

**EMPATI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA  
PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**



**DIAJUKAN OLEH:**

**VIRA YUNIAR  
4516091041**

**SKRIPSI**

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR  
2021**



**EMPATI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA  
PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

**SKRIPSI**

Diajukan kepada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar  
sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi (S.Psi)

Oleh:

VIRA YUNIAR

4516091041

**FAKULTAS PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

**2021**

**HALAMAN PENGESAHAN**

**SKRIPSI**

**EMPATI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING PADA  
PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

**Disusun oleh:**

**VIRA YUNIAR  
NIM 4516091041**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada Maret 2021

menyetujui:

Pembimbing I



**Sri Hayati M.Psi., Psikolog**  
**NIDN: 0930058302**

Pembimbing II



**Arie Gunawan HZ, M.Psi., Psikolog**  
**NIDN: 0931108003**

Mengetahui:

Dekan

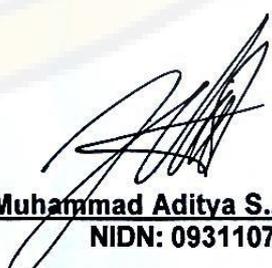
Fakultas Psikologi,



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

Ketua Program Studi

Fakultas Psikologi



**Andi Muhammad Aditya S., M.Psi., Psikolog**  
**NIDN: 0931107702**

**HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN**

**EMPATI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA  
PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR**

Disusun oleh:

**VIRA YUNIAR**

**4516091041**

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji  
Ujian Hasil Penelitian Pada fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar

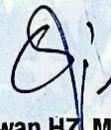
Pada Maret 2021

**Pembimbing I**



**Sri Hayati M.Psi., Psikolog**  
**NIDN: 0930058302**

**Pembimbing II**

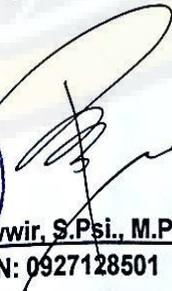


**Arie Gunawan HZ M.Psi., Psikolog**  
**NIDN: 0931108003**

Mengetahui,

Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar



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

### 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 : Vira Yuniar

NIM : 4516091041

Program Studi : Psikologi

Judul : Empati sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di kota Makassar

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. Sri Hayati, M.Psi., Psikolog

(.....)

2. Arie Gunawan HZ, M.Psi., Psikolog

(.....)

3. Musawwir. S.Psi., M.Pd

(.....)

4. Sulasmi Sudirman. S.Psi., MA

(.....)

Mengetahui,  
Dekan Fakultas Psikologi  
Universitas Bosowa Makassar



Musawwir, S.Psi., M.Pd

NIDN: 0927128501

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul “Empati Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengendara Roda dua Di Kota Makassar” beserta seluruh isinya benar-benar karya saya sendiri, bukan hasil plagiat. Saya siap menerima sanksi apabila ditemukan adanya perbuatan tercela yang melanggar etika keilmuan dalam karya saya ini, termasuk klaim dari pihak lain terkait keaslian karya saya ini.

Makassar, 5 Maret 2021



METERAI  
TEMBEL  
30802AJX344677663

Vira Yuniar

## PERSEMBAHAN

Segala puji dan syukur Kehadirat Allah SWT karena atas berkah rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Saya persembahkan karya ini untuk :

Kedua orang tua saya tercinta

*Ayahanda Amanuddin Dalle*

*Abunda Hj. Tradi Kunnu*

Seluruh keluarga

Dosen-dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat selama proses perkuliahan.

## MOTTO

Rasulullah SAW bersabda:

*"Belajarliah kamu semua, dan mengajarliah kamu semua, dan hormatilah guru-gurumu, serta berlaku baiklah terhadap orang yang mengajarkanmu."*

(HR Tabrani)

*"Untuk jadi maju memang banyak hambatan. Kecewa semenit dua menit boleh, tapi setelah itu harus bangkit lagi"*

(Joko Widodo)

**BOSOWA**

## KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur atas ke hadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya serta salam semoga terlimpah curahkan kepada baginda tercinta yaitu Rasulullah Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat, tabiin dan para pengikutnya senantiasa tercurah, semoga kita semua akan mendapatkan syafaatnya di akhirat kelak.

Penulisan skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat penyelesaian tugas akhir untuk jenjang pendidikan sarjana strata 1 (S1). Adapun judul penelitian yang diajukan yaitu "**Empati Sebagai Prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada Pengendara Roda dua Di Kota Makassar**". Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini masih jauh kata sempurna. Selain itu, tentunya peneliti tidak dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini tanpa bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu, dalam lembaran ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada :

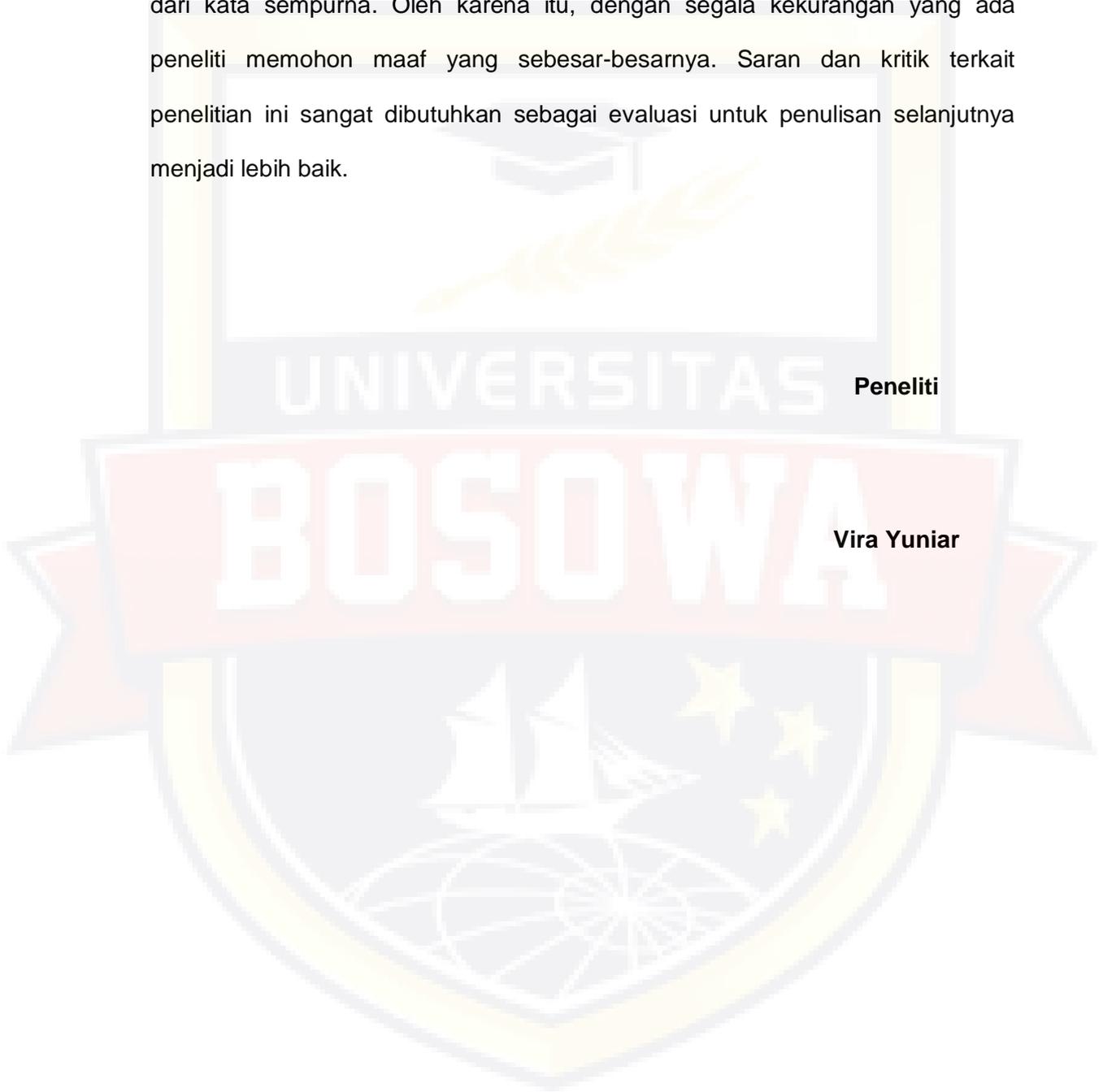
1. Allah SWT yang telah memberikan segala nikmat kepada peneliti berupa kesehatan, kelancaran, dan kemudahan dalam menyelesaikan skripsi.
2. Kepada kedua orang tua peneliti yaitu Ayahanda Amanuddin Dalle dan Ibunda Hj. Iradi Kunnu yang telah sangat berjasa dalam hidup peneliti yang senantiasa memberikan dukungan do'a yang tiada henti-hentinya serta rasa cinta dan kasih sayang kepada peneliti. Terima kasih banyak yang tak terhingga.
3. Saudaraku tercinta Wardiansyah dan Niamah yang selalu menghibur dan menguatkan peneliti pada masa-masa sulit. Tetap semangat untuk mencapai cita-cita dan membahagiakan serta membanggakan kedua orang tua.

4. Dosen Penasehat Akademik Bapak Arie Gunawan Hz., M.Psi., Psikolog yang selalu meluangkan untuk memberikan saran dan masukan kepada peneliti sejak semester 1 hingga saat ini. Semoga bapak dan keluarga diberikan kesehatan dan keselamatan. Terima kasih sebanyak-banyaknya untuk bapak.
5. Ibu Sri Hayati, M.Psi, Psikolog selaku dosen pembimbing I dan Bapak Arie Gunawan Hz., M.Psi., Psikolog selaku dosen pembimbing II. Terima kasih untuk kemurahan hatinya atas ilmu, waktu, dukungan, kesabarannya dalam membimbing sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi. Terima kasih juga atas nasihat dan juga dorongan yang tiada hentinya saat peneliti berada pada titik terendah dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak Musawwir dan Ibu Sulasmi Sudirman selaku dewan penguji yang telah memberikan masukan, saran, serta komentar terkait penelitian ini. Semoga bapak dan ibu senantiasa diberikan kesehatan dan keselamatan.
7. Kepada bapak budhi selaku dosen pembimbing saya, terima kasih pak atas ilmu yang sudah diberikan selama perkuliahan. Saya juga sangat berterima kasih kepada bapak karena sudah sangat membantu saya dalam penelitian ini.
8. Seluruh dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa yang telah memberikan ilmu serta pembelajaran yang tentunya sangat berharga selama peneliti menjadi mahasiswi Psikologi, Semoga seluruh dosen sehat selalu dan ilmunya untuk peneliti bisa sangat bermanfaat kepada orang-orang yang di temui peneliti.

9. Ibu Ira, Ibu Jernih dan staf tata usaha lainnya di Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Terima Kasih telah membantu peneliti dalam pengurusan administrasi selama peneliti menjadi mahasiswi Psikologi. Semoga ibu senantiasa di berikan kesehatan dan umur panjang.
10. Sahabat-sahabatku Ayu Dwi Ramadhani, Choirunnisa Yuli Savitri, Astiwi Safitri, Andi Satriyani, dan Dita Mawarda sebagai bagian penting dalam prosesku. Terima kasih atas dukungan, kebaikan, serta pengalaman-pengalam berharga yang kalian berikan untukku dan selalu berpegang tangan selama menjadi mahasiswi Psikologi. Selamat yang sudah menggapai gelar S.Psi, dan semangat yang masih berjuang untuk menggapai gelar S.Psi. Semoga kita semua sukses di jalan masing-masing. Jangan pernah saling melupakan.
11. Sahabatku Asriani Arbillah, Terima kasih telah bersamaku hingga saat ini, yang tiada henti-hentinya memberiku kekuatan, menghiburku, memotivasiku, mendo'akanku. Sekali lagi terima kasih sudah menjadi bagian dari prosesku dalam menggapai S.Psi.
12. Fira Ainun Mukarramah, Irna Nuryani, Virginia Patiung, dan Julianti Mandaika sahabat-sahabat sedari duduk di bangku SMA. Terima kasih atas dukungan, doa, dan kebaikan kalian yang telah membantuku dalam proses menggapai gelar S.Psi, tetap semangat dalam menyelesaikan studi masing-masing.
13. Kepada teman-teman kelas B dan Psysixtion 16. Terima kasih atas suka duka, perjuangan, dan kerjasamanya selama peneliti menjadi mahasiswi Psikologi. Semoga kalian menempuh jalan kesuksesan masing-masing dan senantiasa dipermudah urusannya oleh Allah SWT.

14. Kepada teman-teman seperjuanganku wisuda april, cia, dzikri, upi, fira, isra, kak amin, livia dan lain-lain yang tidak bisa ku sebutkan satu persatu, terima kasih selalu mensupport saya yang selalu mendengarkan keluh kesah saya, saya sangat bahagia kita bisa bersama mencapai tujuan yang sama, semoga kalian semua dapat gelar yang berkah dan bisa membagi ilmu yang sudah di dapatkan di fakultas psikologi tercinta.
15. Kepada responden penelitian ini, saya selaku peneliti sangat berterima kasih telah bersedia meluangkan waktu untuk mengisi skala penelitian. Semoga selalu di berikan kemudahan di setiap urusannya.
16. Kepada teman-teman dan semua pihak terlibat yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu, terima kasih atas bantuan dan ketulusan hatinya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini. Semoga sehat selalu dan senantiasa dipermudah urusannya oleh Allah SWT.
17. Kepada diriku sendiri, terima kasih sudah kuat walaupun dengan segala keluhan dan juga terima kasih karena mau melakukan proses yang tidak mudah ini. Jangan pernah merasa cukup atas pencapaian yang didapatkan saat ini.
18. Terakhir untukmu si pembaca skripsiku terima kasih sudah mau membaca hasil penelitianku, banyak sekali kekurangan di dalam skripsi ini. Semoga siapapun kamu bisa meneliti dengan baik. Nikmati prosesnya walaupun kamu meneteskan air mata untuk mengerjakannya.

Peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca. Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki kekurangan dan sangat jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, dengan segala kekurangan yang ada peneliti memohon maaf yang sebesar-besarnya. Saran dan kritik terkait penelitian ini sangat dibutuhkan sebagai evaluasi untuk penulisan selanjutnya menjadi lebih baik.



UNIVERSITAS

Peneliti

**BOSOWA**

Vira Yuniar

## ABSTRAK

### EMPATI SEBAGAI PREDIKTOR TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA RODA DUA DI KOTA MAKASSAR

VIRA YUNIAR

4516091041

FAKULTAS PSIKOLOGI UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

[Advirayuniar@gmail.com](mailto:Advirayuniar@gmail.com)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui empati sebagai prediktor terhadap *aggressive driving* pada pengendara roda dua di kota Makassar. Responden dalam penelitian ini adalah pengendara motor yang berdomisili di kota Makassar dan memiliki surat izin mengemudi (SIM) dengan jumlah responden sebanyak 1.043 orang. Dalam penelitian ini menggunakan skala *Aggressive Driving Behaviour Scale* yang di kemukakan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003) yang telah di adaptasi oleh Puri (2021) dan skala empati yang dibuat oleh Baron-Cohen & Wheelwright (2004) yang diadaptasi oleh Ramadhan (2020). Penelitian ini menggunakan teknik analisis regresi sederhana dengan bantuan aplikasi *SPSS 21.0 for windows*. Hasil analisis data menunjukkan nilai R Square sebesar 0.072 dengan sumbangan yang di berikan variabel empati terhadap perilaku *aggressive driving* sebesar 7.2%. Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat pengaruh negatif yang artinya semakin rendah empati maka semakin tinggi *Aggressive Driving* pengendara.

