yang terlibat selama penyusunan penelitian ini kepada:

1. Almarhum H. Tahir Ali, B.A. dan Almarhumah Hj. Husnia Azis yang telah merawat dan mendidik peneliti dengan sangat baik sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini
2. Kedua orangtua ku yaitu Ayah Drs. Muhammad. Adnan Tahir., M.Si. dan Ibu Sitti Aisyah Sultan yang senantiasa memberikan dukungan dan mendoakan peneliti agar dimudahkan dalam segala urusan
3. Nur Afiah Tahir, S.E. dan Nuraeni Tahir, S.Hut., MES yang selalu memberikan dukungan selama peneliti menempuh pendidikan dari Sekolah Dasar sampai saat ini

4. Abul Achsan, S.Kom yang selalu memberikan nasehat-nasehat dan dukungan materil kepada peneliti
5. Ibu Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A sebagai pembimbing satu yang selalu memberi bimbingan dan arahan selama proses penyusunan penelitian ini
6. Bapak Syahrul Alim, S.Psi., M.A sebagai pembimbing dua yang selalu memberi bimbingan dan arahan selama proses penyusunan penelitian ini
7. Bapak Musawwir, S.Psi., M.Pd sebagai penguji satu yang selalu memberikan bimbingan dan saran-saran untuk penelitian ini sehingga penelitian ini dapat tersusun dengan baik
8. Ibu Minarni, S.Psi., M.A sebagai penguji dua yang selalu memberikan bimbingan dan saran-saran selama proses penelitian ini sehingga penelitian ini dapat tersusun dengan baik.
9. Seluruh Dosen Fakultas Psikologi yaitu Bapak Arie Gunawan HZ, M.Psi., Psikolog, Bapak H.A. Budhy Rakhmat, S.Psi., M.Psi., Psikolog, Bapak A.M. Aditya, S.Psi., M.Psi., Psikolog, Ibu

10. Titin Florentina, S.Psi., M.Psi., Psikolog, Ibu Patmawaty Taibe, S.Psi., M.A., M.Sc., Ph.D, Bapak Syahrul Alim, S.Psi., M.A, Ibu Nur Aulia Saudi S.Psi., M.Si, Ibu Nurhikmah Natsir, S.Psi., M.Si, Ibu Sitti Syawaliah Gismin, S.Psi., M.Psi., Psikolog, ibu Hasniar A. Radde, S.Psi., M.Si. Terimakasih atas ilmu yang telah diberikan selama proses perkuliahan.
11. Pak Jufri, Ibu Jerniati, Ibu Irawati Made, Kak Wulan dan Kak indah yang telah meluangkan waktu untuk peneliti dalam proses administrasi selama masa perkuliahan
12. Teman-teman Pos Bahagia Bede yaitu Saudara Rizkiawan M.Bandaso, S.A.P, Saudara Agus Munandar S.A.P, M.Tr.A.P, Saudara Rian, S.E , Saudara Fadly Muharly, S.A.P, Saudara Andi Irsandi Yusri Parenrengi, S.E., M.M, Saudara Tri Eka Saputra, S.H., M.H, Saudara Fadly, Saudara Hery Setiawan, S.A.P, Saudara Wisnul, S. Kom, Saudara Andi Muhammad Irham, S.M yang selalu memberikan dukungan kepada peneliti selama proses perkuliahan hingga proses penyusunan penelitian ini.
13. Teman-teman Charming.Inc XII Ipa 4 angkatan 2017
14. Saudara Zulkifli Sukarman dari angkatan 2017 yang selalu mengingatkan peneliti ketika ada hal yang dilupakan terkait dengan materi perkuliahan.
15. Saudara Muhammad Aksar Nur Siama dari angkatan 2017 yang selalu menghibur peneliti selama proses perkuliahan hingga proses penyusunan penelitian ini.
16. Saudara Muhammad Hanif Mahfudz dari angkatan 2017 yang selalu membantu dan menghibur peneliti selama proses perkuliahan hingga proses

penyusunan penelitian ini.

17. Kakanda Nur Muhammad Azhary, S.Psi dari angkatan 2016 yang selalu menghibur dan membantu peneliti selama proses perkuliahan
18. Kakanda Muhammad Aminuddin Suwandi, S.Psi dari angkatan 2016 yang selalu menghibur dan membantu peneliti selama proses perkuliahan
19. Kakanda Rudi Andi Ahmad Tandi Abeng, S.Psi dari angkatan 2016 yang selalu menghibur dan membantu peneliti selama proses perkuliahan
20. Kakanda M. Dzikri Marsaoly, S.Psi dari angkatan 2016 yang selalu menghibur dan membantu peneliti selama proses perkuliahan.
21. Kakanda Syamsu Rizal Apusing, S.Psi dari angkatan 2016 yang selalu menghibur dan membantu peneliti selama proses perkuliahan.
22. Teman-teman angkatan 2017 Harmologyven kelas A,B,C
23. Saudara Arif Fahri dari angkatan 2017 yang selalu menemani peneliti selama proses perkuliahan berlangsung.

Makassar, 25 Agustus 2021

Peneliti

Muhammad Ulil Albab Adnan

ABSTRAK

PENGARUH *RISK PERCEPTION* TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR

Muhammad Ulil Albab Adnan
4517091054

Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
uliladnan98@gmail.com

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar yang melibatkan 953 pengendara roda dua. Instrumen penelitian yang digunakan meliputi skala *risk perception* yang dikonstruksi oleh peneliti berdasarkan teori *risk perception* Paul Slovic (1986) yang mengukur dimensi resiko berbahaya dan resiko menakutkan dengan nilai reliabilitas 0.884. selanjutnya skala *aggressive driving behavior scale* (ADBS) yang dibuat oleh Houston & Harris, terdiri dari 2 aspek yaitu perilaku konflik dan mengemudi dengan nilai reliabilitas 0.792. Data dianalisis dengan menggunakan teknik analisis regresi sederhana. Hasil analisis memperlihatkan nilai signifikan ($p < 0.05$, $r = 0.042$) *risk perception* mempengaruhi *aggressive driving* sebesar 4.2%. artinya ada pengaruh signifikan antara *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar.

Kata Kunci : *Risk Perception*, *Aggressive Driving*, Pengendara Roda Dua

ABSTRACT

THE EFFECT OF RISK PERCEPTION ON AGGRESSIVE DRIVING AGAINST TWO WHEEL DRIVERS IN MAKASSAR CITY

Muhammad Ulil Albab Adnan
4517091054

Faculty of Psychology Bosowa University Makassar
uliladnan98@gmail.com

This study aims to see how much influence risk perception has on aggressive driving behavior on two-wheeled riders in Makassar, which involves 953 two-wheelers. There are 2 instruments used, namely the risk perception scale which was constructed by the researcher based on the theory of risk perception proposed by Paul Slovic (1986) to measure 2 dimensions, namely dangerous risk and frightening risk which consists of 25 items. For the aggressive driving variable, the researcher used the aggressive driving behavior scale (ADBS) made by Houston & Harris. This scale consists of 11 items that measure 2 aspects, namely conflict behavior and speeding. The data analyzed by simple regression analysis technique, the resulting regression value was 0.042, which means that risk perception affects aggressive driving by 4.2%. which shows that there is a significant influence between risk perception on aggressive driving behavior on two-wheeled riders in Makassar

Key Word : *Risk Perception, Aggressive Driving, Two Wheel Drivers*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN	iii
HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI HASIL PENELITIAN	iv
PERNYATAAN	v
PERSEMBAHAN	vi
MOTTO	vii
KATA PENGANTAR	viii
ABSTRAK	xii
DAFTAR ISI	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	12
1.3 Tujuan Penelitian.....	12
1.4 Manfaat Penelitian	12
1.4.1 Manfaat Teoritis	12
1.4.2 Manfaat Praktis	13
BAB II TINJAUAN TEORITIS	
2.1 <i>Risk Perception</i>	14
2.1.1 Definisi.....	14
2.1.2 Faktor yang mempengaruhi <i>Risk Perception</i>	19
2.1.3 <i>Risk Perception</i>	20
2.2 Aggressive Driving	21
2.2.1 Definisi.....	21
2.2.2 Aspek <i>Aggressive Driving</i>	23
2.2.3 Faktor <i>Aggressive Driving</i>	24
2.2.4 Dampak <i>Aggressive Driving</i>	34
2.3 Kerangka Berfikir.....	40

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian.....	41
3.2 Desain Penelitian	41
3.3 Variabel Penelitian.....	42
3.4 Definisi Variabel.....	42
3.4.1 Risk Perception.....	42
3.4.2 Aggressive Driving	43
3.5 Definisi Operasional	43
3.5.1 Risk Perception	43
3.5.2 Aggressive Driving	43
3.6 Populasi dan Sampel.....	44
3.6.1 Populasi	44
3.6.2 Sampel	44
3.6.3 Teknik Sampling	45
3.6.4 Teknik Pengumpulan Data	45
3.7 Alat Ukur	46
3.7.1 Risk Perception	46
3.7.2 Aggressive Driving	47
3.8 Validitas	49
3.8.1 Validitas Logis	49
3.8.2 Validitas Konstruk	50
3.9 Uji Reliabilitas	48
3.10 Uji Asumsi	50
3.11 Uji Normalitas	50
3.12 Uji Linearitas	50
3.13 Uji Hipotesis	51
3.14 Prosedur Penelitian	52
3.1.4.1 Tahap Persiapan	52
3.1.4.2 Tahap Pelaksanaan	52

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

1.1 Hasil Analisis	54
1.1.1 Hasil Analisis Deskriptif Demografi	54
1.1.2 Pembahasan Hasil Analisis Variabel	58
1.1.3 Hasil Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi	62
1.1.4 Hasil Analisis Uji Asumsi	78
1.2 Pembahasan	81
1.2.1 Gambaran Umum Demografi	81
1.2.2 Pembahasan Hasil Deskriptif Variabel	83
1.2.3 Pembahasan Hasil Uji Hipotesis	97
1.2.4 Limitasi Penelitian	99

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan	100
5.2 Saran.....	102

Daftar Pustaka.....	103
----------------------------	------------

Daftar Tabel

Tabel 1 : <i>Blue print</i> skala <i>risk perception</i>	48
Tabel 2 : <i>Blue print</i> skala <i>aggressive driving</i>	50
Tabel 3 : Nilai reliabilitas skala <i>risk perception</i>	52
Tabel 4 : Nilai reliabilitas skala <i>aggressive driving</i>	52
Tabel 5 : Ringkasan penelitian	56
Tabel 6 : Nilai rata-rata dan standar deviasi <i>risk perception</i>	57
Tabel 7 : Norma skor <i>risk perception</i>	62
Tabel 8 : Nilai rata-rata dan standar deviasi <i>aggressive driving</i>	63
Tabel 9 : Norma skor <i>aggressive</i>	63

Tabel 10: Jumlah kategorisasi skor <i>aggressive driving</i>	64
Tabel 11 : Hasil uji normalitas data.....	84
Tabel 12 : Hasil uji linearitas	85
Tabel 13 : Hasil uji asumsi	85
Tabel 14 : Hasil analisis regresi	86
Daftar Gambar	
Gambar 1 : Demografi responden berdasarkan jenis kelamin	54
Gambar 2 : Demografi responden berdasarkan rentang usia	55
Gambar 3 : Demografi responden berdasarkan suku	55
Gambar 4 : Demografi responden berdasarkan tingkat pendidikan.....	56
Gambar 5 : Demografi responden berdasarkan pekerjaan	56
Gambar 6 : Demografi responden berdasarkan pengalaman kecelakaan lalu-lintas.	57
Gambar 7 : Demografi responden berdasarkan sanksi tilang.....	57
Gambar 8 : Tingkat skor <i>risk perception</i>	59
Gambar 9 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i>	61

Gambar 10: Tingkat skor <i>risk perception</i> berdasarkan jenis kelamin.....	62
Gambar 11 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan jenis kelamin.....	63
Gambar 12 : Tingkat skor <i>risk perception</i> berdasarkan rentang usia.....	64
Gambar 13 : Tingkat skor <i>risk perception</i> berdasarkan suku.....	65
Gambar 14 : Tingkat skor <i>risk perception</i> berdasarkan tingkat pendidikan	66
Gambar 15 : Tingkat skor <i>risk perception</i> berdasarkan pekerjaan.....	67
Gambar 16 : Tingkat skor <i>risk perception</i> berdasarkan pengalaman kecelakaan lalu- lintas.....	69
Gambar 17 : Tingkat skor <i>risk perception</i> berdasarkan sanksi tilang	70
Gambar 18 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan jenis kelamin	71
Gambar 19 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan rentang usia	72
Gambar 20 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan suku	73
Gambar 21 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan tingkat pendidikan..	74
Gambar 22 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan pekerjaan	75
Gambar 23 : Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan pengalaman kecelakaan lalu-lintas.....	77
Gambar 24: Tingkat skor <i>aggressive driving</i> berdasarkan sanksi tilang.....	78
Daftar Lampiran	105
Lampiran I : Item skala penelitian	105
Lampiran 2 : Item skala penelitian.....	105
Lampiran 3 : Uji validitas dan reliabilitas.....	105
Lampiran 4 : Hasil analisis deskriptif variabel berdasarkan demografi.....	105
Lampiran 5 : Output hasil uji asumsi	105
Lampiran 6 : Output hasil uji hipotesis.....	105

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi adalah salah satu hal yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan sehari-hari. Dengan menggunakan transportasi kita dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya untuk menjalankan aktivitas masing-masing. Seperti yang telah kita ketahui bahwa jalan raya adalah tempat melintasnya kendaraan bermotor, sepeda, dan pejalan kaki, semua unsur-unsur tersebut memiliki resiko untuk mengalami kecelakaan lalu-lintas jika tidak berhati-hati saat berada di jalan raya.

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor di Kota Makassar dapat dikategorikan cukup pesat. Data kendaraan bermotor samsat makassar mencatat terdapat 1.425.151 unit kendaraan bermotor yang berada di Kota Makassar, jumlah ini meningkat 87.009 unit dibandingkan pada tahun 2015 (wartaekonomi.co.id). Dengan jumlah yang cukup banyak maka peluang resiko terjadinya kecelakaan lalu-lintas juga cukup besar apabila tidak diikuti dengan pengetahuan keamanan berkendara.

Terdapat 1.281 kasus kecelakaan lalu-lintas yang tercatat di wilayah hukum Polrestabes Makassar hingga 22 Desember 2019. Menurut BA Mindik Laka Unit Laka Lantas Polrestabes Makassar Aiptu sumadi terdapat 95 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan januari, 102 kasus kecelakaan di bulan Februari, 117 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Maret, 121 kasus

kecelakaan lalu-lintas di bulan April, dan 102 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Mei, 104 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Juni, 126 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Agustus, 123 kasus kecelakaan di bulan September, 132 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Oktober, 93 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan November, dan 70 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Desember 2019 (otomania.gridoto.com). Menurut Aiptu Sumadi korban kecelakaan lalu-lintas berusia 18-30 tahun dan jumlah kerugian ditaksir mencapai Rp 2.096.720.000.

Selama berkendara di jalan peneliti sering menemukan pengendara yang berbelok dan berhenti tanpa memberikan isyarat berupa lampu sein, membunyikan klakson saat kondisi lalu-lintas sedang padat, mengeluarkan kata-kata kasar saat lajunya terhalangi dan tidak memberikan kesempatan kepada pejalan kaki yang ingin menyeberang jalan meskipun pejalan kaki tersebut telah menggunakan *zebra cross* untuk menyeberang.

Shinar (1999) menyatakan bahwa *Aggressive Driving* adalah sebuah perilaku yang melibatkan agresi verbal dan agresi fisik yang ditandai dengan isyarat dan kata-kata kasar, penganiayaan, dan *stress* saat berada pada kondisi lalu-lintas yang padat. Kekesalan pengemudi pada pengemudi lain dan pejalan kaki akan meningkatkan resiko kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Balogun et.al (2012) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai suatu bentuk mobilisasi kendaraan dimana seorang pengendara dengan sengaja akan melakukan penghinaan terhadap pengemudi lain dan mengemudi secara berbahaya untuk meningkatkan risiko kecelakaan mobil (Shinar,

1998).

National Highway Traffic Safety Administration (1990) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai cara mengemudi yang membahayakan pengendara lain atau hal lain di sekitarnya. Ada tiga tipe karakteristik pengemudi yang agresif. Sebuah studi bersama yang dilakukan oleh *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) dan ilmuwan Psikologi (1990) menemukan bahwa beberapa pengemudi mengemudi secara agresif ketika mereka kurang terlihat, misalnya pada malam hari atau kendaraan mereka menggunakan kaca film yang membuat identitasnya sulit untuk diungkap. Penelitian yang dilakukan oleh *American Automobile Association Foundation* menemukan bahwa lebih dari setengah dari total angka kecelakaan di Amerika Serikat melibatkan setidaknya satu pengemudi yang agresif (*American Automobile Association*, 2019)

Banyak pengemudi menjadi tidak sabar ketika mereka terlambat. Mereka tidak punya waktu untuk mematuhi aturan lalu-lintas saat jalanan berada dalam kondisi padat, pengemudi ini dapat menggunakan lajur penyeberangan pejalan kaki atau bahkan melewati zona sekolah. Pengemudi dengan karakteristik ini mungkin tidak selalu mengemudi dengan agresif tetapi ketika mereka terlambat, kemana tujuan mereka dan kapan mereka akan tiba lebih penting daripada keselamatan berkendara (*American Automobile Association*, 2019).

Namun mengemudi dengan mengabaikan aturan lalu-lintas tetaplah tidak diperbolehkan karena dengan mematuhi aturan lalu-lintas akan mengurangi

resiko terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Maka dari itu pentingnya pengetahuan yang terkait dengan *risk perception* agar pengendara bisa lebih bijak lagi dalam mengambil tindakan, Slovic (1986) mendefinisikan *risk perception* sebagai perantara antara emosi dengan akal yang akan menciptakan perilaku rasional. Resiko adalah ancaman berupa bahaya atau probabilitas yang memiliki akibat yang dapat merugikan diri sendiri ataupun orang banyak (Paul Slovic, 1986)

Ketika pengemudi sedang terburu-buru, mereka mungkin mengemudi dengan agresif hanya untuk membuktikan suatu hal kepada orang lain. Mereka dapat menyesuaikan kendaraan didepan mereka untuk mendorong mereka dengan memberikan isyarat mengedipkan lampu kendaraan mereka. Pengendara dengan karakteristik seperti ini akan menambah kecepatan kendaraannya saat kendaraan lain mencoba untuk menyalip kendaraannya (*American Automobile Association, 2019*)

Namun mengemudi secara agresif tidak dibolehkan meskipun dengan berbagai alasan karena diketahui bersama bahwa dijalan raya banyak pengendara dan pengguna jalan lainnya sedang menggunakan jalan, ketika kita berkendara secara asal-asalan maka secara tidak langsung kita mengancam keselamatan diri kita sendiri maupun pengendara lainnya.

Beberapa pengemudi mengabaikan aturan lalu-lintas yang berlaku karena mereka merasa tidak perlu untuk mematuhi aturan lalu-lintas (*American Automobile Association, 2019*). Mereka memanfaatkan cara mengemudi orang lain dan tahu bahwa mereka akan menang untuk menghindari

kecelakaan. Perilaku mereka tidak dapat diprediksi karena mereka tidak mematuhi standar keselamatan yang sama dengan yang dilakukan pengguna jalan raya lainnya (*American Automobile Association, 2019*).

Ada pengemudi yang melihat setiap pertemuan dengan kendaraan lain secara kompetitif. Mereka memilih untuk mengabaikan batas kecepatan karena mereka bermaksud untuk mengalahkan pengendara lain hingga perhentian berikutnya, cara mengemudi seperti ini dapat membahayakan orang lain dan harus segera ditindak agar tidak menimbulkan bahaya bagi pengguna jalan lainnya (*American Automobile Association, 2019*).

Beberapa pengemudi yang agresif mengembangkan kebiasaan buruk seperti mengikuti kendaraan lain dengan jarak yang terlalu dekat atau sering berpindah jalur tanpa memberikan isyarat. Pengemudi ini mengabaikan jarak antar kendaraan karena mereka sudah terbiasa dengan perilaku agresif mereka. Meskipun hal ini semakin meningkat dari waktu ke waktu, tentu saja dapat membahayakan diri sendiri dan pengemudi lainnya.

Perilaku mengemudi terdiri dari berbagai kategori perilaku. Mikulincer dan Gillath (2004) membedakan empat macam gaya mengemudi utama seperti mengemudi sembrono dan ceroboh, mengemudi dengan cemas, mengemudi dengan marah dan bermusuhan, serta mengemudi dengan sabar dan hati-hati.

Mengemudi agresif menjadi sindrom perilaku instrumental yang didorong oleh rasa frustrasi yang dimanifestasikan dalam ketidakpedulian terhadap pengemudi lain, dan mengemudi secara berbahaya untuk

menghemat waktu dengan mengorbankan keselamatan orang lain. Definisi oleh Balogun et al. (2012) dan Shinar (1998) tampaknya berfokus pada perilaku mengemudi agresif terhadap pengemudi lain, dan bukan terhadap pengguna jalan lain seperti pengendara sepeda, dan definisi Balogun et al berfokus pada peningkatan risiko kecelakaan lalu lintas daripada perilaku agresif yang diwujudkan melalui pelecehan.

Ulleberg (2004) membedakan antara tiga kelas utama mengemudi agresif yaitu kemarahan di jalan dan mengemudi dengan maksud untuk mengintimidasi pengguna jalan. Kemarahan di jalan mencakup perilaku mengemudi dengan maksud menimbulkan kerugian fisik atau psikologis pada pengguna jalan lain (Lajunen et al, 1998), misalnya, dengan sengaja menabrak pengendara sepeda atau pejalan kaki, Mengemudi dengan maksud untuk mengintimidasi pengguna jalan lain termasuk dengan sengaja menempatkan pengguna jalan lain dalam bahaya fisik dan psikologis, misalnya, sebagai akibat dari kemarahan, frustrasi atau untuk mencapai tujuan tertentu (Shinar, 1998).

Perilaku mengemudi agresif ini dapat bersifat bermusuhan atau instrumental (Shinar, 1998). Ulleberg (2004) mencatat bahwa kelas-kelas perilaku mengemudi agresif ini mungkin bermasalah sejauh mereka mengandaikan niat, sulit untuk mendapatkan ukuran niat yang obyektif, mengingat bahwa hanya pengemudi itu sendiri yang menyadari apa yang memotivasi perilaku mengemudi yang dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Oleh karena itu, Ulleberg (2004) mengklasifikasikan gaya mengemudi yang dianggap mengintimidasi oleh pengguna jalan lain, terlepas dari niat pengemudi, sebagai perilaku mengemudi agresif kelas ketiga. Menurut Taubman et al (2012), perilaku mengemudi agresif terhadap pengendara sepeda dapat berupa perkataan kasar, membunyikan klakson mobil, menunjukkan gerakan negatif, dan merusak di depan pengendara lain sehingga harus berhenti.

Model agresi frustrasi sering muncul sebagai kerangka teoritis dalam literatur perilaku mengemudi. Dollard et.al (1939) menyatakan model tersebut mengkonseptualisasikan agresi sebagai urutan perilaku, inti dalam model ini adalah bahwa agresi adalah hasil dari rasa frustrasi dan rasa frustrasi itu terjadi ketika individu mengalami kegagalan dalam mencapai tujuan pribadinya.

Munculnya perilaku agresif selalu terkait dengan rasa frustrasi, dan sebaliknya, adanya frustrasi selalu mengarah pada suatu bentuk agresi (Dollard et al., 1939). Model ini didasarkan pada gagasan psikodinamik bahwa manusia memiliki tingkat energi psikologis yang tetap dan bahwa kinerja tugas psikologis bersifat katargik, yaitu membawa sistem psikologis kembali ke keseimbangan (Hogg & Vaughan, 2005).

Menurut Dollard et al. (1939), menetapkan tujuan pribadi membangkitkan energi psikologis yang akan tetap aktif hingga tujuan tercapai. Jika tujuan tidak tercapai (yaitu frustrasi), maka sistem psikologis akan tetap berada dalam keadaan tidak seimbang yang dapat diimbangi

dengan berperilaku agresif.

Sangat mudah untuk melihat mengapa model ini merupakan kerangka kerja yang menarik dalam psikologi lalu lintas. Misalnya, seorang pengemudi yang ingin mencapai suatu tujuan secepat mungkin (tujuan pribadi) mungkin berperilaku agresif terhadap pengguna jalan lain (misalnya pengendara sepeda) yang memperlambatnya (halangan yang menimbulkan frustrasi).

Shinar (1998) menerapkan kerangka agresi frustrasi pada konteks lalu lintas. Shinar (1998) mengasumsikan bahwa perilaku agresif dapat bersifat instrumental atau kontra. Dalam konteks mengemudi, agresi instrumental mencakup perilaku agresif yang bertujuan untuk mengatasi rintangan yang membuat frustrasi (misalnya, membunyikan klakson, menyalakan lampu merah), sedangkan agresi bermusuhan terdiri dari perilaku yang ditujukan untuk menyakiti pengendara yang menghalangi jalan mereka daripada menyelesaikan masalah yang sebenarnya.

Shinar (1998) menyatakan bahwa model agresi frustrasi adalah kerangka kerja yang dapat digunakan dalam psikologi lalu lintas, terutama karena dapat dikonseptualisasikan sebagai pendekatan sistem. "Dengan demikian dapat digunakan untuk menunjukkan bahwa mengemudi agresif dapat dikurangi tidak hanya dengan mengubah perilaku pengemudi secara langsung (misalnya, melalui penegakan hukum) tetapi juga melalui perubahan lingkungan yang menyebabkan agresi (Shinar, 1998)

Shinar (1998) melakukan serangkaian penelitian untuk menyelidiki

apakah faktor lingkungan yang membuat frustrasi (kemacetan, mobilitas yang berkurang) dikaitkan dengan agresi pengemudi (klakson klakson, lampu merah menyala), dan menemukan bahwa hal tersebut menjadi kasusnya. Keuntungan menarik dari model agresi-frustrasi adalah bahwa model ini mampu menjelaskan bentuk-bentuk agresi mengemudi yang ringan dan lebih serius (Lennon & Watson, 2011).

Temuan dalam bidang pendorong agresi sebagian besar difokuskan pada faktor sosial dan lingkungan. Dalam tinjauan pustaka utama, Ulleberg (2004) mengidentifikasi beberapa faktor yang dapat berkontribusi untuk menurunkan ambang batas pengemudi untuk agresi, diantaranya anonimitas, jalan yang macet, komunikasi yang buruk dan jenis mobil. Ambang untuk berperilaku agresif terhadap orang lain mungkin lebih rendah ketika korban dan pelaku menonjol sebagai anonim misalnya, duduk di dalam mobil (Ulleberg, 2004).

Jalan yang macet dapat menghasilkan perilaku agresif melalui stres dan frustrasi sebagai akibat dari pengemudi yang kebutuhannya akan mobilitas digagalkan (Shinar, 1998), terutama ketika hambatan dalam lalu lintas dianggap tidak perlu dan tidak terduga (Bjornskau, 1996).

Pengendara sepeda yang menggunakan jalan raya dapat, dari sudut pandang pengemudi, dianggap sebagai rintangan yang tidak perlu dan agak tidak terduga dan, oleh karena itu, dapat menjadi sumber frustrasi. Selain itu, terdapat pendapat bahwa komunikasi yang buruk dalam situasi lalu lintas menyulitkan pengemudi untuk mengambil sudut pandang pengguna

jalan lain, dan dengan demikian meningkatkan risiko pengemudi menilai perilaku pengguna jalan lain sebagai sikap bermusuhan, yang, pada gilirannya, dapat menyebabkan agresi (Mesken et al, 2003).

Shinar (1998) menunjukkan bahwa prevalensi perilaku mengemudi agresif telah meningkat dari waktu ke waktu, sementara tidak ada alasan yang masuk akal untuk percaya bahwa pengemudi telah mengalami perubahan kepribadian dan menjadi individu yang lebih agresif. Sebaliknya, Shinar (1998) menyatakan bahwa peningkatan perilaku agresif sebagian besar dapat dijelaskan oleh kondisi jalan yang menyebabkan perilaku agresif telah diubah dari waktu ke waktu. Namun demikian, karakteristik pribadi pengemudi telah mendapat perhatian yang meningkat dalam literatur penelitian selama beberapa dekade terakhir (Oltedal & Rundmo, 2006).

Royal Society Study Group (1992) mendefinisikan risiko sebagai peluang terjadi hal buruk tertentu selama periode waktu, atau hasil dari tantangan tertentu. Sebagai probabilitas dalam pengertian teori statistik, risiko mengikuti semua hukum menggabungkan peluang (Adams 1995). Sebuah kelompok studi membedakan antara risiko itu sendiri dan 'bahaya' yang dialami sebagai konsekuensi terhadap kejadian yang merugikan.