**Kata kunci :** *Aggressive Driving*, Empati

## DAFTAR ISI

<b>SAMPUL</b> .....	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI HASIL PENELITIAN</b> .....	iv
<b>SURAT PERNYATAAN</b> .....	v
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	vi
<b>MOTTO</b> .....	vii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	viii
<b>ABSTRAK</b> .....	xiii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xiv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xvii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xviii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xx
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	9
C. Tujuan Penelitian .....	9
D. Manfaat Penelitian .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	10
A. <i>Aggressive Driving</i> .....	10
1. Definisi <i>Aggressive Driving</i> .....	10
2. Aspek-Aspek <i>Aggressive Driving</i> .....	12
3. Faktor-Faktor <i>Aggressive Driving</i> .....	15
4. Dampak <i>Aggressive Driving</i> .....	19

5. Pengukuran Aggressive Driving .....	19
B. Empati .....	20
1. Definisi Empati .....	20
2. Aspek-Aspek Empati .....	21
3. Faktor-Faktor Empati .....	23
4. Pengukuran Empati .....	24
C. Pengendara .....	25
D. Empati sebagai prediktor terhadap <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara roda dua di Kota Makassar .....	27
E. Kerangka Pikir .....	30
F. Hipotesis Penelitian.....	31
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>32</b>
A. Pendekatan Penelitian .....	32
B. Variabel Penelitian .....	32
C. Definisi Variabel .....	33
1. Definisi Konseptual .....	33
2. Definisi Operasional .....	33
D. Populasi dan Sampel .....	34
1. Populasi .....	34
2. Sampel .....	35
3. Teknik Pengambilan Sampel .....	35
E. Teknik Pengumpulan Data .....	36
1. Skala <i>Aggressive Driving</i> .....	36
2. Skala Empati .....	37
F. Uji Instrumen .....	38

1. Uji Validitas.....	38
2. Uji Reliabilitas .....	40
G. Teknik Analisis Data .....	41
1. Analisis Deskriptif .....	41
2. Uji Asumsi .....	42
3. Uji Hipotesis .....	43
H. Tempat dan Jadwal Kegiatan .....	44
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>45</b>
A. Hasil Penelitian .....	45
1. Hasil Analisis Deskriptif .....	45
2. Hasil Analisis Uji Asumsi .....	78
3. Hasil Analisis Uji Hipotesis .....	79
B. Pembahasan .....	83
1. Gambaran <i>Aggressive Driving</i> pada pada Pengendara Roda dua di Kota Makassar .....	83
2. Gambaran Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar .....	86
3. Empati Sebagai Prediktor Terhadap <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara Roda dua di Kota Makassar .....	87
4. Limitasi Penelitian .....	93
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>94</b>
A. Kesimpulan .....	94
B. Saran .....	95
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>97</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>102</b>

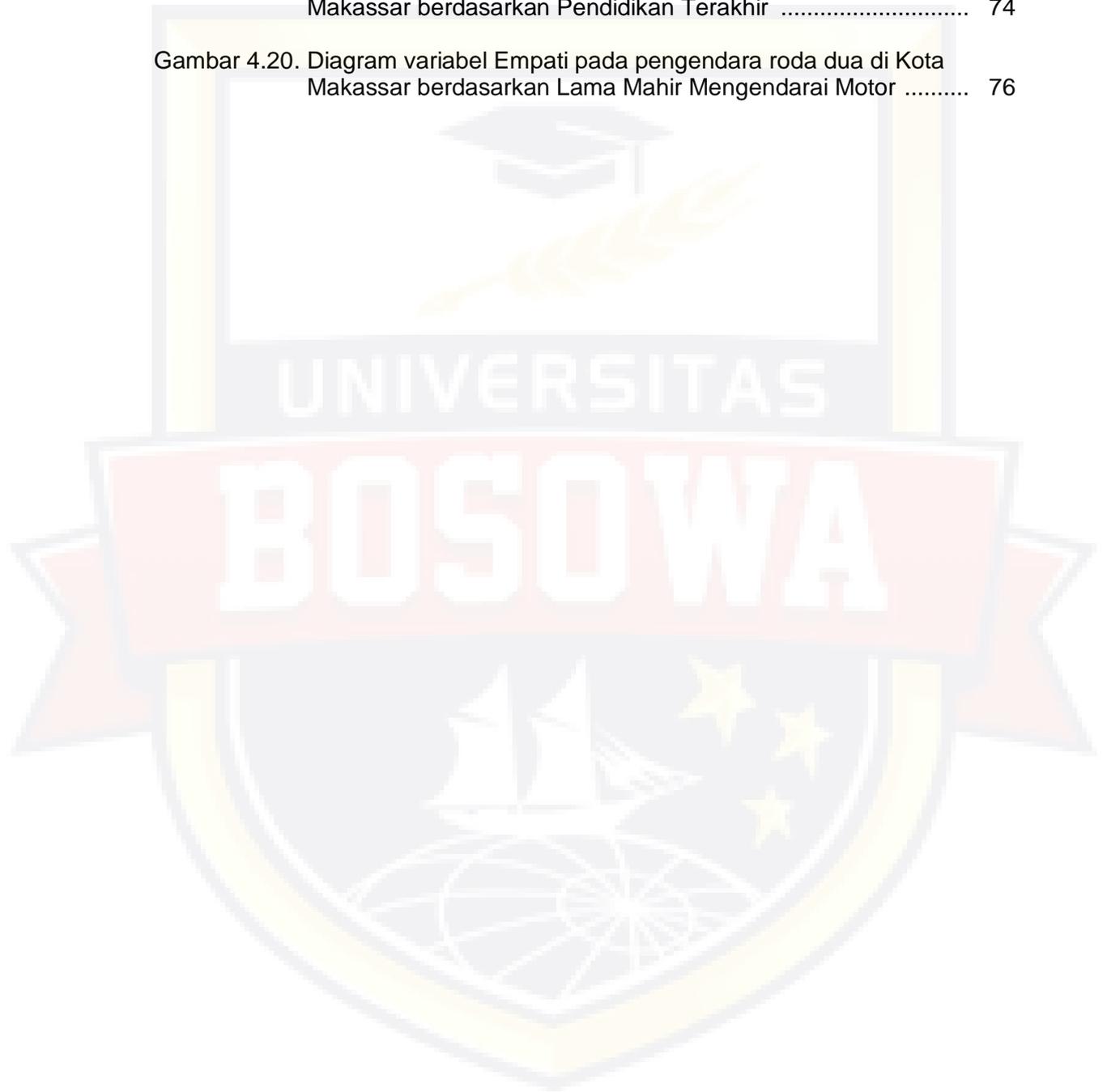
## DAFTAR TABEL

Tabel 01.	<i>Blue print</i> skala kecenderungan <i>aggressive driving</i> .....	37
Tabel 02.	<i>Blue print</i> skala empati .....	38
Tabel 03.	Nilai <i>Cronbach Alpha</i> dan kategori .....	41
Tabel 4.1	Hasil Analisis Deskriptif <i>Aggressive Driving</i> dan Empati .....	49
Tabel 4.2	Kategorisasi Skor .....	50
Tabel 4.3	Kategorisasi <i>Aggressive Driving</i> .....	50
Tabel 4.4	Kategorisasi Empati .....	51
Tabel 4.5.	Hasil Uji Normalitas Kolmogorov- <i>Smirnov</i> .....	78
Tabel 4.6.	Hasil Uji Lineritas .....	79
Tabel 4.7.	Hasil Uji pengaruh Empati terhadap <i>Aggressive driving</i> .....	80
Tabel 4.8.	Koefisien Regresi .....	81
Tabel 4.9.	Tingkat keeratan Hubungan Empati terhadap <i>Aggressive Driving</i> .....	82
Tabel 4.10.	Nilai Interval koefisien .....	82

## DAFTAR GAMBAR

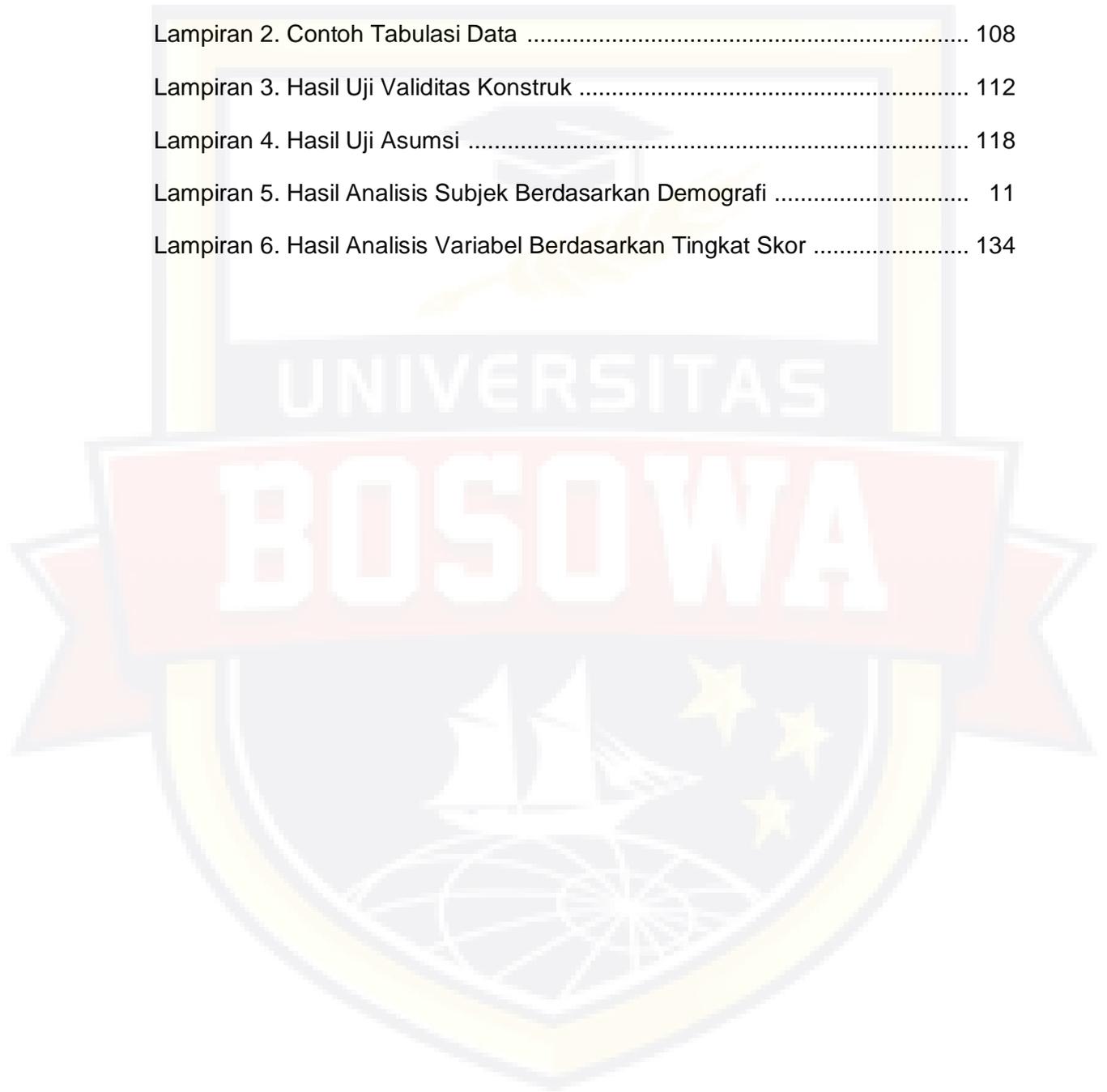
Gambar 4.1	Diagram berdasarkan jenis kelamin .....	45
Gambar 4.2	Diagram berdasarkan usia .....	46
Gambar 4.3	Diagram berdasarkan suku .....	47
Gambar 4.4	Diagram berdasarkan pekerjaan .....	47
Gambar 4.5	Diagram berdasarkan pendidikan terakhir .....	48
Gambar 4.6	Diagram berdasarkan lama mahir mengemudi motor .....	49
Gambar 4.7	Diagram Variabel <i>Aggressive Driving</i> berdasarkan Kategorisasi .....	51
Gambar 4.8	Diagram Empati berdasarkan Kategorisasi .....	52
Gambar 4.9.	Diagram variabel <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Jenis Kelamin .....	53
Gambar 4.10.	Diagram variabel <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Usia .....	55
Gambar 4.11.	Diagram variabel <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Suku .....	57
Gambar 4.12	Diagram variabel <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pekerjaan .....	59
Gambar 4.13	Diagram variabel <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	61
Gambar 4.14	Diagram variabel <i>Aggressive Driving</i> pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Lama mahir mengemudi motor .....	64
Gambar 4.15.	Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Jenis Kelamin .....	66
Gambar 4.16.	Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Usia .....	67
Gambar 4.17.	Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Suku .....	69

Gambar 4.18. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pekerjaan .....	71
Gambar 4.19. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	74
Gambar 4.20. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Lama Mahir Mengendarai Motor .....	76



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Contoh Skala Penelitian .....	103
Lampiran 2. Contoh Tabulasi Data .....	108
Lampiran 3. Hasil Uji Validitas Konstruk .....	112
Lampiran 4. Hasil Uji Asumsi .....	118
Lampiran 5. Hasil Analisis Subjek Berdasarkan Demografi .....	11
Lampiran 6. Hasil Analisis Variabel Berdasarkan Tingkat Skor .....	134



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Perkembangan zaman telah berubah dengan pesat dalam kehidupan manusia yang berdampak terhadap sendi-sendi kehidupan masyarakat. Perubahan yang terlihat secara nyata adalah dengan kehadiran alat transportasi yang memudahkan manusia dalam setiap aktivitasnya baik dalam menjalin silaturahmi, urusan pekerjaan, serta kemudahan dalam menempuh perjalanan jarak jauh. Alat transportasi dapat dimiliki di berbagai kalangan baik kalangan atas, menengah maupun bawah. Transportasi terdapat beberapa macam seperti motor, mobil, kereta api, kapal, dan pesawat terbang (Kusnanto, 2009).

Secara tidak sadar semakin banyak jumlah kendaraan yang digunakan orang-orang di berbagai wilayah di Indonesia. Dapat dilihat bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor dengan hasil dari data yang menunjukkan jumlah pengguna kendaraan bermotor pada tahun 2007 adalah sebanyak kurang lebih 613.315 unit dan jumlah itu meningkat menjadi 1.463.315 juta unit pada tahun 2017 (BPS, WE (2017)) .

Berdasarkan data yang didapatkan dari Korlantas POLRI menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dalam beberapa tahun ini semakin meningkat dan banyak memakan korban. Data kepolisian bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, dalam 4 tahun terakhir semakin naik. Tercatat pada tahun 2014 mencapai 88.897, selanjutnya tahun 2015 naik menjadi 96.073, naik lagi selanjutnya pada tahun 2017 dengan jumlah 104.327, dan pada tahun 2018 mencapai 107.968 kejadian. Secara korban yang meninggal

dunia, rata-rata mencapai 30.000 orang per tahun atau 80 orang perhari Kompas.com (2019).

Kecelakaan lalu lintas terlihat semakin meningkat diberbagai wilayah Indonesia, salah satunya adalah Kota Makassar provinsi Sulawesi Selatan. Seiring waktu dilihat dari angka kecelakaan di Kota Makassar tiap tahunnya meningkat, dilihat dari jumlah kecelakaan pada tahun 2017 sampai tahun 2018 yang mengalami peningkatan sebanyak 267 kasus dan meningkat hingga 1.607 kasus kecelakaan selama tahun 2019 (Polrestabes Kota Makassar). Adapun baru-baru ini terjadi kecelakaan lalu lintas, Kopol Darwis (Kasi jemen opsrek Subdit Kamsel) menyampaikan bahwa tanggal 23 oktober - 1 november tercatat 53 kecelakaan diwilayah Polda Sulsel. 53 orang mengalami luka ringan dan juga terdapat kerusakan kurang lebih 197 juta.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan di Kota Makassar tepatnya di Jalan Perintis Kemerdekaan. Ada beberapa pengendara roda dua yang menampakkan perilaku *aggressive driving* seperti ugal-ugalan dan tidak memakai helm, ada beberapa motor berbelok tanpa menyalakan lampu sein, beberapa motor melawan arus di jalan raya. Di perempatan Jalan Perintis Kemerdekaan Km. 16 Baddoka, pengendara motor sering menimbulkan perilaku *aggressive driving* seperti memotong jalur kendara lain, membunyikan klakson secara berulang kali, berbelok tanpa menyalakan lampu sein. Adapun berita yang dilansir oleh makassar\_iinfo (2021) di media sosial yaitu di instagram, terlihat beberapa postingan tentang pengguna jalan yang melakukan aksi ugal-ugalan dengan mengangkat ban depan dengan kecepatan tinggi di jalan raya.

Sejalan dengan dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti terhadap 15 responden pengendara roda dua. Responden mengatakan bahwa pada saat berkendara seperti menaikkan kecepatan disebabkan oleh keadaan mendesak seperti terburu-buru untuk sampai ditujuan, terus membunyikan klakson secara terus-menerus pada saat situasi macet dan lampu merah, melanggar arus lalu lintas agar dapat menghemat waktu beserta bahan bakar kendaraan, seringkali memotong jalur kendar lain ,membuat jalur sendiri, dan parkir kendaraan bukan pada tempatnya atau terdapat larangan parkir. 4 responden juga mengatakan bahwa sebagai pengendara roda dua yang baik dapat memperhatikan keselamatan juga pada pengendara lain seperti memberikan jalan pada pengendara lain, mengerti jika diberikan isyarat pada saat kendar lain jika ingin berpindah jalur, dan dapat memahami kode dan isyarat yang di berikan pengendara lain. Wawancara juga dilakukan kepada Bripda Sudirman mengenai kasus ugal-ugalan pada pengendara roda dua, biasanya ugal-ugalan di lakukan pada malam hari, dan dalam sehari biasanya 5-6 kasus pelanggaran yang dilakukan pengendara.

Adapun data-data yang diperoleh dari kantor Direktorat Lalu Lintas januari-oktober 2019, bahwa terdapat beberapa faktor yang telah mempengaruhi kecelakaan di Kota Makassar yaitu faktor jalan, seperti terdapat kerusakan dijalan, lubang, pandangan terhalang, licin, lampu jalan rusak atau mati, tikungan tajam tidak ada rambu-rambu lalu lintas dan marka. Adapun kecelakaan yang terjadi karena faktor kendaraan salah satunya rem tidak berfungsi dan juga ada beberapa dari faktor pengemudi yang salah satunya itu pengemudi tidak tertib atau tidak taat pada aturan lalu lintas. Tasca (2001) juga mengemukakan bahwa meningkatnya angka kecelakaan pengguna

sepeda motor disebabkan oleh perilaku pengendara sepeda motor, bentuk perilaku seperti ini akan menyebabkan meningkatkan kecelakaan lalu lintas semakin tinggi.

Fenomena yang dipaparkan diatas tidak sesuai dengan undang-undang yang berlaku. Yang mana dijelaskan dalam Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 yang mengatur bahwa setiap pengendara kendaraan bermotor wajib melengkapi perlengkapan berkendara seperti helm dan rompi bagi pengendara roda dua, melengkapi surat-surat berkendara, berkonsentrasi dalam berkendara, menyesuaikan kecepatan, memastikan kelengkapan kendaraan, berhati-hati saat berpindah jalur. Kepatuhan sudah seharusnya menjadi syarat terpenting bagi setiap pengendara. Sesuai dengan Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagian keempat mengenai Perlengkapan Kendaraan Bermotor Pasal 57 Ayat 1 yang berbunyi Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor. Hal tersebut dapat dilihat dari kelengkapan berkendara seperti menggunakan helm, sim, dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas di jalan raya. Masyarakat sekiranya diharapkan dapat menggunakan alat transportasi dengan memenuhi standar dalam berlalu lintas.

Pengendara dapat menjaga sikap dalam berkendara seperti memperhatikan kecepatan dalam berkendara dengan menjaga jarak dengan kendaraan lainnya yang berada di depan, belakang, dan samping kiri dan kanan. Pengendara juga seharusnya dalam keadaan sadar dalam berkendara, merasa memiliki tanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan juga pada orang lain, dan memikirkan resiko jika mengebut di jalan raya.

Kendaraan bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor. Hal tersebut dapat dilihat dari kelengkapan berkendara seperti mengenakan helm, sim, dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas di jalan raya. Akan tetapi pada kenyataannya yang terjadi masih banyak ditemukan perilaku yang dapat merugikan orang lain serta memunculkan resiko saat berkendara di jalan raya. Perilaku-perilaku yang umumnya dilakukan oleh pengendara seperti ugal-ugalan, melanggar arus lalu lintas, menyalip kasar, tidak menyalakan lampu sein. Akibatnya kondisi yang demikian dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan baik diri sendiri maupun orang lain, fenomena tersebut dikenal dengan istilah *aggressive driving*. Perilaku *aggressive driving* cenderung akan merugikan pengendara lain Tasca (2000).

Handayani (2017) menyatakan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku mengemudi yang dapat menyerang secara emosi, secara fisik pada saat mengemudi sehingga dapat membahayakan dan perilaku *aggressive driving* tidak aman bagi pengendara sepeda motor. Hal sama juga dikatakan bahwa pengemudi dapat dikatakan agresif ketika memiliki gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang dapat mengambil resiko terhadap pengemudi lain James dan Nahl (2000).

Di tengah masyarakat perilaku *aggressive driving* ini dianggap menjadi hal yang wajar tanpa disadari sehingga terus-menerus menjadi kebiasaan di jalan raya tanpa memikirkan resiko yang akan dialami baik dampak untuk diri sendiri maupun orang lain, jika dibiarkan terus menerus perilaku *aggressive driving* akan semakin meningkat dan dampak kecelakaan akan semakin tinggi di masa depan. Sejalan dengan pernyataan Tasca (dalam Luthie, 2014)

yang mengemukakan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh dua faktor yaitu internal dan eksternal. Faktor internal seperti kestabilan dan kematangan emosi serta cara berpikir individu. Faktor eksternal yang dimaksudkan seperti lingkungan keluarga individu dan lingkungan teman sebayanya. Salah satu faktor penyebab *aggressive driving* adalah kurang kepedulian terhadap orang lain.

Perilaku empati yang tidak dimiliki oleh pengendara di jalan raya dapat memberikan dampak pada pengendara lain yang melakukan perilaku *aggressive driving*, seperti yang dijelaskan oleh Gunarsa (dalam Andromeda, 2014) mengatakan bahwa empati dianggap sebagai salah satu cara untuk berusaha, memahami, merasakan dan mengevaluasi orang yang ada dihidupnya secara efektif. Melalui empati pengendara dapat memahami, merasakan, memprediksi hal-hal yang tidak diinginkan oleh pengendara lainnya sehingga dapat menghindari terjadinya konflik di jalan raya atau kecelakaan bagi pengendara.

Empati adalah salah satu cara membantu manusia dalam memahami, mengenal dan yang seringkali melakukan kebaikan seperti menolong orang lain hal itu dapat dikatakan bahwa rasa empatinya tinggi. Rasa empati individu merujuk pada kesadarannya melihat individu lainnya sehingga rasa empati sangat diperlukan untuk menghindari perilaku *aggressive driving*. Sesuai dengan Hasil penelitian yang dilakukan Stephan & Stephan (Gusti & Margaretha, 2010) menjelaskan bahwa orang yang memiliki rasa empati yang tinggi akan berusaha untuk menolong orang lain yang membutuhkan pertolongan dan memiliki rasa kasihan terhadap orang yang mengalami kesulitan.

Rasa empati akan mengurangi perilaku *aggressive driving* seperti terhindar dari konflik saat berkendara, tidak ada hakim jalanan yang semena-mena, tidak ada pengguna jalan yang seenaknya melawan arus, tidak menggunakan sirine yang tidak semestinya digunakan serta ketika ada kecelakaan orang akan berhenti untuk menolong dan menelepon pihak berwenang, bukan hanya melihat dan meninggalkannya korban kecelakaan. Baron-Cohen & Wheelwright (2004) mengatakan bahwa empati dapat membantu individu dalam berinteraksi secara efektif di dunia sosial dan dapat membantu orang lain agar dapat mencegah perilaku untuk menyakiti orang lain.

Empati yang ada dalam diri individu dapat menempatkan diri sendiri pada kedudukan orang lain. Empati adalah sebuah kelebihan yang dimiliki individu untuk memahami dan menghargai perasaan pengendara lain dengan cara memahami emosi orang lain serta memandang situasi dari sudut pandang orang lain. Menurut Hurlock (2004), empati dapat membantu seseorang meletakkan posisi diri sendiri dalam posisi orang lain dan menghayati atau membayangkan pengalaman tersebut serta untuk melihat situasi dari sudut pandang orang lain.

Adapun hasil penelitian sebelumnya mengenai hubungan antara empati dengan kecenderungan *Aggressive Driving*. Yaitu dapat dikatakan ada hubungan antara empati dengan kecenderungan *aggressive driving* dan ada hubungan negatif yang signifikan antara empati dengan kecenderungan *aggressive driving* Normansyah (2018). Jadi empati adalah kemampuan individu untuk memahami apa yang sedang dipikirkan dan dirasakan individu lain, sehingga menurut peneliti sikap empati sangat diperlukan pada saat

berkendara. Karena pengemudi juga dapat memikirkan dan merasakan berada diposisi pengendara lain terhadap kondisi yang sedang dialami.

Hasil penelitian lain juga menjelaskan bahwa pengendara sebagai subyek dan berfokus pada empati dengan kecenderungan perilaku *aggressive driving* memberikan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara empati dengan perilaku agresif berkendara pada pengendara, artinya semakin tinggi tingkat empati maka kecenderungan perilaku agresif berkendara semakin rendah, sebaliknya semakin rendah tingkat empati, maka semakin tinggi kecenderungan perilaku agresif berkendara pada pengendara. Maka dapat dikatakan ada kontribusi empati terhadap *aggressive driving* (Yulianti, Renitasari (2016, 2017).

Pengendara yang dapat memahami pengendara lain dan memikirkan resiko kecelakaan ketika melakukan pelanggaran seperti, menerobos lampu merah dengan kecepatan tinggi cenderung memiliki empati yang tinggi. Dilansir dari berita yang didapat bahwa kondisi lalu lintas di Indonesia, terdapat orang yang sering melanggar lalu lintas. Kemudian dengan sekadar bisa membawa kendaraan tidak menjadikan seorang pengendara akan tertib dan mengikuti peraturan lalu lintas yang telah diterapkan, oleh karena itu untuk bisa tertib dalam berlalu lintas, dibutuhkan empati yang tinggi pada setiap pengguna jalan. Jika dilihat dengan kondisi saat ini, empati pengguna jalan di Indonesia masih jauh dari baik (Kompas.com, 2020).

Berdasarkan hasil wawancara, hasil penelitian dapat diprediksi bahwa Empati dapat menurunkan perilaku *Aggressive Driving* pada pengendara di Kota Makassar. Perilaku *Aggressive Driving* sebaiknya dapat dikurangi agar dapat menjaga keselamatan antara pengendara yang ada di jalan raya.

Namun seharusnya terjadi semakin hari semakin banyak pengendara yang melakukan perilaku *Aggressive Driving*. Maka dapat dikatakan peneliti tertarik meneliti Empati sebagai prediktor *Aggressive Driving* di kota Makassar.

### **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah ini apakah empati dapat menjadi prediktor *aggressive driving* pada pengendara di Kota Makassar .

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kemampuan empati untuk memprediksi *Aggressive Driving* pada pengendara di Kota Makassar.

### **D. Manfaat penelitian**

#### **a. Manfaat teoritis**

Manfaat yang akan diperoleh dari penelitian ini dapat menyumbang sebuah wawasan dan pengetahuan psikologi, khususnya pada berkendara.

#### **b. Manfaat praktis**

Hasil dari penelitian ini nantinya diharapkan dapat memberikan sumbangsih dalam permasalahan agresifitas dalam berkendara di jalan raya, serta memberikan wawasan pada pengendara mengenai empati.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. *Aggressive Driving*

##### 1. Definisi *Aggressive Driving*

Kamus Besar Bahasa Indonesia/KBBI menjelaskan bahwa agresi merupakan tindakan permusuhan yang dapat menyerang fisik dan psikis secara langsung dan tidak langsung, sedangkan agresif adalah kecenderungan untuk menyerang sesuatu yang dipandang sebagai situasi yang tidak bisa diterima individu atau kelompok seperti hal-hal yang membuatnya kecewa, ada penghalangan, dan menghambat perjalanannya.

Houston, Harris dan Norman (2003) menjelaskan bahwa *aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* ini dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang. Aggressivitas adalah dorongan dari dalam diri manusia ataupun dari luar, dimana sewaktu-waktu dapat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti menyerang dan menyakiti secara fisik atau pun psikologis. Tasca, (2000) *Aggressive driving* juga dapat diartikan sebagai penyerangan yang direncanakan.

Perilaku agresif adalah perilaku yang dapat merugikan masyarakat. Karena perilaku agresif dapat memberikan dampak yang berbahaya pada masyarakat. Kasus kecelakaan terjadi karena meningkatnya kemampuan masyarakat membeli kendaraan. salah satu kendaraan yang meningkat yaitu sepeda motor dan seringkali yang melakukan pelanggaran adalah

sepeda motor. Padatnya kendaraan dapat menimbulkan perilaku agresif di jalan raya (Sarwono, 1995).

Agresi apabila dikaitkan dengan mengemudi di jalan raya, menurut NHTSA (dalam Tasca, 2000) mendefinisikan *Aggressive driving* sebagai pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan pengemudi tersebut dan membahayakan pengemudi lain serta properti. Mizel (dalam Tasca, 2000) mendefinisikan *Aggressive driving* sebagai sebuah insiden di mana seorang pengemudi marah atau tidak sabar dan sengaja melukai atau membunuh pengemudi lain dan penumpang atau pejalan kaki dalam menanggapi sengketa, 12 perkelahian atau keluhan lalu lintas. Sedangkan menurut Tasca (2000) *Aggressive driving* merupakan tingkah laku mengemudi yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu.

*Aggressive driving* adalah perilaku yang dimunculkan individu terkait hal-hal negatif yang merugikan orang lain dan membuat orang lain mendapatkan risiko, serta dapat merugikan orang-orang disekitarnya. *Aggressive driving* juga dapat terjadi pada remaja, hal ini disebabkan kematangan emosinya yang belum matang. Dalam *aggressive driving* individu cenderung termotivasi oleh hal-hal yang berkaitan dengan emosi negatif seperti, ketidak sabaran saat macet, mengklakson secara terus-menerus, dan melanggar peraturan lalu lintas (Tasca, 2000). Sarwono (2002) mengemukakan bahwa *aggressive driving* cenderung akan muncul saat terjadinya kepadatan dan kemacetan sehingga perasaan marah akan muncul kemudian keluar dengan perilaku kasar.

James & Nahl (2000) menyatakan perilaku agresif dalam berkendara ada tiga bentuk, yang pertama tidak perhatian dan tidak sabaran seperti yang biasa didapatkan di jalan saat berhenti di lampu merah yang selalu membunyikan klaksonnya padahal belum lampu hijau, yang kedua saling berebut, seperti menyelip-nyelip kasar tanpa memikirkan resiko pengemudi lainnya, dan yang ketiga yaitu ceroboh dan marah-marah, seperti berkendara dalam kecepatan tinggi dan ternyata remnya tidak berfungsi dengan baik.

James dan Nahl (2000) menjelaskan *aggressive driving* berasal dari kebiasaan individu ketika berkendara dalam keadaan emosi. Kurangnya kontrol diri karena emosi sehingga menyebabkan seseorang menjadi agresif. Beberapa perilaku yang menyebabkan individu menjadi agresif adalah dibawah pengaruh alkohol dan obat-obatan, dibawah pengaruh emosi, dibawah pengaruh rasa takut atau panik, dibawah pengaruh stres.

Berdasarkan definisi *aggressive driving* di atas peneliti menyimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku dalam mengemudi yang dapat merugikan orang lain maupun diri sendiri karena bersifat mengganggu atau merusak. Perilakunya berupa melakukan gerakan yang dapat menimbulkan pertikaian, tidak sabar dalam berkendara, melanggar peraturan lalu lintas sehingga cenderung meningkatkan resiko kecelakaan pada dirinya maupun pengemudi lainnya.

## **2. Aspek-Aspek *Aggressive Driving***

Houston, Harris, dan Norman (2003) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi dua aspek, yaitu :

a. *Conflict Behavior* (perilaku konflik)

Conflict Behavior (perilaku konflik) merupakan perilaku yang melibatkan antara interaksi sosial langsung dengan pengemudi lain dan ditandai oleh tindakan-tindakan yang tidak kompatibel yang memperoleh respon konflik. Indikator dari perilaku konflik seperti membunyikan klakson, memberi isyarat kasar, dan menyalakan lampu jauh.

Herani & Anya (2017) menyebutkan bahwa salah satu perilaku Aggressive Driving yang paling sering terjadi ialah pengendara berusaha memperkecil jarak dengan pengendara lain di depannya agar dapat menghalangi pengendara lain mendahuluinya, hal ini merupakan salah satu ciri perilaku konflik. Shinar (2007) juga mengungkapkan bahwa conflict behavior merujuk pada tindakan yang tidak secara langsung dapat membebaskan individu dalam situasi yang menegangkan namun hanya sekedar melampiaskan emosi pengendara.

b. *Speeding* (Mengebut)

Perilaku mengebut termasuk kedalam perilaku beresiko (*risk taking behavior*). Menurut Houston, Harris, dan Norman (2003) perilaku mengebut tersebut merupakan perilaku yang memperhitungkan resiko, pembuatan keputusan secara impulsif atau hanyalah kecerobohan dari pengemudi. Indikator dari mengebut yaitu mengebut melewati batas kecepatan, membuntuti kendaraan lain dan mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala. Perilaku yang dikategorikan sebagai bagian dari perilaku *Aggressive Driving* adalah perilaku mengebut dan membuntuti pengendara lain yang menyebabkan pengendara tersebut berpindah jalur.

Sedangkan Johnson, Stadiling, dan Meandows (Pardinarsih, 2008), mengemukakan beberapa aspek yang terdapat dalam aggressive driving antara lain:

a. *Lapse*

Kesalahan yang tidak tampak saat sedang berperilaku, terkait dengan hilangnya konsentrasi saat akan menetapkan jalur yang akan ditempuh untuk mencapai suatu tujuan (tempat) ketika sedang mengemudi. Lapse terjadi lebih dahulu sebelum error. Selain itu lapse seringkali merupakan sumber dari ketidaknyamanan para pengemudi, tetapi bukan salah satu yang 13 membahayakan jiwa. Beberapa sumber menyatakan bahwa sebagian besar yang melakukan lapse adalah pengemudi wanita. Secara spesifik umur juga memengaruhi hal ini. Sebagai contoh ketika seseorang lupa atau tidak mengetahui secara pasti dimana letak lapangan atau tempat parkir dan tidak ingat rute jalan yang dituju ketika berkendara.

b. *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 dari sebelah kiri.

c. *Violation*

Dengan sengaja melakukan kesalahan dengan maksud melanggar hukum. Violation merupakan salah satu bentuk perilaku yang secara tipikal mengarah pada aggressive driving. Dalam hal ini

violation lebih didefinisikan sebagai bentuk penyimpangan yang disengaja. Violation merupakan penyimpangan norma-norma dan perilaku mengemudi di jalan. Sebagai contoh seorang pegemudi yang memacu kendaraannya dengan kecepatan yang tinggi dan melanggar rambu-rambu lalu lintas karena berkendara dalam pengaruh alkohol.

Menurut Houston, Haris, dan Norman (2003) aspek perilaku aggressive driving yaitu: perilaku konflik (Conflict Behavior) dan mengebut (Speeding). Sedangkan menurut Johnson, Stadling, dan Meadows (Pardiningsih, 2008), beberapa aspek yang terkandung dalam aggressive driving antara lain: lapse, error, dan violation. Berdasarkan teori tersebut dapat dipahami bahwa aggressive driving memiliki aspek yang memungkinkan seseorang berperilaku agresif di jalan raya. Melakukan berbagai perilaku yang dapat membahayakan dirinya sendiri maupun yang ada disekitarnya dengan memicu terjadinya konflik dan mengebut.

Dari dua teori tersebut peneliti menggunakan aspek Aggressive Driving dari Houston, Haris & Norman (2003) dikarenakan teori tersebut sesuai dengan fenomena-fenomena yang diamati di jalan raya seperti salah satunya yaitu mengebut sambil menyalip kasar. Alat ukur dari aspek ini yang dikemukakan menunjukkan bagaimana pengendara melakukan Aggressive Driving.

### **3. Faktor-faktor *Aggressive Driving***

*Aggressive driving* dipengaruhi oleh 2 faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal dipengaruhi oleh faktor kepribadian individu yang berkaitan dengan pikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis,

dan juga otak individu tidak memproduksi endorphin sehingga tidak ada perasaan nyaman. Sedangkan faktor eksternal dipengaruhi oleh keluarga, lingkungan, dan teman sebaya (Tasca, 2000).

#### a. Faktor Internal

##### 1. Usia

Hasil penelitian Parry (1968) menunjukkan bahwa kebanyakan *Aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi berjenis kelamin laki-laki dengan usia 17 – 35 tahun lebih tinggi dari pada pengemudi yang berjenis kelamin perempuan dengan usia yang sama dalam tasca, 2000.

##### 2. Jenis kelamin

Changxi (2018) Pengemudi wanita memiliki rasa kewajiban lebih kuat terhadap hukum lalu lintas dan cenderung untuk mematuhi hukum tersebut sementara pria cenderung untuk meremehkan kemampuan mengemudi mereka dan meremehkan risiko yang berhubungan dengan pelanggaran lalu lintas. Oleh karena itu pengemudi laki-laki lebih banyak melakukan *aggressive driving*.

##### 3. Anonimitas

Anonimitas atau tanpa identitas yaitu seseorang akan terdorong untuk melakukan *aggressive driving* apabila pada saat malam hari karena keadaan tersebut memberikan peluang melarikan diri (tasca, 2000). Pada saat malam hari dengan kondisi jalan sepi tanpa adanya pengawasan dari pihak kepolisian dapat memberikan peluang bagi pengendara untuk melakukan *aggressive driving*, seperti melanggar lampu merah, berpindah jalur dengan cepat dan berbelok tanpa menyalakan lampu sein.

#### 4. Kepribadian

Setiap individu memiliki cara berperilaku yang berbeda-beda dan memiliki sifat yang membentuk karakternya. Faktor pribadi yang telah diidentifikasi berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi, permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap pengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk melepaskan emosional, impulsif dan mengambil resiko (tasca, 2000).

##### **b. Faktor Eksternal**

#### 1. Gaya hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving* (tasca, 2000). Individu yang memiliki gaya hidup seperti meminum minuman keras, mengonsumsi obat-obat terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Gaya hidup tersebut dapat mempengaruhi semua aspek kehidupan individu salah satunya dalam berkendara.