Cara orang berpikir tentang bahaya sering kali menyimpang dari penilaian para ahli kemungkinan dan tingkat keparahannya. Dengan demikian penelitian ini berfokus pada dua jalur penelitian penting. Yang pertama adalah penelitian tentang paradigma psikometrik, yang menjelaskan variasi antara persepsi risiko yang berbeda, dan yang kedua adalah

penelitian tentang faktor-faktor yang dapat menentukan persepsi individu tentang risiko (yaitu, manfaat yang dirasakan, kepercayaan, pengetahuan, asosiasi afektif, nilai-nilai, dan keadilan).

Temuan dari studi tentang berbagai risiko (misalnya, organisme hasil rekayasa genetika, makanan, aditif, dan perubahan iklim) ditinjau untuk memberikan implikasi praktis untuk manajemen risiko dan komunikasi. Faktor berbeda muncul dan terlibat dalam persepsi bahaya yang berbeda. Selain samping itu, orang mungkin meremehkan risiko yang terkait dengan gaya hidup tertentu (misalnya, merokok, mengonsumsi minuman beralkohol secara berlebihan). Kemungkinan meninggal karena bahaya tertentu seringkali hanya terkait buruk dengan persepsi risiko orang awam (Lichtenstein et.al, 1978).

Menurut Pidgeon et.al (1998), persepsi risiko melibatkan keyakinan, sikap, penilaian dan perasaan orang, serta nilai dan watak sosial atau budaya yang lebih luas serta dimiliki masyarakat dalam menimbang bahaya dan manfaatnya. Persepsi risiko dibangun kembali, diinformasikan oleh pengalaman pribadi dan jejaring sosial serta dibentuk oleh norma perilaku dan pemberitaan media.

Salah satu strategi luas untuk mempelajari risiko yang dirasakan telah mengembangkan sebuah taksonomi untuk bahaya yang dapat digunakan untuk memahami dan memprediksi individu. Pendekatan yang paling umum telah menggunakan paradigma psikometrik (Slovic, 1987).

Pendekatan ini menggunakan penskalaan psikofisik dan teknik analisis

multivariat untuk menghasilkan representasi kuantitatif atau “peta kognitif” risiko dan persepsi. Jadi, dalam paradigma psikometri, manusia membuat penilaian kuantitatif tentang risiko saat ini berdasarkan bahaya yang berbeda. Berdasarkan paparan di atas peneliti ingin meneliti Pengaruh *Risk Perception* terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar.

1.2. Rumusan Masalah

1.2.1. Seberapa besar *Risk Perception* mempengaruhi tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar

1.2.2. Seberapa besar *Risk Perception* mempengaruhi tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar

1.3. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui Pengaruh *Risk Perception* terhadap Perilaku *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar

1.4. Manfaat Penelitian

1.4.1. Manfaat Teoritis

1. Hasil penelitian ini akan dijadikan sumbangsih oleh peneliti dalam menambah referensi psikologi sosial dan psikologi transportasi yang terkait dengan *Aggressive Driving* di Kota Makassar
2. Hasil Penelitian ini akan dijadikan sumbangsih oleh peneliti dalam menambah referensi yang terkait dengan *Risk Perception*

di kota Makassar

3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan referensi untuk penelitian selanjutnya.

1.5. Manfaat Praktis

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi pemerintah untuk mengambil kebijakan dan menindak pelanggar aturan lalu-lintas secara tegas.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi pihak yang berwajib dalam mengambil kebijakan penindakan pelanggaran



**UNIVERSITAS
BOSOWA**

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 *Risk Perception*

2.1.1 Definisi

Royal Society Study Group (1983) mendefinisikan risiko sebagai peluang terjadi hal buruk tertentu selama periode waktu, atau hasil dari tantangan tertentu. Sebagai probabilitas dalam pengertian teori statistik, risiko mengikuti semua hukum menggabungkan peluang (Adams 1995). Sebuah kelompok studi membedakan antara risiko itu sendiri dan 'bahaya' yang dialami sebagai konsekuensi terhadap kejadian yang merugikan.

Dengan demikian, 'kerugian' dapat didefinisikan sebagai ukuran kuantitatif kerugian atau kerugian yang diharapkan terkait dengan kejadian yang merugikan. Ini umumnya merupakan hasil dari risiko dan bahaya yang terintegrasi dan sering diekspresikan dalam hal seperti kerugian dalam tahun-tahun yang diharapkan dari kehidupan atau hilangnya produktivitas, dan diperlukan untuk latihan numerik seperti analisis manfaat biaya atau analisis risiko (Adams, 1995).

Penekanan utama dalam kaitannya dengan risiko adalah mengidentifikasi dan mengukur konsekuensi negatif dari sebuah peristiwa, sedangkan dalam statistik penekanannya terutama pada pengukuran dan prediksi probabilitas atau peluang tertentu terhadap peristiwa yang terjadi. Demikian pula, dengan cenderung

memperhatikan hubungan antara konsekuensi positif dan negatif dari sebuah peristiwa, melibatkan manfaat potensial yang seimbang dengan risiko untuk membangun tingkat risiko yang dapat ditoleransi.

Akhirnya, dalam ilmu sosial penekanannya biasanya pada mempelajari cara individu dan kelompok mengidentifikasi dan menanggapi risiko. Seperti dapat dilihat, beberapa disiplin ilmu sangat mementingkan tujuan aspek terukur sedangkan yang lain (terutama ilmuwan sosial) juga memungkinkan pertimbangan aspek yang lebih subjektif.

Sumber utama risiko dan cara pengendaliannya telah berubah selama berabad-abad. Pada Abad Pertengahan, risiko yang dirasakan utama dikaitkan dengan peristiwa alam dan tindakan Tuhan, seperti banjir dan wabah penyakit. Selama abad kedelapan belas dan kesembilan belas, konsep tersebut menjadi semakin meningkat ilmiah dan juga diperluas untuk mencakup peristiwa buatan manusia dan manusia aktivitas dan hubungan.

Orang-orang mulai mencoba mengukur dan memprediksi risiko. Selama periode ini, istilah tersebut juga digunakan untuk menggambarkan potensi positif peristiwa (seperti investasi) serta yang negatif. Namun, babak kedua abad ke-20 melihat penyempitan penggunaan istilah itu sekarang hampir selalu digunakan dalam kaitannya dengan peristiwa negatif atau berbahaya (seperti yang terlihat dalam definisi yang diberikan sebelumnya).

Semakin beragam risiko yang kita hadapi sehari-hari dapat membahayakan nyawa. Sejumlah informasi yang dikomunikasikan secara tertulis, atau melalui TV dan media lainnya, telah berkembang hampir secara eksponensial. Mayoritas informasi yang tersebar berada di bidang kesehatan manusia. Dari segi artikel ilmiah, Skolbekken (1995) telah merujuk pada 'epidemi risiko dalam jurnal medis' (lihat juga Edwards dkk. 1998). Dia melaporkan pencarian database MEDLINE yang menunjukkan peningkatan drastis dalam jumlah publikasi dengan istilah 'risiko' dalam judul atau abstrak antara tahun 1967 dan 1991. Tidak ada tanda-tanda demikian 'Epidemi' telah mendarat selama beberapa dekade terakhir.

Hampir semua aktivitas kita memiliki risiko tertentu, seorang bayi muda belajar merangkak atau mengambil beberapa langkah pertama, atau anak kecil anak yang belajar berenang, naik sepeda atau berkuda dapat dipandang sebagai sebuah latihan manajemen risiko yang serius. Sepanjang masa kanak-kanak, biasanya ada sebuah penyerahan tanggung jawab secara bertahap atas risiko dari orang tua kepada anak. Anak-anak belajar menyeberang jalan, bepergian sendiri dan menentukan kegiatan yang harus mereka lakukan dan yang harus mereka hindari.

Selama ini proses, mereka belajar menemukan keseimbangan yang tepat antara risiko dan manfaat yang diperoleh. Sebagai besar kegiatan 'berisiko' juga akan berpotensi menimbulkan konsekuensi

negatif bagi orang selain individu yang bersangkutan. Jadi, ada sejumlah otoritas dan badan pengatur yang melembagakan kebijakan, peraturan, dan hukum (misalnya terkait dengan anti polusi, wajib memakai sabuk pengaman, dan menaati peraturan lalu-lintas saat berkendara) yang memengaruhi banyak aspek lingkungan dan kehidupan kita.

Sedangkan analisis yang berteknologi canggih menggunakan penilaian risiko untuk mengevaluasi bahaya, mayoritas orang mengandalkan penilaian risiko intuitif, biasanya disebut sebagai persepsi risiko. Menurut Pidgeon et al. (1998), persepsi risiko melibatkan keyakinan, sikap, penilaian dan perasaan orang, serta nilai dan watak sosial atau budaya yang lebih luas yang dimiliki masyarakat mengadopsi bahaya dan manfaatnya.

Persepsi risiko dibangun kembali, diinformasikan oleh pengalaman pribadi dan jejaring sosial serta dibentuk oleh norma perilaku dan pemberitaan media. Salah satu strategi luas untuk mempelajari risiko yang dirasakan telah mengembangkan sebuah taksonomi untuk bahaya yang dapat digunakan untuk memahami dan memprediksi individu. Pendekatan yang paling umum telah menggunakan 'paradigma psikometrik, yang terkait dengan Paul Slovic dan rekannya (Slovic 1987). Pendekatan ini menggunakan penskalaan psikofisik dan teknik analisis multivariat untuk menghasilkan representasi kuantitatif atau 'peta kognitif' risiko dan persepsi. Jadi, dalam

paradigma psikometri, manusia membuat penilaian kuantitatif tentang risiko saat ini berdasarkan bahaya yang berbeda.

Dorongan asli untuk paradigma psikometri berasal dari karya perintis Starr (1969), yang berusaha mengembangkan metode untuk menimbang risiko teknologi terhadap manfaat untuk menjawab pertanyaan, 'Seberapa amankah hal tersebut dilakukan' Setelah memeriksa data risiko dan manfaat untuk beberapa industri dan kegiatan, Starr menyimpulkan bahwa:

1. Akseptabilitas risiko dari suatu kegiatan secara kasar sebanding dengan ketiga kekuatan manfaat dari aktivitas itu
2. Masyarakat akan menerima resiko dari kegiatan sukarela (seperti bermain ski) kira-kira 1000 kali lebih besar dari yang mereka lakukan jika tidak disengaja bahaya yang memberikan tingkat manfaat yang sama.

Studi yang lebih baru menggunakan paradigma psikometri telah menunjukkan hal itu risiko yang dirasakan dapat diukur dan diprediksi, tetapi bagaimanapun juga secara inheren subyektif. Artinya, tidak ada hal yang terlepas dari pikiran dan budaya, menunggu untuk diukur.

Sedangkan Starr menyimpulkan bahwa *voluntariness of exposure* adalah mediator utama dalam penerimaan risiko, Slovic et.al berpendapat bahwa sejumlah faktor lain memainkan peran penting. Studi preferensi mereka telah menunjukkan bahwa karakteristik (yang

dirasakan) seperti keakraban, kontrol, potensi bencana, ekuitas dan tingkat pengetahuan juga mempengaruhi hubungan antara risiko yang dirasakan, manfaat yang dirasakan dan penerimaan risiko ke derajat yang berbeda (Fischhoff et.al. 1978; Slovic et.al. 1980).

Satu studi klasik oleh Slovic (1987), menggunakan metode psikometri, bertujuan untuk mengidentifikasi persamaan dan perbedaan antara penilaian risiko dari kelompok orang yang berbeda. Studi tersebut menunjukkan bahwa risiko dapat dirasakan berbeda oleh (dan memiliki arti yang berbeda untuk) kelompok yang berbeda, dengan perbedaan antara para ahli dan orang awam menjadi sangat jelas. Untuk Misalnya, ketika para ahli menilai risiko, penilaian mereka sangat terkait indikator risiko obyektif, sedangkan penilaian risiko oleh orang awam ditentukan oleh faktor lain (yang lebih subjektif)

2.1.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi *Risk Perception*

Studi yang lebih baru telah mengkonfirmasi pentingnya faktor-faktor ini. Setelah meninjau beberapa penelitian yang sama, Bennett (1998) membuat daftar 10 'faktor ketakutan' yaitu, atribut risiko yang paling mungkin muncul kegelisahan. Dia menegaskan bahwa risiko umumnya lebih mengkhawatirkan dan lebih sedikit dapat diterima jika:

1. Hal tersebut tidak disengaja dari pada sukarela
2. Hal tersebut mengancam suatu bentuk kematian, penyakit atau

penyakit yang membangkitkan seseorang ketakutan; merusak korban yang dapat diidentifikasi

3. Hal tersebut kurang dipahami oleh sains
4. Hal tersebut tunduk pada pernyataan kontradiktif dari sumber yang bertanggung jawab atau sumber yang sama
5. Hal tersebut tak terhindarkan
6. Hal tersebut muncul dari sumber yang asing atau baru
7. Hal tersebut hasil dari ulah manusia dan bukan sebab alamiah
8. Menyebabkan kerusakan yang tersembunyi dan tidak dapat diperbaiki
9. Hal tersebut menimbulkan bahaya khusus bagi anak kecil, wanita hamil atau masa depan generasi
10. Hal tersebut didistribusikan secara tidak adil.

2.1.3 Dimensi *Risk Perception*

A. Resiko menakutkan

Terutama dimana konsekuensinya berpotensi fatal dan di mana ada anggapan kurangnya kemampuan untuk dikendalikan. Hal ini terkait dengan bagaimana individu memandang bahaya yang bisa saja mengancam dan mengakibatkan resiko dengan tingkat keparahan yang luar biasa

B. Risiko yang tidak diketahui

Terutama jika ada risiko baru atau konsekuensi yang tertunda. Ketika individu melakukan aktivitas yang cukup berbahaya, maka

individu tersebut seharusnya memahami resiko laten yang akan dihadapi untuk meminimalisir tingkat keparahan resiko

2.2 *Aggressive Driving*

2.2.1. Definisi

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai cara mengemudi yang membahayakan pengendara lain atau hal lain di sekitarnya. Ada tiga tipe karakteristik pengemudi yang agresif penjelasan berbeda untuk perilaku mengemudi mereka. Sebuah studi bersama yang dilakukan oleh *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) dan Ilmuwan psikologi menemukan bahwa beberapa pengemudi mengemudi secara agresif ketika mereka kurang terlihat, misalnya pada malam hari atau kendaraan mereka menggunakan kaca film gelap yang membuat identitasnya sulit untuk diungkap.

Tasca (2000) mendefinisikan *Aggressive Driving* sebagai perilaku yang dilakukan untuk mengurangi estimasi waktu perjalanan saat sedang berkendara dan didasari oleh rasa tidak sabar, kesal, dan tidak senang kepada orang lain yang dapat menyebabkan resiko kecelakaan lalu-lintas. Harris & Norman (2003) Mendefinisikan *aggressive driving sebagai* sebuah perilaku menyimpang yang dapat menimbulkan resiko kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Perilaku ini ditandai dengan membuntuti kendaraan lain, membunyikan klakson, melakukan gesture kasar, mengedipkan lampu kendaraan saat

keadaan lalu-lintas sedang lancar.

Menurut UNECE Aggressive Driving adalah perilaku mengemudi yang terdiri dari mengebut, mengemudi terlalu dekat dengan mobil di depan, tidak menghormati peraturan lalu lintas, perubahan jalur yang tidak tepat atau dll. Daftarnya panjang. Kebanyakan orang mengemudi dengan agresif dari waktu ke waktu dan banyak pengemudi tidak sadar saat mereka melakukannya di jalan raya.

American Automobile Association Foundation mengategorikan bahwa mengemudi agresif termasuk mengebut, menjalankan kendaraan saat lampu merah atau tanda berhenti, kegagalan untuk memberikan hak jalan, atau mengemudi sembrono (yang bisa termasuk tiga pelanggaran pertama, tetapi polisi umumnya menggunakannya sebagai tuduhan terhadap pengemudi yang mereka anggap berbahaya di jalan raya, termasuk mereka yang berpindah jalur dengan sembarangan, atau membutakan pengemudi lain dengan lampu sorot tinggi (Bowles & Overberg, 1998).

Perilaku mengemudi yang agresif adalah bentuk perilaku agresif yang dapat dapat menyebabkan berbagai masalah pada masyarakat, seperti kemacetan, kecelakaan yang mempengaruhi properti dan umur orang, penyakit dan kematian (Lajunen dan Parker, 2004). perilaku agresif dalam istilah tingkat serius dianggap sebagai semacam masalah, karena itu hasil dari kondisi orang-orang yang tidak dapat menyesuaikan diri (Baker dan Holzworth, 1961).

Aggressive driving didefinisikan sebagai penderitaan yang disengaja dari beberapa bentuk kerugian pada orang lain (Green,1991). Oleh karena itu, aggressive driving dapat diartikan sebagai perilaku mengemudi apapun itu sengaja (apakah didorong oleh kemarahan atau frustrasi atau sebagai cara yang diperhitungkan untuk akhir) membahayakan orang lain secara psikologis, fisik, atau keduanya. Contoh dari mengemudi agresif meliputi perilaku seperti mengekor, membunyikan klakson, lalu lintas menenun, ngebut berlebihan, kata-kata kotor, gerakan zig-zag, lampu depan berkedip, dan memblokir jalur yang lewat. Berkali-kali, mengemudi agresif mencakup lebih dari satu perilaku ini.

2.2.1 Aspek Aggressive Driving

Menurut Harris & Norman (2003) terdapat dua aspek yang menggambarkan perilaku *aggressive driving* yaitu :

A. Perilaku Konflik (Conflict Behavior)

Perilaku yang akan menimbulkan konflik atau masalah meliputi interaksi sosial secara langsung dengan pengendara lain. Misal, membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, dan menyalakan lampu jauh meski dalam keadaan biasa.

B. Mengebut (Speeding)

Pengendara cenderung mengendarai dengan cara yang tidak aman, namun belum tentu melibatkan pengendara yang lain. Misal, mengebut melewati batas kecepatan, membuntuti

kendaraan lain, dan mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala. Error Perilaku menyimpang ataupun kesalahan yang dilakukan tanpa sengaja. Error merupakan salah satu contoh kesalahan pengemudi, yang pada pelaksanaannya berbeda dengan yang telah direncanakan oleh pengemudi tersebut. Contohnya, ketika seseorang salah memberi tanda ketika akan berbelok dan menyalip kendaraan lain.

2.2.2 Faktor *Aggressive Driving*

Menurut Tasca (2000) terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, yaitu :

1.Usia dan Jenis Kelamin

Sebuah penelitian dengan judul “*aggressiveness on the road*” dengan partisipan sebanyak 1.800 subjek dewasa yang terdiri atas, 1287 laki-laki dan 513 perempuan. Sampel diperoleh dari daftar pemilik mobil di Swedia dan dibagi menjadi tiga kelompok usia, yaitu 17-25 (n = 543), 45-56 (n= 617) dan 62-72 (n = 631). Hasil penelitian menunjukkan korelasi yang tinggi antara tingkat provokasi dan ekspresi kemarahan yang diterapkan pada pria dan wanita.

Hal tersebut juga menunjukkan ekspresi kemarahan dibalik kemudi terkait dengan bagaimana orang mengekspresikan kemarahan mereka dalam situasi lain. Hasil penelitian menunjukkan bahwa model termasuk tiga sub-skala; pengemudi

lambat, mengemudi ilegal dan sikap bermusuhan bersama dengan kemarahan umum, jarak tempuh tahunan, jenis kelamin dan usia menjelaskan 39 persen dari varians. Oleh karena itu disimpulkan bahwa relatif umum bahwa pengemudi diprovokasi ketika mengemudi dan sangat sedikit yang menekan perasaan ini.

Pengemudi yang juga melanggar aturan cenderung merasa lebih jengkel oleh pengemudi lain terutama jika mereka bertindak dengan cara yang agresif. Tasca (2000) berpendapat bahwa pengemudi dengan jenis kelamin laki-laki cenderung mengesampingkan resiko yang berhubungan dengan pelanggaran lalu-lintas.

Menurut mereka, peraturan lalu-lintas merupakan hal yang menyebalkan dan dianggap berlebihan. Sedangkan pengemudi dengan jenis kelamin perempuan memandang peraturan lalu-lintas hal yang penting jelas, dan harus dipatuhi. Oleh karena itu pengemudi dengan jenis kelamin laki-laki lebih banyak melakukan *aggressive driving* daripada pengemudi dengan jenis kelamin perempuan, hal ini juga didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Parry (1968). *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki laki usia muda antara 17-35 tahun lebih tinggi dari pengemudi perempuan dalam rentang usia yang sama.

4. Anonimitas

Raymond Novaco (1991) menyatakan bahwa pada umumnya, orang kehilangan kontrol diri saat mereka tidak bisa menempatkan diri dimana mereka berada dan tempat mereka diatur oleh aturan. Jalan raya, khususnya di malam hari, memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Kemungkinan untuk mendapatkan hukuman menjadi berkurang, dan dorongan untuk berkendara dengan lebih agresif lebih mudah disalurkan. Kesempatan untuk "lolos begitu saja" memicu agresi yang seharusnya dapat ditahan. Hal ini terbukti dalam kemacetan lalu lintas yang menghasilkan sedikit insiden agresi, meskipun dalam keadaan stres (Novaco, 1998).

Ellison et al (1995) melakukan studi lapangan untuk menguji efek anonimitas pada agresi pengemudi. studi membandingkan agresivitas pengemudi dalam kondisi anonim (yaitu pengemudi mobil convertible dan 4x4 dengan atap yang bisa di buka tutup) dalam keadaan terbuka dengan pengemudi dalam kondisi yang dapat diidentifikasi (yaitu, driver konvertibel dan 4x4 dengan bagian atas menghadap ke bawah).

Diprediksi pengemudi dalam kondisi anonim akan membunyikan klakson lebih cepat, membunyikan klakson untuk durasi yang lebih lama dan membunyikan klakson lebih sering jika terhambat di persimpangan oleh pengemudi yang gagal melaju saat lampu hijau dari pada pengemudi dalam kondisi yang dapat diidentifikasi.

Subjek tidak sadar mereka sedang diamati. Pengemudi yang melanggar adalah seorang konfederasi yang merekam variabel seperti perilaku membunyikan klakson, jenis kendaraan, jumlah penumpang, jenis kelamin pengemudi dan usia. Perbedaan yang signifikan secara statistik antara kondisi anonim dan yang dapat diidentifikasi diamati.

Pengemudi dalam kondisi anonim membunyikan klakson lebih cepat, membunyikan klakson lebih lama, dan membunyikan klakson lebih sering. Perbedaan diamati antara pengemudi di anonim dan dapat diidentifikasi kondisi signifikan secara statistik. Menariknya, kelas kendaraan, penggunaan kacamata hitam (mis. peningkatan anonimitas), jenis kelamin, usia, jumlah penumpang atau lokasi pengujian tidak dapat diprediksi perilaku klakson.

Hasil ini menunjukkan bahwa anonimitas berfungsi untuk memfasilitasi agresif perilaku lebih dari faktor yang diidentifikasi dalam penelitian sebelumnya seperti usia dan jenis kelamin. Sebuah penelitian dengan judul *The Effect of Trait Drivng Anger, Anonimity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior* menunjukkan bahwa responden dengan tingkat kemarahan yang tinggi dan rendah dikelompokkan secara acak dan dibagi menjadi dua kondisi yaitu anonim versus identifikasi, rangsangan agresif vs rangsangan non agresif. Responden akan mengemudi lebih agresif ketika mereka anonim dan laki-laki lebih aggressive dalam

mengemudi dibandingkan dengan perempuan serta faktor situasional berpengaruh terhadap pada bentuk agresi lainnya.

Salah satu faktor paling menarik secara sosial yang berkontribusi pada pengemudi agresif adalah gagasan tentang anonimitas. Dalam satu studi NHTSA dan *American Psychology Association* (APA), misalnya, mereka menemukan bahwa orang lebih cenderung melakukan tindakan agresi di lingkungan yang menutupi identitas pelakunya, seperti mengemudi di malam hari atau dengan jendela berwarna.

Artikel tersebut juga menjelaskan faktor-faktor sosial yang dianggap kondusif untuk mengemudi agresif termasuk mempelajari perilaku seperti itu dari orang tua, teman sebaya, dan berbagai bentuk media seperti televisi dan film. Menarik untuk dicatat bahwa penelitian yang tersedia menunjukkan bahwa mayoritas orang di depan umum tidak menyetujui mengemudi secara agresif sebagai perilaku yang dapat diterima. Sebuah studi data selama enam tahun yang dilakukan oleh *American Automobile Association Foundation for Traffic Safety* menunjukkan hubungan antara peningkatan waktu perjalanan dan peningkatan insiden kemarahan di jalan raya.

5. Faktor Sosial

Dari perspektif pembelajaran sosial, agresi adalah respons yang dapat dipelajari melalui observasi atau pengamatan orang lain yang relevan secara sosial. Oleh karena itu, agresi adalah hasil dari norma,

penghargaan, hukuman dan model yang telah dialami oleh individu tersebut (Gray et al., 1989). Psikolog sosial Leon James (2000) berpendapat bahwa *aggressive driving* merupakan budaya yang dilakukan secara turun-temurun.

Banyaknya pelanggaran yang diakibatkan oleh perilaku *aggressive driving* dan tidak mendapatkan tindakan dapat menimbulkan persepsi perilaku ini adalah perilaku yang dapat diterima dalam masyarakat, hal inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa perilaku *aggressive driving* yang dialukannya menjadi tidak terkontrol. Sehingga pengemudi melakukan *aggressive driving*

6. Kepribadian

Setiap individu memiliki ciri khas masing-masing dalam berperilaku dalam kehidupan sehari-hari dan dalam berbagai situasi yang berbeda-beda. Sifat ini dapat membentuk kepribadian seseorang (Tasca, 2000). Grey (1989) menemukan bahwa faktor pribadi yang telah diidentifikasi berhubungan dengan kecelakaan kendaraan termasuk agresi tingkat tinggi, permusuhan, dorongan untuk bersaing, kurangnya kepedulia terhadap orang lain, perilaku mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk melepaskan emosi, dan pengambilan resiko.

Titik fokus paradigma psikologi yaitu pada siapa pengemudi agresif? mengapa dia berperilaku seperti itu? dan bagaimana perilaku

ini terkait dengan ukuran kepribadian yang lebih mendasar dan meluas ke beberapa domain, dan bukan hanya mengemudi. Tentunya tidak semua pengemudi bereaksi terhadap peristiwa yang membuat frustrasi dengan cara yang sama, dan perbedaan diantara pengemudi mengingat situasi yang sama dikaitkan dengan kepribadian mereka. *aggressive driving*, pelanggaran, dan kecelakaan telah dikaitkan dengan banyak karakteristik kepribadian yang tidak akan dijelaskan di sini, tetapi setidaknya harus disebutkan. Jauh sebelum konsep mengemudi agresi menjadi populer.

Schuman et al. (1967) menemukan itu Pembalap pria yang memiliki tingkat kecelakaan dan pelanggaran tinggi memiliki skor yang lebih tinggi pada ukuran impulsive dibandingkan dengan jumlah error dan pelanggaran yang rendah. Seperti dijelaskan di atas, Tillman dan Hobbs (1949), dan Lawton et al. (1997) menunjukkan bahwa keterlibatan berlebihan dalam kecelakaan dan pelanggaran terkait dengan ketidakadilan sosial.

Evans & Perfetti (2004) menunjukkan hubungan yang signifikan antara perilaku mengemudi agresif dan banyak lagi karakteristik stabil seperti depresi dan masalah alkohol. Dula dkk. (2010) memberikan berbagai kuesioner kepribadian dan perilaku mengemudi ke lebih dari 1.000 A.S. pengemudi dan menemukan bahwa orang dengan kecemasan sifat tinggi lebih cenderung terlibat crash dan lebih cenderung terlibat dalam perilaku agresif. Lalloo,

Sheiham, dan Nazroo (2003) menemukan bahwa anak-anak hiperaktif sebagai pejalan kaki hampir dua kali lebih mungkin terlibat dalam kecelakaan serius sebagai anak-anak non-hiperaktif yang disesuaikan dengan usia dan gender.

Castella dan Pe´rez (2004) memberikan kuesioner kepada 792 pengemudi untuk menilai sensitivitas mereka untuk memberi penghargaan dan hukuman dan menemukan bahwa orang yang sangat sensitif terhadap hukuman dan tidak sensitif terhadap penghargaan (sebagai ciri kepribadian) cenderung mengemudi sesuai hukum, sedangkan mereka yang sangat peka terhadap ganjaran dan tidak peka terhadap hukuman cenderung untuk melakukan banyak pelanggaran.

Hasil ini menarik karena mencontohkan salah satu dari kesulitan dalam mempromosikan keselamatan: perilaku berisiko di belakang kemudi sangat bermanfaat orang sebagian besar waktu, dan hukuman untuk itu dalam hal tilang atau kecelakaan biasanya jarang terjadi. Cavaiola et al (2003) menemukan bahwa pengemudi terlibat dalam Kecelakaan yang berhubungan dengan alkohol mendapat skor lebih tinggi daripada pengemudi kontrol pada penyimpangan psikopat dan subskala permusuhan yang terlalu terkontrol dari multiphasic Minnesota yang umum digunakan tes inventaris kepribadian (MMPI).

Butters et al. (2005) menemukan bahwa pengemudi yang

melaporkan mereka sering mengemudi agresif yang parah karena konsumsi minuman beralkohol dan riwayat penggunaan obat-obatan terlarang dibandingkan mereka yang tidak. Gidron, Gal, dan Desevilya (2003), Lajunen dan Summala (1995), dan Montag dan Comrey (1987) berpendapat bahwa hal itu agresif perilaku mengemudi dan pelanggaran terkait dengan "eksternalitas" dari locus of control adalah kecenderungan untuk mengaitkan banyak peristiwa dengan faktor eksternal di luar kendali orang tersebut.

Akhirnya, pada skala besar menunjukkan bahwa tingkat pembunuhan (mencerminkan prevalensi kecenderungan pembunuhan) Di 50 negara bagian AS berkorelasi positif dengan lalu lintas. tingkat kematian.

7. Gaya Hidup

Gaya hidup adalah salah satu faktor penyebab terjadinya perilaku aggressive driving. Beirness (1996) telah melakukan review terhadap penelitian yang berhubungan dengan gaya hidup, performa saat berkendara dan resiko kecelakaan lalu-lintas difokuskan kepada pengemudi berusia muda.

Pengemudi dengan usia lebih muda memiliki gaya hidup mengkonsumsi minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, menghisap ganja, dan kelelahan karena beraktivitas hingga larut malam. Gaya hidup tersebut sangat mempengaruhi gaya mengemudi mereka saat berada di jalan raya, perilaku ini masuk dalam

mengemudi dibawah gangguan emosional yang oleh james & Nahl (2000) disebut *aggressive driving*.

8. Tingkah Laku Mengemudi

Tingkah laku dalam mengemudi dapat menjadi faktor utama yang menyebabkan perilaku *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian ditemukan bahwa orang yang merasa mahir dalam berkendara lebih memungkinkan untuk mengalami kemarah dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya.

Sedangkan pengemudi yang mnganggap dirinya mahir dalam hal keselamatan berkendara akan merasa kurang terganggu oleh situasi lalu-lintas yang menghambat laju keendaraannya (Tasca, 2000). Hal ini berarti bahwa orang yang memiliki keterampilan lebih tinggi dalam berkendara lebih berpeluang untuk melakukan *aggressive driving* dibandingkan dengan orang yang mahir dalam hal keselamatan saat berkendara karena mereka lebih mengutamakan keselamatan dalam berkendara .

9. Faktor Lingkungan

Shinar (1999) meneliti tentang hubungan antara kondisi lingkungan dengan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan cenderung lebih jarang merasa emosi saat mengemudi. Namun saat mereka menghadapi kemacetan yang tidak di perkirakan mereka akan merasa marah dan dapat meningkatkan kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*. Faktor

lingkungan mempengaruhi *aggressive driving* adalah faktor kepadatan, Sarwono (1995) berpendapat bahwa kepadatan seringkali berdampak pada manusia, salah satunya adalah timbulnya perilaku agresif

Dula & Ballard (2003) mendefinisikan *Aggressive Driving* adalah sebuah perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang lain di jalan raya, Hauber (1980) mendefinisikan *aggressive driving* adalah sebuah perilaku yang dilakukan dalam upaya untuk mengganggu kenyamanan orang lain saat berkendara dan secara psikologis dapat melukai perasaan pengemudi lain.

Grey, Triggs & Haworth (1989) mendefinisikan *Aggressive Driving* sebagai sebuah perilaku yang melewati norma-norma yang seharusnya yang dapat membahayakan diri sendiri dan juga orang lain yang berkendara tanpa tujuan. Shinar (1998) mendefinisikan *Aggressive Driving* sebagai ketidakpedulian saat mengemudi yang dapat membahayakan orang lain yang berujuan untuk mempersingkat waktu tempuh perjalanan. Harris et al (2014) mendefinisikan perilaku *aggressive driving* sebagai perilaku yang membahayakan diri sendiri dan orang lain.

2.2.2. Dampak Aggressive Driving

1. Menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas

Karena perilaku *aggressive driving* erat hubungannya dengan pelanggaran lalu lintas maka perilaku ini akan

berdampak pada keselamatan individu saat berkendara di jalan raya. Kecelakaan lalulintas sangatlah berbahaya karena dapat menyebabkan trauma hingga cacat permanen. Mempercepat Penyebab Kecelakaan. *The Governors Highway Safety Association* (GHSA) melaporkan bahwa hampir sepertiga dari semua kematian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu-lintas terkait dengan kecepatan.

Menurut survei GHSA, 10.530 orang tewas akibat kecelakaan mobil terkait kecepatan pada tahun 2010, dan kecepatan terus menjadi faktor penyebab utama dalam kecelakaan fatal dan tabrakan yang menyebabkan cedera. Perkiraan biaya kecelakaan lalu lintas terkait kecepatan adalah \$ 40,4 miliar per tahun, NSC membagi dalam kategori \$ 76.865 per menit dan \$ 1.281 setiap detik setiap hari. Mengebut memberikan kesempatan yang lebih sedikit bagi pengemudi untuk bereaksi dalam situasi berbahaya.

Hal Ini mengurangi kemampuan untuk mengemudi dengan aman di sekitar tikungan dan objek di jalan. Ini meningkatkan kekuatan benturan jika terjadi kecelakaan. Lebih dari 10.000 orang tewas dalam kecelakaan terkait kecepatan dalam satu tahun terakhir, dengan kecepatan

berkontribusi hingga 30 persen dari semua kecelakaan fatal.

2. Kerugian secara materil

Karena perilaku aggressive driving meningkatkan resiko kecelakaan saat berkendara secara tidak langsung akan meningkatkan resiko kerugian materil. Karena jika terjadi kecelakaan lalu lintas ada banyak pihak yang dirugikan yaitu korban, pelaku, dan pengguna jalan lainnya. Dan tentunya jumlah kerugian yang dialami tidaklah sedikit.

Menurut BA Mindik Unit LakaLantas Polrestabes Makassar Aiptu Sumadi angka kecelakaan di wilayah hukum Polrestabes Makassar 1.281 kasus. Rinciannya terdiri dari 95 kasus terjadi di bulan Januari, 102 kasus pada bulan Februari, 96 kasus pada bulan Maret, 117 kasus di bulan April, dan 121 kasus di bulan Mei.

Sementara di bulan juni terjadi 104 kasus, bulan agustus 126 kasus, 123 kasus di bulan September, 132 kasus di bulan Oktober, 93 kasus di bulan November, dan 72 kasus di akhir bulan Desember. Menurut Aiptu Sumadi faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas ini adalah kesalahan dari pengendara dan didominasi dari kalangan usia 18-19 tahun, jumlah kerugian yang diakibatkan oleh

kecelakaan lalu lintas yaitu Rp.2.096.720.000

3. Berurusan dengan ranah hukum

Ketika terjadi kecelakaan polisi akan melakukan olah TKP dengan mengamati lokasi kecelakaan, mengumpulkan data sebanyak mungkin dari saksi untuk memastikan penyebab dari sebuah kecelakaan. Dan apabila kecelakaan tersebut disebabkan oleh faktor manusia maka orang yang bersangkutan akan diproses secara hukum. Studi penelitian telah menemukan sejumlah alasan yang dapat memengaruhi pengemudi untuk menunjukkan perilaku agresif.

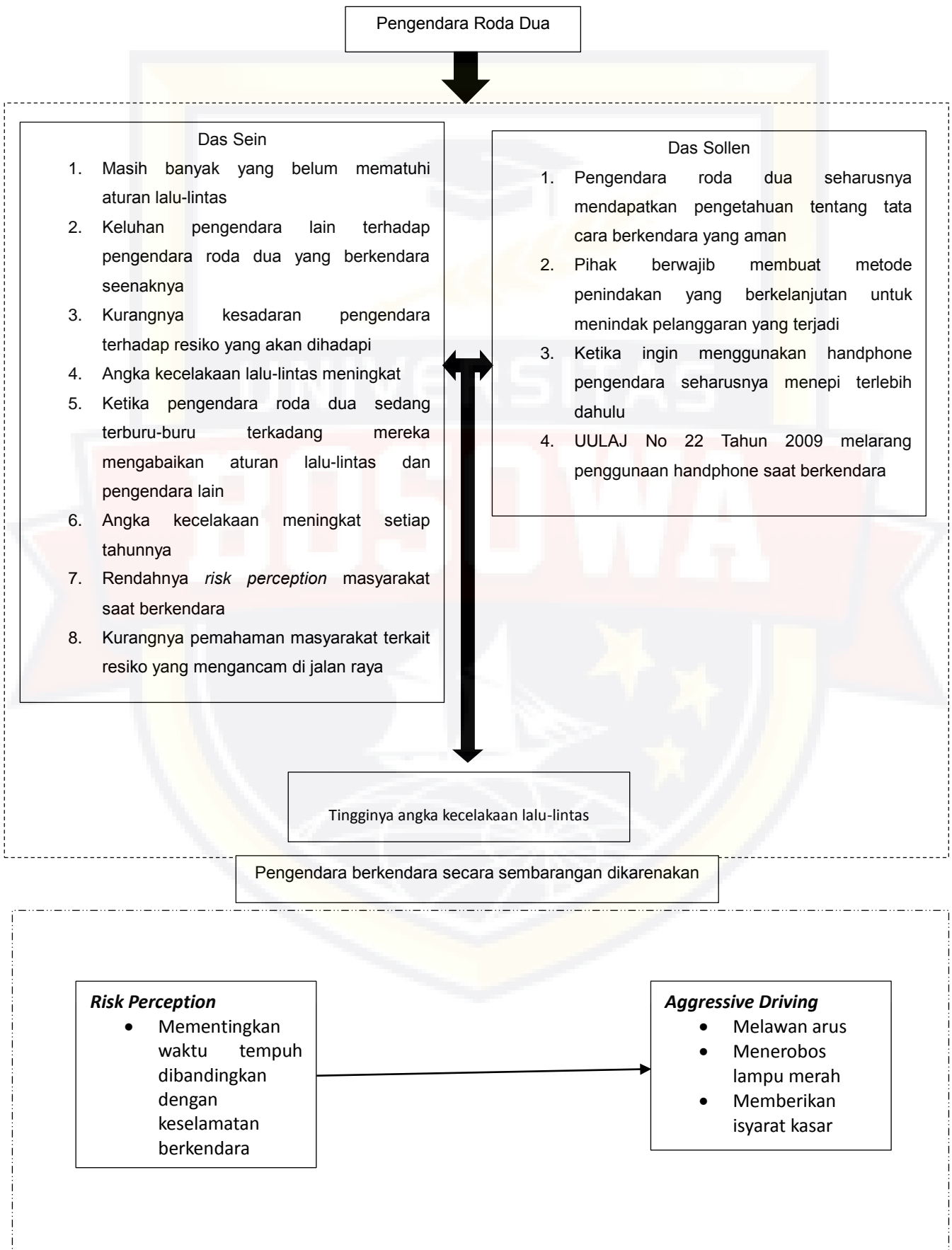
Salah satu faktor paling menarik secara sosial yang berkontribusi pada pengemudian agresif adalah gagasan tentang anonimitas. Dalam satu studi NHTSA dan *American Psychology Association* (APA), misalnya, mereka menemukan bahwa orang lebih cenderung melakukan tindakan agresi di lingkungan yang menutupi identitas pelakunya, seperti mengemudi di malam hari atau dengan jendela berwarna.

Artikel tersebut juga menjelaskan faktor-faktor sosial yang dianggap kondusif untuk mengemudi agresif termasuk mempelajari perilaku seperti itu dari orang tua, teman sebaya, dan berbagai bentuk media seperti televisi

dan film. Menarik untuk dicatat bahwa penelitian yang tersedia menunjukkan bahwa mayoritas orang di depan umum tidak menyetujui mengemudi secara agresif sebagai perilaku yang dapat diterima. Sebuah studi data selama enam tahun yang dilakukan oleh *American Automobile Association Foundation for Traffic Safety* menemukan hubungan antara peningkatan waktu perjalanan dan peningkatan insiden kemarahan di jalan raya.



a. Kerangka Berfikir



Keterangan :

----- Fenomena

→ Pengaruh



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah pendekatan yang menggunakan analisis data kuantitatif berupa angka-angka yang diperoleh melalui tahap-tahap pengukuran dan diolah menggunakan aplikasi statistik. Hasil dari penelitian kuantitatif berupa bukti signifikansi perbedaan ataupun dapat berupa signifikansi hubungan antara variabel-variabel penelitian.

Dalam penelitian ini juga menggunakan pendekatan statistik deskriptif. Statistik deskriptif adalah statistik yang mendeskripsikan atau memberikan gambaran terkait dengan objek yang akan diteliti melalui sampel atau populasi sesuai dengan data yang diperoleh, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum (Sugiyono, 2016). Pada statistik deskriptif akan dikemukakan cara-cara penyajian data dapat berupa table distribusi frekuensi, grafik garis maupun batang

3.2 Desain Penelitian

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian korelasi dengan menggunakan metode analisis regresi sederhana untuk mengetahui hubungan yang bersifat sebab akibat yang dinyatakan dalam variabel independen (variabel bebas) dan variabel dependen (variabel terikat). Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional atau kausal antara satu variabel independen dengan satu variabel dependen

3.3 Variabel Penelitian

Variabel adalah sesuatu yang bervariasi, dapat diukur dan dapat berubah atau diubah berdasarkan dengan tujuan penelitian (Bungin, 2010). Sejalan dengan itu, Cozby dan Bates (2012) mendefinisikan variabel sebagai suatu peristiwa, keadaan, tingkah laku, atau karakteristik individu yang memiliki variasi atau perbedaan. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel independen dan variabel dependen.

Variabel independen adalah variabel yang mempengaruhi variabel lainnya, sedangkan variabel dependen adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel independen (Sugiyono, 2016)

Sesuai dengan judul penelitian yaitu pengaruh *Risk Perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara roda dua di Kota Makassar. Maka variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu

Variabel (X) : *Risk Perception*

Variabel (Y) : *Aggressive driving*



3.4 Definisi Variabel

3.4.1 *Risk Perception*

Risk perception bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengukur konsekuensi negatif dari sebuah peristiwa, sedangkan dalam statistik penekanannya terutama pada pengukuran dan prediksi probabilitas atau peluang tertentu terhadap peristiwa yang terjadi. Demikian pula,

dengan cenderung memperhatikan hubungan antara konsekuensi positif dan negatif dari sebuah peristiwa, melibatkan manfaat potensial yang seimbang dengan risiko untuk membangun tingkat risiko yang dapat ditoleransi.

3.4.2 *Aggressive Driving*

Tasca (2000) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai perilaku yang dilakukan untuk mengurangi estimasi waktu perjalanan saat sedang berkendara yang didasari oleh rasa tidak sabar, kesal, dan tidak senang kepada orang lain yang dapat menyebabkan resiko kecelakaan lalu-lintas. Harris & Norman (2003) Mendefinisikan *aggressive driving sebagai* sebuah perilaku menyimpang yang dapat menimbulkan resiko kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Perilaku ini ditandai dengan membuntuti kendaraan lain, membunyikan klakson, melakukan gesture kasar, mengedipkan lampu kendaraan saat keadaan lalu-lintas sedang lancar.

3.5 Definisi Operasional

3.5.1 *Risk Perception*

Risk perception adalah sebuah aktivitas berfikir untuk mengidentifikasi dan mengukur konsekuensi negatif dari sebuah peristiwa

3.5.2 *Aggressive Driving*

Aggressive driving adalah cara mengemudi yang membahayakan pengendara lain atau hal lain di sekitarnya. Ada tiga tipe karakteristik

pengemudi yang agresif penjelasan berbeda untuk perilaku mengemudi mereka.

3.6 Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling

3.6.1 Populasi

Populasi dalam penelitian dapat diartikan sebagai sekelompok subjek yang ingin dilakukan generalisasi terhadap hasil dari suatu penelitian dengan beberapa karakteristik yang membedakan antar satu subjek dengan subjek lainnya (Azwar, 2017). Arikunto (2010) berpendapat populasi adalah keseluruhan objek yang digunakan dalam sebuah penelitian. Jika peneliti ingin mendapatkan semua karakteristik dan elemen dalam sebuah penelitian maka penelitian tersebut merupakan penelitian populasi.

Sugiyono (2016) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian diberikan kesimpulan.

3.6.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki populasi (Azwar, 2017), sedangkan menurut Sugiyono (2016) sampel adalah Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin memahami semua yang ada pada populasi kemudian adanya keterbatasan dalam aspek dana, waktu, dan tenaga maka

Penelitian ini adalah penelitian sampel yang dimana subjek dari penelitian ini adalah pengendara roda dua yang berada di kota makassar yang tidak diketahui jumlah pastinya, berdasarkan table krejcie dengan taraf kesalahan 5% jumlah jika jumlah populasi tidak diketahui maka jumlah minimal sampel adalah 349 orang. Namun guna meminimalisir data ekstreem peneliti akan menggunakan 500 orang sampel yang akan berpartisipasi dalam penelitian ini.

3.6.3 Teknik Sampling

Teknik sampling adalah teknik pengambilan sampel. Dalam menentukan sampel penelitian, banyak teknik sampling yang dapat digunakan. Dalam penelitian ini menggunakan pendekatan *probability sampling*, *probability sampling* adalah pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel (Sugiyono, 2016).

Dalam penelitian ini menggunakan teknik *incidental sampling* yang dimana penentuan sampel berdasarkan kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan oleh sebagai sampel jika sesuai dengan kriteria yang ditentukan

3.6.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dapat dilakukan dan diatur dalam berbagai sumber dan berbagai cara (Sugiyono, 2014). Dalam tahap pengumpulan data dilakukan dalam tiga macam cara yaitu dengan wawancara, kuesioner, dan melalui observasi. Dalam penelitian ini

peneliti menggunakan data melalui kuisioner yang dilakukan dengan menggunakan kuesioner dengan memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab (Sugiyono, 2016)

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menyebarkan skala. Azwar (2015) berpendapat bahwa skala adalah seperangkat pertanyaan atau pernyataan yang tersusun sedemikian rupa untuk mengungkap sebuah atribut tertentu melalui respon yang telah ditentukan.

Skala yang digunakan adalah skala yang berbentuk *likert*. Sugiyono (2012) berpendapat bahwa skala *likert* adalah skala yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sebuah kelompok tentang fenomena tertentu yang terjadi. Skala yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah skala *risk perception* dan skala *aggressive driving*

3.7 Alat Ukur

3.7.1 Risk Perception

Dalam penelitian ini peneliti akan melakukan konstruksi alat ukur berdasarkan definisi aspek dan indikator teori *risk perception* dari Paul Slovic (1987). Skala ini terdiri atas 25 item dengan lima pilihan jawaban berbentuk *likert* yaitu sangat setuju, setuju, netral, tidak setuju, sangat tidak setuju. Skala ini diuji coba dengan jumlah responden 227 orang.

Data uji coba ini di uji validitasnya dengan teknik analisis CFA menggunakan aplikasi lisrel 8.70, hasil analisis menunjukkan terdapat satu item yang memiliki nilai statistik yang kurang baik sehingga item tersebut dianggap kurang berkualitas sehingga harus digugurkan. Adapun item yang dinyatakan gugur yaitu item 11 sehingga jumlah item keseluruhan yang tersisa dan memiliki nilai statistic yang cukup baik sebanyak 24 item, selanjutnya item-item yang valid ini diuji reliabilitasnya dengan menggunakan aplikasi statistik IBM SPSS 22.

Metode analisis yang digunakan yaitu uji reliabilitas alpha chronbach yang nilai reliabilitasnya bergerak dari 0-1 semakin dekat hasil uji dengan angka 1 maka semakin reliabel alat ukur yang digunakan. Hasil uji reliabilitas skala *risk perception* yang dikonstruksi oleh peneliti memiliki nilai reliabilitas 0.884 yang berarti alat ukur ini berada dalam kategori sangat reliabel

Tabel 1 : *Blue print* skala *risk perception*

Dimensi	Indikator	Item
Persepsi resiko berdasarkan emosi	Rasa khawatir dan tidak aman	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11
Persepsi resiko berdasarkan kognisi	Penilaian individu terhadap sebuah probabilitas	12,13,14,15,16,17,18,19,20
Perhatian	Adanya kepedulian terhadap suatu peristiwa	,21,22,23,24,25

3.7.2 *Aggressive Driving*

1. *The Aggressive Behavior Scale*

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menyelidiki reliabilitas dan validitas dari 11 item ukuran baru mengemudi

agresif, Skala Perilaku Mengemudi Agresif, yang berfokus pada perilaku, daripada kognisi, emosi, atau keadaan motivasi. Berdasarkan sampel 200 mahasiswa (111 perempuan dan 89 laki-laki), studi menguji validitas konvergen dari skala baru dengan ukuran permusuhan, daya saing tinggi, dan pikiran agresif dan emosi yang dialami saat mengemudi.

Analisis komponen utama dari *aggressive driving behavior scale* ($\alpha = 0,80$) menghasilkan dua faktor yang membentuk subskala yang dapat diandalkan yang diberi label Perilaku Mengebut dan Perilaku Konflik.

Seperti yang diharapkan, total skala dan dua subskala berkorelasi dengan permusuhan, hypercompetitiveness, serta pikiran dan emosi terkait mengemudi yang agresif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa skala dapat digunakan sebagai alat penelitian dan instrumen penilaian diri.

Tabel 2 : Blueprint skala aggressive driving

Aspek	Indikator	Item
Perilaku Konflik	1. Membunyikan Klakson 2. Memberi isyarat kasar 3. Menyalakan lampu jauh	1,2,3,4,5,6,7
Mengebut	1. Mengebut melewati batas kecepatan 2. Membuntuti kendaraan lain 3. Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala	8,9,10,11

3.8. Validitas

3.8.1. Validitas Logis

Azwar (2012) mendefinisikan validitas isi sebagai validitas yang melalui pengujian terhadap aitem dengan analisa rasional dan sejauhmana aitem-aitem tes mewakili keseluruhan objek yang hendak di ukur dan sejauhmana aitem-aitem tes mencerminkan ciri-ciri perilaku yang hendak diukur.

Pada penelitian ini peneliti melakukan validitas logis kepada tiga orang dosen fakultas psikologi yang diminta kesediaannya untuk menelaah apakah item-item yang ada sudah esensial berdasarkan blue print. Dari total keseluruhan 25 item terdapat 3 item yang perlu dilakukan perbaikan redaksi kata.

Rumus yang digunakan untuk melihat kesesuaian item adalah dengan menggunakan rumus *Lawshe* (Azwar, 2017) *Content Validity Ratio* (CVR) dengan tujuan untuk mengukur validitas isi dari item berdasarkan pengalaman yang diperoleh dari percobaan, observasi, atau temuan. Adapun rumus CVR sebagai berikut

$$CVR = \frac{2ne}{n} - 1$$

Keterangan :

CVR = Content Validity Ratio

ne = Banyaknya SME yang menilai item esensial

n = Banyaknya SME yang melakukan penilaian

Angka CVR antara -1.00-1.00 dan apabila dihasilkan nilai cvr yang positif maka item tersebut dinyatakan valid sedangkan apabila nilai cvr negative maka item tersebut dianggap tidak valid atau tidak esensial

3.8.2. Validitas Konstruk

Validitas konstruk adalah sejauh mana sebuah alat ukur dapat menunjukkan hasil yang sesuai dengan teori (Azwar, 2005). Validitas konstruk yang digunakan pada penelitian ini dengan menggunakan analisis faktor *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) dengan menggunakan aplikasi lisrel 8.70 dengan melihat *goodness of fit* pada output yang dihasilkan. Apabila item memiliki nilai P-Value >0.05 , nilai RMSEA <0.05 , faktor *loading* bernilai positif dan diperoleh nilai *t-value* >1.96

Tabel 3 : Hasil uji validitas konstruk skala *risk perception*

Item	FL	Error	T Value	Keterangan
1	0.71	0.07	9.66	Valid
2	0.77	0.08	9.69	Valid
3	0.98	0.08	12.49	Valid
4	0.83	0.08	11.08	Valid
5	0.66	0.08	8.62	Valid
6	0.58	0.08	7.58	Valid
7	0.38	0.07	5.55	Valid
8	0.58	0.09	6.18	Valid
9	0.35	0.07	5.18	Valid
10	0.17	0.08	1.99	Valid
11	0.14	0.11	1.26	Tidak Valid
12	0.54	0.09	6.34	Valid
13	0.68	0.09	7.55	Valid
14	0.57	0.09	6.34	Valid
15	0.61	0.09	6.59	Valid
16	0.89	0.11	8.27	Valid
17	0.75	0.08	9.65	Valid
18	0.78	0.08	9.65	Valid
19	0.77	0.11	6.76	Valid
20	0.49	0.07	6.77	Valid
21	0.84	0.08	10.62	Valid

22	0.88	0.07	11.29	Valid
23	0.83	0.07	11.29	Valid
24	0.82	0.08	10.13	Valid
25	0.43	0.07	6.30	Valid

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dengan menggunakan aplikasi lisrel 8.70 terdapat satu item yang dinyatakan tidak valid karena P Value dari item tersebut sebesar 1.26. Syarat item dinyatakan valid apabila item memiliki nilai P-Value >0.05 , nilai RMSEA <0.05 , faktor *loading* bernilai positif dan diperoleh nilai *t-value* >1.96

Tabel 4 : Hasil uji validitas konstruk skala *aggressive driving*

Item	FL	Error	T Value	Keterangan
1	0.28	0.07	4.08	Valid
2	0.40	0.09	4.37	Valid
3	0.24	0.09	2.82	Valid
4	0.77	0.10	7.54	Valid
5	0.84	0.11	7.92	Valid
6	0.67	0.10	6.95	Valid
7	0.69	0.17	4.04	Valid
8	0.43	0.09	4.72	Valid
9	0.66	0.12	5.66	Valid
10	0.71	0.13	5.34	Valid
11	0.51	0.10	5.13	Valid

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dengan menggunakan aplikasi lisrel 8.70 menunjukkan hasil bahwa semua item dalam skala *aggressive driving* valid. Syarat item dinyatakan valid apabila item memiliki nilai P-Value >0.05 , nilai RMSEA <0.05 , faktor *loading* bernilai positif dan diperoleh nilai *t-value* >1.96

3.9.Uji Reliabilitas

Reliabilitas mengacu pada seberapa jauh suatu alat tes dapat menghasilkan skor yang cermat dengan tingkat *error* pengukuran yang rendah. Uji reliabilitas dilakukan untuk mengungkap konsistensi yang dihasilkan dari sebuah pengukuran. Pengukuran dikatakan tidak tepat jika antara skor individu dengan individu lainnya terjadi *error* dan tidak konsisten serta

bervariasi sehingga perbedaan skor yang diperoleh lebih banyak ditentukan oleh *error* bukan dari perbedaan yang sebenarnya (Azwar, 2017).

Dalam penelitian ini pengukuran reliabilitas skala menggunakan Teknik *internal consistency Chronbac's Alpha* dengan menggunakan aplikasi IBM SPSS *statistics* 24. Koefisien reliabilitas *Alpha Chronbac's* bergerak dari angka 0,00-1,00. Semakin skor mendekati angka 1,00 maka semakin tinggi pula tingkat reliabilitas tes tersebut (Azwar, 2016). Triton (dalam sujianto, 2009) menjelaskan bahwa koefisien reliabilitas *Alpha Chronbach's* dapat diinterpretasikan sebagai berikut

Tabel 2 : reliabilitas instrumen

R	Keterangan
0,00-0,20	Kurang Reliabel
0,21-0,40	Agak Reliabel
0,41-0,60	Cukup Reliabel
0,61-0,80	Reliabel
0,81-1,0	Sangat Reliabel

3.9.1. Reliabilitas Skala Risk Perception

Tabel 3 : nilai reliabilitas skala *risk perception*

Chronbach's Alpha	N of Items
0.884	25

Berdasarkan tabel reliabilitas diatas diperoleh nilai reliabilitas skala *risk perception* sebesar 0.884 yang terdiri atas 24 item dengan jumlah 227 pengendara roda dua sehingga nilai reliabilitas skala *risk perception* berada pada taraf sangat reliabel.

3.9.2. Reliabilitas skala *aggressive driving*

Tabel 4 : nilai reliabilitas skala *aggressive driving*

Cronbach's Alpha	N of Items
.792	11

Berdasarkan tabel reliabilitas di atas diperoleh nilai reliabilitas 0.792 yang

terdiri atas 11 item valid dengan jumlah 227 pengendara roda dua sehingga nilai reliabilitas skala *aggressive driving* berada pada taraf reliabel.