#### 2. Tingkah Laku Pengemudi

Tasca (2000) menyatakan tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor terjadinya *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, pengemudi yang menilai diri mereka sendiri memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan dalam berkendara sehingga memungkinkan untuk memahami situasi lalu lintas.

### 3. Faktor Sosial

*Aggressive driving* merupakan pengaruh dari norma, hukuman dan model yang ada di masyarakat, banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk bahwa persepsi seperti ini normal dan dapat diterimanya (tasca, 2000). Kondisi seperti itu merupakan penyebab pengemudi merasa perilaku *aggressive driving* yang dilakukan tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi dapat melakukan perilaku *aggressive driving*.

### 4. Faktor Lingkungan

Pengemudi yang terbiasa dengan situasi macet di jalan tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving* (tasca, 2000). Faktor lingkungan, keluarga, teman sebaya menimbulkan perilaku agresif.

Tasca, (2000) menyatakan bahwa ada beberapa faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* seperti usia dan jenis kelamin, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi faktor sosial dan faktor lingkungan. Adapun beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku pengemudi yang agresif yaitu imobilitas, pembatasan, regulasi, kurangnya kemampuan dalam mecontrol diri, dimasukkan ke dalam bahaya, teritorialitas, keragaman, multi-tasking, penolakan, negatif, bias mementingkan diri sendiri, ventilasi, ketidakpastian, isolasi, dan tantangan emosional (James & Nahl, 2000).

Berkowitz (1995) menyatakan bahwa ada beberapa faktor sebagai penyebab terjadinya agresif seperti frustrasi, perasaan negatif yang terus-

menerus terbayang, cara berpikir, pengalaman dimasa lalu sebagai acuan dimasa depan, pengaruh teman, pengaruh kelompok (geng), kondisi yang tidak menyenangkan yang dilakukan oleh orang tua dan tidak sesuai dengan keinginan, konflik dalam suatu keluarga juga akan berdampak ke individu saat mengendarai kendaraan.

#### **4. Dampak-dampak *Aggressive Driving***

- a. Pelanggaran yang dilakukan individu dapat membuat kecelakaan berlangsung sehingga hal ini juga akan berdampak dan terkena orang lain yang ada ditempat itu (Hastuti dkk, 2013).
- b. Melanggar dengan tidak mematuhi seperti melawan arus lalu lintas akan membuat pengguna jalan lainnya mengalami beberapa bahaya (Ayuningtyas, 2007).

#### **5. Pengukuran *Aggressive Driving***

Ada beberapa pengukuran *Aggressive Driving* yang dilakukan dalam berbagai metode. Pengukuran terhadap *aggressive driving* yang dilakukan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003) mengembangkan alat ukur *aggressive driving* yang di sebut *Aggressive Driving Behaviour Scale* (ADBS). Dalam skala ini terdapat 11 item yang terbentuk dari 2 aspek yaitu perilaku konfli (*conflict behavior*) dan mengebut (*speeding*) dan masing-masing memiliki 3 indikator.

*Aggressive Driver Behaviour Questionnaire* (ADBQ), dikembangkan oleh (Brill & Mouloua, 2009). ADBQ dikembangkan menggunakan pendekatan faktor-analitis yang dimana terdapat 20 item yaitu Kemarahan/agresi, mengebut dan pelanggaran ringan, ekspresi berlebihan, dan penilaian pengemudi lain.

Dalam penelitian ini, skala yang digunakan adalah *Aggressive Driving Behaviour Scale* (ADBS) yang dikemukakan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003). skala yang akan di gunakan ini sudah di adaptasi oleh puri (2020 ) terdapat 10 item yang terbentuk dari 2 aspek yaitu perilaku konflik (*conflict behavior*) dan mengebut (*speeding*) dan masing-masing memiliki 3 indikator.

## **B. EMPATI**

### **1. Definisi Empati**

Empati memungkinkan seseorang untuk memahami maksud orang lain, dapat memprediksi perilaku mereka dan mengalami emosi yang di sebabkan oleh emosi mereka (Baron-Cohen & Wheelwright, 2004). Pudjibudojo, dkk (2019) menyatakan seorang psikolog inggris yang bernama Edward B. Titchener mengartikan empati dari bahasa jerman "*einfuhlung*" yang berarti memasuki perasaan orang lain. Titchener menyatakan bahwa individu yang tidak merasakan empati artinya tidak melakukan pemahaman yang mendalam serta membayangkan berada di situasi yang dialami oleh individu lain.

Thomas F. Mader dan Diane C. Mader, (1990) menyatakan bahwa empati merupakan suatu landasan kepedulian yang dimana seseorang memiliki kemampuan untuk *share-feeling*. Empati sangat dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari, empati sangat membantu kita dalam penyelesaian masalah dengan cepat dari pada menyerang orang lain (*concerning on people*). Jadi individu yang memiliki sikap empati dapat memisahkan seseorang dari masalahnya.

Kohut (1997) berdasarkan sudut pandangnya empati merupakan suatu respon yang di mana seorang individu berpikir mengenai kondisi orang lain dan seolah-olah individu tersebut berada pada posisi yang dialami oleh orang lain itu. Selanjutnya, Kohut juga melakukan penguatan atas definisinya itu dengan mengatakan bahwa empati adalah kemampuan berpikir objektif tentang kehidupan terdalam dari orang lain.

Carl R. Rogers (dalam Fahmi, 2010) menyatakan empati adalah sesuatu yang hidup di diri seseorang tanpa adanya konflik yang terjadi. Empati dapat melibatkan perasaan sensitif, peristiwa demi peristiwa, terhadap perubahan makna perusahaan yang mengalir pada diri individu, melibatkan rasa takut, marah, kelembutan dan kebingungan. (Sutardi, 2007) Empati adalah bagian dari rasa toleransi, empati juga dapat dikatakan sebagai kemampuan untuk memahami dan merasakan apa yang dirasakan oleh orang lain.

Berdasarkan definisi empati di atas peneliti menyimpulkan bahwa Empati adalah sebuah kemampuan seseorang untuk dapat merasakan dan memahami perasaan atau penderitaan yang dirasakan oleh orang lain dan empati terbangun atas kesadaran dari dalam diri individu.

## **2. Aspek-aspek Empati**

Menurut Baron-Cohen & Wheelwright (2004) menjelaskan empati terdiri beberapa aspek yaitu: .

### *a. Cognitive*

Komponen *Cognitive*/kognitif merupakan suatu perasaan yang dapat menimbulkan sebuah pemahaman terhadap perasaan orang lain , sebagai kemampuan dalam mengenali atau mengetahui dan

membedakan kondisi emosional (Feshbach 1997). Sebagai kemampuan seseorang untuk memahami sosio-emosional orang lain dalam persoalan komunikasi, perspektif dan kepekaan. yang mendasari empati adalah kesadaran diri, ketika individu merasakan emosinya maka individu akan lebih mudah memahami emosi orang lain yang ditunjukkan. Komponen kognitif digunakan untuk pemahaman atas kondisi orang lain. Dapat disimpulkan bahwa komponen kognitif akan membantu individu untuk lebih memahami orang lain.

b. *Emotional Reactivity*

Komponen *Emotional Reactivity* mendefinisikan empati sebagai pengamatan emosional yang memengaruhi afektif lain. Komponen afektif merujuk pada kemampuan individu untuk mampu meselaraskan pengalaman emosional pada orang lain atau seseorang dapat merasakan emosi yang dialami oleh orang lain. Dalam aspek afektif ini terdapat empat bagian yaitu perasaan yang orang yang diamati sama dengan perasaan pengamat, pengamat mampu peduli terhadap lingkungan sosial, pengamat harus dapat merasakan emosi yang berbeda dari emosi yang dilihatnya, pengamat memiliki keinginan untuk menolong orang lain (Baron-Cohen, 2004).

c. *Social Skills*

Komponen *Social skills* muncul karena adanya hubungan antara komponen afektif dan komponen kognitif. Komponen ini sangat penting karena dengan adanya kemampuan *social skills* maka individu dapat mengeksplorasi pikiran-pikiran dan perasaannya kepada orang lain sehingga menimbulkan rasa empati. Salah satu contoh *social skills* adalah peduli, menurut Batson dan Coke (dalam Watson, 1984) peduli

merupakan suatu sikap yang dimiliki seseorang untuk memberikan perhatian terhadap orang lain dan lingkungan sekitarnya.

### **3. Faktor-faktor yang mempengaruhi empati**

Faktor-faktor yang mempengaruhi Empati menurut Hoffman (2007) yaitu:

- a. Mood dan perasaan, apabila situasi perasaan seseorang dalam keadaan baik ketika berinteraksi dengan lingkungannya, maka dalam berinteraksi akan mempengaruhi cara seseorang dalam memberikan respon terhadap perasaan dan perilaku orang lain akan lebih baik.
- b. Situasi dan tempat, pada situasi tertentu individu dapat berempati lebih baik dibandingkan pada situasi yang lain. Hal ini disebabkan situasi dan tempat yang berbeda dapat menimbulkan respon empati yang berbeda.
- c. Proses belajar dan identifikasi, dalam proses belajar apa yang telah dipelajari individu yang telah diberikan oleh orang tua ketika berada di rumah atau pada situasi tertentu diharapkan individu tersebut dapat menerapkannya pada lain waktu.
- d. Komunikasi dan bahasa, pengungkapan empati dipengaruhi oleh komunikasi (bahasa) yang digunakan seseorang. Perbedaan bahasa pada setiap individu akan menjadi hambatan pada proses empati. Jika bahasa yang digunakan baik maka akan memunculkan empati yang baik. Sebaliknya jika bahasa yang digunakan buruk maka akan memunculkan empati yang buruk.
- e. Pengasuhan, peran dari keluarga sangat membantu individu dalam menumbuhkan rasa empati dalam dirinya.

Supeni, (2014) menjelaskan empati dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu :

a. Gender

Anak perempuan memiliki kemampuan berempati yang lebih tinggi daripada anak laki-laki, dalam hal kepekaan emosi anak perempuan juga lebih sensitif daripada anak laki-laki.

b. Keluarga

Anak-anak yang memiliki tingkah laku yang bermasalah, anak tersebut cenderung memiliki empati yang lebih rendah daripada anak yang normal. Tingkah laku tersebut berhubungan dengan pengalaman semasa hidupnya dengan keluarga. Keluarga yang memberikan agresi, kekerasan dan pemaksaan akan mengalami empati yang rendah, sedangkan keluarga yang memberikan kasih sayang kepada anaknya akan memiliki tingkat empati yang tinggi.

c. Lingkungan pergaulan

Lingkungan pergaulan sangat berpengaruh dalam memberikan empati pada individu selain keluarga. Bagi remaja lingkungan pergaulan sehari-hari sangat berpengaruh, karena lingkungan tersebut memiliki dorongan yang kuat untuk bersama dan diterima oleh teman sebayanya, sehingga remaja akan mengikuti aturan yang dibuat oleh kelompoknya. Jika dalam pergaulan membawa sikap yang positif maka empati pada remaja tersebut akan positif pula.

#### 4. Pengukuran Empati

Ada beberapa pengukuran Empati yang dilakukan dalam berbagai metode. Alat tes pengukuran QMEE yang dibuat oleh Merhabian dan Epstein pada tahun 1972, dimana pengukuran ini mengukur tanggapan-tanggapan emosional, alat ukur ini dianggap berhasil dalam mengungkap beberapa kasus psikoterapi. Alat ukur QMEE digunakan untuk mengukur

empati pada orang tua. Alat ini terdiri dari 33 pernyataan yang dapat merefleksikan reaksi terhadap perilaku-perilaku emosional dan situasi-situasi emosional yang bermacam-macam.

Pengukuran empati yang dibuat oleh Davis (1980) yaitu *Interpersonal Reactivity Index (IRI)* yang mengukur empati yang terdiri dari empat subskala yaitu, *perspective taking, fantasy, empathic concern, dan personal distress*. Alat ukur ini menggunakan model skala likert dengan tujuan untuk melihat kecenderungan respon.

Adapun pengukuran empati yang dibuat oleh Baron-Cohen & Wheelwright (2004). Pengukuran empati dibuat setelah memberikan kritiknya terhadap skala IRI, kemudian membuat alat ukur empati baru dari penggabungan alat ukur sebelumnya. Alat ukur ini di sebut *Empathy Questionnaire (EQ)*. Dalam penelitian ini, skala yang digunakan adalah *Empathy Questionnaire (EQ)* dari Baron-Cohen & Wheelwright (2004) dengan melihat empati dari 3 komponen yaitu *cognitive, emotional reactivity* dan *social skill*.

### **C. Pengendara**

Kamus Besar Bahasa Indonesia/KBBI menjelaskan bahwa pengendara merupakan seseorang yang mengendarai (kuda, mobil dan sebagainya) pengendara juga biasanya disebut pengemudi. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1965 Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Raya, pada Bab I pasal 1 ayat g menyatakan "pengemudi": orang yang mengemudikan kendaraan atau yang langsung mengawasi orang lain mengemudikannya. Menurut hadiman (2001) dalam berkendara memiliki syarat yaitu:

- a. Setiap pengemudi kendaraan bermotor, wajib memiliki SIM.

- b. Cukup umur.
- c. Sehat jasmani dan rohani.
- d. Berpengetahuan tentang lalu lintas.
- e. Cakap mengemudikan kendaraan.

Dalam penelitian ini peneliti memilih subjek pengendara/pengemudi yang mengoperasikan kendaraan bermotor di Kota Makassar. Pengemudi boleh berkendara jika memiliki surat izin mengemudi dan sudah cukup umur mulai dari usia 18 tahun.

Hurlock (1996) mengatakan bahwa pada masa dewasa awal dimulai dari umur 18 tahun sampai umur 40 tahun, saat perubahan yang dilihat dalam bentuk fisik dan psikologis yang menyertai berkurangnya kemampuan dalam reproduktif. Pada masa ini, perkembangan fisik individu berada pada puncaknya yang sering terjadi pada usia 19 hingga 26 tahun. Setelah mencapai puncak, performa fisik dewasa awal kemudian menurun pada usia ini. Penurunan performa fisik pada masa ini membuat individu menjadi menjaga pola hidup yang merugikan kesehatan (Santrock, 2012). Piaget (dalam Santrock, 2012) mengemukakan bahwa pada masa ini individu memiliki pemikiran operasional formal. Di masa ini individu mulai meninggalkan pemikiran ideal dan berpikir secara realitis dan pragmatis (Santrock, 2012).

Santrock (2012) mengemukakan bahwa perkembangan sosioemosi individu pada masa ini berkaitan dengan perkembangan sosioemosi pada masa anak-anak. Masa ini dewasa awal mulai menunjukkan pada ketertarikan, cinta, dan relasi dekat. Individu pada dewasa awal juga mulai memikirkan mengenai pernikahan dan keluarga. Steinberg (2005) menjelaskan kematangan emosi dimulai pada masa dewasa awal, karena individu mulai matang dalam

memproses informasi sehingga individu tersebut dapat emosinya untuk menghindari efek negatif yang akan terjadi pada dirinya.

#### **D. Empati sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar**

Seiring berkembangnya waktu jumlah kendaraan di kota makassar terus meningkat. Namun, tak jarang pengendara mengalami tak kecelakaan. Di kota makassar, angka kecelakaan meningkat setiap tahunnya, menurut data kepolisian bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, dalam 4 tahun terakhir semakin meningkat. Tercatat pada tahun 2014 mencapai 88.897, selanjutnya tahun 2015 naik menjadi 96.073, naik lagi selanjutnya pada tahun 2017 dengan jumlah 104.327, dan pada tahun 2018 mencapai 107.968 kejadian. Secara korban yang meninggal dunia, rata-rata mencapai 30.000 orang per tahun atau 80 orang perhari Kompas.com (2019).

Meningkatnya angka kecelakaan yang dialami oleh pengendara di kota makassar disebabkan oleh adanya perilaku *aggressive driving*. Perilaku *aggressive driving* menurut Houston, Harris, & Nornan (2003) adalah pola disfungsi perilaku sosial yang merupakan ancaman serius terhadap keselamatan publik. Mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai perilaku seperti membuntuti, membunyikan klakson secara terus menerus, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh saat lalu lintas padat dan mengebut atau menaikkan kecepatan di atas rata-rata serta mengoperasikan kendaraan bermotor dengan cara egois, memaksa atau tidak sabar, sering tidak aman, yang secara langsung mempengaruhi pengendara lain.

Tasca (2000) jika pengemudi memiliki unsur kesengajaan ingin meningkatkan resiko tabrakan pada pengendara lain dan dimotivasi oleh ketidaksabaran,

kekesalan, permusuhan, dan suatu cara yang dilakukan untuk menghemat waktu seperti melanggar arus lalu lintas.

Hasil wawancara yang dilakukan kepada 10 responden menunjukkan perilaku *aggressive driving* perilaku yang di tampilkan pengendara saat berkendara seperti menaikkan kecepatan yang disebabkan oleh keadaan mendesak seperti terburu-buru untuk sampai ditujuan, terus membunyikan klakson secara terus-menerus pada saat situasi macet, melanggar arus lalu lintas agar dapat menghemat waktu beserta bahan bakar kendaraan, seringkali memotong jalur kendara lain ,membuat jalur sendiri, dan parkir kendaraan bukan pada tempatnya atau terdapat larangan parkir.

Perilaku *aggressive driving* akan berdampak pada pengendara lain maupun pejalan kaki dan juga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada bab IX Lalu Lintas. Bagian Keempat, Tata Cara Berlalu Lintas Paragraf 1 Ketertiban dan Keselamatan Pasal 105 yaitu Setiap orang yang menggunakan Jalan wajib berperilaku tertib atau mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan.