3.10. Uji Asumsi

Uji asumsi adalah uji yang dilakukan untuk mengetahui apakah analisis data pada hipotesis penelitian dapat diteruskan atau tidak (Priyanto, 2008). Uji asumsi yang digunakan adalah uji normalitas dan uji linearitas dengan menggunakan aplikasi SPSS 22 For Windows

3.11. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui normal atau tidaknya sebaran data yang akan dianalisis. Data yang sudah terbukti terdistribusi normal dianggap dapat mewakili populasi. Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji parametrik *skewness* dan *kurtosis* dengan bantuan SPSS 22 For Windows.

Uji normalitas ini memiliki ketentuan jika nilai signifikansi berada pada rentang -2 sampai 2 maka data dikatakan berdistribusi normal namun jika memiliki nilai signifikansi dibawah rentang -2 sampai 2 maka data dikatakan tidak berdistribusi normal (Sugiyono 2013).

3.12. Uji Linearitas

Uji linearitas adalah sebuah prosedur yang digunakan untuk mengetahui status linear atau tidaknya hubungan antara variabel (Azwar, 2017). Uji linearitas dilakukan untuk mengetahui apakah Variabel *Risk Perception* memiliki hubungan yang linear dengan perilaku *Aggressive Driving*. Dalam penelitian ini uji linearitas menggunakan aplikasi SPSS 22 For Windows

dan nilai linearitas dapat di ketahui melalui output aplikasi SPSS 22 *For Windows*. Syarat untuk dapat dikatakan linear adalah jika hubungan antara variabel X dan variabel Y, memiliki nilai signifikansi $>0,05$.

3.13. . Uji Hipotesis

Uji hipotesis adalah asumsi yang bersifat sementara atau abstrak yang harus diuji Kembali kebenarannya terhadap pernyataan penelitian sebelumnya (Hadi, 2016). Teknik pengujian hipotesis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis regresi linear sederhana, analisis regresi sederhana merupakan analisis yang digunakan untuk menentukan sebuah persamaan garis prediksi antara variabel yang dikorelasikan (Azwar, 2017).

Dalam penelitian ini uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel *risk perception* terhadap variabel *aggressive driving*. Data yang diperoleh kemudian akan diolah dengan menggunakan rumus regresi linear sederhana dengan satu prediktor (Sugiyono, 2010)

$$Y' = a + b X$$

Keterangan : Y' = Nilai yang akan diprediksi

a = Nilai Konstanta atau bilangan harga $x = 0$

b = Koefisien regresi

X = Nilai variabel independent

3.14. Prosedur Penelitian

A. Tahap Persiapan

Sebelum peneliti melakukan penyusunan proposal penelitian ini terlebih dahulu diawali dengan memperhatikan fenomena-fenomena yang terjadi di sekitar lingkungan dan dianggap sebuah permasalahan yang penting untuk diangkat. Setelah itu dilakukan pencarian literatur yang membahas tentang variabel dalam penelitian ini yaitu *risk perception*, *aggressive driving*.

Setelah itu dilakukan pencarian data penunjang melalui internet dan memperoleh data melalui situs-situs yang dapat dipercaya. Dilanjutkan dengan melakukan observasi dan wawancara pada orang yang akan dijadikan subjek dalam penelitian ini. Setelah itu peneliti menentukan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan memahami lebih lanjut mengenai dasar teori yang akan digunakan dalam penelitian ini.

3.14.1. Tahap Pelaksanaan

1. Tabel Ringkasan Pelaksanaan Penelitian

Pada tahap pelaksanaan peneliti akan mencari pengendara roda dua yang aktif kemudian memberikan skala via *google form* kepada pengendara roda dua yang dijadikan subjek dalam penelitian ini.

Tabel 5 : Tabel Ringkasan Penelitian

No	Kegiatan	Waktu																				
		April				Mei				Juni				Juli				Agustus				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	Persiapan Penelitian																					
	a. Perbaikan Proposal																					
	b. Uji Coba Instrumen Penelitian																					
2	Pelaksanaan Penelitian																					
3	Analisis Data																					
4	Penyusunan Laporan																					

2. Tahap Pengolahan dan Analisis Data

Data-data yang telah diperoleh melalui *google form* akan di lakukan proses *coding* agar mempermudah proses pengolahan data. Setelah itu akan dilakukan uji normalitas untuk melihat apakah data dari setiap variabel berdistribusi dengan normal atau tidak. Teknik analisis normalitas data dilakukan dengan uji parametrik skewness dan kurtosis.

Data dianggap normal apabila nilai hasil skewness dan kurtosis dibagi dengan nilai erornya. Apabila nilai skewness dan kurtosis berada dalam rentang -2 sampai dengan 2 maka data dapat dikatakan berdistribusi dengan normal.

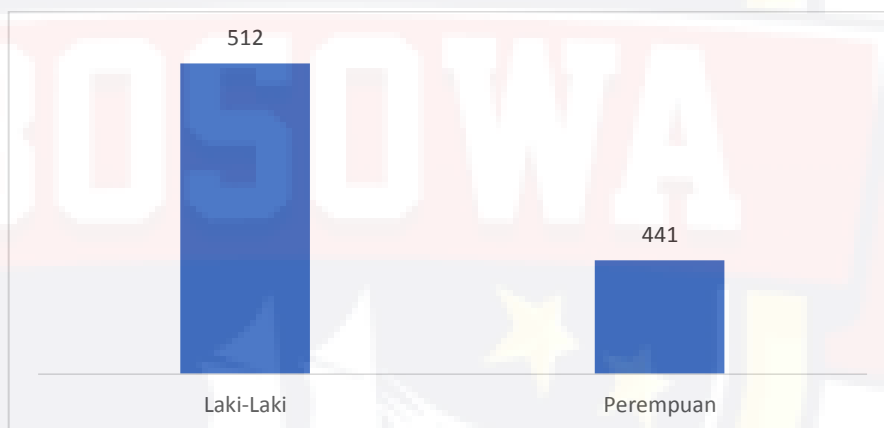
BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Analisis

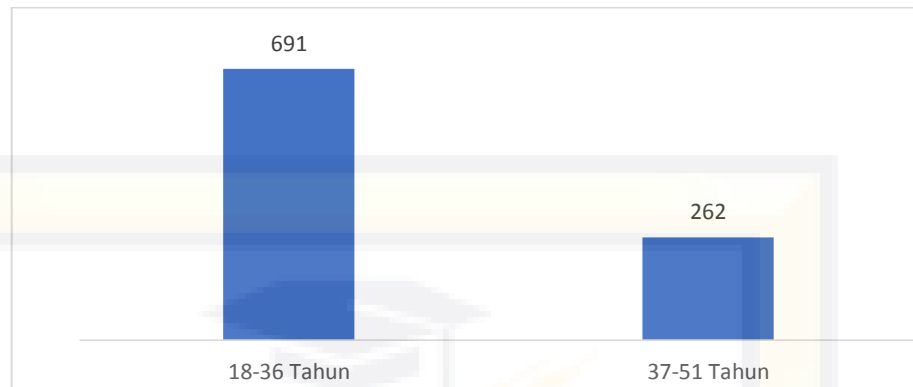
Selama proses pengambilan data peneliti berhasil mengumpulkan responden sebanyak 953 pengendara roda dua di Kota Makassar yang terdiri atas 512 (53.7%) pengendara dengan jenis kelamin laki-laki dan 441 (43.60%) pengendara dengan jenis kelamin perempuan dengan rentang usia 18-51 tahun

4.1.1 Hasil Analisis Deskriptif Demografi



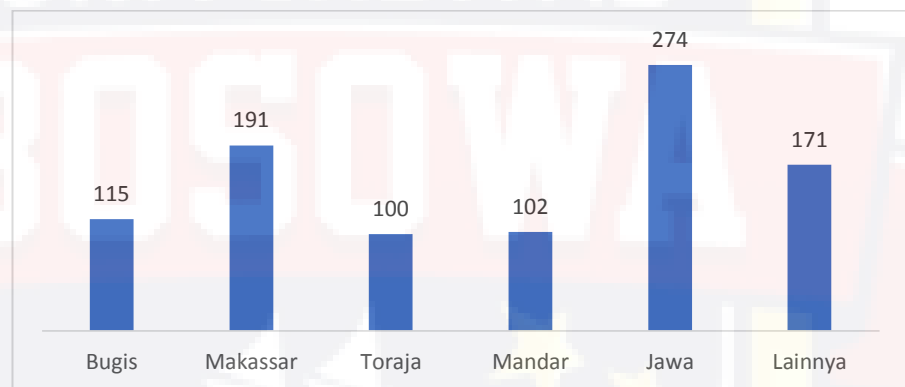
Gambar 1 : Demografi berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan data yang diperoleh dari skala penelitian yang disebar melalui *google form*. Demografi responden berdasarkan jenis kelamin diperoleh responden laki-laki berjumlah 512 atau 53.7 % dan responden perempuan berjumlah 441 atau 46.30% orang yang secara keseluruhan responden tersebut berdomisili di Kota Makassar.



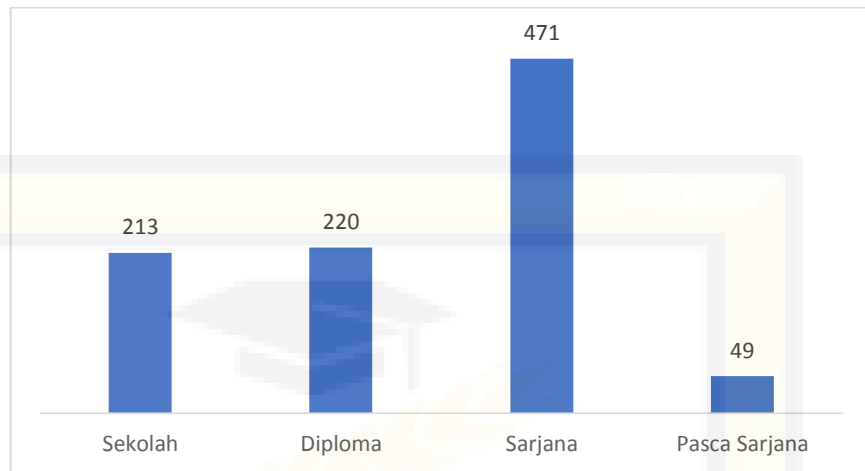
Gambar 2 : Demografi berdasarkan rentang usia

Sedangkan demografi responden berdasarkan usia terdiri atas 691 atau 72.5 % responden dengan rentang usia 18-36 tahun, 262 atau 27.4% responden dengan rentang usia 37-51 tahun.



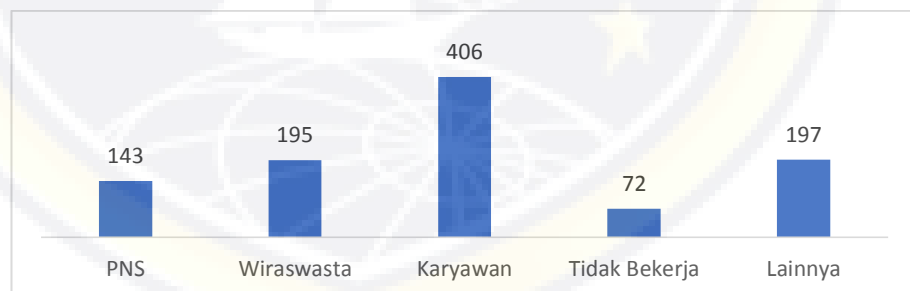
Gambar 3 : Demografi berdasarkan suku

Demografi responden berdasarkan suku terdiri atas 115 atau 12.6% responden yang berasal dari suku bugis, 191 atau 20.04% responden yang berasal dari suku makassar, 100 orang atau 10.49% responden yang berasal dari suku toraja, 102 orang atau 10.70% responden yang berasal dari suku mandar, 274 orang atau 28.75 % responden yang berasal dari suku jawa, 70 orang atau 7.34 % berasal dari suku gowa, 30 orang atau 3.14 % berasal dari suku duri, dan 71 orang atau 7.45% berasal dari suku kajang



Gambar 4 : Demografi responden berdasarkan tingkat pendidikan

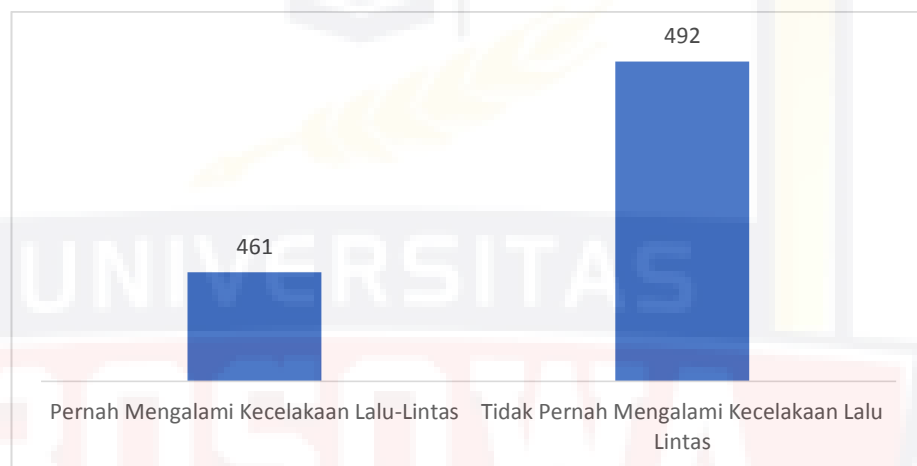
Demografi responden berdasarkan tingkat pendidikan terdiri atas 2 orang atau 0.20 % responden dengan pendidikan terakhir SD, 5 orang responden atau 0.52 % dengan pendidikan terakhir SMP, 206 orang atau 21.61 % responden dengan tingkat pendidikan terakhir SMA, 220 orang atau 23.08 % responden dengan tingkat pendidikan terakhir Diploma, 471 orang atau 49.42 % responden dengan tingkat pendidikan terakhir Sarjana, dan 49 orang atau 5.14 % responden dengan tingkat pendidikan terakhir Pascasarjana.



Gambar 5: Demografi responden berdasarkan pekerjaan

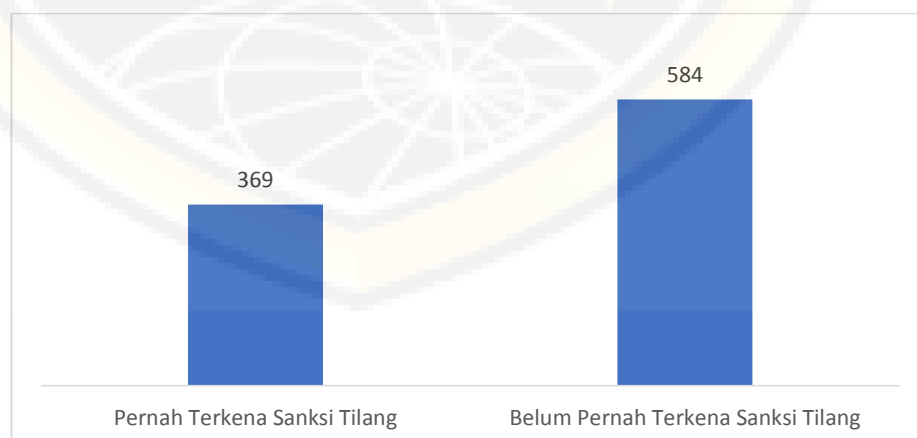
Demografi responden berdasarkan pekerjaan terdiri dari 143 orang atau 15 % responden bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS), 195 orang atau 20.46 % bekerja sebagai wiraswasta, 406 orang atau

42.60 % responden bekerja sebagai karyawan, 72 orang atau 7.55% responden tidak bekerja, 100 orang atau 10.49 % responden yang berprofesi sebagai ojek online, 12 orang atau 1.25% responden yang berprofesi sebagai supir taksi online, dan 25 orang atau 2.62% responden perprofesi sebagai pengantar paket



Gambar 6 : Demografi berdasarkan pengalaman kecelakaan lalu-lintas

Demografi responden dengan pengalaman kecelakaan lalu-lintas terdiri atas 461 orang atau 48.37 % responden pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas dan 492 orang atau 51.62 % responden belum pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas.



Gambar 7 : Demografi berdasarkan sanksi tilang

Demografi responden dengan sanksi tilang terdiri atas 369 orang atau 38.71 % responden yang pernah dikenakan sanksi tilang dan 584 orang atau 61.28 % responden belum pernah dikenakan sanksi tilang

4.1.2 Hasil Analisis Deskriptif Variabel

Berdasarkan data yang diperoleh melalui link google form terdapat 953 responden yang berpartisipasi dalam mengisi skala penelitian ini, yang dimana data-data ini akan diolah terlebih dahulu dengan menggunakan aplikasi Microsoft Excel 2016 untuk dilakukan coding dan penghitungan skor. Setelah skor selesai dihitung akan dilakukan kategorisasi.

Tabel 6 : rata-rata skor dan standar deviasi *risk perception*

Skor Risk Perception	
Rata-rata	85.91
SD	14.74

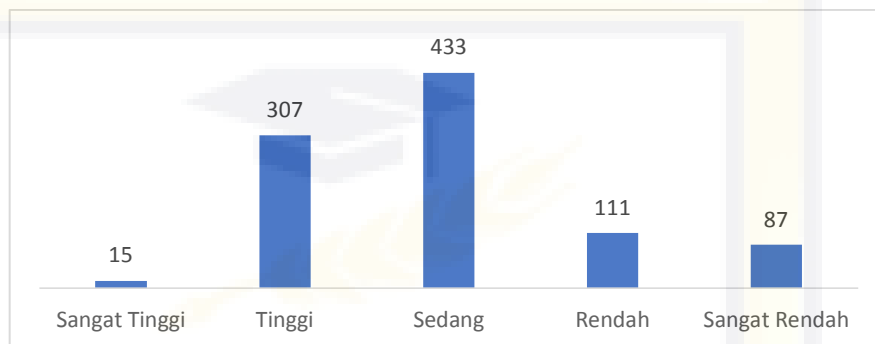
Berdasarkan hasil pengolahan dengan menggunakan aplikasi Microsoft Excel 2016 diperoleh standar deviasi 14.74 dan norma ini akan digunakan dalam kategorisasi skor dengan tingkatan sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, sangat rendah dengan rumus pada tabel berikut

Tabel 7 : Norma skor *risk perception*

Norma Skor Risk Perception			
Sangat Tinggi	$x > \text{mean} + 1.5SD$	x	108.02
Tinggi	$\text{mean} + 0.5SD < x < \text{mean} + 1.5SD$	93.28	x 108.02
Sedang	$\text{mean} - 0.5SD < x < \text{mean} + 0.5SD$	78.54	x 93.28
Rendah	$\text{mean} - 1.5SD < x < \text{mean} - 0.5SD$	63.80	x 78.54
Sangat Rendah	$x < \text{mean} - 1.5SD$		63.80

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan aplikasi

Microsoft Excel 2016 diperoleh nilai skor untuk kategorisasi sangat tinggi sebesar 108.02, tinggi 108.02, sedang 93.28, rendah 78.54, dan sangat rendah 63.80.



Gambar 8 : Tingkat skor *risk perception*

Berdasarkan hasil analisis deskriptif variabel *risk perception* menunjukkan 15 orang responden dengan kategori sangat tinggi, 307 responden dengan kategori tinggi, 433 responden dengan kategori sedang, 111 responden dengan kategori rendah, dan 87 responden dengan kategori sangat rendah.

Tabel 8 : Rata-rata dan standar deviasi *aggressive driving*

Rata-Rata	SD
27.16	7.59

Berdasarkan data yang diperoleh melalui link *google form* peneliti mengumpulkan sampel sebanyak 953 pengendara roda dua di Kota Makassar. Data yang diperoleh akan diolah lebih lanjut dengan menggunakan aplikasi Microsoft Excel 2016, setelah dilakukan pengolahan diperoleh nilai rata-rata 27.16 dan nilai standar deviasi 7.59.

Tabel 9 : Norma skor *aggressive driving*

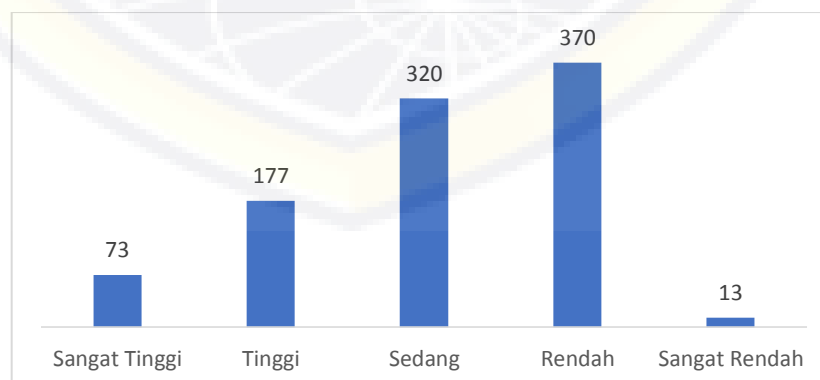
Norma Skor Aggressive Driving				
Sangat Tinggi	$x > \text{mean} + 1.5SD$		x	38.54
Tinggi	$\text{mean} + 0.5SD < x < \text{mean} + 1.5SD$	30.95	x	38.54
Sedang	$\text{mean} - 0.5SD < x < \text{mean} + 0.5SD$	23.36	x	30.95
Rendah	$\text{mean} - 1.5SD < x < \text{mean} - 0.5SD$	15.78	x	23.36
Sangat Rendah	$x < \text{mean} - 1.5SD$			15.78

Hasil pengolahan data dengan menggunakan aplikasi Microsoft Excel 2016 menunjukkan hasil untuk kategorisasi sangat tinggi diperoleh nilai 38.54, tinggi 38.54, sedang 30.95, rendah 23.36, dan sangat rendah 15.78. Nilai-nilai tersebut diperoleh berdasarkan rumus yang telah tercantum dalam tabel norma skor

Tabel 10 : Jumlah kategorisasi skor *aggressive driving*

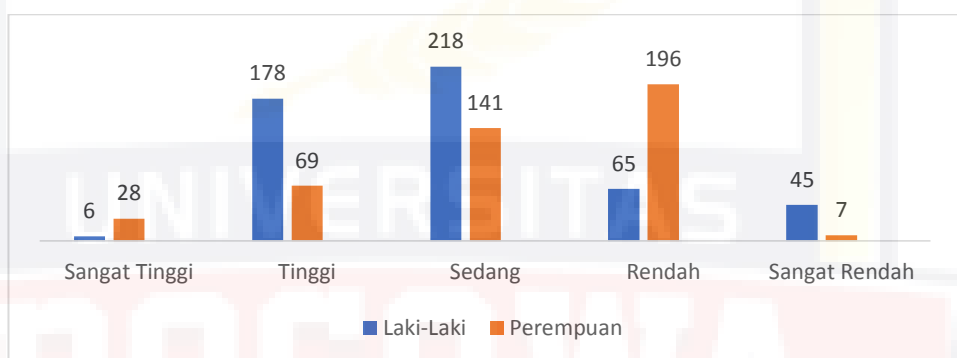
Kategorisasi	Nilai
Sangat Tinggi	73
Tinggi	177
Sedang	320
Rendah	370
Sangat Rendah	13

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan aplikasi Microsoft excel 2016 diperoleh hasil terdapat 73 responden dengan kategori sangat tinggi, 177 responden berada pada kategori tinggi, 320 responden berada pada kategori sedang, 370 berada pada kategori rendah, dan 13 orang berada pada kategori sangat rendah.

Gambar 9 : Tingkat skor *aggressive driving*

Berdasarkan Hasil analisis deskriptif menunjukkan terdapat 73 orang atau 7.66% responden dengan kategori sangat tinggi, 177 orang atau 18.57 responden dengan kategori tinggi, 320 orang atau 33.57 % responden dengan kategori sedang, 370 orang atau 38.8 % responden dengan kategori rendah, dan 131 orang 1.36 % responden dengan kategori sangat rendah.

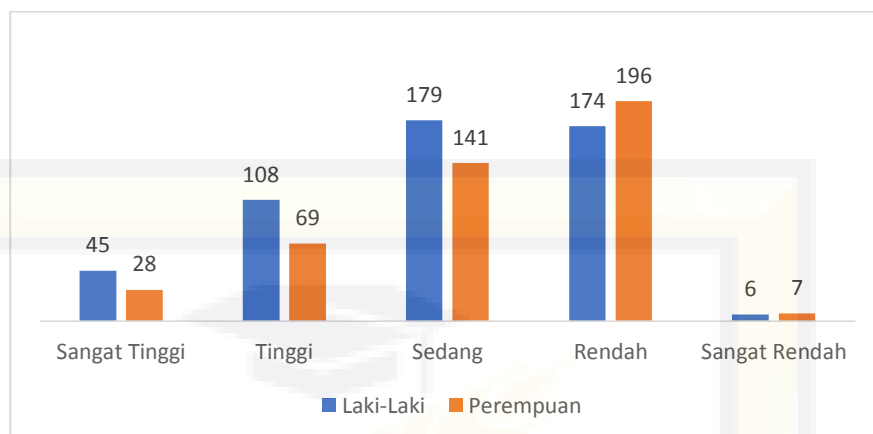
4.1.3. Hasil Analisis Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi



Gambar 10 : Tingkat skor *risk perception* berdasarkan jenis kelamin

Hasil analisis deskriptif variabel *risk perception* berdasarkan demografi menunjukkan 6 responden (0.62%) dengan jenis kelamin laki-laki dengan kategori sangat tinggi, 178 (18.6%) responden dengan kategori tinggi, 218 (22.8%) responden dengan kategori sedang, 65 (6.82%) responden dengan kategori rendah, dan 45 (4.72%) responden dengan kategori sangat rendah.

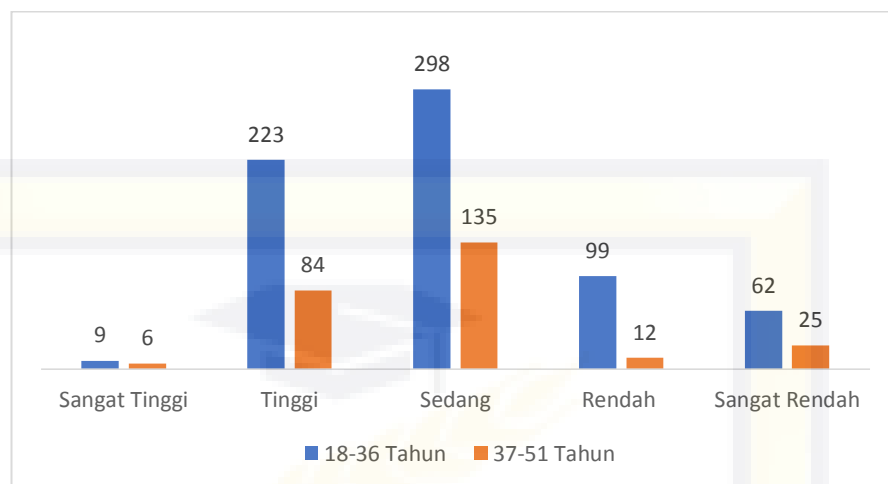
Sedangkan untuk responden dengan jenis kelamin perempuan menunjukkan 28 (2.93%) responden berada pada kategori sangat tinggi, 69 (7.24%) responden berada pada kategori tinggi, 141 (14.80%) responden berada pada kategori sedang, 196 (20.56%) responden berada pada kategori rendah dan 7 (0.73%) berada pada kategori sangat rendah.



Gambar 11 : Tingkat skor *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin

Pada variabel *aggressive driving* berdasarkan demografi menunjukkan 45 responden (4.72%) dengan jenis kelamin laki-laki dengan kategori sangat tinggi, 108 responden (11.33%) dengan kategori tinggi, 179 responden (18.78%) dengan kategori sedang, 174 responden (18.25%) dengan kategori rendah, dan 6 responden (0.62%) dengan kategori sangat rendah.

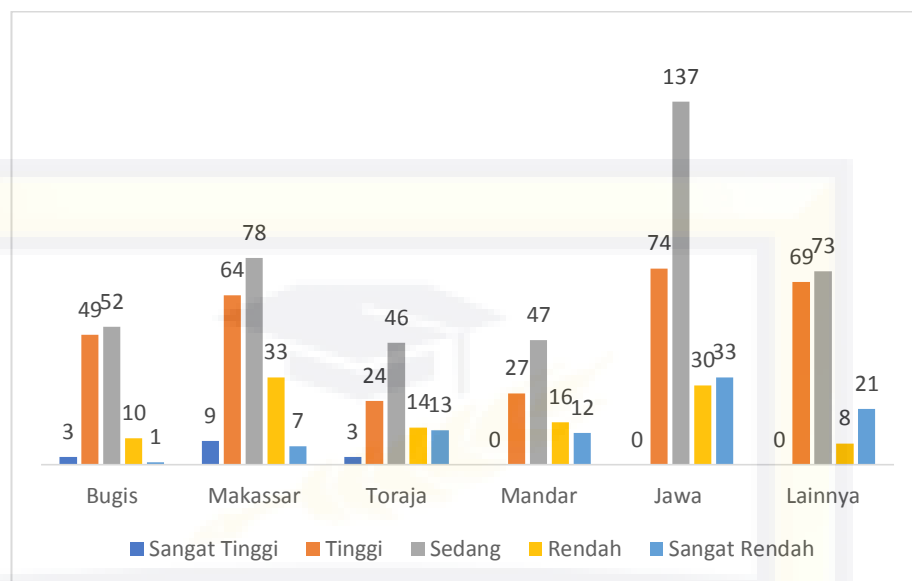
Sedangkan untuk responden dengan jenis kelamin perempuan menunjukkan 28 responden (2.93%) dengan kategori sangat tinggi, 69 responden (7.24%) dengan kategori tinggi, 141 responden (14.80%) dengan kategori sedang, 196 (20.56%) responden dengan kategori rendah, 7 responden (0.73%) dengan kategori sangat rendah.



Gambar 12 : Tingkat skor *risk perception* berdasarkan rentang usia

Hasil analisis berdasarkan demografi usia untuk variabel *risk perception* terdapat 9 responden (0.94%) dengan rentang usia 18-36 tahun berada pada kategori sangat tinggi, 223 responden (23.4%) tergolong dalam kategori tinggi, 298 responden (31.26%) tergolong dalam kategori sedang, 99 responden (10.38%) tergolong dalam kategori rendah, dan 62 responden (6.50%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 37-51 tahun terdapat 6 responden (0.63%) tergolong dalam kategori sangat tinggi, 84 responden (8.81%) tergolong dalam kategori tinggi, 135 responden (14.7%) tergolong dalam kategori sedang, 12 responden (1.25%) tergolong dalam kategori rendah, dan 25 responden (2.62%) tergolong dalam kategori sangat rendah.



Gambar 13 : Tingkat skor *risk perception* berdasarkan suku

Pada demografi responden berdasarkan suku terdapat 3 responden (0.31%) dari suku Bugis yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 49 responden (5.14%) tergolong dalam kategori tinggi, 52 responden (5.45%) tergolong dalam kategori sedang, 10 responden (1.04%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Makassar terdapat 9 responden (0.94%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 64 responden (6.71%) tergolong dalam kategori tinggi, 78 responden (8.18%) tergolong dalam kategori sedang, 33 responden (3.46%) tergolong dalam kategori rendah, dan 7 responden (0.73%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

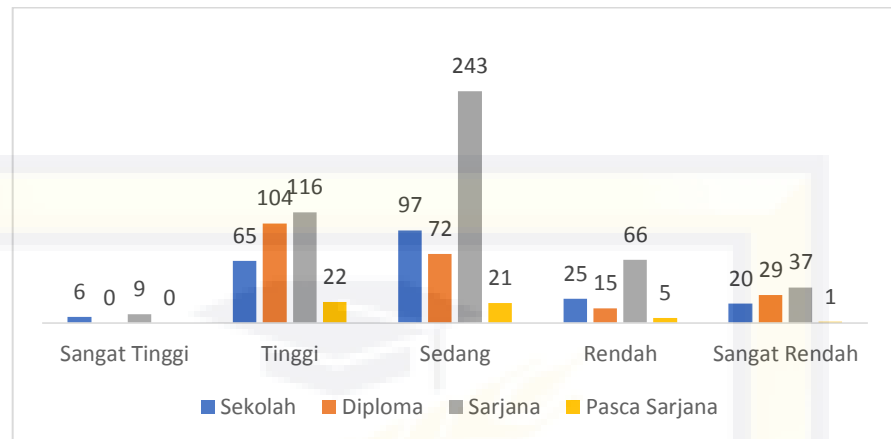
Pada demografi suku Toraja terdapat 3 responden (0.31%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 24 responden (2.51%) tergolong dalam kategori tinggi, 46 responden (4.82%) tergolong

dalam kategori sedang, 14 responden (1.46%) tergolong dalam kategori rendah, dan 13 responden (1.36%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Mandar terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 27 responden (2.83%) tergolong dalam kategori tinggi, 47 responden (4.93%) tergolong dalam kategori sedang, 16 responden (1.67%) tergolong dalam kategori rendah, dan 12 responden (1.25%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Jawa terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 74 responden (7.76%) tergolong dalam kategori tinggi, 137 responden (14.37%) tergolong dalam kategori sedang, 30 responden (3.14%) tergolong dalam kategori rendah, dan 33 responden (3.46%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku lainnya yang terdiri dari suku gowa dan kajang terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 69 responden (7.24%) tergolong dalam kategori tinggi, 73 responden (7.66%) tergolong dalam kategori sedang, 8 responden (0.83%) tergolong dalam kategori rendah, dan 21 responden (2.20%) tergolong dalam kategori sangat rendah.



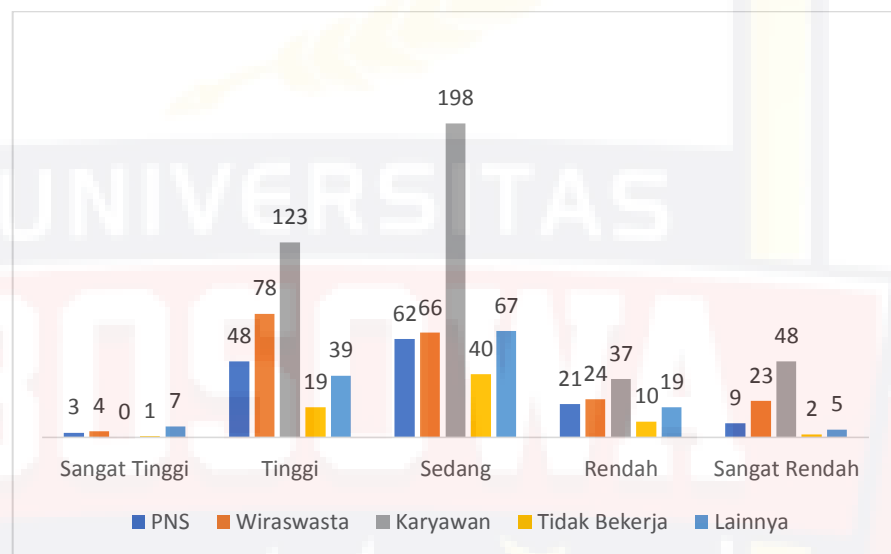
Gambar 14 : Tingkat skor *risk perception* berdasarkan tingkat pendidikan

Pada demografi tingkat pendidikan sekolah terdapat 6 responden (0.62%) dengan kategori sangat tinggi, 65 responden (6.82%) dengan kategori tinggi, 97 responden (10.17%) dengan kategori sangat tinggi, 25 responden (2.62%) dengan kategori rendah dan 20 responden (2.09%) dengan kategori sangat rendah

Pada demografi tingkat pendidikan Diploma terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 104 responden (10.91%) tergolong dalam kategori tinggi, 72 responden (7.55%) tergolong dalam kategori sedang, 15 responden (1.57%) tergolong dalam kategori rendah, dan 29 responden (3.04%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan Sarjana terdapat 9 responden (0.94%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 116 responden (12.17%) tergolong dalam kategori tinggi, 243 responden (25.49%) tergolong dalam kategori sedang, 66 responden (6.92%) tergolong dalam kategori rendah, dan 37 responden (3.88%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan pascasarjana terdapat 0 responden yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 22 responden (2.30%) tergolong dalam kategori tinggi, 21 responden (2.20%) tergolong dalam kategori sedang, 5 responden (0.52%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sangat rendah.



Gambar 15 : Tingkat skor *risk perception* berdasarkan pekerjaan

Pada demografi pekerjaan terdapat 3 responden (0.31%) yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) dengan kategori sangat tinggi, 48 responden (5.03%) dengan kategori tinggi, 62 responden (6.50%) dengan kategori sedang, 21 responden (2.20%) dengan kategori rendah, dan 9 responden (0.94%) dengan kategori sangat rendah.

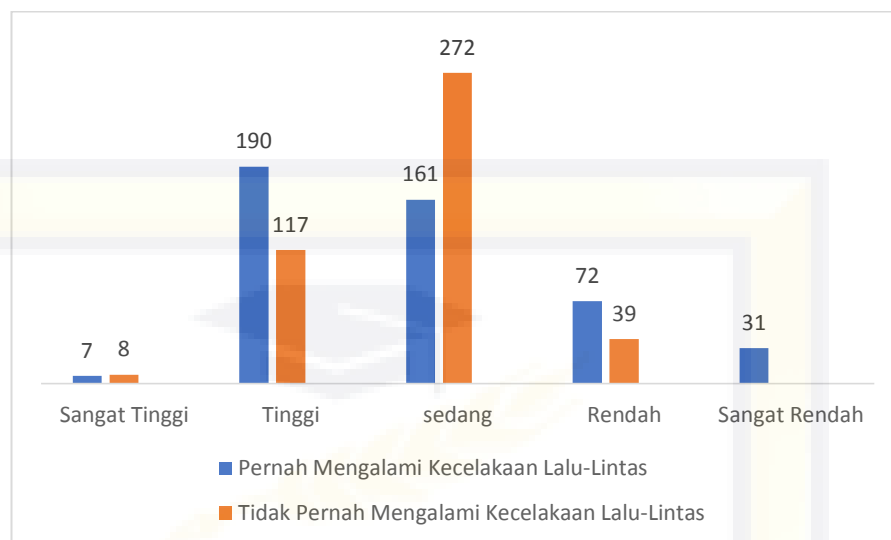
Pada demografi pekerjaan Wiraswasta terdapat 4 responden (0.41%) dengan kategori sangat tinggi, 78 responden (8.18%) dengan kategori tinggi, 66 responden (6.92%) dengan kategori sedang, 24

responden (2.51%) dengan kategori rendah, dan 23 responden (2.41%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi pekerjaan Karyawan terdapat 0 responden (0%) dengan kategori sangat tinggi, 123 responden (12.90%) dengan kategori tinggi, 198 responden (20.77%) dengan kategori sedang, 37 responden (3.88%) dengan kategori rendah, dan 48 responden (5.03%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden yang tidak bekerja terdapat 1 responden (0.10%) dengan kategori sangat tinggi, 19 responden (2%) dengan kategori tinggi, 40 responden (4.19%) dengan kategori sedang, 10 responden (1.04%) dengan kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) dengan kategori sangat rendah.

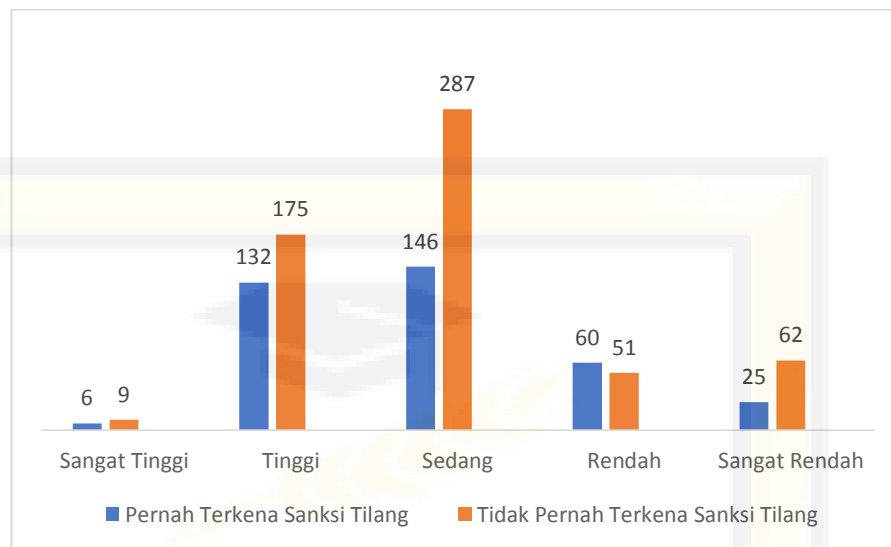
Pada demografi responden dengan jenis pekerjaan lainnya terdiri atas pekerjaan ojek online, taksi online, dan kurir paket. Terdapat 7 responden (0.73%) dengan kategori sangat tinggi, 39 responden (4.09%) dengan kategori tinggi, 67 responden (7.03%) dengan kategori sedang, 19 responden (2%) dengan kategori rendah, dan 5 responden (0.52%) dengan kategori sangat rendah.



Gambar 16 : Demografi tingkat skor risk perception berdasarkan pengalaman kecelakaan lalu-lintas

Pada demografi responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas terdapat 7 responden (0.73%) dengan kategori sangat tinggi, 190 responden (19.93%) dengan kategori tinggi, 161 responden (16.89%) dengan kategori sedang, 72 responden (7.55%) dengan kategori rendah, dan 31 responden (3.25%) dengan kategori sangat rendah.

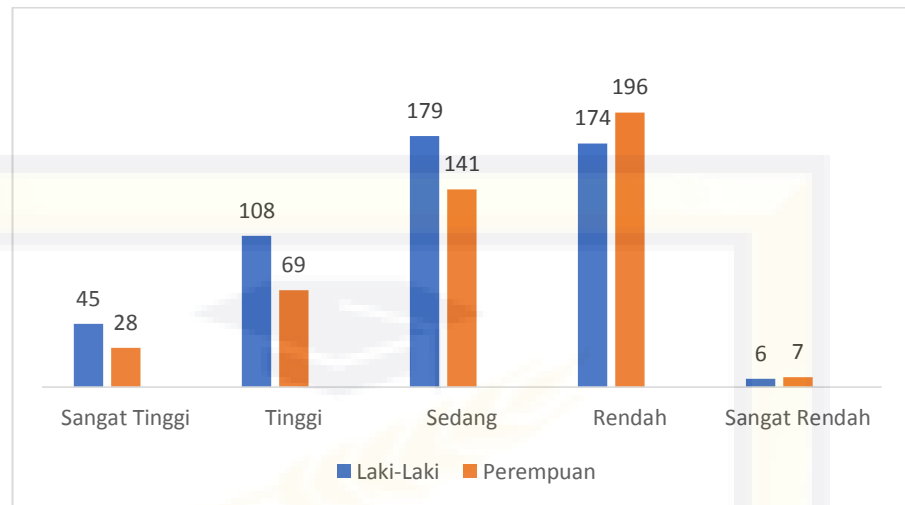
Pada demografi responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas terdapat 8 responden (0.83%) dengan kategori sangat tinggi, 117 responden (12.48%) dengan kategori tinggi, 272 responden (28.54%) dengan kategori sedang, 39 responden (4.09%) dengan kategori rendah, dan 56 responden (5.87%) dengan kategori sangat rendah.



Gambar 17 : Tingkat skor *risk perception* berdasarkan pengalaman sanksi tilang Pada demografi responden yang pernah dikenakan sanksi tilang

terdapat 6 responden (0.62%) dengan kategori sangat tinggi, 132 responden (13.85%) dengan kategori tinggi, 146 responden (15.32%) dengan kategori sedang, 60 responden (6.29%) dengan kategori rendah, dan 25 responden (2.62%) dengan kategori sangat rendah.

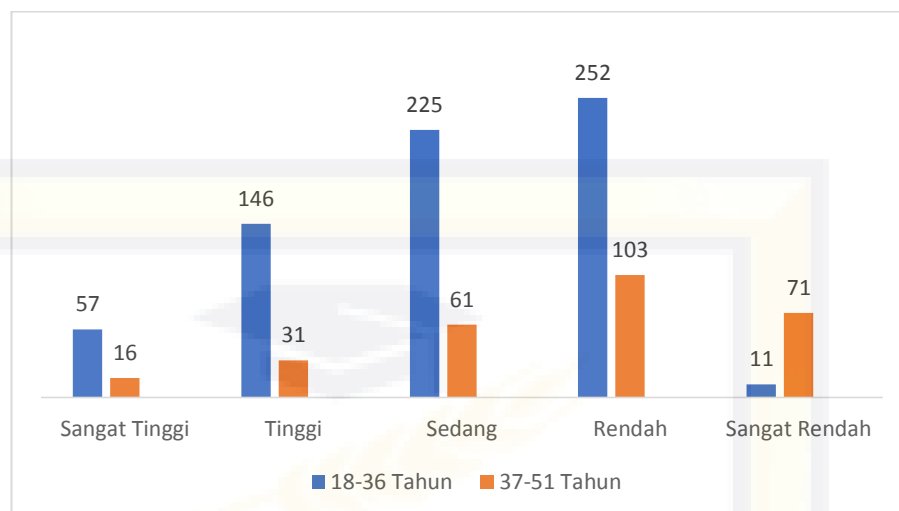
Pada demografi responden yang tidak pernah dikenakan sanksi tilang terdapat 9 responden (0.94%) dengan kategori sangat tinggi, 175 responden (18.36%) dengan kategori tinggi, 287 responden (30.11%) dengan kategori sedang, 51 responden (5.35%) dengan kategori rendah, dan 62 responden (6.50%) dengan kategori sangat rendah.



Gambar 18 : Tingkat skor *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin

Hasil analisis deskriptif variabel *Aggressive driving* berdasarkan demografi menunjukkan 45 responden (4.72%) dengan jenis kelamin laki-laki dengan kategori sangat tinggi, 108 responden (11.33%) dengan kategori tinggi, 179 responden (18.7%) dengan kategori sedang, 174 responden (18.25%) dengan kategori rendah, dan 6 responden (0.62%) dengan kategori sangat rendah.

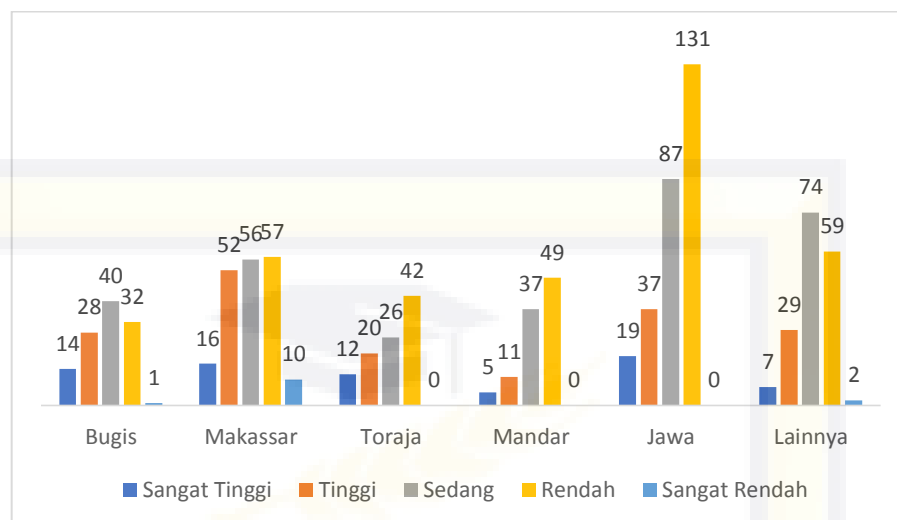
Sedangkan untuk responden dengan jenis kelamin perempuan menunjukkan 28 responden (2.93%) dengan kategori sangat tinggi, 69 responden (7.24%) dengan kategori tinggi, 141 responden (14.7%) dengan kategori sedang, 196 responden (20.56%) dengan kategori rendah, 7 responden (0.73%) dengan kategori sangat rendah.



Gambar 19 : Tingkat skor *aggressive driving* berdasarkan rentang usia

Pada demografi berdasarkan rentang usia 18-36 tahun terdapat 57 responden (5.98%) berada pada kategori sangat tinggi, 146 responden (15.32%) berada pada kategori tinggi, 225 responden (23.60%) dengan kategori sedang, 252 responden (26.44%) dengan kategori rendah, dan 11 responden (1.15%) berada pada kategori sangat rendah.

Sedangkan pada demografi responden dengan rentang usia 37-51 tahun terdapat 16 responden (1.67%) berada pada kategori sangat tinggi, 31 responden (3.25%) berada pada kategori tinggi, 61 responden (6.40%) berada pada kategori sedang, 103 responden (10.80%) berada pada kategori rendah dan 71 responden (7.45%) berada pada kategori sangat rendah.



Gambar 20 : Tingkat skor *aggressive driving* berdasarkan suku

Pada demografi responden berdasarkan suku terdapat 14 responden (1.46%) dari suku Bugis yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 28 responden (2.93%) tergolong dalam kategori tinggi, 40 responden (4.19%) tergolong dalam kategori sedang, 32 responden (3.35%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Makassar terdapat 16 responden (1.67%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 52 responden (5.45%) tergolong dalam kategori tinggi, 56 responden (5.87%) tergolong dalam kategori sedang, 57 responden (5.98%) tergolong dalam kategori rendah, dan 10 responden (1.04%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

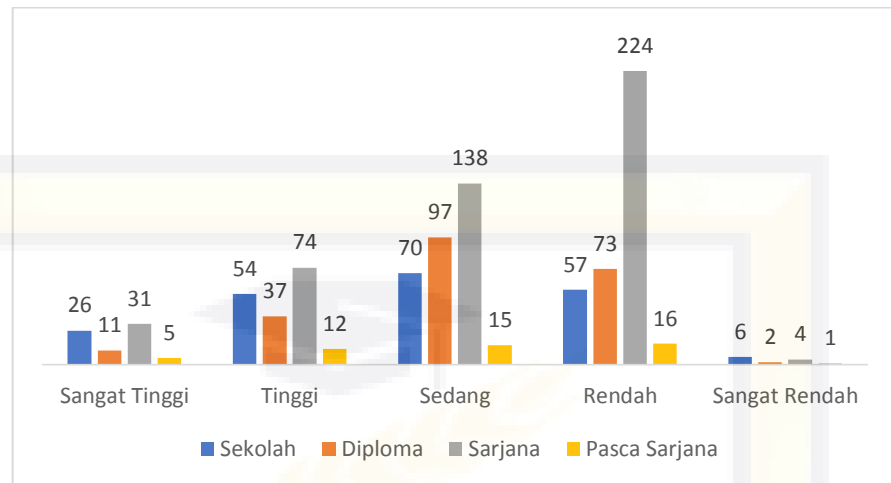
Pada demografi suku Toraja terdapat 12 responden (1.25%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 20 responden (2.09%) tergolong dalam kategori tinggi, 26 responden (2.72%) tergolong

dalam kategori sedang, 42 responden (4.42%) tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Mandar terdapat 5 responden (0.52%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 11 responden (1.15%) tergolong dalam kategori tinggi, 37 responden (3.88%) tergolong dalam kategori sedang, 49 responden (5.14%) tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Jawa terdapat 19 responden (1.99%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 37 responden (3.88%) tergolong dalam kategori tinggi, 87 responden (9.12%) tergolong dalam kategori sedang, 131 responden (13.74) tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku lainnya terdiri atas responden yang berasal dari suku gowa, dan kajang. Terdapat 7 responden (0.73%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 29 responden (3.04%) tergolong dalam kategori tinggi, 74 responden (7.76%) tergolong dalam kategori sedang, 59 responden (6.19%) tergolong dalam kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) tergolong dalam kategori sangat rendah.



Gambar 21 : Tingkat skor aggressive driving berdasarkan tingkat pendidikan

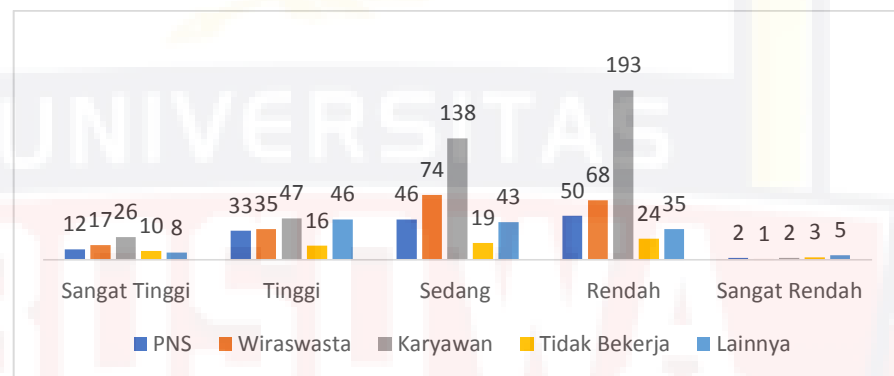
Pada demografi tingkat pendidikan sekolah terdapat 26 responden (2.72%) berada pada kategori sangat tinggi, 54 responden (5.66%) berada pada kategori tinggi, 70 responden (7.34%) berada pada kategori sedang, 57 responden (5.98%) berada pada kategori rendah, dan 6 responden (0.62%) berada pada kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan Diploma terdapat 11 responden yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 37 responden (7.34%) tergolong dalam kategori tinggi, 97 responden (10.17%) tergolong dalam kategori sedang, 73 responden (7.66%) tergolong dalam kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan Sarjana terdapat 31 responden (3.25%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 74 responden (7.76%) tergolong dalam kategori tinggi, 138 responden (14.48%) tergolong dalam kategori sedang, 224 responden (23.50%) tergolong dalam kategori rendah, dan 4 responden tergolong dalam

kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan pascasarjana terdapat 5 responden (0.52%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 12 responden (1.25%) tergolong dalam kategori tinggi, 15 responden (1.57%) tergolong dalam kategori sedang, 16 responden (1.67%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sangat rendah.



Gambar 22 : Tingkat skor *aggressive driving* berdasarkan pekerjaan

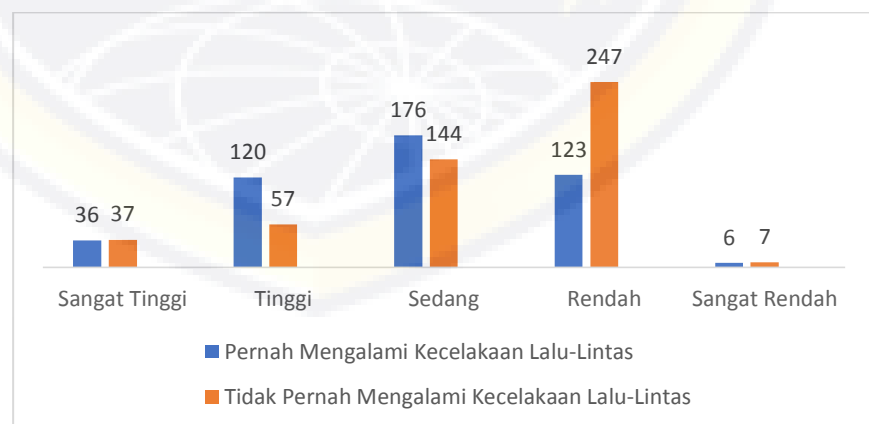
Pada demografi pekerjaan terdapat 12 responden (1.25%) yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) dengan kategori sangat tinggi, 33 responden (3.46%) dengan kategori tinggi, 46 responden (4.82%) dengan kategori sedang, 50 responden (5.24%) dengan kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi pekerjaan Wiraswasta terdapat 17 responden (1.78%) dengan kategori sangat tinggi, 35 responden (3.67%) dengan kategori tinggi, 74 responden (7.76%) dengan kategori sedang, 68 responden (7.13%) dengan kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi pekerjaan Karyawan terdapat 26 responden (2.72%) dengan kategori sangat tinggi, 47 responden (4.93%) dengan kategori tinggi, 138 responden (14.48%) dengan kategori sedang, 193 responden (20.25%) dengan kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden yang tidak bekerja terdapat 10 responden (1.04%) dengan kategori sangat tinggi, 16 responden (1.67%) dengan kategori tinggi, 19 responden (1.99%) dengan kategori sedang, 24 responden (2.51%) dengan kategori rendah, dan 3 responden (0.31%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden dengan jenis pekerjaan lainnya terdiri atas responden dengan profesi pekerjaan ojek online, taksi online, dan juga kurir paket. Terdapat 8 responden (0.83%) dengan kategori sangat tinggi, 46 responden (4.82%) dengan kategori tinggi, 43 responden (4.51%) dengan kategori sedang, 35 responden (3.67%) dengan kategori rendah, dan 5 responden (0.52%) dengan kategori sangat rendah.