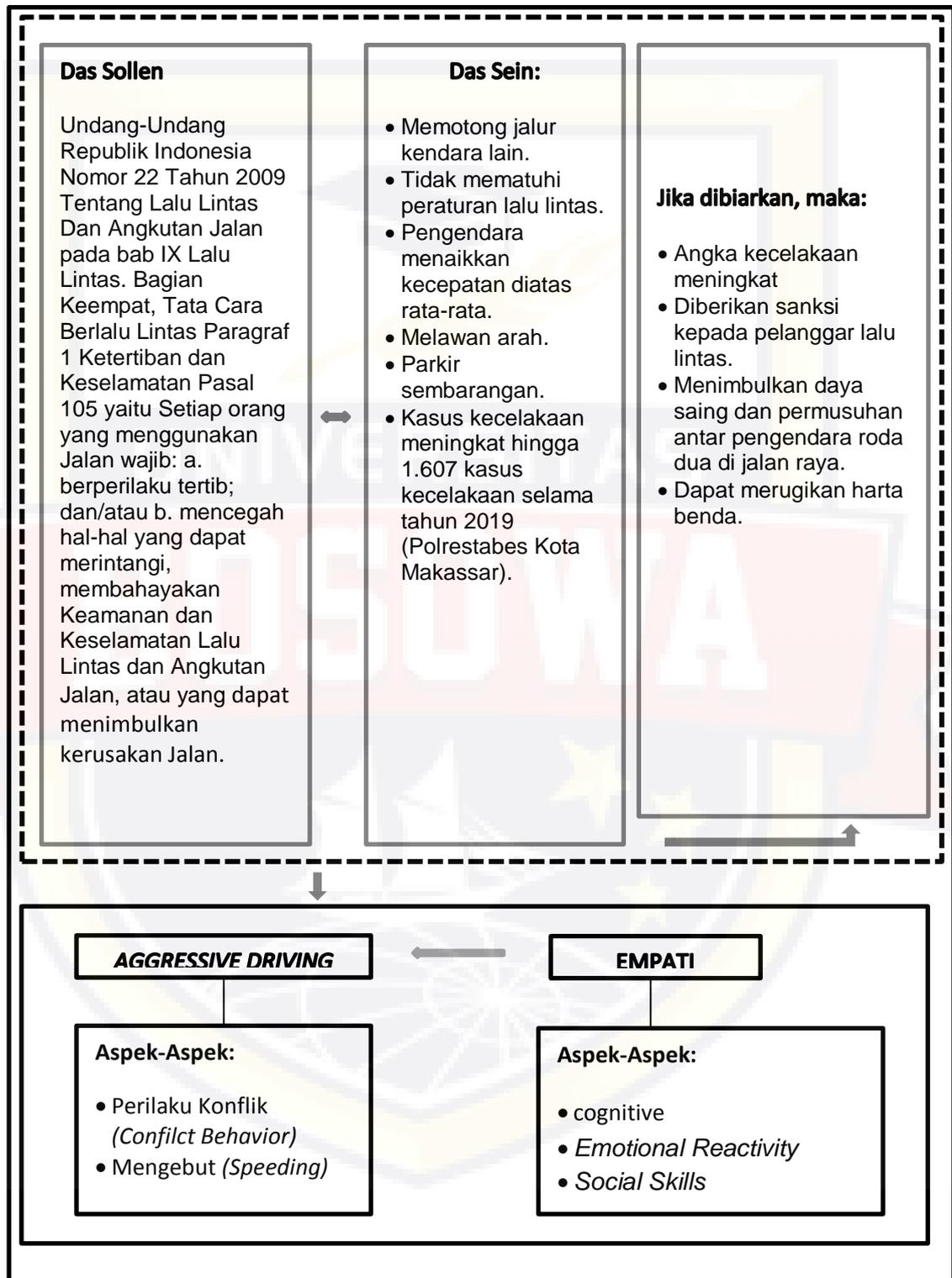
Pada saat pengendara memikirkan resiko dari perilaku *aggressive driving* seperti melawan arus lalu lintas kemudian mempertimbangkan agar tidak berperilaku seperti itu dengan sikap empati cenderung tidak terjadi seperti perilaku *aggressive driving*. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Normansyah (2018) menunjukkan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara empati dengan kecenderungan *aggressive driving* dimana pengendara yang memiliki empati yang tinggi maka cenderung *aggressive driving* rendah.

Hasil penelitian juga dikemukakan oleh Yulianti (2016) yang mengetakan bahwa Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara empati dan perilaku agresif saat berkendara, dengan begitu hipotesis diterima ( $r_{xy} = -0.220$  dengan  $p < 0,05$ ). Empati memberikan kontribusi 4,9% terhadap perilaku agresif berkendara, sedangkan 95,1% yang lainnya dipengaruhi oleh faktor lain. Adapun hasil penelitian yang dilakukan oleh Renitasari (2017) yang menyatakan bahwa terdapat juga pengaruh positif yang artinya hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh empathy terhadap aggressive driving itu termasuk kecil sebesar 1,1%.

Titchener (dalam Pudjibudojo, dkk 2019) menyatakan bahwa individu yang tidak merasakan posisi individu lain atau tidak melakukan pemahaman yang mendalam serta membayangkan berada di situasi yang dialami oleh individu lain disebut empati. Empati yang tidak dimiliki oleh pengendara cenderung akan melakukan perilaku-perilaku *aggressive driving* karena tidak merasakan jika berada di posisi pengendara lain. Jika dibiarkan terus menerus pengemudi akan seenaknya melakukan pelanggaran lalu lintas atau berperilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan pemaparan di atas, peneliti menduga bahwa empati dapat memberikan kontribusi positif terhadap perilaku *aggressive driving*. Dengan demikian peneliti tertarik untuk meneliti empati sebagai prediktor aggressive driving pada pengendara roda dua di kota makassar.

## E. Kerangka Pikir



**Keterangan :**

- ← : Prediktor terhadap
- ⬜ : Fenomena Penelitian
- ⬜ : Wilayah Penelitian
- : Dimensi dari Variabel

#### **F. Hipotesis Penelitian**

Hipotesis dari penelitian ini adalah empati dapat menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar.

**BOSOWA**



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan salah satu metode penelitian kuantitatif. Sugiyono (2014) menyatakan bahwa metode kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel yang memiliki ketentuan, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistic, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Azwar (2017) pengolahan data yang dilakukan yaitu menganalisis menggunakan statistik dan hasilnya akan memperoleh bukti signifikansi berupa pengaruh antar variabel, perbedaan atau hubungan antar variabel yang akan diteliti.

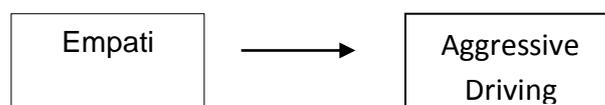
#### B. Variable Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu objek, sifat atau nilai yang dimiliki setiap individu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu variabel independen yang dimana variabel ini dapat memengaruhi dan satu variabel dependen sebagai variabel yang dapat dipengaruhi. Berikut variabel yang akan diuji dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Variabel Independen (x) : Empati

Variabel Dependen (y) : Aggressive Driving

Gambar Variabel Penelitian



## C. Defenisi Konseptual dan Operasional Penelitian

### 1. Defenisi Konseptual Penelitian

Definisi konseptual merupakan variabel yang berlandaskan teori yang dikemukakan oleh ahli di bidang variabel itu sendiri dan digunakan oleh peneliti sebagai *grand theory* dalam menyusun penelitian ini. Variabel dalam penelitian yaitu *aggressive driving* dan empati.

#### a. *Aggressive Driving*

Houston, Harris dan Norman (2003) menjelaskan bahwa *aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* ini dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang.

#### b. Empati

Baron-Cohen & Wheelwright (2004), Empati dapat membantu individu untuk memahami maksud orang lain, memprediksi perilaku mereka dan mengalami emosi yang dipicu oleh emosi mereka. Terdapat tiga pendekatan yang digunakan untuk memahami teori empati, yaitu pendekatan afektif, pendekatan kognitif dan keterampilan sosial.

### 2. Defenisi Operasional Penelitian

Azwar (2017) menjelaskan mengenai definisi operasional yaitu variabel yang dirumuskan berdasarkan ciri atau karakteristik variabel tersebut yang dapat diamati secara nyata. Variabel penelitian ini yaitu *Aggressive Driving* dan Empati.

a. *Aggressive Driving*

*Aggressive Driving* adalah perilaku dalam mengemudi yang dapat merugikan orang lain maupun diri sendiri karena bersifat mengganggu atau merusak. Perilakunya berupa melakukan gerakan yang dapat menimbulkan pertikaian, tidak sabar dalam berkendara, melanggar peraturan lalu lintas sehingga cenderung meningkatkan resiko kecelakaan pada dirinya maupun pengendara lainnya.

b. Empati

Empati adalah sebuah kemampuan seseorang untuk dapat merasakan dan memahami perasaan atau penderitaan yang dirasakan oleh orang lain. Empati terbentuk melalui kesadaran dari dalam diri individu. Empati dapat membantu individu untuk menghindari perilaku yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain. Ketika individu sedang melihat orang lain mengalami kecelakaan, individu akan membantu atau menolong karena sedang memposisikan dirinya pada orang lain yang mengalami kesulitan.

#### **D. Populasi, Sampel, dan Teknik Pengambilan Sampel**

##### **1. Populasi**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atau obyek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karekteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Populasi yang digunakan harus memiliki karakteristik tertentu untuk membedakan antar populasi satu dengan yang lainnya seperti ciri individual dan ciri demografis yang spesifik (Azwar, 2017). Populasi penelitian ini yakni seluruh masyarakat di Kota Makassar yang dapat berkendara dengan kriteria usia 18-65 tahun.

## 2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (Sugiyono, 2013). Adapun sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah Masyarakat di Kota Makassar yang berusia 18-65 tahun dewasa awal dan menengah yang dapat berkendara. Dimana penentuan sampel memakai rumus persamaan yang dikemukakan oleh (Abdullah & Sutanto, 2015) yaitu  $n \geq \frac{1}{\alpha^2}$ . Taraf  $\alpha$  pada penelitian ini adalah 0.05 maka sampel yang akan diteliti  $\geq 400$  orang.

## 3. Teknik Pengambilan Sampel

Pendekatan pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *non-probability sampling*. *Non-probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak diketahui peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel (Sugiyono, 2013). Pendekatan *non-probability sampling* digunakan apabila besarnya peluang anggota dalam populasi untuk terpilih sebagai sampel tidak diketahui jumlahnya (Azwar, 2017). Teknik penentuan sampel pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik *purpose sampling* yaitu teknik pengampilan sampel sesuai dengan beberapa pertimbangan atau sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan (Sujawerni & Endrayanto, 2012). Adapun kriteria subjek yang ditentukan oleh peneliti sebagai berikut :

- a. Pengendara roda dua
- b. Berdomisili di Kota Makassar
- c. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM)

## E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu skala dengan cara menyebar skala yang akan diisi oleh subjek. Azwar (2015) menyatakan bahwa skala adalah suatu perangkat pertanyaan/ Pernyataan yang disusun dan bertujuan untuk mengungkap atribut tertentu melalui respon terhadap pertanyaan/ pernyataan tersebut. Skala yang digunakan penelitian berupa skala *aggressive driving* dan skala empati.

### 1. Skala *Aggressive Driving*

Dalam penelitian ini, *Agressive Driving* akan diukur menggunakan skala *Agressive Driving* yang di adaptasi dari teori *Aggressive Driving* dan dikembangkan dari teori Houston, Harris & Norman (2003), kemudian diadaptasi oleh Puri (2020). *Aggressive Driving* adalah perilaku pola disfungsi dari perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang. Skala yang digunakan terdiri 2 aspek yaitu, perilaku konflik dan mengebut, di mana setiap aspek memiliki 3 indikator dan memiliki jumlah sebanyak 10 aitem.

Skala ini disebut dengan *The Agressive Driving Behavior Scale* (ADBS) yang dikembangkan oleh Houston, Harris, Norman (2003) skalanya ini dirancang untuk mengukur suatu perilaku pengemudi yang di anggap berbahaya. ADBS enam alternative jawaban, yaitu selalu, sangat sering, cukup sering, jarang, kadang-kadang, tidak pernah. Dimana Indeks validitas skala yaitu 0.16 – 0.81 dan indeks reliabilitas (Alpha) skala ini sebesar 0.817 Terdapat 10 item dalam skala *Aggressive Driving* dimana terdiri dari pernyataan *favorable* dan *unfavorable*.

Tabel 01. *Blue print* skala kecenderungan *aggressive driving*

Aspek	Indikator	Aitem		Jumlah aitem
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
<i>Conflict Behavior</i>	1. Membunyikan klakson			
	2. Memberi isyarat kasar	1, 2, 4, 5, 6		5
	3. Menyalakan lampu jauh	7		1
<i>Speeding</i>	1. Mengemudi melewati batas maksimal kecepatan	9, 10		2
	2. Membuntuti kendaraan* lain	8		1
	3. Meningkatkan kecepatan ketika lampu lalu lintas berwarna kuning	11		1
<b>Total</b>				<b>10</b>

## 2. Skala Empati

Peneliti menggunakan skala Empati yang di buat oleh Baron-Cohen dan Wheelwright (2004) yang diadaptasi oleh Ramadhan (2020). Skala Empati yang digunakan disebut alat ukur *Empathy Quotient* yang dibuat oleh Baron-Cohen & Wheelwright (2004) dimana terdapat 3 dimensi Empati yaitu *Cognitive*, *Emotional Reactivity*, dan *Social Skills*. *Empathy Quotient* menggunakan skala model likert dengan 4 poin yaitu sangat setuju, agak setuju, agak tidak setuju dan sangat tidak setuju, dimana terdapat 21 aitem *favorable* dan 19 aitem *unfavorable*. Dimana indeks reliabilitas (Alpha) skala ini sebesar 0.97 dengan 40 jumlah aitem.

Tabel 02. *Blue print* skala empati

Aspek	Aitem		Jumlah
	<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
<b>Cognitive</b>	1, 11, 14, 15, 22, 26, 29, 34, 35, 36, 38		<b>11</b>
<b>Emosional Reactive</b>	39, 28, 27, 24, 13, 3	6, 10, 12, 16, 17, 18, 19, 25, 31, 33	<b>16</b>
<b>Social Skills</b>	40, 37, 23, 21,	2, 4, 5, 7, 8, 9, 20, 30, 32	<b>13</b>
	<b>Jumlah</b>		<b>40</b>

## F. Uji Instrumen

Sebelum melakukan pengambilan data menggunakan skala yang telah dibuat. Skala tersebut harus diuji apakah dapat dipercaya dan bisa menjadi alat pengukuran. Untuk itu skala diuji menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas.

### 1. Uji Validitas

Validitas berasal dari kata *validity* yang berarti sejauhmana keakuratan suatu alat ukur atau skala penelitian dalam menjalankan fungsi pengukurannya. Validitas dalam pengertiannya dapat menunjuk pada sejauh mana skala itu mampu mengungkap dengan akurat mengenai atribut yang dirancang untuk mengukurnya (Azwar, 2015). Validitas yang akan diuji yaitu validitas isi dan validitas konstruk.

#### a. Validitas Isi

Azwar (2015) mengatakan validitas isi adalah sejauh mana kelayakan suatu tes sebagai sampel dari domain aitem yang hendak diukur. Validitas isi terdiri dari validitas tampak dan validitas logis.

##### 1) Validitas Tampak

Validitas tampak adalah bentuk validitas yang membuktikan apakah hasil pengukuran yang diperoleh dari aitem-aitem tes berhubungan dengan konstruk teoritik yang menjadi acuan dari penyusunan tes tersebut (Azwar, 2015). Namun, skala yang memiliki validitas tampak yang bagus dapat memotivasi responden untuk mengerjakan skala sebaik mungkin dan bersungguh-sungguh seperti kejelasan dalam penulisan, instruksi pengerjaan dan tampilan. Sebaliknya, apabila tes dengan validitas tampak yang rendah atau tidak meyakinkan akan membuat responden mengerjakan tes tersebut dengan seadanya (Azwar, 2018).

## 2) Validitas Logis

Validitas logis menurut Azwar (2015) biasanya disebut sebagai validitas sampling (*sampling validity*) karena validitas ini menunjuk pada sejauh mana aitem tes merupakan representasi dari ciri-ciri atribut yang akan diukur dan validitas ini di gunakan untuk mencocokkan apakah yang akan diteliti sudah sesuai variabel atau belum sesuai. Dalam pengukuran validitas logis yang dilakukan adalah memberikan skala kepada SME (Subject Matter Expert) untuk menilai apakah aitem sudah relevan dengan atribut yang akan diukur.

SME (Subject Matter Expert) merupakan seseorang yang ahli dalam variabel yang akan diukur (Azwar, 2018). Dalam pengujian validitas logis pada skala *aggressive driving* yang dilakukan oleh Puri (2020) dengan memberikan skala pada tiga dosen sebagai SME untuk menilai apakah skala sudah sesuai untuk mengukur *aggressive*

*driving* pada pengendara roda dua. Sedangkan pengujian validitas logis pada skala empati yang dilakukan oleh Ramadhan (2020) dengan memberikan skala kepada 5 dosen sebagai SME.

#### **b. Validitas konstruk**

Menurut Azwar (2015) digunakan untuk membuktikan apakah hasil pengukuran yang diperoleh melalui aitem-aitem tes berkorelasi tinggi dengan konstruk teoritik yang mendasari penyusunan tes tersebut. Dalam mengukur validitas konstruk peneliti menggunakan prosedur CFA (*Confirmation Factor Analysis*). CFA digunakan untuk menguji sejauh mana item-item dalam tes sesuai dengan dasar teori yang digunakan. Item dinyatakan valid jika nilai factor loading bernilai positif dengan bantuan program Lisrel 8.70 untuk menentukan item mana yang valid dan yang gugur.

#### **2. Uji Reliabilitas**

Azwar (2015) menyatakan reliabilitas memiliki pengertian yang mengacu kepada keterpercayaan atau konsistensi hasil ukur, yang mengandung makna seberapa tinggi kecermatan pengukuran. Pengukurannya yang tidak cermat berarti tidak konsisten dari waktu ke waktu. Alat ukur dapat dikatakan reliabel apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok subjek yang sama diperoleh hasil yang relatif sama, selama aspek yang diukur dalam diri subjek memang belum berubah. Dalam pengukuran uji reliabilitas skala penelitian ini adalah dengan menggunakan perhitungan Cronbach Alpha, dengan bantuan SPSS 20. Nilai reliabilitas suatu skala bergerak dari 0-1. Semakin tinggi nilai yang diperoleh maka reliabilitas skala juga semakin tinggi.

Tabel 03. *Nilai Cronbach Alpha* dan kategori

<b>Nilai Cronbach Alpha</b>	<b>Kategori</b>
0.00 – 0.20	Sangat Rendah
0.21 – 0.40	Agak Rendah
0.41 – 0.60	Cukup Tinggi
0.61 – 0.80	Tinggi
0.81 – 1.00	Sangat Tinggi

## **G. Teknik Analisis Data**

Penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden atau sumber data lain terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan. (Sugiyono, 2014).

### **1. Analisis Deskriptif**

Azwar (2017) mengemukakan analisis deskriptif bertujuan untuk memberikan deskriptif mengenai data dari variabel yang diperoleh dari kelompok subjek penelitian dan tidak dimaksudkan untuk melakukan pengujian hipotesis. Analisis deskriptif dalam penelitian ini adalah untuk melihat demografi subjek penelitian.

### **2. Uji Asumsi**

Uji asumsi dilakukan sebelum analisis data untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan, hal tersebut diperlukan untuk mengetahui apakah data untuk pengujian hipotesis dapat dilakukan. Teknik yang digunakan untuk uji asumsi analisis pada penelitian ini yaitu :

#### **a. Uji Normalitas**

Sugiyono (2013) menjelaskan bahwa penggunaan statistic parametris, bekerja dengan asumsi bahwa data setiap variabel penelitian yang akan dianalisis membentuk distribusi normal. Uji normalitas sebaran bertujuan untuk mengetahui kenormalan distribusi sebaran skor, apabila terjadi penyimpangan, maka dapat dilihat seberapa jauh penyimpangan.

Derajat penyimpangan yang menyimpang dari tendensi sentral maka dinyatakan nilai-nilai yang ada di distribusi yang diperoleh tidak akan membentuk kurva normal. Sebaliknya apabila derajat penyebaran nilai tidak menyimpang dari tendensi sentral, maka nilai dalam distribusi yang diperoleh akan membentuk sebuah kurva normal. Uji normalitas ini menggunakan teknik analisis *Sample Kolmogorov-Smirnov* dalam program *SPSS 20 for windows*. Kolmogorov Smirnov digunakan karena responden yang subjek pada penelitian melebihi 50 orang. Data dikatakan memiliki distribusi normal jika taraf signifikan lebih besar dari 0,05 ( $p > 0,05$ ) dan jika  $p < 0,05$  maka sebaran data tersebut bisa dikatakan tidak normal.

#### **b. Uji Linearitas**

Sugiyono (2013) menjelaskan salah satu asumsi dari analisis regresi adalah linearitas. Uji linearitas dalam penelitian ini untuk melihat apakah variabel *aggressive driving* dan empati memiliki hubungan yang linear atau tidak. Uji linearitas menggunakan bantuan program SPSS 20. Untuk mengukur uji linearitas, peneliti menggunakan uji Anova melalui aplikasi SPSS dan dilihat antara nilai F hitung dan F tabel. Berikut kriteria uji linearitas:

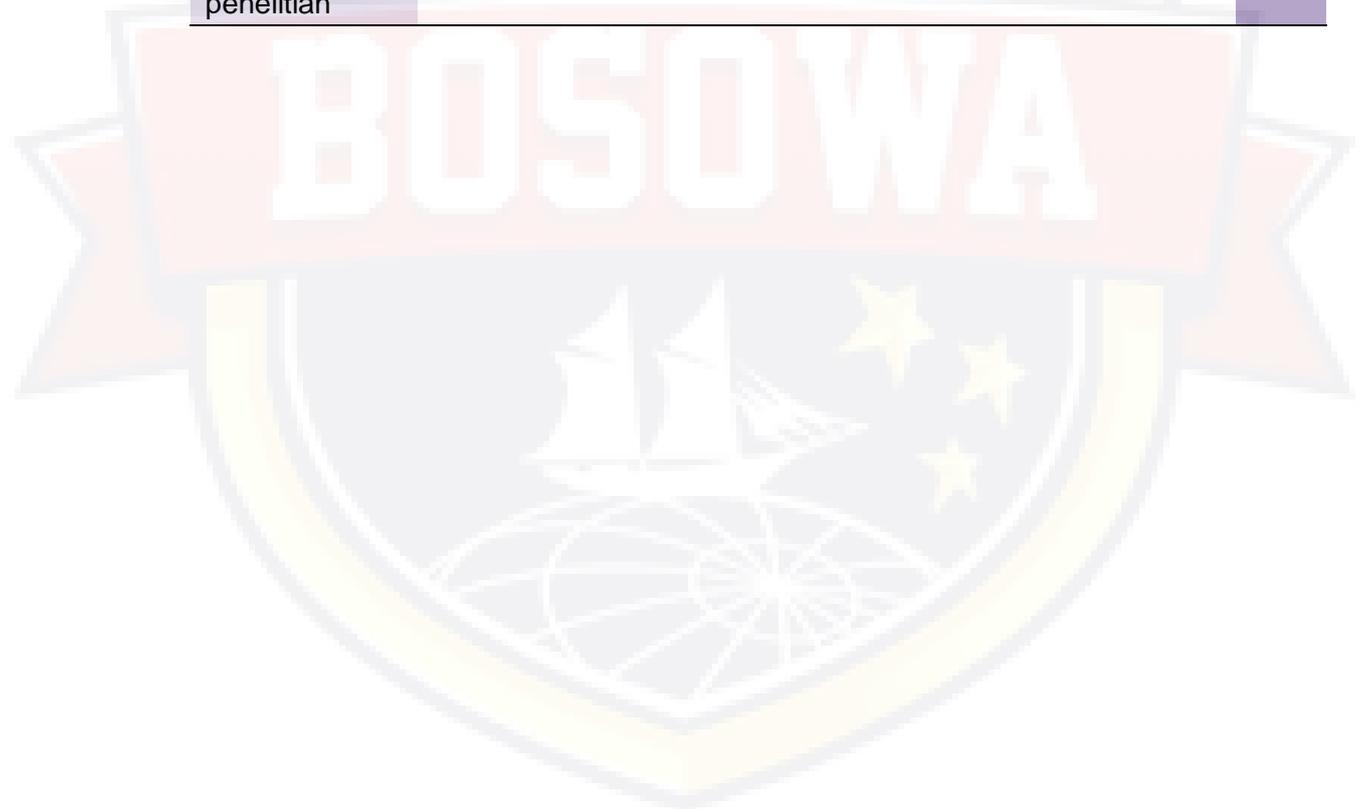
1. Apabila nilai signifikansi yang diperoleh lebih besar dari taraf signifikansi 0.05 ( $\text{sig} > 0.05$ ), maka datanya dapat dikatakan terdistribusi secara linear.
2. Apabila nilai signifikansi yang diperoleh lebih kecil dari taraf signifikansi 0.05 ( $\text{sig} < 0.05$ ), maka datanya dapat dikatakan tidak terdistribusi secara linear.

### **3. Uji Hipotesis**

Data hasil penelitian akan dianalisis menggunakan teknik regresi sederhana untuk menguji hipotesis. Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen (Sugiyono, 2013). Teknik pengujian hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis regresi linier sederhana yaitu analisis yang bertujuan untuk mengetahui dan mempelajari hubungan antara kedua variabel dan berlaku jika hanya satu variabel yang mempengaruhi variabel lainnya. Uji hipotesis dianalisis dengan bantuan program SPSS 20. Jika hasil analisis memiliki nilai signifikansi  $> 5\%$  maka  $H_0$  diterima. Sedangkan, jika nilai signifikansi  $< 5\%$   $H_0$  ditolak.

## H. Tempat dan Jadwal Penelitian

Kegiatan	Tahun 2020-2021																			
	Oktober				November				Desember				Januari				Februari			
	Minggu ke-				Minggu ke-				Minggu ke-				Minggu ke-				Minggu ke-			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Penyusunan proposal																				
Revisi proposal																				
Pengumpulan data lapangan																				
Input data																				
Analisis																				
Pembuatan laporan penelitian																				



## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. Hasil Analisis Deskriptif

###### a. Deskripsi Demografi

Subjek dalam penelitian ini adalah pengendara roda dua yang berdomisili di kota Makassar dan memiliki surat izin mengemudi (SIM). Dalam penelitian ini jumlah keseluruhan sampel yang menjadi subjek penelitian ini sebanyak 1.043 orang. Adapun karakteristik demografi subjek dalam penelitian ini yaitu jenis kelamin, usia, suku, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan lama mahir mengendarai motor. Selain itu, karakteristik subjek akan di analisis berdasarkan variabel yang digunakan yaitu *Aggressive Driving* dan Empati. Berikut akan ditampilkan gambaran secara umum subjek pada penelitian ini :

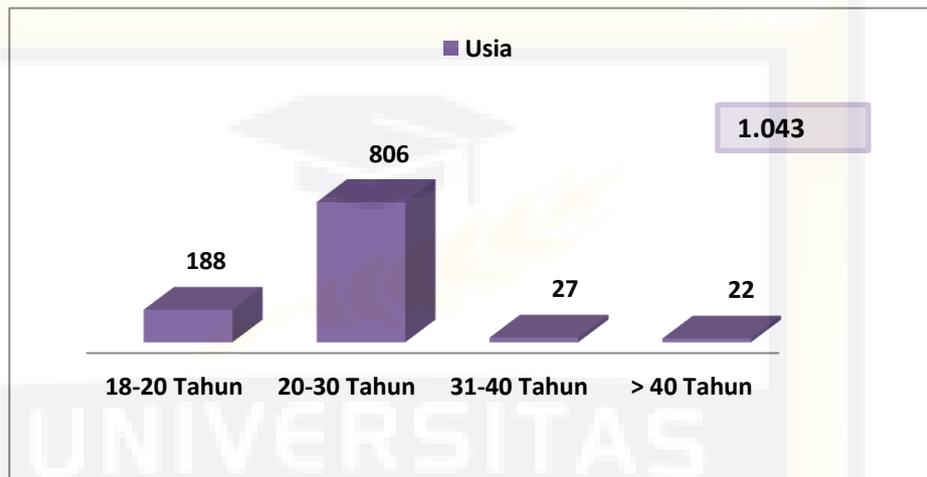


Gambar 4.1 Diagram berdasarkan jenis kelamin

Jumlah keseluruhan subjek dalam penelitian ini berjumlah 1.043 responden. Berdasarkan hasil yang telah didapatkan bahwa terdapat 526 (49.9%) responden laki-laki dan responden perempuan sebanyak 517

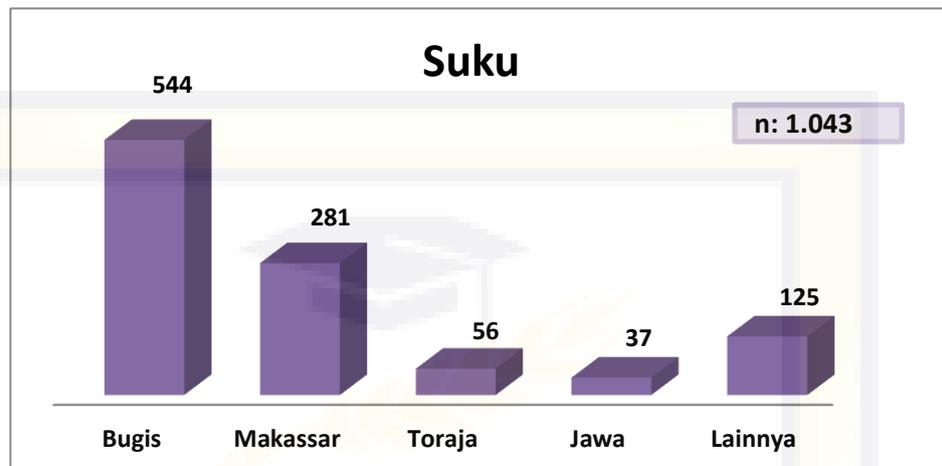
(49.0%). Dari data ini dapat dikatakan bahwa responden laki-laki lebih banyak menjadi responden dalam penelitian.

a) Usia



Responden dalam penelitian ini terdapat 1.043 responden. Responden dalam penelitian adalah pengendara roda dua yang sudah memiliki SIM, dengan usia mulai dari 18 tahun. Responden yang berusia 18-20 tahun sebanyak 188 (17.8%) orang, usia 21-30 tahun sebanyak 806 (76.4%) orang, usia 31-40 tahun sebanyak 27 (2.6%) orang, dan usia > 40 tahun sebanyak 22 (2.1%) orang. Berdasarkan data tersebut, dapat dikatakan bahwa responden yang berusia 21-30 tahun lebih banyak menjadi responden dalam penelitian ini.

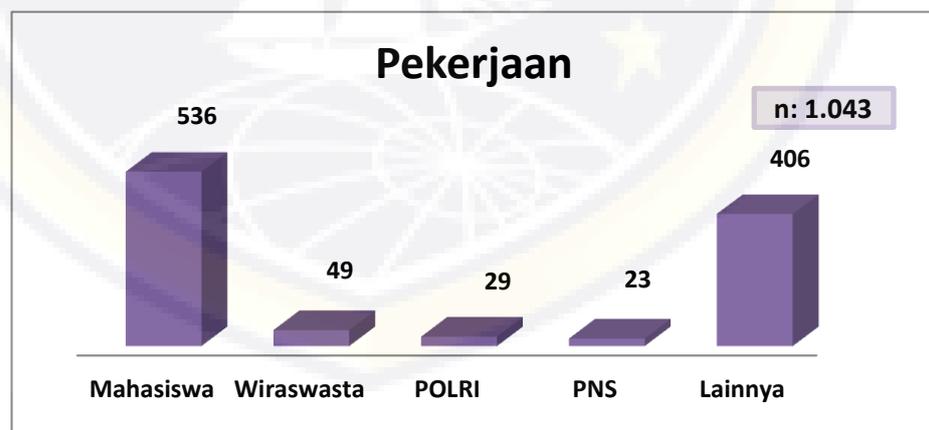
## b) Suku



Gambar 4.3 Diagram berdasarkan suku

Berdasarkan diagram suku diatas, maka hasil yang didapatkan bahwa dari 1.043 responden terdapat suku Bugis sebanyak 544 (51.6%) orang, suku Makassar sebanyak 281 (26.6%) orang, suku Toraja sebanyak 56 (5.3%) orang, suku Jawa sebanyak 37 (3.5%) orang, serta suku lainnya sebanyak 128 (11.8%) orang. Sehingga dapat dikatakan bahwa responden yang berasal dari suku Bugis lebih banyak menjadi responden dalam penelitian ini.

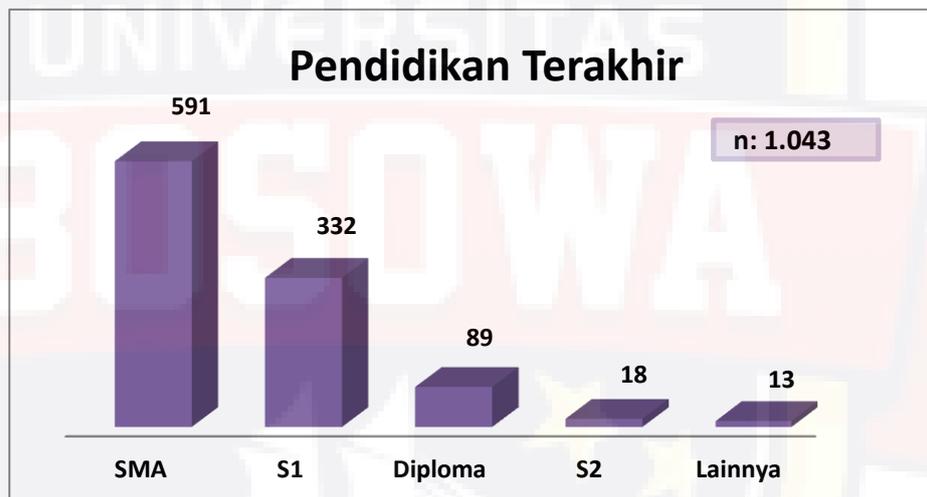
## c) Pekerjaan



Gambar 4.4 Diagram berdasarkan pekerjaan

Dari 1.043 orang yang menjadi responden dalam penelitian ini terdapat beberapa macam pekerjaan yang dimiliki oleh responden. Responden yang masih berstatus mahasiswa sebanyak 536 (50.8%) orang, wiraswasta sebanyak 49 (4.6%) orang, POLRI sebanyak 29 (2.7%) orang, PNS sebanyak 23 (2.2%) orang, dan lainnya sebanyak 406 (38.5%) orang. Dalam penelitian ini yang paling banyak menjadi responden adalah pengendara roda dua yang masih berstatus mahasiswa.

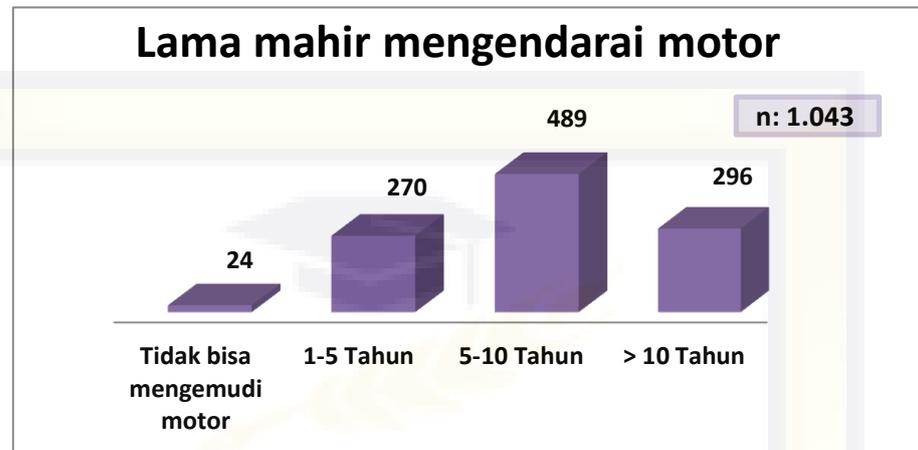
d) Pendidikan terakhir



Gambar 4.5 Diagram berdasarkan pendidikan terakhir

Dalam penelitian ini terdapat beberapa macam pendidikan terakhir responden. Responden yang memiliki pendidikan terakhir SMA sebanyak 591 (56.0%) orang, pendidikan terakhir S1 sebanyak 332 (31.5%) orang, pendidikan terakhir Diploma sebanyak 89 (8.4%) orang, pendidikan terakhir S2 sebanyak 18 (1.7%) orang, dan pendidikan terakhir lainnya sebanyak 13 (1.2%) orang. Dalam penelitian ini pendidikan terakhir SMA lebih banyak menjadi responden.