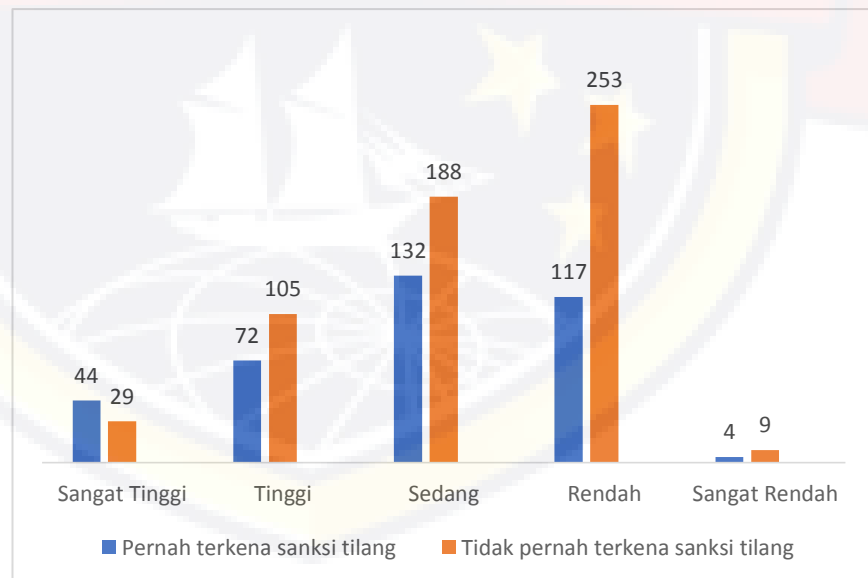


Gambar 23 : Tingkat skor *aggressive driving* berdasarkan pengalaman kecelakaan lalu-

lintas

Pada demografi responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas terdapat 36 responden (3.77%) dengan kategori sangat tinggi, 120 responden (12.59%) dengan kategori tinggi, 176 responden (18.46%) dengan kategori sedang, 123 responden (12.90%) dengan kategori rendah, dan 6 responden (0.62%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas terdapat 37 responden (3.88%) dengan kategori sangat tinggi, 57 responden (5.98%) dengan kategori tinggi, 144 responden (15.11%) dengan kategori sedang, 247 responden (25.91%) dengan kategori rendah, dan 7 responden (0.73%) dengan kategori sangat rendah.



Gambar 24 : Demografi *aggressive driving* berdasarkan sanksi tilang

Pada demografi responden yang pernah dikenakan sanksi tilang

terdapat 44 responden (4.61%) dengan kategori sangat tinggi, 72 responden (7.55%) dengan kategori tinggi, 132 responden (13.85%) dengan kategori sedang, 117 responden (12.27%) dengan kategori rendah, dan 4 responden (0.41%) dengan kategori sangat rendah

Pada demografi responden yang tidak pernah dikenakan sanksi tilang terdapat 29 responden (3.04%) dengan kategori sangat tinggi, 105 responden (11.01%) dengan kategori tinggi, 188 responden (19.72%) dengan kategori sedang, 253 responden (26.54%) dengan kategori rendah, dan 9 responden (0.94%) dengan kategori sangat rendah.

4.1.3 Hasil Analisis Uji Asumsi

Uji asumsi adalah uji yang dilakukan sebagai langkah awal untuk mengetahui apakah analisis data pada hipotesis penelitian dapat diteruskan atau tidak (Priyanto, 2008). Uji asumsi yang digunakan adalah uji normalitas dan uji linearitas dengan menggunakan aplikasi SPSS 22 For Windows.

1. Uji Normalitas

Namun sebelum dilakukan uji asumsi terlebih dahulu dilakukan uji normalitas dengan menggunakan uji parametrik skewness dan kurtosis. Data dianggap berdistribusi normal apabila hasil pembagian nilai skewness dan kurtosis dengan nilai *error* berada dalam rentang -2 sampai 2.

Tabel 11 : Hasil uji normalitas data

Skewness		Kurtosis	
Statistic	Std. Error	Statistic	Std. Error
.687	.079	.291	.158

Berdasarkan tabel skewness dan kurtosis diatas data berdistribusi normal karena nilai skewness dan kurtosis berada dalam rentang -2 sampai 2. Teknik uji hipotesis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis regresi linear sederhana, analisis regresi sederhana merupakan analisis yang digunakan untuk menentukan sebuah persamaan garis prediksi antara variabel yang dikorelasikan (Azwar,2017).

2. Uji Linaritas

Uji linearitas adalah salah satu bentuk uji statistik yang digunakan untuk mengetahui apakah data penelitian terdistribusi secara linear atau tidak . linear atau tidaknya suatu data dapat dilihat melalui nilai signifikansi linearity. Apabila nilai linearitynya <0.05 maka data dianggap berdistribusi secara linear, begitu pula sebaliknya (Widhiarso, 2011)

Tabel 12 : Hasil uji linearitas

Variabel	Nilai signifikansi	Keterangan
Risk perception dan Aggressive Driving	0.000	Linear

3.Uji Asumsi

Tabel 13 : Hasil uji asumsi

Varibel	R Square	F	Sig	Keterangan
Risk Perception Terhadap Aggressive Driving	.042	41.847	000	Signifikan

Nilai R Square yang tercantum dalam tabel diatas adalah 0.042. berdasarkan nilai tersebut diperoleh pengaruh pada variabel *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar sebesar 4.2%. Dengan demikian masih terdapat faktor lain yang mempengaruhi *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar yang tidak dicantumkan dalam penelitian ini.

Nilai uji koefisien regresi pada tabel di atas sebesar 41.847 yang dimana nilai tersebut memiliki signifikansi sebesar 0.000. pada taraf signifikansi 5%, maka nilai tersebut berada dibawah 0.05 ($P=0.00;<0.05$). dengan demikian hipotesis H_0 yang menyatakan tidak terdapat pengaruh antara *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar ditolak dan H_a diterima atau terdapat pengaruh *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar.

Tabel 14 : Hasil analisis regresi

Variabel	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	33.754	1.163		29.032	.000
Risk Perception	-.086	.013	-.205	-6.471	.000

Pada tabel diatas nilai koefisien regresi *risk perception* (X) terhadap *aggressive driving* (Y) sebesar -0.086 dengan nilai konstanta 33.754.

Dengan demikian terbentuk persamaan regresi sebagai berikut:

$$\text{Aggressive driving} = 33.754 - 0.086 (\text{risk perception})$$

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan menunjukkan nilai koefisien regresi berganda negative. Dari hasil analisis dapat dikatakan terdapat hubungan negatif dari variabel *risk perception* terhadap variabel *aggressive driving*. Dengan demikian dapat dikatakan semakin tinggi *risk perception* maka semakin rendah *aggressive driving*.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Gambaran Umum Demografi

Berdasarkan hasil analisis data yang dilakukan diperoleh jumlah responden sebanyak 953 responden. Responden tersebut terdiri dari 512 responden (53.72%) dengan jenis kelamin laki-laki dan 441 responden (46.27%) dengan jenis kelamin perempuan. Hasil analisis menunjukkan terdapat 15 orang responden (1.57%) berada pada kategori sangat tinggi, 307 responden (32.21%) dengan kategori tinggi, 433 responden (45.43%) dengan kategori sedang, 111 responden (11.64%) dengan kategori rendah, dan 87 responden

(9.12%) dengan kategori sangat rendah. Sedangkan demografi responden berdasarkan usia terdiri atas 691 responden (72.50%) dengan rentang usia 18-36 tahun, 262 responden (27.49%) dengan rentang usia 37-51 tahun.

Bennet (1998) mengklasifikasikan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi *risk perception* seseorang, yaitu ketika hal tersebut merupakan hal berbahaya berupa bencana alam atau suatu wabah penyakit, hal tersebut tidak dapat dihindarkan, dan hal tersebut akan menimbulkan kerusakan jangka panjang

Demografi responden berdasarkan suku terdiri atas 115 responden (12.06%) yang berasal dari suku bugis, 191 responden (20.04%) yang berasal dari suku makassar, 100 responden (10.49%) yang berasal dari suku toraja, 102 responden (10.70%) yang berasal dari suku mandar, 274 responden (28.75%) yang berasal dari suku jawa, dan 171 responden (17.9%) yang terdiri atas suku lainnya. yang terdiri dari suku gowa dan suku kajang.

Penelitian yang dilakukan oleh Liu et al (2001) menunjukkan hasil bahwa budaya dapat mempengaruhi persepsi seseorang dalam menjalani keseharian ataupun menanggapi suatu kejadian tertentu dikarenakan dalam setiap kebudayaan terdapat aturan atau norma-norma tersebut tidak akan sama antara satu budaya dengan budaya lainnya.

Pada demografi tingkat pendidikan sekolah terdapat 6 responden (0.62%) dengan kategori sangat tinggi, 65 responden (6.82%) dengan

kategori tinggi, 97 responden (10.17%) dengan kategori sangat tinggi, 25 responden (2.62%) dengan kategori rendah dan 20 responden (2.09%) dengan kategori sangat rendah, 220 responden (23.08%) dengan tingkat pendidikan terakhir Diploma, 471 responden (49.42%) dengan tingkat pendidikan terakhir Sarjana, dan 49 responden (5.14%) dengan tingkat pendidikan terakhir Pascasarjana.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Yang et.al (2019) menunjukkan terdapat pengaruh tingkat pendidikan dalam menanggapi suatu peristiwa atau tugas-tugas tertentu, semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin besar kemungkinan individu untuk berperilaku dengan baik dalam menanggapi atau menyelesaikan tugas-tugas tertentu..

Demografi responden berdasarkan pekerjaan terdiri dari 143 responden (15%) dengan yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS), 195 responden (20.46%) dengan jenis pekerjaan wiraswasta, 406 responden dengan jenis pekerjaan karyawan, 72 responden (7.55%) yang tidak bekerja, dan 137 responden (14.37%) yang berprofesi dalam bidang pekerjaan lainnya.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Einaga (2012) menunjukkan hasil bahwa setiap individu yang berada dalam lingkungan kerja memiliki persepsi yang berbeda dalam melakukan aktivitas yang terkait dengan pekerjaan

Demografi responden dengan pengalaman kecelakaan lalu-lintas terdiri atas 461 responden (48.37%) yang pernah mengalami

kecelakaan lalu-lintas dan 492 responden (51.62%) yang belum pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas. Demografi responden dengan sanksi tilang terdiri atas 369 responden (38.71%) yang pernah dikenakan sanksi tilang dan 584 responden (61.28%) belum pernah dikenakan sanksi tilang.

4.2.2 Pembahasan Hasil Deskriptif Variabel

1. *Risk Perception*

Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi *risk perception* pada individu, sebuah penelitian yang dilakukan oleh Chaswa et.al (2020) menunjukkan hasil bahwa *risk perception* dapat dipengaruhi oleh faktor yang ditakuti, resiko yang dapat dihindari atau dikendalikan, pengetahuan para ahli, pengetahuan pribadi, tingkat pendidikan, dan usia.

Faktor yang ditakuti dapat berupa kemungkinan-kemungkinan yang dapat dialami saat berkendara, seperti kecelakaan lalu-lintas. Meskipun kita telah berkendara dengan sebaik mungkin namun resiko kecelakaan lalu-lintas dapat datang dari unsur lain di jalan raya seperti pejalan kaki yang menyeberang tanpa memperhatikan situasi dan kondisi, marka jalan yang tidak terlihat, kondisi jalan yang kurang baik, serta pengendara lain yang berkendara secara sembarangan.

Resiko yang dapat dikendalikan adalah kemungkinan atau peluang yang dapat diperkirakan sehingga dapat diambil langkah-langkah yang dapat mengurangi resiko saat berkendara, pada

umumnya pengendara akan memeriksa kendaraan beserta kelengkapan berkendara agar dapat mengatasi kondisi-kondisi yang dapat merugikan diri sendiri dan orang lain.

Pengetahuan para ahli juga berperan penting dalam mempengaruhi *risk perception* seseorang, semisal ahli hukum ataupun pihak kepolisian melakukan edukasi kepada pengendara ataupun masyarakat terkait dengan keamanan saat berlalu-lintas, aturan-aturan saat berkendara, dan juga riset-riset yang terkait dengan kecelakaan lalu-lintas. Hal ini dapat berperan penting dalam mengedukasi masyarakat terkait dengan *risk perception* saat berkendara.

Pengetahuan pribadi dapat berupa sejauh mana individu dapat memahami resiko yang akan dihadapi beserta cara menghindarinya, jika pemahaman individu terkait dengan keselamatan berlalu-lintas baik, maka *risk perception* dari individu tersebut akan tinggi, namun jika pemahaman masyarakat terkait dengan keselamatan berlalu-lintas kurang baik maka *risk perception* akan rendah.

Tingkat pendidikan dapat mempengaruhi seseorang dalam mempersepsikan sesuatu, semakin tinggi pendidikan seseorang maka semakin terbiasa pula individu dalam menghadapi prosedur atau aturan-aturan tertentu termasuk aturan dalam berlalu-lintas. Usia juga berperan penting terhadap pengambilan keputusan. Semakin tua umur seseorang maka akan semakin berhati-hati

dalam menentukan pilihan atau membuat keputusan.

Analisis variabel yang dilakukan dengan menggunakan aplikasi IBM SPSS 22 untuk variabel *risk perception* Hasil menunjukkan 15 orang responden dengan kategori sangat tinggi, 307 responden (32.21%) dengan kategori tinggi, 433 responden (45.43%) dengan kategori sedang, 111 reaponden (11.64%) dengan kategori rendah, dan 87 responden (9.12%) dengan kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Ram & Chand (2016) di Distrik Fatehabad India dengan tujuan untuk mengeksplorasi pengaruh persepsi resiko dan persepsi tugas mengemudi terhadap sikap keselamatan di jalan.

Hasil dari studi ini menunjukkan adanya korelasi positif secara signifikan yang mempengaruhi sikap keselamatan pengemudi terhadap keselamatan berkendara dan persepsi resiko menjadi salah satu faktor yang memiliki pengaruh besar.

Hasil analisis deskriptif variabel *risk perception* berdasarkan demografi jenis kelamin menunjukkan 6 responden (0.62%) dengan jenis kelamin laki-laki dengan kategori sangat tinggi, 178 responden (18.67%) dengan kategori tinggi, 218 responden (22.87%) dengan kategori sedang, 65 responden (6.82%) dengan kategori rendah, dan 45 responden (4.72%) dengan kategori sangat rendah.

Sedangkan untuk responden dengan jenis kelamin perempuan menunjukkan 2% berada pada kategori sangat tinggi, 29% berada

pada kategori tinggi, 49% berada pada kategori sedang, 10% berada pada kategori rendah dan 10% berada pada kategori sangat rendah. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Susanto (2017) bahwa persepsi risiko perempuan lebih tinggi dibandingkan laki-laki dengan perbedaan yang signifikan.

Hasil analisis berdasarkan demografi usia untuk variabel *risk perception* terdapat 2 responden dengan rentang usia 18-21 tahun berada pada kategori sangat tinggi, 23 responden tergolong dalam kategori tinggi, 30 responden tergolong dalam kategori sedang, 14 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 22-26 tahun terdapat 5 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 51 responden tergolong dalam kategori tinggi, 63 responden tergolong dalam kategori sedang, 24 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 6 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 27-31 tahun terdapat 1 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 63 responden tergolong dalam kategori tinggi, 98 responden tergolong dalam kategori sedang, 37 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 34 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 32-36 tahun terdapat 1 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 86 responden

tergolong dalam kategori tinggi, 107 responden tergolong dalam kategori sedang, 24 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 22 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 37-41 tahun terdapat 1 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 47 responden tergolong dalam kategori tinggi, 77 responden tergolong dalam kategori sedang, 8 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 15 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 42-46 tahun terdapat 3 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 26 responden tergolong dalam kategori tinggi, 43 responden tergolong dalam kategori sedang, 3 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 9 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 47-51 tahun terdapat 2 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 11 responden tergolong dalam kategori tinggi, 15 responden tergolong dalam kategori sedang, 1 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Bonem et.al (2015) bahwa jika dibandingkan dengan kelompok orang dewasa muda, orang dewasa yang lebih tua cenderung melihat lebih banyak risiko dalam perilaku dalam domain kesehatan dan etika tetapi lebih sedikit risiko dalam perilaku dari domain sosial.

Pada demografi responden berdasarkan suku terdapat 3 responden (0.31%) dari suku Bugis yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 49 responden (5.14%) tergolong dalam kategori tinggi, 52 responden (5.45%) tergolong dalam kategori sedang, 10 responden (1.04%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Makassar terdapat 9 responden (0.94%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 64 responden (6.71%) tergolong dalam kategori tinggi, 78 responden (8.18%) tergolong dalam kategori sedang, 33 responden (3.46%) tergolong dalam kategori rendah, dan 7 responden (0.73%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Toraja terdapat 3 responden (0.31%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 24 responden (2.51%) tergolong dalam kategori tinggi, 46 responden (4.82%) tergolong dalam kategori sedang, 14 responden (1.46%) tergolong dalam kategori rendah, dan 13 responden (1.36%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Mandar terdapat 5 responden (0.52%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 11 responden (1.15%) tergolong dalam kategori tinggi, 37 responden (3.88%) tergolong dalam kategori sedang, 49 responden (5.14%) tergolong dalam kategori rendah, dan 0

responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Jawa terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 74 responden (7.76%) tergolong dalam kategori tinggi, 137 responden (14.37%) tergolong dalam kategori sedang, 30 responden (3.14%) tergolong dalam kategori rendah, dan 33 responden (3.46%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku lainnya terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 69 responden (7.24%) tergolong dalam kategori tinggi, 73 responden (7.66%) tergolong dalam kategori sedang, 8 responden (0.83%) tergolong dalam kategori rendah, dan 21 responden (2.20%) tergolong dalam kategori sangat rendah. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Christina & Palmer (2001) bahwa terdapat pengaruh dari suku terhadap risk perception.

Pada demografi tingkat pendidikan terdapat 0 responden (0%) dengan tingkat pendidikan Sekolah Dasar (SD) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori tinggi, 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sedang, 0 responden (0%) tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan Sekolah Menengah

Pertama (SMP) terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori tinggi, 3 responden (0.31%) tergolong dalam kategori sedang, 0 responden (0%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) terdapat 6 responden (0.62%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 63 responden (6.61%) tergolong dalam kategori tinggi, 93 responden (9.75%) tergolong dalam kategori sedang, 25 responden (2.62%) tergolong dalam kategori rendah, dan 19 responden (1.99%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan Diploma terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 104 responden (10.91%) tergolong dalam kategori tinggi, 72 responden (7.55%) tergolong dalam kategori sedang, 15 responden (1.57%) tergolong dalam kategori rendah, dan 29 responden (3.04%) sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan Sarjana terdapat 9 responden (0.94%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi 116 responden (12.17%) tergolong dalam kategori tinggi, 243 responden (25.49%) tergolong dalam kategori

sedang, 66 responden (6.92%) tergolong dalam kategori rendah, dan 37 responden (3.88%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi tingkat pendidikan pascasarjana terdapat 0 responden (0%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 22 responden (2.20%) tergolong dalam kategori tinggi, 21 responden (2.20%) tergolong dalam kategori sedang, 5 responden (0.52%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Daniali et.al (2015) menunjukkan hasil bahwa persepsi resiko setiap masyarakat dipengaruhi oleh banyak hal, salah satunya adalah tingkat pengetahuan dan tingkat pendidikan.

Pada demografi pekerjaan terdapat 3 responden (0.31%) yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) dengan kategori sangat tinggi, 48 responden (5.03%) dengan kategori tinggi, 62 responden (6.50%) dengan kategori sedang, 21 responden (2.20%) dengan kategori rendah, dan 9 responden (0.94%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi pekerjaan Wiraswasta terdapat 4 responden (0.41%) dengan kategori sangat tinggi, 78 responden (8.18%) dengan kategori tinggi, 66 responden

(6.92%) dengan kategori sedang, 24 responden (2.51%) dengan kategori rendah, dan 23 responden (2.41%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi pekerjaan Karyawan terdapat 0 responden (0%) dengan kategori sangat tinggi, 123 responden (12.9%) dengan kategori tinggi, 198 responden (20.77%) dengan kategori sedang, 37 responden (3.88%) dengan kategori rendah, dan 48 responden (5.03%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden yang tidak bekerja terdapat 1 responden (0.10%) dengan kategori sangat tinggi, 19 responden (1.99%) dengan kategori tinggi, 40 responden (4.19%) dengan kategori sedang, 10 responden (1.04%) dengan kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas terdapat 7 responden (0.73%) dengan kategori sangat tinggi, 190 responden (19.93%) dengan kategori tinggi, 161 responden (16.89%) dengan kategori sedang, 72 responden (7.55%) dengan kategori rendah, dan 31 responden (3.25%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden yang tidak pernah dikenakan sanksi tilang terdapat 9 responden (0.94%) dengan kategori sangat tinggi, 175 responden (18.36%) dengan kategori tinggi,

287 responden (30.11%) dengan kategori sedang, 51 responden (5.35%) dengan kategori rendah, dan 62 responden (6.50%) dengan kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Rundmo (2004) yang menyatakan terdapat pengaruh risk perception terhadap perilaku mengemudi setelah terkena sanksi tilang pasca pelanggaran lalu-lintas yang dilakukan

2. *Aggressive Driving*

Menurut Tasca (2000) terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, yaitu :

2.1.Usia dan Jenis Kelamin

Sebuah penelitian dengan judul “*aggressiveness on the road*” dengan partisipan sebanyak 1.800 subjek dewasa yang terdiri atas, 1287 laki-laki dan 513 perempuan. Sampel diperoleh dari daftar pemilik mobil di Swedia dan dibagi menjadi tiga kelompok usia, yaitu 17-25 (n = 543), 45-56 (n= 617) dan 62-72 (n = 631). Hasil penelitian menunjukkan korelasi yang tinggi antara tingkat provokasi dan ekspresi kemarahan yang diterapkan pada pria dan wanita.

Hal tersebut juga menunjukkan ekspresi kemarahan dibalik kemudi terkait dengan bagaimana orang mengekspresikan kemarahan mereka dalam situasi lain. Hasil penelitian menunjukkan bahwa model termasuk tiga sub-skala; pengemudi lambat, mengemudi ilegal dan

sikap bermusuhan bersama dengan kemarahan umum, jarak tempuh tahunan, jenis kelamin dan usia menjelaskan 39 persen dari varians. Oleh karena itu disimpulkan bahwa relatif umum bahwa pengemudi diprovokasi ketika mengemudi dan sangat sedikit yang menekan perasaan ini.

Pengemudi yang juga melanggar aturan cenderung merasa lebih jengkel oleh pengemudi lain terutama jika mereka bertindak dengan cara yang agresif. Tasca (2000) berpendapat bahwa pengemudi dengan jenis kelamin laki-laki cenderung mengesampingkan resiko yang berhubungan dengan pelanggaran lalu-lintas.

Menurut mereka, peraturan lalu-lintas merupakan hal yang menyebalkan dan dianggap berlebihan. Sedangkan pengemudi dengan jenis kelamin perempuan memandang peraturan lalu-lintas hal yang penting jelas, dan harus dipatuhi. Oleh karena itu pengemudi dengan jenis kelamin laki-laki lebih banyak melakukan *aggressive driving* daripada pengemudi dengan jenis kelamin perempuan, hal ini juga didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Parry (1968). *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki laki usia muda antara 17-35 tahun lebih tinggi dari pengemudi perempuan dalam rentang usia yang sama.

2.2. Anonimitas

Raymond Novaco (1991) menyatakan bahwa pada umumnya, orang kehilangan kontrol diri saat mereka tidak bisa menempatkan diri dimana mereka berada dan tempat mereka diatur oleh aturan. Jalan raya, khususnya di malam hari, memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Kemungkinan untuk mendapatkan hukuman menjadi berkurang, dan dorongan untuk berkendara dengan lebih agresif lebih mudah disalurkan. Kesempatan untuk "lolos begitu saja" memicu agresi yang seharusnya dapat ditahan. Hal ini terbukti dalam kemacetan lalu lintas yang menghasilkan sedikit insiden agresi, meskipun dalam keadaan stres (Novaco, 1998).

Ellison et al (1995) melakukan studi lapangan untuk menguji efek anonimitas pada agresi pengemudi. studi membandingkan agresivitas pengemudi dalam kondisi anonim (yaitu pengemudi mobil convertible dan 4x4 dengan atap yang bisa di buka tutup) dalam keadaan terbuka dengan pengemudi dalam kondisi yang dapat diidentifikasi (yaitu, driver konvertibel dan 4x4 dengan bagian atas menghadap ke bawah).

Diprediksi pengemudi dalam kondisi anonim akan membunyikan klakson lebih cepat, membunyikan klakson

untuk durasi yang lebih lama dan membunyikan klakson lebih sering jika terhambat di persimpangan oleh pengemudi yang gagal melaju saat lampu hijau dari pada pengemudi dalam kondisi yang dapat diidentifikasi.

Subjek tidak sadar mereka sedang diamati. Pengemudi yang melanggar adalah seorang konfederasi yang merekam variabel seperti perilaku membunyikan klakson, jenis kendaraan, jumlah penumpang, jenis kelamin pengemudi dan usia. Perbedaan yang signifikan secara statistik antara kondisi anonim dan yang dapat diidentifikasi diamati.

Pengemudi dalam kondisi anonim membunyikan klakson lebih cepat, membunyikan klakson lebih lama, dan membunyikan klakson lebih sering. Perbedaan diamati antara pengemudi di anonim dan dapat diidentifikasi kondisi signifikan secara statistik. Menariknya, kelas kendaraan, penggunaan kaca mata hitam (mis. peningkatan anonimitas), jenis kelamin, usia, jumlah penumpang atau lokasi pengujian tidak dapat diprediksi perilaku klakson

Hasil ini menunjukkan bahwa anonimitas berfungsi untuk memfasilitasi agresif perilaku lebih dari faktor yang diidentifikasi dalam penelitian sebelumnya seperti usia

dan jenis kelamin. Sebuah penelitian dengan judul *The Effect of Trait Driving Anger, Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior* menunjukkan bahwa responden dengan tingkat kemarahan yang tinggi dan rendah dikelompokkan secara acak dan dibagi menjadi dua kondisi yaitu anonim versus identifikasi, rangsangan agresif vs rangsangan non agresif. Responden akan mengemudi lebih agresif ketika mereka anonim dan laki-laki lebih agresif dalam mengemudi dibandingkan dengan perempuan serta faktor situasional berpengaruh terhadap pada bentuk agresi lainnya.

Salah satu faktor paling menarik secara sosial yang berkontribusi pada pengemudian agresif adalah gagasan tentang anonimitas. Dalam satu studi NHTSA dan *American Psychology Association* (APA), misalnya, mereka menemukan bahwa orang lebih cenderung melakukan tindakan agresi di lingkungan yang menutupi identitas pelakunya, seperti mengemudi di malam hari atau dengan jendela berwarna.

Artikel tersebut juga menjelaskan faktor-faktor sosial yang dianggap kondusif untuk mengemudi agresif termasuk mempelajari perilaku seperti itu dari orang tua, teman sebaya, dan berbagai bentuk media seperti televisi

dan film. Menarik untuk dicatat bahwa penelitian yang tersedia menunjukkan bahwa mayoritas orang di depan umum tidak menyetujui mengemudi secara agresif sebagai perilaku yang dapat diterima. Sebuah studi data selama enam tahun yang dilakukan oleh *American Automobile Association Foundation for Traffic Safety* menunjukkan hubungan antara peningkatan waktu perjalanan dan peningkatan insiden kemarahan di jalan raya.

2.3. Faktor Sosial

Dari perspektif pembelajaran sosial, agresi adalah respons yang dapat dipelajari melalui observasi atau pengamatan orang lain yang relevan secara sosial. Oleh karena itu, agresi adalah hasil dari norma, penghargaan, hukuman dan model yang telah dialami oleh individu tersebut (Gray et al., 1989). Psikolog sosial Leon James (2000) berpendapat bahwa *aggressive driving* merupakan budaya yang dilakukan secara turun-temurun.

Banyaknya pelanggaran yang diakibatkan oleh perilaku *aggressive driving* dan tidak mendapatkan tindakan dapat menimbulkan persepsi perilaku ini adalah perilaku yang dapat diterima dalam masyarakat, hal inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa perilaku *aggressive*

driving yang dialukannya menjadi tidak terkontrol. Sehingga pengemudi melakukan aggressive driving.

2.4. Kepribadian

Setiap individu memiliki ciri khas masing-masing dalam berperilaku dalam kehidupan sehari-hari dan dalam berbagai situasi yang berbeda-beda. Sifat ini dapat membentuk kepribadian seseorang (Tasca, 2000). Grey (1989) menemukan bahwa faktor pribadi yang telah diidentifikasi berhubungan dengan kecelakaan kendaraan termasuk agresi tingkat tinggi, permusuhan, dorongan untuk bersaing, kurangnya kepedulia terhadap orang lain, perilaku mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk melepaskan emosi, dan pengambilan resiko.

Titik fokus paradigma psikologi yaitu pada siapa pengemudi agresif? mengapa dia berperilaku seperti itu? dan bagaimana perilaku ini terkait dengan ukuran kepribadian yang lebih mendasar dan meluas ke beberapa domain, dan bukan hanya mengemudi. Tentunya tidak semua pengemudi bereaksi terhadap peristiwa yang membuat frustrasi dengan cara yang sama, dan perbedaan diantara pengemudi mengingat situasi yang sama dikaitkan dengan kepribadian mereka. *aggressive driving*,

pelanggaran, dan kecelakaan telah dikaitkan dengan banyak karakteristik kepribadian yang tidak akan dijelaskan di sini, tetapi setidaknya harus disebutkan. Jauh sebelum konsep mengemudi agresif menjadi populer.

Schuman et al. (1967) menemukan itu Pembalap pria yang memiliki tingkat kecelakaan dan pelanggaran tinggi memiliki skor yang lebih tinggi pada ukuran impulsive dibandingkan dengan jumlah error dan pelanggaran yang rendah. Seperti dijelaskan di atas, Tillman dan Hobbs (1949), dan Lawton et al. (1997) menunjukkan bahwa keterlibatan berlebihan dalam kecelakaan dan pelanggaran terkait dengan ketidakadilan sosial.

Evans & Perfetti (2004) menunjukkan hubungan yang signifikan antara perilaku mengemudi agresif dan banyak lagi karakteristik stabil seperti depresi dan masalah alkohol. Dula dkk. (2010) memberikan berbagai kuesioner kepribadian dan perilaku mengemudi ke lebih dari 1.000 A.S. pengemudi dan menemukan bahwa orang dengan kecemasan sifat tinggi lebih cenderung terlibat crash dan lebih cenderung terlibat dalam perilaku agresif. Lalloo, Sheiham, dan Nazroo (2003) menemukan bahwa anak-anak hiperaktif sebagai pejalan kaki hampir dua kali lebih mungkin terlibat dalam kecelakaan serius sebagai

anak-anak non-hiperaktif yang disesuaikan dengan usia dan gender.

Castella dan Pe´rez (2004) memberikan kuesioner kepada 792 pengemudi untuk menilai sensitivitas mereka untuk memberi penghargaan dan hukuman dan menemukan bahwa orang yang sangat sensitif terhadap hukuman dan tidak sensitif terhadap penghargaan (sebagai ciri kepribadian) cenderung mengemudi sesuai hukum, sedangkan mereka yang sangat peka terhadap ganjaran dan tidak peka terhadap hukuman cenderung untuk melakukan banyak pelanggaran.

Hasil ini menarik karena mencontohkan salah satu dari kesulitan dalam mempromosikan keselamatan: perilaku berisiko di belakang kemudi sangat bermanfaat orang sebagian besar waktu, dan hukuman untuk itu dalam hal tilang atau kecelakaan biasanya jarang terjadi. Cavaiola et al (2003) menemukan bahwa pengemudi terlibat dalam Kecelakaan yang berhubungan dengan alkohol mendapat skor lebih tinggi daripada pengemudi kontrol pada penyimpangan psikopat dan subskala permusuhan yang terlalu terkontrol dari multiphasic Minnesota yang umum digunakan tes inventaris kepribadian (MMPI).

Butters et al. (2005) menemukan bahwa pengemudi yang melaporkan mereka sering mengemudi agresif yang parah karena konsumsi minuman beralkohol dan riwayat penggunaan obat-obatan terlarang dibandingkan mereka yang tidak. Gidron, Gal, dan Desevilya (2003), Lajunen dan Summala (1995), dan Montag dan Comrey (1987) berpendapat bahwa hal itu agresif perilaku mengemudi dan pelanggaran terkait dengan "eksternalitas" dari locus of control adalah kecenderungan untuk mengaitkan banyak peristiwa dengan faktor eksternal di luar kendali orang tersebut.

Akhirnya, pada skala besar menunjukkan bahwa tingkat pembunuhan (mencerminkan prevalensi kecenderungan pembunuhan) Di 50 negara bagian AS berkorelasi positif dengan lalu lintas. tingkat kematian.

2.5. Gaya Hidup

Gaya hidup adalah salah satu faktor penyebab terjadinya perilaku aggressive driving. Beirness (1996) telah melakukan review terhadap penelitian yang berhubungan dengan gaya hidup, performa saat berkendara dan resiko kecelakaan lalu-lintas difokuskan kepada pengemudi berusia muda.

Pengemudi dengan usia lebih muda memiliki gaya

hidup mengkonsumsi minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, menghisap ganja, dan kelelahan karena beraktivitas hingga larut malam. Gaya hidup tersebut sangat mempengaruhi gaya mengemudi mereka saat berada di jalan raya, perilaku ini masuk dalam mengemudi dibawah gangguan emosional yang oleh James & Nahl (2000) disebut *aggressive driving*.

2.6. Tingkah Laku Mengemudi

Tingkah laku dalam mengemudi dapat menjadi faktor utama yang menyebabkan perilaku *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian ditemukan bahwa orang yang merasa mahir dalam berkendara lebih memungkinkan untuk mengalami kemarah dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya.

Sedangkan pengemudi yang menganggap dirinya mahir dalam hal keselamatan berkendara akan merasa kurang terganggu oleh situasi lalu-lintas yang menghambat laju kendaraannya (Tasca, 2000). Hal ini berarti bahwa orang yang memiliki keterampilan lebih tinggi dalam berkendara lebih berpeluang untuk melakukan *aggressive driving* dibandingkan dengan orang yang mahir dalam hal keselamatan saat berkendara karena mereka lebih mengutamakan keselamatan dalam berkendara .

2.7. Faktor Lingkungan

Shinar (1999) meneliti tentang hubungan antara kondisi lingkungan dengan manifestasi pengemudi agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan cenderung lebih jarang merasa emosi saat mengemudi. Namun saat mereka menghadapi kemacetan yang tidak di perkirakan mereka akan merasa marah dan dapat meningkatkan kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*. Faktor lingkungan mempengaruhi *aggressive driving* adalah faktor kepadatan, Sarwono (1995) berpendapat bahwa kepadatan seringkali berdampak pada manusia, salah satunya adalah timbulnya perilaku agresif

Hasil analisis deskriptif variabel *aggressive driving* berdasarkan demografi menunjukkan 45 responden dengan jenis kelamin laki-laki dengan kategori sangat tinggi, 108 responden dengan kategori tinggi, 179 responden dengan kategori sedang, 174 responden dengan kategori rendah, dan 6 responden dengan kategori sangat rendah.

Sedangkan untuk responden dengan jenis kelamin perempuan menunjukkan 28 responden (2.93%) dengan kategori sangat tinggi, 69 responden (7.24%) dengan kategori tinggi, 141 responden (14.8%) dengan kategori sedang, 196 responden (20.56%) dengan kategori rendah,

7 responden (0.73%) dengan kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh *American Automobile Association* (2020) bahwa laki-laki mengemudi jauh lebih agresif jika dibandingkan dengan perempuan

Hasil analisis berdasarkan demografi usia untuk variabel *aggressive driving* terdapat 6 responden dengan rentang usia 18-21 tahun berada pada kategori sangat tinggi, 27 responden tergolong dalam kategori tinggi, 20 responden tergolong dalam kategori sedang, 14 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 2 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 22-26 tahun terdapat 10 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 37 responden tergolong dalam kategori tinggi, 56 responden tergolong dalam kategori sedang, 43 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 3 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 27-31 tahun terdapat 27 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 49 responden tergolong dalam kategori tinggi, 66 responden tergolong dalam kategori sedang, 87 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 4 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 32-36 tahun terdapat 14 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 33 responden tergolong dalam kategori tinggi, 83 responden tergolong dalam kategori sedang, 108 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 2 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 37-41 tahun terdapat 11 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 14 responden tergolong dalam kategori tinggi, 20 responden tergolong dalam kategori sedang, 54 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 69 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 42-46 tahun terdapat 3 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 11 responden tergolong dalam kategori tinggi, 29 responden tergolong dalam kategori sedang, 40 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada responden dengan rentang usia 47-51 tahun terdapat 2 responden tergolong dalam kategori sangat tinggi, 6 responden tergolong dalam kategori tinggi, 12 responden tergolong dalam kategori sedang, 9 responden tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden tergolong dalam kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Shinar & Compton (2004) tingkat usia mempengaruhi tingkat *aggressive driving* seseorang, pengemudi dengan usia lebih tua cenderung memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah dibandingkan dengan pengendara yang berada pada masa dewasa muda.

Pada demografi responden berdasarkan suku terdapat 14 responden (1.46%) dari suku Bugis yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 28 responden (2.93%) tergolong dalam kategori tinggi, 40 responden (4.19%) tergolong dalam kategori sedang, 32 responden (3.35%) tergolong dalam kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Makassar terdapat 16 responden (1.67%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 52 responden (5.45%) tergolong dalam kategori tinggi, 56 responden (5.87%) tergolong dalam kategori sedang, 57 responden (5.98%) tergolong dalam kategori rendah, dan 10 responden (1.04%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Toraja terdapat 12 responden (1,25%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 20 responden (2.09%) tergolong dalam kategori tinggi, 26 responden (2.72%) tergolong dalam kategori sedang, 42

responden (4.40%) tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Mandar terdapat 5 responden (0.52%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 11 responden (1.15%) tergolong dalam kategori tinggi, 37 responden (3.88%) tergolong dalam kategori sedang, 49 responden (5.14%) tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku Jawa terdapat 19 responden (1.99%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 37 responden (3.88%) tergolong dalam kategori tinggi, 87 responden (9.12%) tergolong dalam kategori sedang, 131 responden (13.74%) tergolong dalam kategori rendah, dan 0 responden (0%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Pada demografi suku lainnya terdapat 7 responden (0.73%) yang tergolong dalam kategori sangat tinggi, 29 responden (3.04%) tergolong dalam kategori tinggi, 74 responden (7.76%) tergolong dalam kategori sedang, 59 responden (6.19%) tergolong dalam kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) tergolong dalam kategori sangat rendah.

Hal ini dipengaruhi oleh kebiasaan atau norma-norma yang berlaku dalam suatu kelompok masyarakat, hasil penelitian yang dilakukan oleh Karahanna & Evaristo (2005) menunjukkan bahwa perilaku atau kebiasaan dipengaruhi oleh budaya atau norma-norma yang diyakini oleh setiap individu

Pada demografi pekerjaan terdapat 12 responden (1.25%) yang bekerja sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) dengan kategori sangat tinggi, 33 responden (3.46%) dengan kategori tinggi, 46 responden (4.82%) dengan kategori sedang, 50 responden (5.24%) dengan kategori rendah, dan 2 responden (0.20%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi pekerjaan Wiraswasta terdapat 17 responden (1.78%) dengan kategori sangat tinggi, 35 responden (3.67%) dengan kategori tinggi, 74 responden (7.76%) dengan kategori sedang, 68 responden (7.13%) dengan kategori rendah, dan 1 responden (0.10%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi pekerjaan Karyawan terdapat 26 responden (2.72%) dengan kategori sangat tinggi, 47 responden (4.93%) dengan kategori tinggi, 138 responden (14.48%) dengan kategori sedang, 193 responden (20.25%) dengan kategori rendah, dan 2 responden

(0.20%) dengan kategori sangat rendah.

Pada demografi responden yang tidak bekerja terdapat 10 responden (1.04%) dengan kategori sangat tinggi, 16 responden (1.67%) dengan kategori tinggi, 19 responden (1.99%) dengan kategori sedang, 24 responden (2.51%) dengan kategori rendah, dan 3 responden (0.31%) dengan kategori sangat rendah

Pada demografi responden dengan jenis pekerjaan lainnya terdapat 8 responden (0.83%) dengan kategori sangat tinggi, 46 responden (4.82%) dengan kategori tinggi, 43 responden (4.51%) dengan kategori sedang, 35 responden (3.67%) dengan kategori rendah, dan 5 responden (0.52%) dengan kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Sudarma (2014) yang menyatakan bahwa orang-orang yang memiliki pekerjaan telah terbiasa dengan hal-hal sistematis berupa jadwal kerja dan juga aturan-aturan yang berlaku dalam sebuah organisasi.

Pada demografi responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas terdapat 36 responden (3.77%) dengan kategori sangat tinggi, 120 responden (12.5%) dengan kategori tinggi, 176 responden (18.46%) dengan kategori sedang, 123 responden (12.9%) dengan kategori rendah, dan 6 responden (0.62%) dengan kategori sangat

rendah.

Pada demografi responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas terdapat 37 responden (3.88%) dengan kategori sangat tinggi, 57 responden (5.98%) dengan kategori tinggi, 144 responden (15.11%) dengan kategori sedang, 247 responden (25.91%) dengan kategori rendah, dan 7 responden (0.73%) dengan kategori sangat rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Lazdins & Martinsone (2016) yang menyatakan bahwa pengalaman kecelakaan lalu-lintas berpengaruh terhadap perilaku mengemudi sebesar 30%

Pada demografi responden yang pernah dikenakan sanksi tilang terdapat 44 responden (4.61%) dengan kategori sangat tinggi, 72 responden (7.55%) dengan kategori tinggi, 132 responden (13.85%) dengan kategori sedang, 117 responden (12.27%) dengan kategori rendah, dan 4 responden (0.41%) dengan kategori sangat rendah

Pada demografi responden yang tidak pernah dikenakan sanksi tilang terdapat 29 responden (3.04%) dengan kategori sangat tinggi, 105 responden (11.01%) dengan kategori tinggi, 188 responden (19.72%) dengan kategori sedang, 253 responden (26.54%) dengan kategori rendah, dan 9 responden (0.94%) dengan kategori sangat

rendah.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Moghaddam et al (2018) sanksi tilang mempengaruhi perilaku tingkat *aggressive driving* sebesar 5% saat berkendara di jalan raya.

4.2.3 Pembahasan Hasil Uji Hipotesis

Nilai R Square yang tercantum dalam tabel diatas adalah 0.042. berdasarkan nilai tersebut diperoleh pengaruh pada variabel *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar sebesar 4.2%. Dengan demikian masih terdapat faktor lain yang mempengaruhi *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar yang tidak dicantumkan dalam penelitian ini.

Nilai uji koefisien regresi sebesar 41.847 yang dimana nilai tersebut memiliki signifikansi sebesar 0.000. pada taraf signifikansi 5%, maka nilai tersebut berada dibawah 0.05 ($P=0.00;<0.05$). dengan demikian hipotesis H_0 yang menyatakan tidak terdapat pengaruh antara *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar ditolak dan H_a diterima atau terdapat pengaruh *risk perception* terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar

Nilai koefisien regresi *risk perception* (X) terhadap *aggressive driving* (Y) sebesar -0.086 dengan nilai konstanta 33.457. Dengan demikian terbentuk persamaan regresi sebagai berikut:

$$\textit{Aggressive driving} = 33.457 - 0.086 (\textit{risk perception})$$

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan menunjukkan koefisien regresi berganda negatif. Dari hasil analisis dapat dikatakan terdapat hubungan negatif dari variabel *risk perception* terhadap variabel *aggressive driving*. Dengan demikian dapat dikatakan semakin tinggi *risk perception* maka semakin rendah *aggressive driving*.

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti lakukan kepada 10 orang responden ditemukan bahwa terdapat beberapa alasan yang menyebabkan pengendara mengemudi secara agresif, seperti ingin mempersingkat waktu tempuh, menghindari kemacetan, dan ingin menantang pengendara lain. Selain itu responden juga menyatakan bahwa saat ingin berhenti di pinggir jalan ia jarang menggunakan lampu weser.

Peneliti melakukan observasi di beberapa jalan protokol di kota Makassar. Masih banyak pengendara yang mengabaikan keselamatan dalam berlalu-lintas, seperti pengendara yang menggunakan lampu sein namun berbeda dengan arah beloknya, pengendara motor yang berjalan sangat lambat di lajur kanan, pengendara motor yang menggunakan peta elektronik namun tidak menggunakan holder.

Selain itu peneliti juga mengamati video-video dash cam dan CCTV yang tersebar di akun-akun sosial media seperti YouTube dan Instagram. Terlihat banyak pengendara yang menjadi tidak sabar saat lampu lalu-lintas ingin berubah menjadi merah, berhenti tanpa

memberikan tanda berupa lampu sein, dan juga mengumpat pengendara lain. Dari hasil wawancara, dan observasi yang dilakukan secara langsung dan melalui video maka dapat disimpulkan bahwa *risk perception* memiliki pengaruh terhadap *aggressive driving*

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Jenekova (2014) menunjukkan bahwa kepribadian adalah salah satu faktor yang berperan penting dalam mempengaruhi perilaku *aggressive driving*.

Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Kurniasih et al (2017) yang melibatkan pengemudi angkot di Kota Surabaya. Ditemukan hasil bahwa kepribadian berpengaruh terhadap perilaku *aggressive driving*, dalam penelitian ini juga ditemukan pengemudi angkot menunjukkan tingkat *aggressive driving* yang tinggi, ditandai dengan seringnya pengemudi angkot membunyikan klakson, memotong lajur pengendara lain, mengumpat, dan mengejar taksi online.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Utami (2010) yang melibatkan 100 orang pengendara sepeda motor menunjukkan hasil bahwa ketika tingkat *risk perception* tinggi disebabkan oleh pemikiran dari individu yang mampu mempertimbangkan akibat atau kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi ketika berkendara secara sembarangan dan tidak mematuhi aturan lalu-lintas. Sedangkan *risk perception* rendah disebabkan oleh pengemudi yang bukan merupakan bagian dari *aggressive driver* dengan intensitas *aggressive driving* yang lebih jarang.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Ram & Chand (2016) menunjukkan hasil bahwa *risk perception* berpengaruh signifikan terhadap *aggressive driving*. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Ulleberg & Rundmo (2003) yang menunjukkan adanya pengaruh *risk perception* terhadap *aggressive driving*.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Putra & Fadilah (2018) menunjukkan hasil *risk perception* berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Ma (2009) yang menyatakan *risk perception* berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*, dalam studi ini ditemukan bahwa pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas berpotensi lebih besar untuk terlibat dalam sebuah kecelakaan lalu-lintas.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Smith & Smith (2017) menunjukkan hasil bahwa *risk perception* berpengaruh secara signifikan terhadap *aggressive driving*, dalam studi ini ditemukan bahwa terdapat dua faktor yang mempengaruhi cara mengemudi pengemudi yaitu jumlah waktu tidur dan kepadatan lalu-lintas. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Carten & Hibberd (2019) yang menunjukkan hasil terdapat pengaruh signifikan *risk perception* terhadap *aggressive driving*.

4.2.4 Limitasi penelitian

Selama proses penelitian ini tidak dapat dipungkiri bahwa terdapat keterbatasan yang dihadapi. Adapun keterbatasan yang dihadapi

selama penelitian ini yaitu :

1. Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini menggunakan link *google form* yang dimana saat proses pengisian data dilakukan oleh responden pengawasan peneliti sangat minim karena keterbatasan ruang dan waktu sehingga memperbesar resiko pengisian data secara sembarangan yang dapat menimbulkan banyaknya data *extreme* sehingga akan menghambat jalannya proses penelitian
2. Penelitian ini hanya melibatkan pengendara roda dua yang berdomisili di Kota Makassar sehingga tidak dapat digeneralikan pada subjek-subjek lain yang berdomisili diluar Kota Makassar
3. Dalam penelitian tidak melibatkan pengendara mobil dan juga jenis transportasi lain yang umumnya berada di jalan raya

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Terdapat pengaruh risk perception terhadap aggressive driving sebesar 4.2% dengan nilai signifikansi 0 yang berarti risk perception berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku aggressive driving. Namun masih terdapat 95.8% faktor lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini namun dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*
2. Terdapat hubungan yang negatif antara *risk perception* dengan perilaku *aggressive driving* yang berarti jika *risk perception* tinggi maka *aggressive driving* rendah, begitu pula sebaliknya jika risk perception rendah maka *aggressive driving* akan tinggi
3. Berdasarkan hasil analisis deskriptif yang telah dilakukan terdapat temuan bahwa perempuan memiliki tingkat *risk perception* yang lebih rendah dibandingkan dengan laki-laki yang dimana hal ini bertolak belakang dengan hasil penelitian sebelumnya

5.2 Saran

1. Untuk pengendara agar sekiranya dapat memperhatikan hak-hak dan kewajiban saat menggunakan jalan raya agar semua pengendara dapat menggunakan jalan dengan aman dan tidak merugikan pengendara lainnya
2. Untuk pihak yang berwajib agar kiranya dapat melakukan evaluasi terhadap perilaku pengendara terlebih lagi pada jalan-jalan protokol di

Kota Makassar telah dilengkapi oleh kamera cctv dan kamera tilang elektronik agar dapat tercipta suasana berkendara yang lebih aman

3. Untuk orangtua agar kiranya tidak memberikan sepeda motor kepada anaknya jika belum cukup umur untuk mendapatkan surat izin mengemudi, ada baiknya jika memang ingin belajar mengendarai sepeda motor agar selalu menggunakan helm dan jaket dan melakukan latihan pada wilayah tertutup dan tidak di pusat keramaian



Daftar Pustaka

- Azwar.(2017). *METODE PENELITIAN PSIKOLOGI*. Bandung: Pustaka Pelajar.
- Adams. (1995). *Risk*. London: Routledge.
- AAA. (2019). *Safety Driving Advice Aggressive Driving*. Diakses dari aaa.com: <https://exchange.aaa.com/safety/driving-advice/aggressive-driving/#.YH7xgi8RpQI>
- Balgoun, S. O. (2012). Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in lagos metropolis. *The Social Science Journal*, 83-89.
- Bjornskau. (1996). Why are the 'safest' norms, attitudes, and types of behavior not typical for the safest drivers? *Transport Rev* 16, 169-181.
- Jenekova. (2014). Personal characteristics of aggressive drivers in the perception of drivers and road traffic inspectors. 81-92.
- Mikulincer & Gillath. (2004). The Multidimensional Driving Style Inventory-Scale Construct and Validation. *Accident Analysis & Prevention*, 323-332.
- Dollard et al. (1939). Frustration and aggression. 115-120.
- Fadilah, P. &. (2018). The correlation between perception of accident risk and aggressive driving on teen drivers. 18-29.
- Greenglass, S. &. (2001). Introduction to special issue on burnout and health. *Psychology & Health*, 501-510.
- Griffiths, C. &. (2005). Evaluating Organizational Stress Management Interventions Using Adapted Study Designs. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 23-41.
- Hozworth, B. (1961). Social histories of successful and unsuccessful children. *Children development*, 135-149.
- Foundation, A. (2019, April 20). Diakses dari <https://exchange.aaa.com/safety/driving-advice/aggressive-driving/#.YH7siS8RpQI>
- International Labour Office, G. (2016). Psychosocial risk, stress, and violence in the world of work. *International Journal of Labour Research*, 1-127.
- Johnson. (1996). Dialectic Between Conceptual and Causal Inquiry in Psychosocial Work-Environment Research. *Journal of Occupational Psychology*, 362-374.

- Lanjuan, P. &. (1998). Dimension of driving anger, aggressive, and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research*, 107-121.
- Lichtenstein et.al. (1978). Judge Frequency of Lethal Event. *Journal of Experimental Psychology: Human Learning and Memory*, 551-578.
- Lennon & Watson. (2011). Coping with aggressive driving : driver account how they manage themselves and others to reduce conflict on the road. 1-15.
- Miller, D. M. (1939). *Frustration and aggression*. New Heaven: Yale University Press.
- Mesken et al. (2003). *Personal versus situational factors ini the elicitation of anger*. Bron, France: ECTRI-FERSI Young Researcher Seminar.
- Norman, H. &. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale : Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices. 269-278.
- Pidgeon et.al. (1998). Risk assessment, risk values and the social science programme : why we do need risk perception research. *Reliability Engineering and System Safety*, 5-15.
- Royal Society Group. (1983). *Risk : analysis, perception and management*. London: Royal Society.
- Sauter. (2002). Occupational Stress and Work-Related Upper Wxtremity Disorders: Concepts and Models. *American Journal Of Industrial Medicine*, 298-314.
- Starr. (1969). Social Benefit versus Technological Risk. 1232-1238.
- Shinar. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research*, 137-160.
- Slovic et.al. (1980). Fact and Fears: Understanding Perceived Risk . *Decision Research*, 181-214.
- Slovic. (1987). Perception of Risk. 280-285
- Smith & Smith. (2017). Perceptions of Risk Factors for Road Traffic Accidents. 140-146.
- Tasca. (2000). A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research.
- Taubman et al. (2012). Driving styles and their association with personality and motivation. *Accident analysis and prevention* , 416-422.

Ulleberg & Rundmo. (2003). Personality, attitudes, and risk perception as predictors of risky driving . *Safety Science* , 427-443.

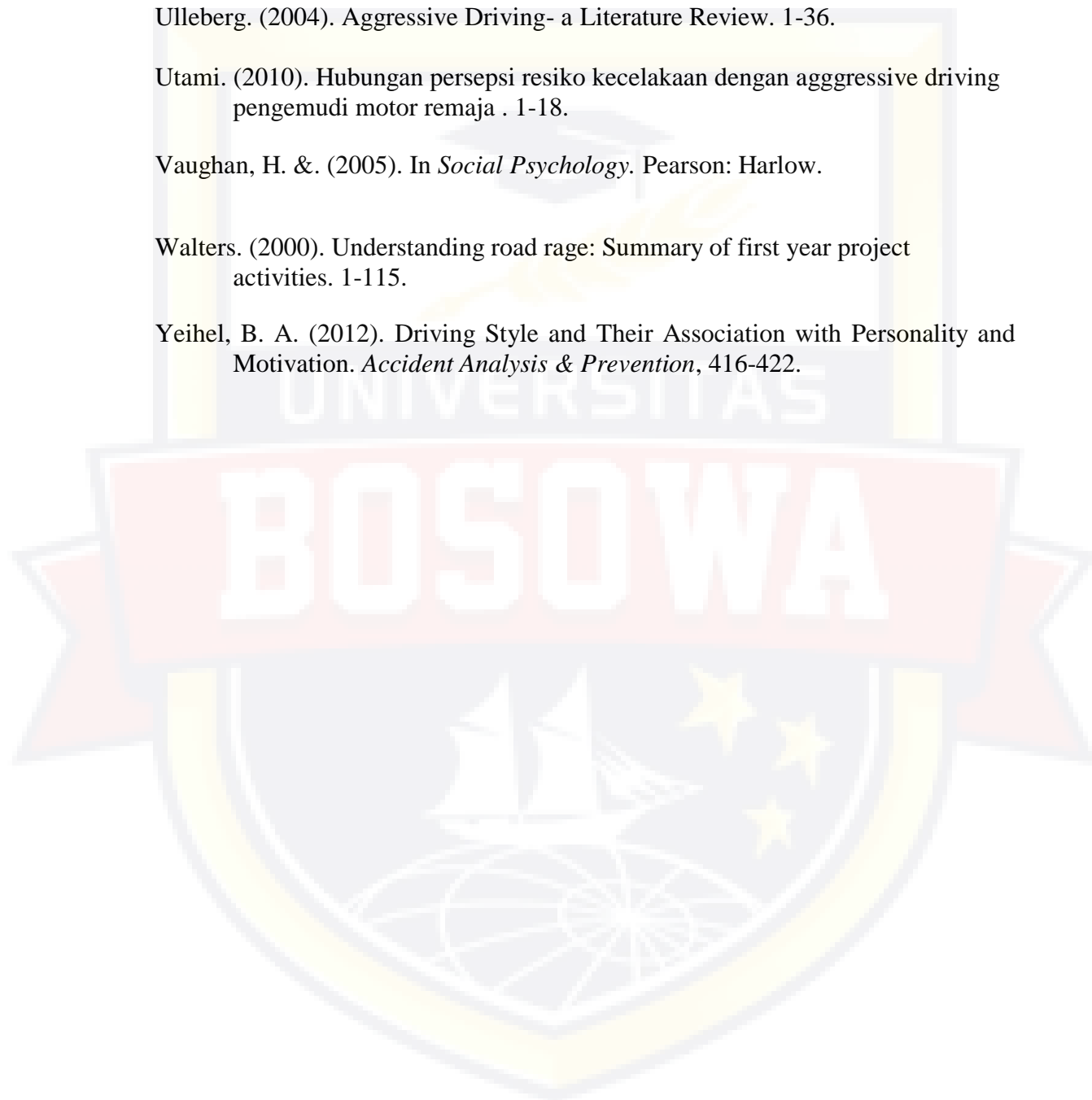
Ulleberg. (2004). Aggressive Driving- a Literature Review. 1-36.

Utami. (2010). Hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan agggressive driving pengemudi motor remaja . 1-18.

Vaughan, H. &. (2005). In *Social Psychology*. Pearson: Harlow.

Walters. (2000). Understanding road rage: Summary of first year project activities. 1-115.

Yeihel, B. A. (2012). Driving Style and Their Association with Personality and Motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 416-422.