## e) Lama mahir mengendarai motor



Gambar 4.6 Diagram berdasarkan lama mahir mengendarai motor

Dari 1.043 responden dalam penelitian ini terdapat juga responden yang mahir mendarai motor dan rata-rata lama mahir mengendarai motor itu 5-10 tahun. Responden yang dapat mengendarai motor 1-5 tahun sebanyak 259 (24.5%) orang, 5-10 tahun sebanyak 491 (46.5%) orang dan >10 tahun sebanyak 293 (27.8%) orang.

## c. Deskriptif Variabel Penelitian berdasarkan Tingkat Skor

Deskripsi demografi ini terdiri dari yaitu jenis kelamin, usia, suku, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan lama mahir mengendarai motor. Deskripsi dalam penelitian ini akan disajikan dengan menggunakan hasil dari aplikasi analisis data, sebagai berikut :

Variabel	N	Mean	Min	Maks	SD
<i>Aggressive Driving</i>	1.043	21,56	10	47	5,35
<b>Empati</b>	1.043	117,23	87	152	11,05

Tabel 4.1 Hasil Analisis Deskriptif *Aggressive Driving* dan Empati

Berdasarkan tabel diatas ditemukan hasil bahwa variabel *Aggressive Driving* memiliki nilai mean sebesar 21,56, nilai minimal yang dicapai responden sebesar 10 dan skor maksimal sebesar 47, serta nilai standar

deviasi yang diperoleh sebesar 5,35. Selanjutnya pada variabel Empati memiliki nilai mean sebesar 117,23, nilai minimal yang dicapai oleh variabel ini sebesar 87 dan skor maksimal sebesar 152, serta nilai deviasi yang diperoleh sebesar 11,05.

Adapun kategori atau penormaan yang digunakan dalam menganalisis data yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, sangat rendah.

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi
<b>Sangat Tinggi</b>	$X > (\text{Mean} + 1.5 \text{ SD})$
<b>Tinggi</b>	$(\text{Mean} + 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 1.5 \text{ SD})$
<b>Sedang</b>	$(\text{Mean} - 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\text{Mean} + 0.5 \text{ SD})$
<b>Rendah</b>	$(\text{Mean} - 1.5 \text{ SD}) < X \leq \text{Mean} - 0.5 \text{ SD}$
<b>Sangat Rendah</b>	$(\text{Mean} - 1.5 \text{ SD}) > X$

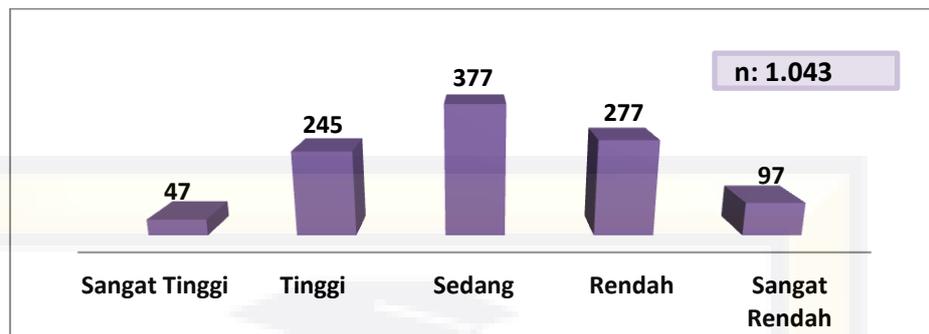
Tabel 4.2 Kategorisasi Skor

### 1. Deskriptif Variabel *Aggressive Driving* Pada pengendara roda dua di Kota Makassar

Tabel 4.3 Kategorisasi Aggressive Driving

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi	Hasil Kategorisasi	Frekuensi
<b>Sangat Tinggi</b>	$X > (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$X > 29.59$	47
<b>Tinggi</b>	$(\bar{X} + 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$24.24 < X \leq 29.59$	245
<b>Sedang</b>	$(\bar{X} - 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0.5 \text{ SD})$	$18.89 < X \leq 24.24$	377
<b>Rendah</b>	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0.5 \text{ SD})$	$13.53 < X \leq 18.89$	277
<b>Sangat Rendah</b>	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) > X$	$13.53 > X$	97

Ket :  $\bar{X}$  = Mean ; SD = Standar Deviasi



Gambar 4.7 Diagram Variabel *Aggressive Driving* berdasarkan Kategorisasi

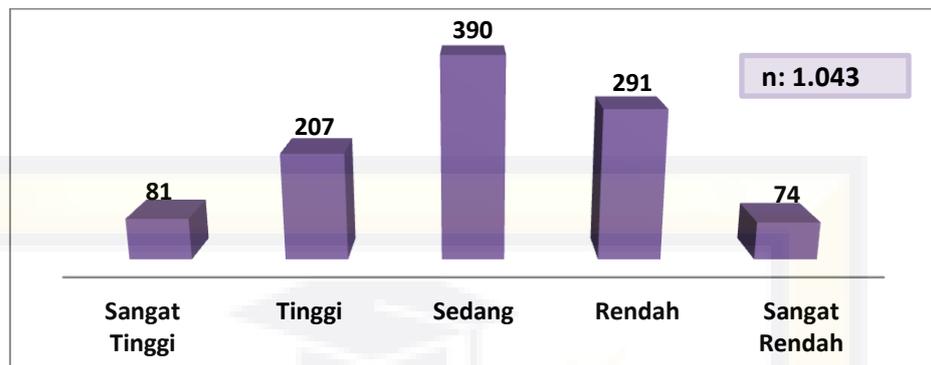
Berdasarkan dari hasil diagram yang didapatkan bahwa sebanyak 81 (7.7 %) responden memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi, sedangkan sebanyak 245 (23.2 %) responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang sedang 377 (35.7 %) sedangkan jumlah responden *Aggressive Driving* rendah sebanyak 277 (26.3 %) dan jumlah responden 97 (9.2 %) orang terdapat pada tingkat skor *Aggressive Driving* sangat rendah.

## 2. Deskriptif Variabel Empati Pada pengendara roda dua di Kota Makassar

Tabel 4.4 Kategorisasi Empati

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi	Hasil Kategorisasi	Frekuensi
<b>Sangat Tinggi</b>	$X > (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$X > 133.82$	81
<b>Tinggi</b>	$(\bar{X} + 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$122.77 < X \leq 133.82$	207
<b>Sedang</b>	$(\bar{X} - 0.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} + 0.5 \text{ SD})$	$111.71 < X \leq 122.77$	390
<b>Rendah</b>	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) < X \leq (\bar{X} - 0.5 \text{ SD})$	$100.66 < X \leq 111.71$	291
<b>Sangat Rendah</b>	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) > X$	$100.66 > X$	74

Ket :  $\bar{X}$  = Mean ; SD = Standar Deviasi



Gambar 4.8 Diagram Empati berdasarkan Kategorisasi

Berdasarkan dari hasil diagram yang didapatkan bahwa sebanyak 81 (7.7 %) responden memiliki tingkat Empati sangat tinggi, sedangkan sebanyak 207 (19.6 %) responden yang memiliki tingkat Empati yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat Empati yang sedang 390 (37.0 %) sedangkan jumlah responden Empati rendah sebanyak 291 (27.6 %) dan jumlah responden 74 (7.0 %) orang terdapat pada tingkat skor Empati sangat rendah.

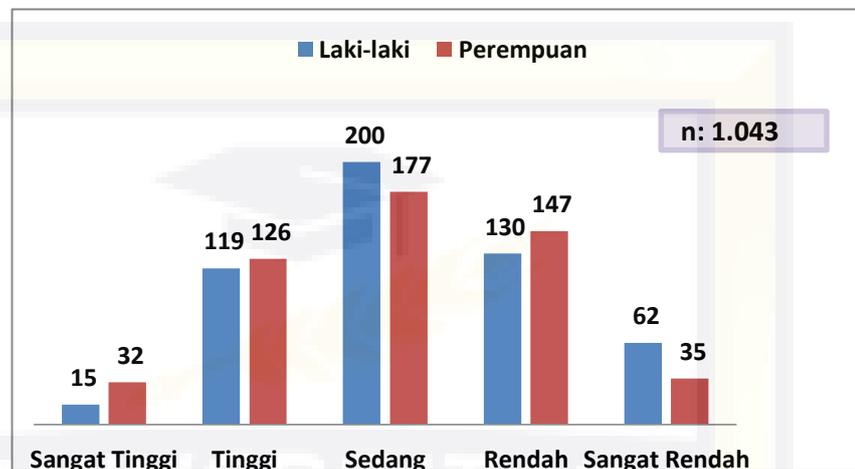
### 3. Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi

#### a. Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Demografi

##### a) Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan berdasarkan jenis kelamin pada variabel *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua dengan jumlah keseluruhan subjek sebanyak 1.043 memperoleh hasil bahwa pengendara yang menunjukkan perilaku *aggressive driving*. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa kategori sedang yang paling tinggi berada pada jenis kelamin perempuan. Jumlah subjek jenis kelamin perempuan sebanyak 517 orang dan jenis kelamin laki-laki sebanyak 526 orang.

Berikut disajikan diagram kategorisasi *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin.



Gambar 4.9. Diagram variabel *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Jenis Kelamin

Pada tabel diagram 4.9 variabel *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* pada kategori sangat tinggi diperoleh pengendara roda dua yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 15 orang dengan persentase 1.43% dan pengendara roda dua yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 32 3.06%.

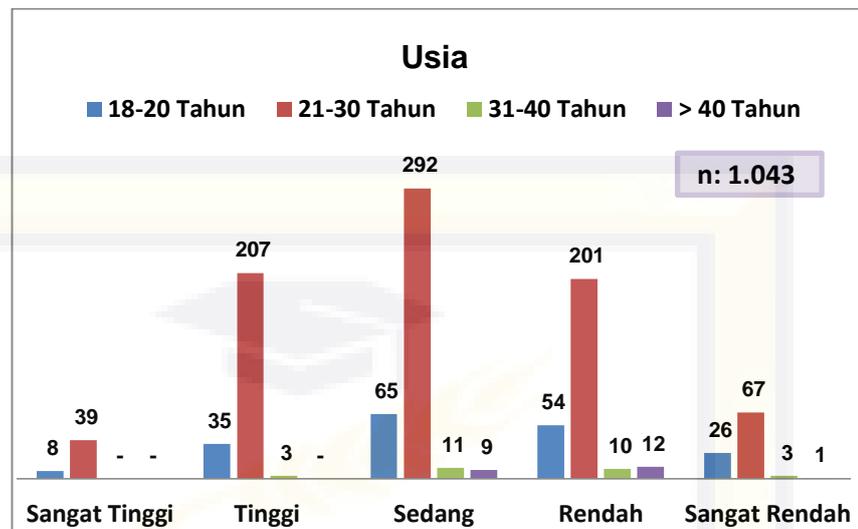
Kategori tinggi pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 119 orang dengan persentase 11.40% dan perempuan sebanyak 126 dengan persentase 12.08%. Pada kategori sedang pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* diperoleh pengendara roda dua yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak

200 orang dengan persentase 19.17% dan kategori berjenis kelamin perempuan sebanyak 177 orang dengan persentase 16.97%.

Selanjutnya, pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* pada kategori rendah yang berjenis kelamin laki-laki diperoleh sebanyak 130 orang dengan persentase 12.46% dan berjenis kelamin perempuan sebanyak 147 orang dengan persentase 14.09%. Kategori sangat rendah pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* diperoleh 62 orang untuk pengendara roda dua yang berjenis kelamin laki-laki dengan persentase 5.94% dan untuk mahasiswa yang berjenis kelamin perempuan diperoleh sebanyak 25 orang dengan persentase 2.40%.

#### b) Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia

Berdasarkan kategorisasi usia pada variabel *aggressive driving* sebanyak 1.043 orang diperoleh hasil bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* rata-rata mahasiswa memiliki usia sedang. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa kategori sedang yang paling tinggi pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* berada pada usia 21-30 tahun berjumlah 292 orang. Berikut disajikan diagram kategorisasi perilaku *aggressive driving* berdasarkan usia.



Gambar 4.10. Diagram variabel Aggressive Driving pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Usia

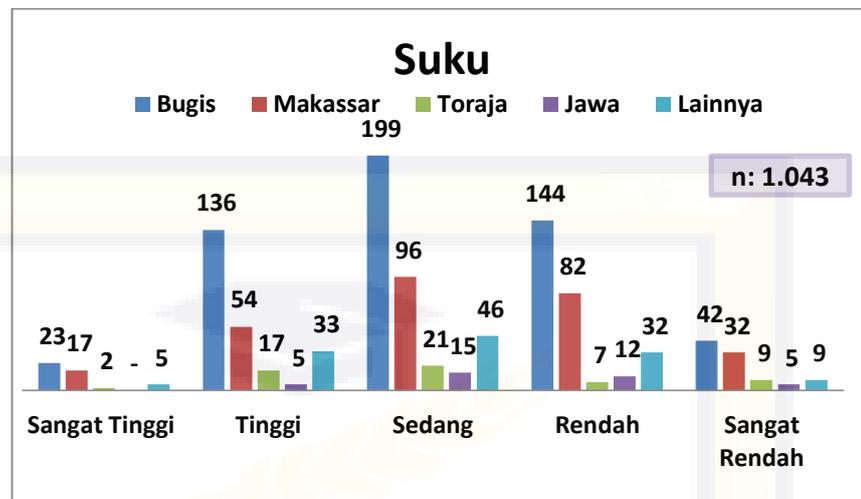
Pada tabel diagram 4.10, variabel *aggressive driving* berdasarkan usia menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* pada kategori sangat tinggi yang diperoleh pengendara roda dua berusia 18-20 tahun berjumlah 8 orang dengan persentase 0.76%, usia 21-30 tahun berjumlah 39 orang dengan persentase 3.73%.

Kategori tinggi yang berusia 18-20 tahun berjumlah 35 orang dengan persentase 3.35%, usia 21-30 tahun berjumlah 207 orang dengan persentase 19.8%, usia 31-40 tahun berjumlah 3 orang dengan persentase 0.28%. Pada kategori sedang diperoleh pengendara roda dua yang berusia 18-20 tahun berjumlah 65 orang dengan persentase 6.23%, usia 21-30 tahun berjumlah 292 orang dengan persentase 28%, usia 31-40 tahun berjumlah 11 orang dengan persentase 1.05% dan yang berusia > 40 tahun berjumlah 9 orang dengan persentase 0.9%.

Selanjutnya, pada kategori rendah diperoleh pengendara roda dua yang berusia 18-20 tahun berjumlah 54 orang dengan persentase 3.17%, usia 21-30 tahun berjumlah 201 orang dengan persentase 20.13%, usia 31-40 tahun berjumlah 10 orang dengan persentase 0.95% dan yang berusia > 40 tahun berjumlah 12 orang dengan persentase 1.15%. Kategori sangat rendah diperoleh pengendara roda dua yang berusia 18-20 tahun berjumlah 26 orang dengan persentase 2.49%, usia 21-30 tahun berjumlah 67 orang dengan persentase 6.42%, usia 31-40 tahun berjumlah 3 orang dengan persentase 0.28% dan usia >40 tahun hanya ada 1 orang.

c) Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi suku pada variabel *aggressive driving* sebanyak 1.043 orang diperoleh hasil bahwa rata-rata mahasiswa berasal dari suku Bugis. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* terhadap kategori suku Bugis berada pada tabel sedang dimana suku Bugis yang memiliki tingkat *aggressive driving* dalam penelitian dengan jumlah sebanyak 199 orang. Berikut disajikan diagram kategorisasi *aggressive driving* berdasarkan suku.



Gambar 4.11. Diagram variabel Aggressive Driving pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Suku

Pada tabel diagram 4.11. variabel aggressive driving berdasarkan suku menunjukkan bahwa, pada kategori sangat tinggi pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving diperoleh pengendara yang berasal dari suku Bugis berjumlah 23 orang dengan persentase 2.20%, suku Makassar berjumlah 17 orang dengan persentase 1.62%, suku Toraja sebanyak 2 orang dengan persentase 0.20%, dan suku lainnya berjumlah 5 orang dengan persentase 0.47%.

Kategori tinggi pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving diperoleh pengendara roda dua yang berasal dari suku Bugis berjumlah 136 orang dengan persentase 13.03% , suku Makassar berjumlah 54 orang dengan persentase 5.17%, suku Toraja sebanyak 17 orang dengan persentase 1.62%, suku Jawa sebanyak 5 orang dengan persentase 0.47%. dan suku lainnya berjumlah 33 orang dengan persentase 3.16%. Pada kategori sedang pengendara roda dua yang memiliki tingkat

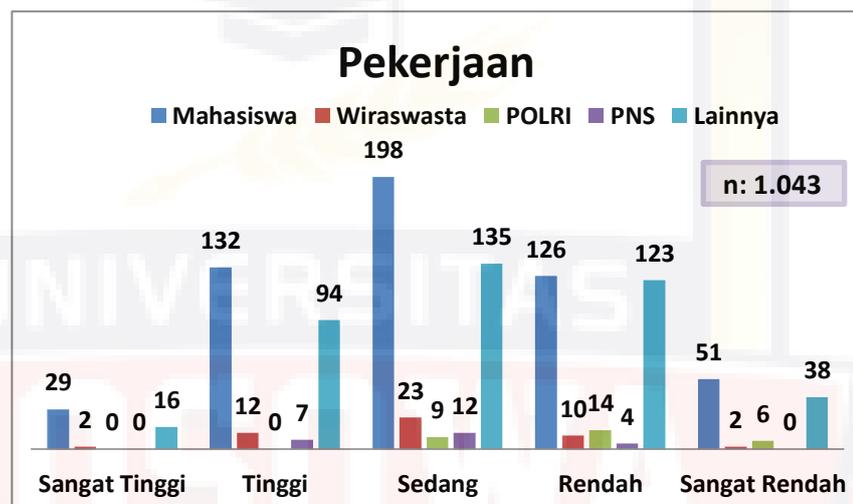
aggressive driving diperoleh pengendara roda dua yang berasal dari suku Bugis berjumlah 199 orang dengan persentase 19.07%, suku Makassar berjumlah 96 orang dengan persentase 9.2%, suku Toraja berjumlah 21 orang dengan persentase 2.01%, suku Jawa berjumlah 15 orang dengan persentase 1.4%, dan suku lainnya berjumlah 46 orang dengan persentase 4.41%.