LAMPIRAN I
ITEM SKALA PENELITIAN

1. Skala Risk Perception

	Item
1	Saya merasa tidak aman saat berkendara karena saya akan terluka dalam kecelakaan lalu lintas.
2	Saya merasa khawatir saat berkendara karena saya akan terluka dalam kecelakaan lalu lintas.
3	Saya merasa tidak aman saat berkendara karena pada umumnya setiap orang dapat terluka dalam kecelakaan lalu lintas.
4	Saya merasa khawatir saat berkendara karena pengendara lain dapat terluka dalam kecelakaan lalu lintas.
5	Saya tidak bisa berkonsentrasi saat berkendara karena saya merasa khawatir.
6	Saya merasa tidak aman saat berkendara karena pengendara lain mengebut dan hal tersebut membahayakan saya.
7	Saya merasa jengkel dengan pengendara lain yang membuat saya merasa tidak aman
8	Saya merasa khawatir saat berhadapan dengan kendaraan yang ukurannya lebih besar dari kendaraan saya.
9	Saya merasa khawatir saat kendaraan saya tidak bisa dikendalikan
10	Saya merasa khawatir saat tidak menggunakan helm
11	Saya merasa tidak aman ketika saya tidak menggunakan helm
12	Saya berpeluang untuk terluka dalam sebuah kecelakaan lalu-lintas.
13	Setiap orang memiliki peluang untuk terluka saat mengalami kecelakaan lalu-lintas
14	Saya percaya resiko kecelakaan lalu-lintas dapat diminimalisir

15	Saya mematuhi aturan lalu-lintas karena dapat meminimalisir resiko kecelakaan lalu-lintas
16	Kondisi kendaraan yang kurang baik dapat meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan lalu-lintas
17	Kondisi jalanan yang kurang baik dapat meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan lalu-lintas
18	Ketika saya melanggar aturan lalu-lintas maka saya akan meningkatkan peluang untuk menjadi korban kecelakaan lalu-lintas
19	Pejalan kaki yang menyebrang tanpa memperhatikan situasi dan kondisi dapat meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan lalu-lintas
20	Saya merasa khawatir saat kendaraan dengan ukuran yang lebih besar mendahului saya
21	Saya peduli terhadap resiko kecelakaan lalu-lintas
22	Jika saya peduli terhadap resiko kecelakaan lalu-lintas maka saya akan meminimalisir resiko kecelakaan lalu-lintas
23	Saya peduli terhadap resiko kecelakaan lalu-lintas karena saya sadar dengan resiko yang akan dihadapi saat berada di jalan raya
24	Saya peduli terhadap keselamatan diri sendiri dan pengendara lainnya
25	Saya menegur pengendara lain yang berkendara secara sembarangan karena saya peduli dengan faktor keselamatan berkendara



2. Skala Aggressive Driving

No.	PERNYATAAN	Pilihan Jawaban					
		S	SS	CS	K	J	TP
1	Saya sengaja mengerem kendaraan ketika kendaraan lain mengikuti saya terlalu dekat.						
2	Melakukan gerakan kasar pada pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai.						
3	Saya membunyikan klakson pada pengendara lain yang melakukan hal tidak pantas.						
4	Saya menyerobot di tengah lalu lintas meskipun pengendara lain mencoba menutup celah untuk itu.						
5	Saya menambah kecepatan, ketika pengendara lain mencoba mendahului saya.						
6	Saya sengaja mengikuti kendaraan di depan saya dengan jarak dekat, untuk menghindari kendaraan lain menyalip saya.						
7	Saya menggunakan lampu jauh dalam kondisi lalu lintas yang lambat.						
8	Saya mengikuti kendaraan yang lebih lambat dengan dengan jarak kurang dari satu kendaraan.						
9	Saya berkendara lebih cepat dari kecepatan yang telah ditetapkan.						
10	Saya suka mendahului kendaraan yang ada di depan saya.						
11	Saya mempercepat laju kendaraan saya ketika lampu lalu lintas berubah menjadi kuning agar tidak mendapat lampu merah.						



LAMPIRAN 2

DATA PENELITIAN

Excel screenshot showing a grid of data from column D to X and rows 1 to 23. The grid contains numerical values representing scores for various categories.

Excel screenshot showing a detailed data table with columns for variables (X1-X11), Total Skor, Kategorisasi, and Kodng Kategorisas. The table includes 23 rows of data.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	
1	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	Total Skor	Kategorisasi	Kodng Kategorisas	
2		3	1	6	1	3	1	3	6	3	3	1	31	Tinggi	4
3		4	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	52	Sangat Tinggi	5
4		1	1	6	1	1	5	1	1	1	6	3	27	Sedang	3
5		1	2	3	1	3	3	3	2	2	3	4	27	Sedang	3
6		4	1	6	1	1	1	1	1	3	3	3	25	Sedang	3
7		4	1	1	1	2	2	1	3	3	4	3	25	Sedang	3
8		1	2	3	3	3	3	1	3	4	4	4	31	Tinggi	4
9		5	1	3	1	2	2	3	2	2	2	3	26	Sedang	3
10		3	1	2	3	4	3	1	3	3	4	6	33	Tinggi	4
11		1	1	6	1	1	1	1	3	3	4	3	25	Sedang	3
12		2	1	3	1	2	2	3	1	3	4	2	24	Sedang	3
13		2	1	2	1	2	2	3	4	4	4	4	29	Sedang	3
14		5	2	6	2	2	2	3	2	3	3	2	32	Tinggi	4
15		3	3	6	3	3	3	3	3	4	4	3	38	Tinggi	4
16		3	3	5	2	2	2	2	3	3	4	3	32	Tinggi	4
17		4	4	5	3	3	4	3	5	4	5	4	44	Sangat Tinggi	5
18		2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	3	21	Rendah	2
19		1	1	4	1	1	1	1	1	6	3	1	21	Rendah	2
20		3	1	6	3	2	2	1	2	1	2	2	25	Sedang	3
21		4	3	4	3	1	4	1	4	2	2	3	31	Tinggi	4
22		2	2	4	2	3	2	2	2	3	3	3	28	Sedang	3
23		2	2	4	2	2	3	6	4	3	3	2	33	Tinggi	4



HASIL UJI RELIABILITAS**1. Skala *risk Risk Perception*****Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.884	24

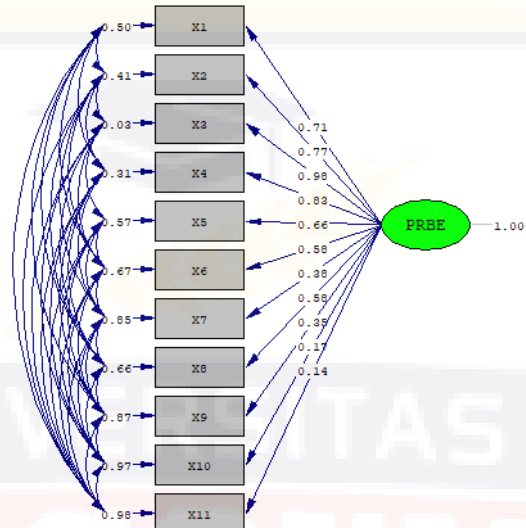
2. Skala Aggressive Driving**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.792	11

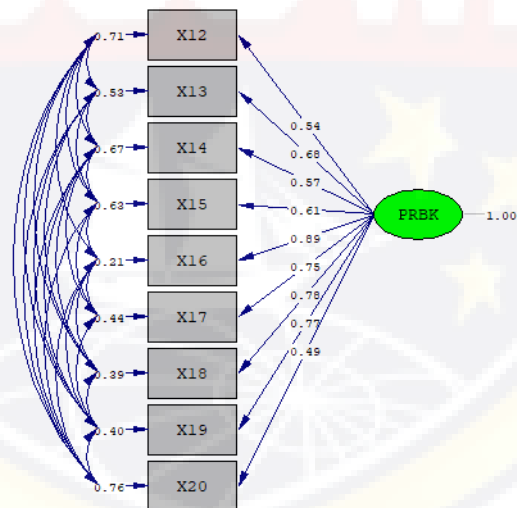
BOSOWA

HASIL UJI VALIDITAS

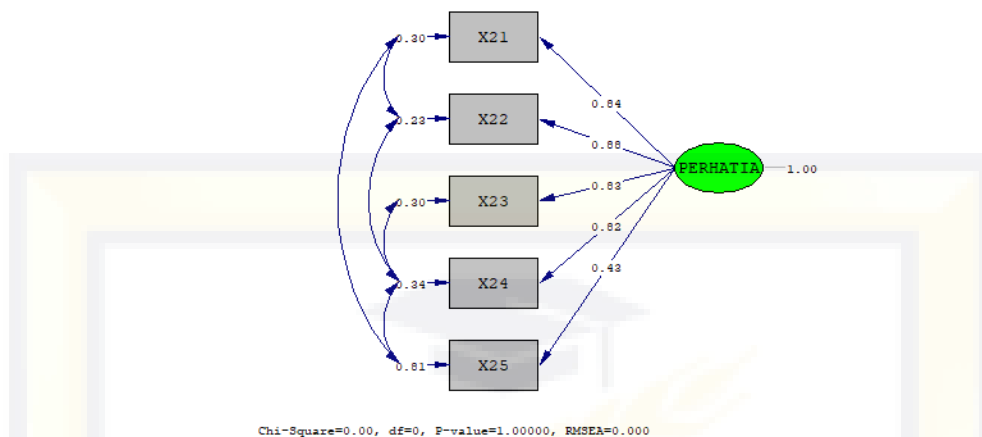
1. SKALA RISK PERCEPTION



Chi-Square=0.08, df=4, P-value=0.99921, RMSEA=0.000

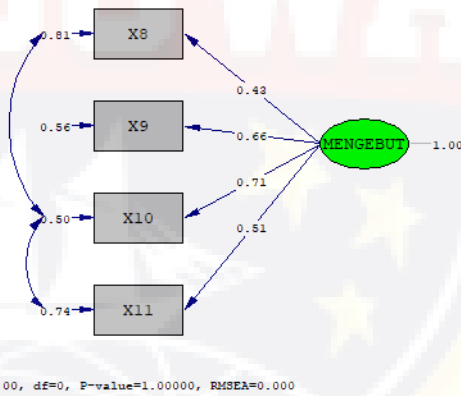
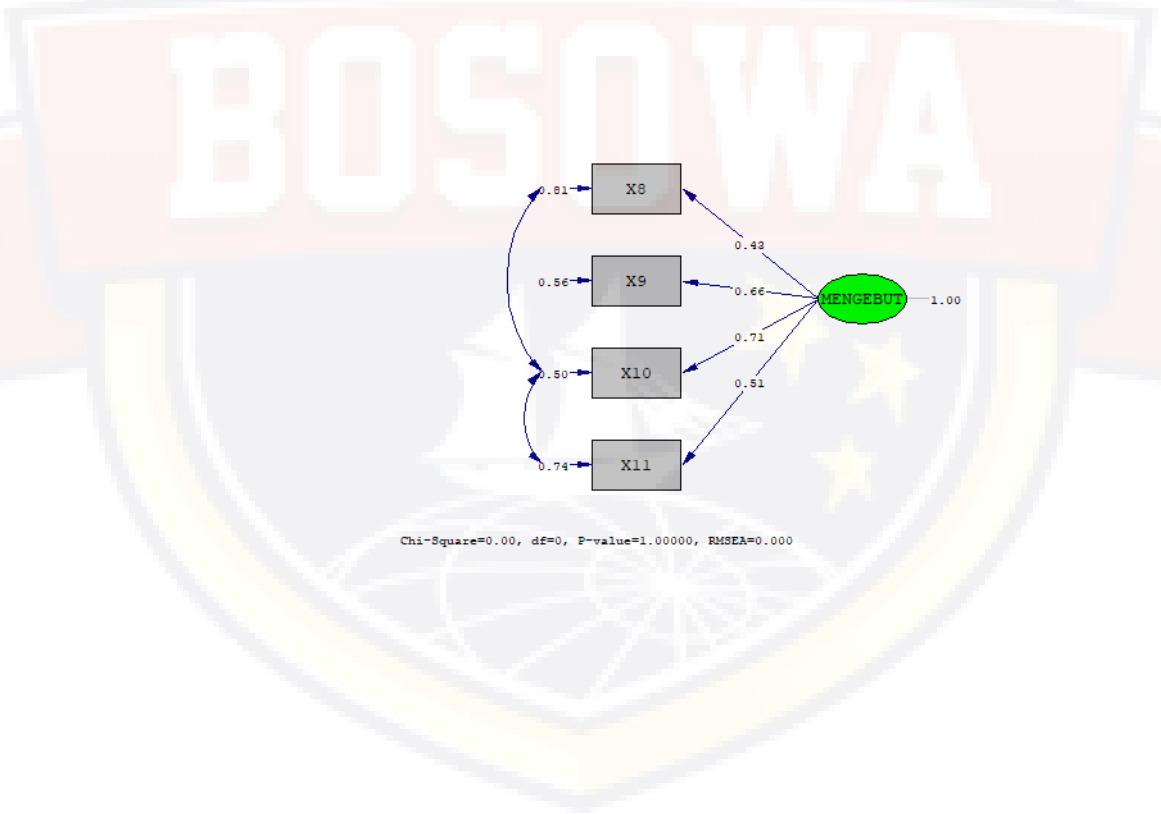
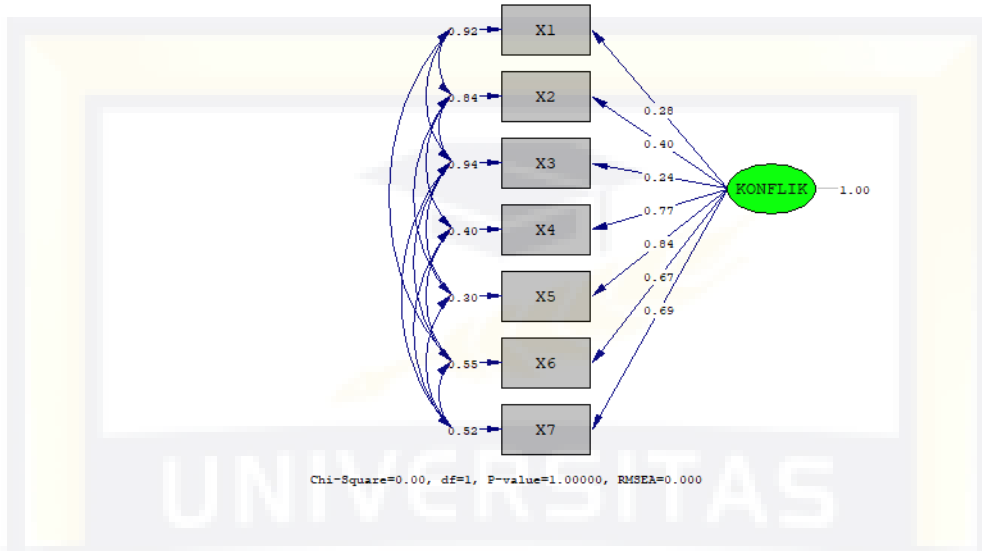


Chi-Square=0.00, df=0, P-value=1.00000, RMSEA=0.000



Item	FL	Error	T Value	Keterangan
1	0.71	0.07	9.66	Valid
2	0.77	0.08	9.69	Valid
3	0.98	0.08	12.49	Valid
4	0.83	0.08	11.08	Valid
5	0.66	0.08	8.62	Valid
6	0.58	0.08	7.58	Valid
7	0.38	0.07	5.55	Valid
8	0.58	0.09	6.18	Valid
9	0.35	0.07	5.18	Valid
10	0.17	0.08	1.99	Valid
11	0.14	0.11	1.26	Tidak Valid
12	0.54	0.09	6.34	Valid
13	0.68	0.09	7.55	Valid
14	0.57	0.09	6.34	Valid
15	0.61	0.09	6.59	Valid
16	0.89	0.11	8.27	Valid
17	0.75	0.08	9.65	Valid
18	0.78	0.08	9.65	Valid
19	0.77	0.11	6.76	Valid
20	0.49	0.07	6.77	Valid
21	0.84	0.08	10.62	Valid
22	0.88	0.07	11.29	Valid
23	0.83	0.07	11.29	Valid
24	0.82	0.08	10.13	Valid
25	0.43	0.07	6.30	Valid

2. SKALA AGGRESSIVE DRIVING



Item	FL	Error	T Value	Keterangan
1	0.28	0.07	4.08	Valid
2	0.40	0.09	4.37	Valid
3	0.24	0.09	2.82	Valid
4	0.77	0.10	7.54	Valid
5	0.84	0.11	7.92	Valid
6	0.67	0.10	6.95	Valid
7	0.69	0.17	4.04	Valid
8	0.43	0.09	4.72	Valid
9	0.66	0.12	5.66	Valid
10	0.71	0.13	5.34	Valid
11	0.51	0.10	5.13	Valid





LAMPIRAN 4

ANALISIS DESKRIPTIF DEMOGRAFI

1. Jenis Kelamin

		JenisKelamin			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	512	53.7	53.7	53.7
	Perempuan	441	46.3	46.3	100.0
	Total	953	100.0	100.0	

2. Usia

		Usia			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-21 Tahun	69	7.2	7.2	7.2
	22-26 Tahun	149	15.6	15.6	22.9
	27-31 Tahun	233	24.4	24.4	47.3
	32-36 Tahun	240	25.2	25.2	72.5
	37-41 Tahun	148	15.5	15.5	88.0
	42-46 Tahun	84	8.8	8.8	96.9
	47-51 Tahun	30	3.1	3.1	100.0
	Total	953	100.0	100.0	

3. Suku

		Suku			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bugis	115	12.1	12.1	12.1
	Makassar	191	20.0	20.0	32.1
	Toraja	100	10.5	10.5	42.6
	Mandar	102	10.7	10.7	53.3
	Jawa	274	28.8	28.8	82.1
	Lainnya	171	17.9	17.9	100.0
	Total	953	100.0	100.0	

4. Pendidikan Terakhir

		PendidikanTerakhir			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sekolah Dasar	2	.2	.2	.2
	Sekolah Menengah Pertama	5	.5	.5	.7
	Sekolah Menengah Atas	206	21.6	21.6	22.4
	Diploma	220	23.1	23.1	45.4
	Sarjana	471	49.4	49.4	94.9
	Pasca Sarjana	49	5.1	5.1	100.0
	Total	953	100.0	100.0	

5. Jenis Pekerjaan

		Pekerjaan			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pegawai Negeri Sipil	143	15.0	15.0	15.0
	Wiraswasta	195	20.5	20.5	35.5
	Karyawan	406	42.6	42.6	78.1
	Tidak Bekerja	72	7.6	7.6	85.6
	Lainnya	137	14.4	14.4	100.0
	Total	953	100.0	100.0	

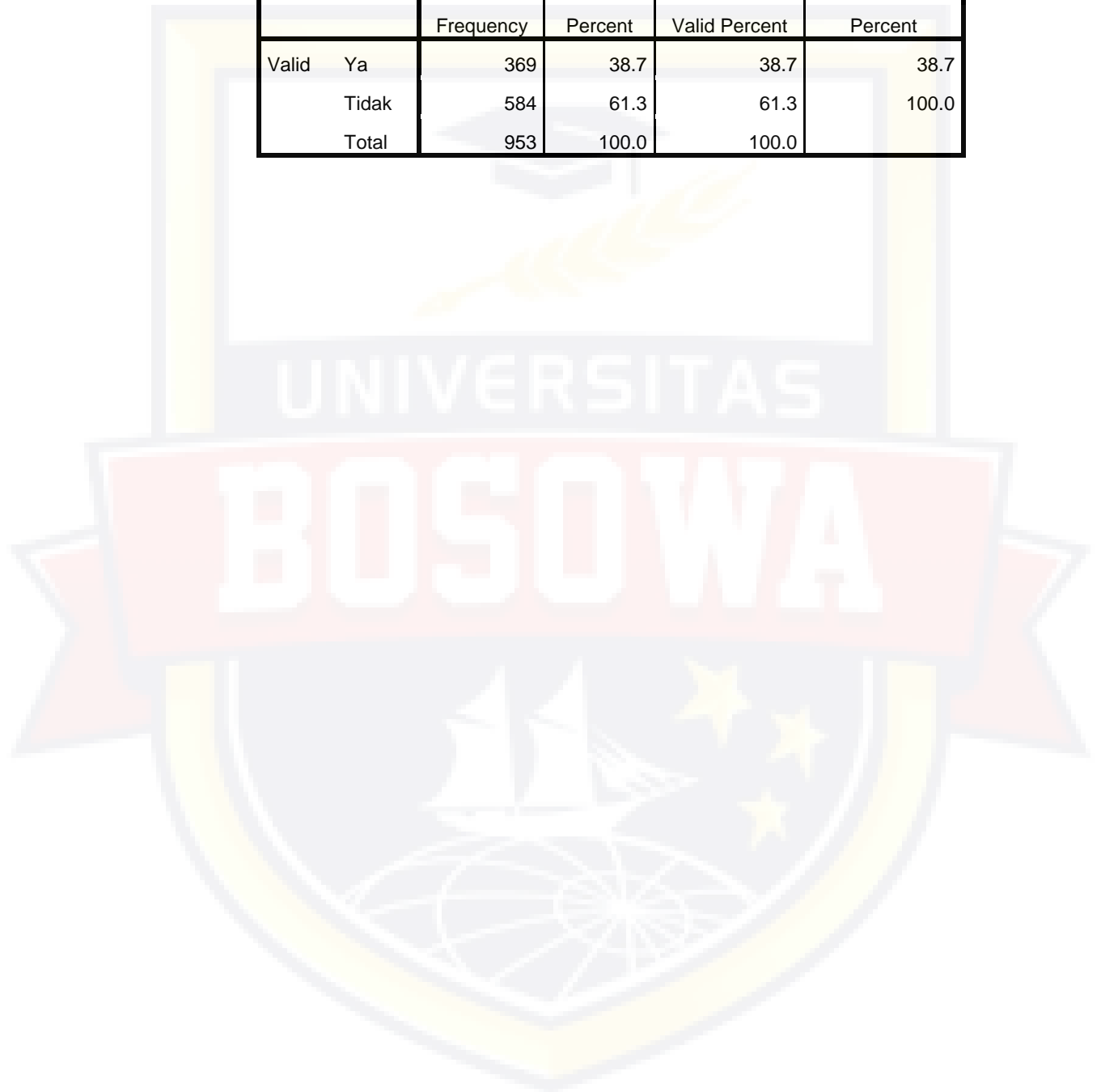
6. Pengalaman Kecelakaan Lalu-Lintas

		Pernahmengalamikecelakaanlalulintas			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ya	461	48.4	48.4	48.4
	Tidak	492	51.6	51.6	100.0
	Total	953	100.0	100.0	

7. Pengalaman Terkena Sanksi Tilang

Pernahdikenakansanksitilang

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ya	369	38.7	38.7	38.7
	Tidak	584	61.3	61.3	100.0
	Total	953	100.0	100.0	





LAMPIRAN 5
HASIL ANALISIS DESKRIPTIF VARIABEL BERDASARKAN
DEMOGRAFI

A. Risk Perception

1. Jenis Kelamin

JenisKelamin * SkorRP Crosstabulation

Count

		SkorRP					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JenisKelamin	Laki-Laki	45	65	218	178	6	512
	Perempuan	42	46	215	129	9	441
Total		87	111	433	307	15	953

2. Usia

Usia * SkorRP Crosstabulation

Count

		SkorRP					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Usia	18-21 Tahun	0	14	30	23	2	69
	22-26 Tahun	6	24	63	51	5	149
	27-31 Tahun	34	37	98	63	1	233
	32-36 Tahun	22	24	107	86	1	240
	37-41 Tahun	15	8	77	47	1	148
	42-46 Tahun	9	3	43	26	3	84
	47-51 Tahun	1	1	15	11	2	30
Total		87	111	433	307	15	953

3. Suku

Suku * SkorRP Crosstabulation

Count

		SkorRP					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Suku	Bugis	1	10	52	49	3	115
	Makassar	7	33	78	64	9	191
	Toraja	13	14	46	24	3	100
	Mandar	12	16	47	27	0	102
	Jawa	33	30	137	74	0	274
	Lainnya	21	8	73	69	0	171
Total		87	111	433	307	15	953

4. Pendidikan Terakhir

PendidikanTerakhir * SkorRP Crosstabulation

Count		SkorRP					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pendidikan	Sekolah Dasar	0	0	1	1	0	2
	Sekolah Menengah Pertama	1	0	3	1	0	5
Terakhir	Sekolah Menengah Atas	19	25	93	63	6	206
	Diploma	29	15	72	104	0	220
	Sarjana	37	66	243	116	9	471
	Pasca Sarjana	1	5	21	22	0	49
Total		87	111	433	307	15	953

5. Pekerjaan

Pekerjaan * SkorRP Crosstabulation

Count		SkorRP					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pekerjaan	Pegawai Negeri Sipil	9	21	62	48	3	143
	Wiraswasta	23	24	66	78	4	195
	Karyawan	48	37	198	123	0	406
	Tidak Bekerja	2	10	40	19	1	72
	Lainnya	5	19	67	39	7	137
Total		87	111	433	307	15	953

6. Pengalaman Kecelakaan Lalu-Lintas

Pernahmengalamikecelakaanlalulintas * SkorRP Crosstabulation

Count		SkorRP					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pernahmengalamikecelakaanlalulintas	Ya	31	72	161	190	7	461
	Tidak	56	39	272	117	8	492
Total		87	111	433	307	15	953

7. Pengalaman Terkena Sanksi Tilang

Pernahdikenakansanksitilang * SkorRP Crosstabulation

Count

		SkorRP					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pernahdikenakansanksitilang	Ya	25	60	146	132	6	369
	Tidak	62	51	287	175	9	584
Total		87	111	433	307	15	953

B. Aggressive Driving

1. Jenis Kelamin

JenisKelamin * SkorAD Crosstabulation

Count

		SkorAD					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
JenisKelamin	Laki-Laki	6	174	179	108	45	512
	Perempuan	7	196	141	69	28	441
Total		13	370	320	177	73	953

2. Usia

Usia * SkorAD Crosstabulation

Count

		SkorAD					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Usia	18-21 Tahun	2	14	20	27	6	69
	22-26 Tahun	3	43	56	37	10	149
	27-31 Tahun	4	87	66	49	27	233
	32-36 Tahun	2	108	83	33	14	240
	37-41 Tahun	0	69	54	14	11	148
	42-46 Tahun	1	40	29	11	3	84
	47-51 Tahun	1	9	12	6	2	30
Total		13	370	320	177	73	953

3. Suku

Suku * SkorAD Crosstabulation

Count

		SkorAD					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Suku	Bugis	1	32	40	28	14	115
	Makassar	10	57	56	52	16	191
	Toraja	0	42	26	20	12	100
	Mandar	0	49	37	11	5	102
	Jawa	0	131	87	37	19	274
	Lainnya	2	59	74	29	7	171
Total		13	370	320	177	73	953

4. Tingkat Pendidikan

PendidikanTerakhir * SkorAD Crosstabulation

Count

		SkorAD					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pen	Sekolah Dasar	0	1	1	0	0	2
didi	Sekolah Menengah Pertama	0	3	2	0	0	5
kan	Sekolah Menengah Atas	6	53	67	54	26	206
Ter	Diploma	2	73	97	37	11	220
akhi	Sarjana	4	224	138	74	31	471
r	Pasca Sarjana	1	16	15	12	5	49
Total		13	370	320	177	73	953

5. Jenis Pekerjaan

Pekerjaan * SkorAD Crosstabulation

Count

		SkorAD					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pekerjaan	Pegawai Negeri Sipil	2	50	46	33	12	143
	Wiraswasta	1	68	74	35	17	195
	Karyawan	2	193	138	47	26	406
	Tidak Bekerja	3	24	19	16	10	72
	Lainnya	5	35	43	46	8	137
Total		13	370	320	177	73	953

6. Pengalaman Kecelakaan Lalu-Lintas

Pernahmengalamikecelakaanlalulintas * SkorAD Crosstabulation

Count

		SkorAD					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pernahmengalamikecelakaa nalulintas	Ya	6	123	176	120	36	461
	Tidak	7	247	144	57	37	492
Total		13	370	320	177	73	953

7. Pengalaman Terkena Sanksi Tilang

Pernahdikenakansanksitilang * SkorAD Crosstabulation

Count

		SkorAD					Total
		Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi	Sangat Tinggi	
Pernahdikenakansanksitilang	Ya	4	117	132	72	44	369
	Tidak	9	253	188	105	29	584
Total		13	370	320	177	73	953



LAMPIRAN 6
OUTPUT UJI ASUMSI

1. Uji Normalitas

Skewness		Kurtosis	
Statistic	Std. Error	Statistic	Std. Error
.687	.079	.291	.158

2. Uji Linearitas

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
AD * RP	Between Groups	(Combined)	6892.011	68	101.353	3.058	.000
		Linearity	1526.509	1	1526.509	46.051	.000
		Deviation from Linearity	5365.501	67	80.082	2.416	.000
	Within Groups		29303.192	884	33.148		
	Total		36195.203	952			



LAMPIRAN 7
OUTPUT HASIL UJI HIPOTESIS

Lampiran Hasil Uji Asumsi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.205 ^a	.042	.041	6.038

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1526.509	1	1526.509	41.874	.000 ^b
	Residual	34668.693	951	36.455		
	Total	36195.203	952			

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	33.754	1.163		29.032	.000
	RP	-.086	.013	-.205	-6.471	.000