Selanjutnya, pada kategori rendah pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving diperoleh pengendara roda dua yang berasal dari suku Bugis berjumlah 144 orang dengan persentase 13.80%, suku Makassar berjumlah 82 orang dengan persentase 7.86%, suku Toraja berjumlah 7 orang dengan persentase 0.67%, suku Jawa sebanyak 12 orang dengan persentase 1.15%, suku lainnya berjumlah 32 orang dengan persentase 3.06%. Kategori sangat rendah pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving diperoleh pengendara yang berasal dari suku Bugis berjumlah 42 orang dengan persentase 4.02%, suku Makassar berjumlah 32 orang dengan persentase 3.06%, suku Toraja berjumlah 9 orang dengan persentase 0.86%, suku Jawa berjumlah 5 orang (0.5%) dan suku lainnya berjumlah 9 dengan persentase 0.86%.

d) Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi pekerjaan pada variabel *aggressive driving* sebanyak 1.043 orang diperoleh hasil bahwa rata-rata pengendara roda dua masih berstatus mahasiswa. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa kategori

pekerjaan pengendara berada pada tabel sedang dimana pengendara yang masih berstatus mahasiswa yang paling tinggi memiliki tingkat aggressive driving dalam penelitian dengan jumlah keseluruhan sebanyak 536 orang. Berikut disajikan diagram kategorisasi aggressive driving berdasarkan pekerjaan.



Gambar 4.12 Diagram variabel Aggressive Driving pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pekerjaan.

Pada tabel diagram 4.12, variabel aggressive driving berdasarkan pekerjaan menunjukkan bahwa pada kategori sangat tinggi pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 29 orang dengan persentase 2.78%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta berjumlah 2 orang dengan persentase 0.20% ,dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 16 orang dengan persentase 1.53%.

Pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving kategori tinggi diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 132 orang dengan persentase 12.6%,

yang memiliki pekerjaan wiraswasta berjumlah 12 orang dengan persentase 1.15%, yang memiliki pekerjaan sebagai PNS sebanyak 7 orang dengan persentase 0.67%, dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 94 orang dengan persentase 9%.

Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving kategori sedang diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 198 orang dengan persentase 19%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta sebanyak 23 orang dengan persentase 2.2%, yang memiliki pekerjaan sebagai POLRI berjumlah 9 orang dengan persentase 0.9%, yang memiliki pekerjaan sebagai PNS berjumlah 12 orang dengan persentase 1.15%, dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 135 orang dengan persentase 12.9%.

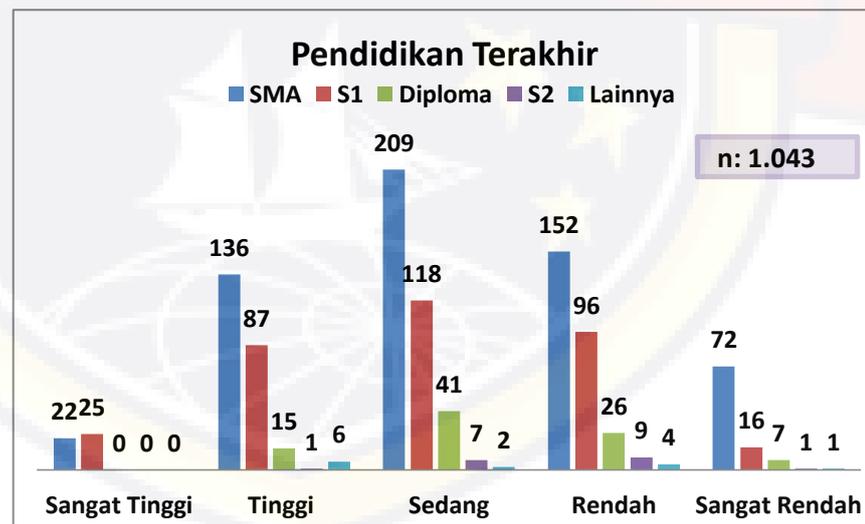
Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving terhadap kategori rendah diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 126 orang dengan persentase 12.3%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta sebanyak 10 orang dengan persentase 0.92%, yang memiliki pekerjaan sebagai POLRI berjumlah 14 orang dengan persentase 1.34%, yang memiliki pekerjaan sebagai PNS berjumlah 4 orang 0.4%, dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 123 orang dengan persentase 11.8%.

Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving kategori sangat rendah diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 51 orang dengan persentase

4.9%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta sebanyak 2 orang dengan persentase 0.1%, yang memiliki pekerjaan sebagai POLRI berjumlah 6 orang 0.6%, dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 38 orang 3.64%.

e) Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Berdasarkan kategori pendidikan terakhir variabel *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua dengan jumlah keseluruhan subjek sebanyak 1.043 memperoleh hasil bahwa pengendara yang menunjukkan perilaku *aggressive driving*. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat *aggressive driving* terhadap kategori sedang yang paling tinggi berada pada pendidikan terakhir SMA. Berikut disajikan diagram kategorisasi *aggressive driving* berdasarkan pendidikan terakhir.



Gambar 4.13 Diagram variabel *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pada tabel diagram 4.13, variabel aggressive driving berdasarkan pekerjaan menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving pada kategori sangat tinggi diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 22 orang dengan persentase 2.1%, Pengendara yang memiliki tingkat aggressive driving pada kategori tinggi diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 136 orang dengan persentase 13%, yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 87 orang dengan persentase 8.3%, memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 15 orang dengan persentase 1.5%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 1 orang, dan memiliki pendidikan terakhir lainnya sebanyak 6 orang 0.6%.

Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving kategori sedang diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 209 orang dengan persentase 20%, yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 118 orang 11.3%, memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 41 orang dengan persentase 4%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 7 orang dengan persentase 0,6% dan memiliki pendidikan terakhir lainnya berjumlah 2 orang dengan persentase 0.19%.

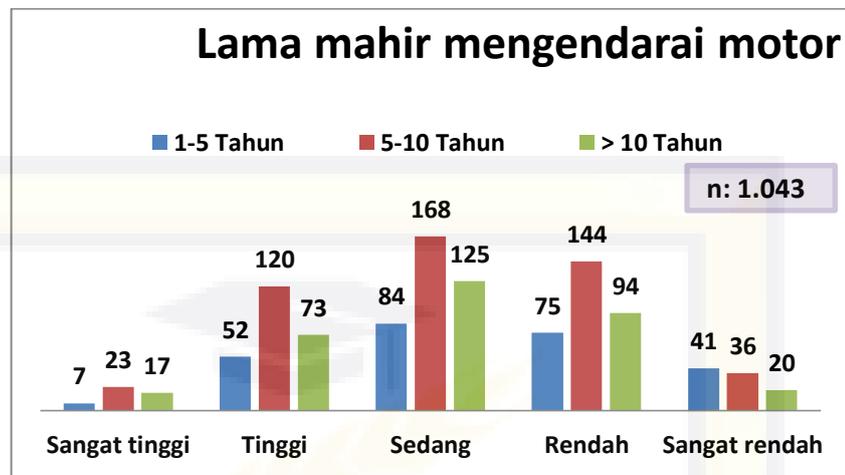
Pada kategori rendah pengendara roda dua yang memiliki tingkat aggressive driving diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 152 orang dengan

persentase 14.5%, yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 86 orang dengan persentase 8.2%, memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 26 orang 2.5%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 9 orang 0.9%, dan memiliki pendidikan terakhir lainnya sebanyak 4 orang 0.4%.

Pada kategori sangat rendah diperoleh pengendara roda dua yang menunjukkan perilaku *aggressive driving* memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 72 orang dengan persentase 7%, yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 16 orang dengan persentase 1,5%, yang memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 7 orang dengan persentase 0.7%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 ada 1 orang dan memiliki pendidikan terakhir lainnya 1 orang (0,2%).

f) Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Lama mahir mengendarai motor

Berdasarkan kategorisasi lama mahir mengendarai motor pada variabel *aggressive driving*. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa pengendara yang memiliki tingkat *aggressive driving* terhadap kategori sedang yang paling tinggi berada pada lama mahir mengendarai motor . Berikut disajikan diagram kategorisasi *aggressive driving* berdasarkan lama mahir mengendarai motor.



Gambar 4.14 Diagram variabel *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan lama mahir mengendarai motor.

Pada tabel diagram di atas, variabel *aggressive driving* berdasarkan lama mahir mengendarai motor menunjukkan bahwa pengendara yang memiliki tingkat *aggressive driving* pada kategori sangat tinggi yang diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 7 orang dengan persentase 0.7%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 23 orang dengan persentase 2.2%, > 10 tahun sebanyak 17 orang dengan persentase 1.7%. Pada pengendara yang memiliki tingkat *aggressive driving* pada kategori tinggi yang diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 52 orang 5%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 120 orang dengan persentase 11.5%, > 10 tahun sebanyak 73 orang 7%.

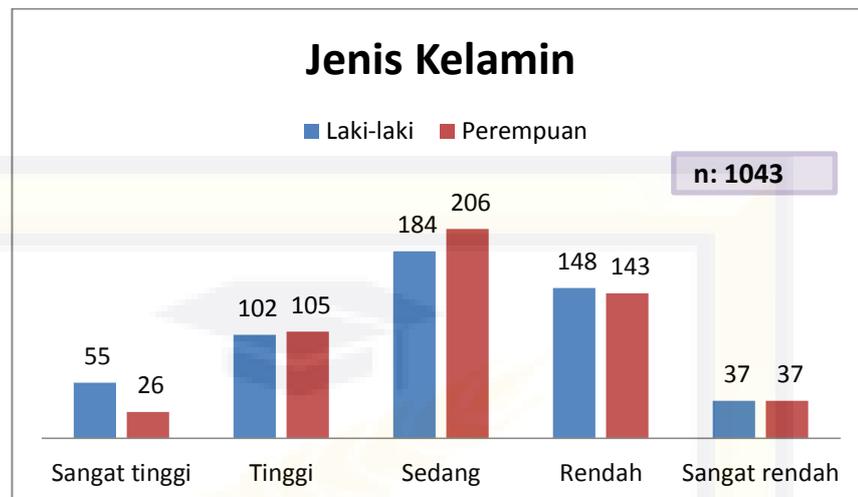
Pada kategori sedang diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 84 orang 8.1%, 5-10 tahun

lama mahir mengendarai motor berjumlah 168 orang, > 10 tahun sebanyak 125 orang 12%. Selanjutnya, pada kategori rendah diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 75 orang dengan persentase 7.2%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor pada kategori *aggressive driving* berjumlah 144 orang dengan persentase 13.8%, > 10 tahun sebanyak 58 orang dengan persentase 5.5%. Kategori sangat rendah diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 41 orang dengan persentase 4%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor pada kategori *aggressive driving* berjumlah 36 orang dengan persentase 3.7%, > 10 tahun sebanyak 20 orang dengan persentase 2%.

#### **b. Deskriptif Empati Berdasarkan Demografi**

##### **a) Deskriptif Empati Berdasarkan Jenis Kelamin**

Berdasarkan berdasarkan jenis kelamin pada variabel empati pada pengendara roda dua dengan jumlah keseluruhan subjek sebanyak 1.043 memperoleh hasil bahwa pengendara yang menunjukkan perilaku empati. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa kategori sedang yang paling tinggi berada pada jenis kelamin perempuan. Jumlah subjek jenis kelamin perempuan sebanyak 517 orang dan jenis kelamin laki-laki sebanyak 526 orang. Berikut disajikan diagram kategorisasi empati berdasarkan jenis kelamin.



Gambar 4.15. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Jenis Kelamin.

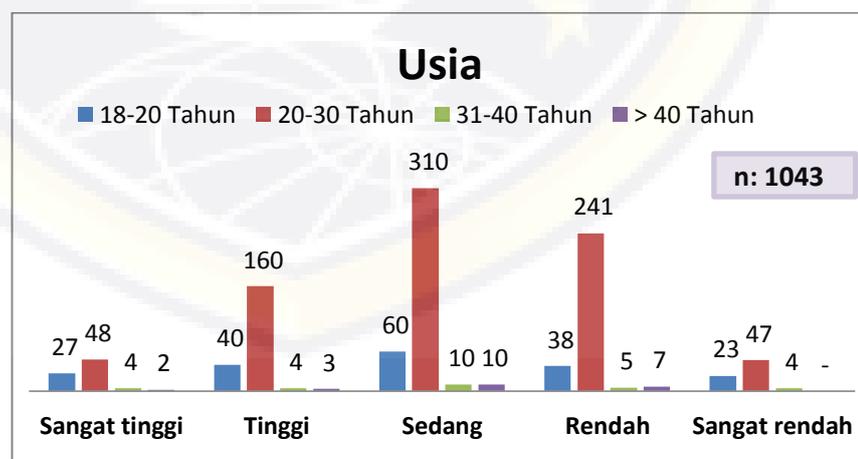
Pada tabel diagram di atas variabel empati berdasarkan jenis kelamin menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati pada kategori sangat tinggi diperoleh pengendara yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 55 orang dengan persentase 5.3% dan pengendara yang berjenis kelamin perempuan berjumlah 26 orang dengan persentase 2.5%. Kategori tinggi pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 102 orang dengan persentase 9.8% dan perempuan sebanyak 105 dengan persentase 10.1%.

Pada kategori sedang pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 184 orang dengan persentase 17.75% dan kategori berjenis kelamin perempuan sebanyak 206 orang dengan persentase 19.8%. Selanjutnya, pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati pada kategori rendah yang berjenis

kelamin laki-laki diperoleh sebanyak 148 orang dengan persentase 14% dan berjenis kelamin perempuan sebanyak 143 orang dengan persentase 13.7%. Kategori sangat rendah pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati diperoleh 37 orang dengan persentase 3.5% untuk pengendara yang berjenis kelamin laki-laki dan untuk mahasiswa yang berjenis kelamin perempuan diperoleh sebanyak 37 orang dengan persentase 3.5%.

#### b) Deskriptif Empati Berdasarkan Usia

Berdasarkan kategorisasi usia pada variabel empati sebanyak 1.043 orang diperoleh hasil bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati rata-rata pengendara memiliki usia pada kategori sedang. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa kategori sedang yang paling tinggi pengendara yang memiliki tingkat empati berada pada usia 21-23 tahun berjumlah 279 orang (26%). Berikut disajikan diagram kategorisasi perilaku empati berdasarkan usia.



Gambar 4.16. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Usia.

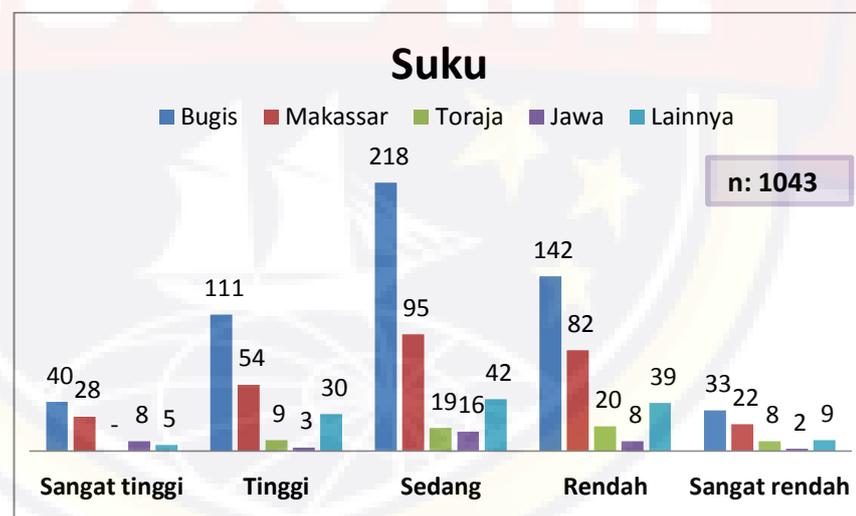
Pada tabel diagram 4.16, variabel empati berdasarkan usia menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati pada kategori sangat tinggi yang diperoleh pengendara roda dua berusia 18-20 tahun berjumlah 27 orang dengan persentase 2.5%, usia 21-30 tahun berjumlah 48 orang dengan persentase 4.6%, 31-40 tahun berjumlah 4 orang dengan persentase 0.38%, dan usia > 40 tahun berjumlah 2 orang dengan persentase 0.2%. Kategori tinggi yang berusia 18-20 tahun berjumlah 40 orang 3.9%, usia 21-30 tahun berjumlah 160 orang 15.4%, usia 31-40 tahun berjumlah 4 orang dengan persentase 0.4%, dan untuk usia >40 tahun berjumlah 3 orang 0.29%.

Pada kategori sedang diperoleh pengendara roda dua yang berusia 18-20 tahun berjumlah 60 orang 5.7% dengan persentase, usia 21-30 tahun berjumlah 310 orang dengan persentase 29.8%, usia 31-40 tahun berjumlah 10 orang dengan persentase 0.95% dan yang berusia > 40 tahun berjumlah 10 dengan persentase orang 0.95%. Selanjutnya, pada kategori rendah diperoleh pengendara yang berusia 18-20 tahun berjumlah 38 orang 3.6%, usia 21-30 tahun berjumlah 241 orang dengan persentase 23.1%, usia 31-40 tahun berjumlah 5 orang dengan persentase 0.39% dan yang berusia > 40 tahun berjumlah 7 orang dengan persentase 0.7%. Kategori sangat rendah diperoleh pengendara yang berusia 18-20 tahun berjumlah 23 orang dengan persentase 2.2%, usia 21-30 tahun

berjumlah 47 orang dengan persentase 4.5%, dan usia 31-40 tahun berjumlah 4 orang yang memiliki tingkat empati sangat rendah dengan persentase 0.38%.

### c) Deskriptif Empati Berdasarkan Suku

Berdasarkan kategorisasi suku pada variabel empati sebanyak 1.043 orang diperoleh hasil bahwa rata-rata mahasiswa berasal dari suku Bugis. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati terhadap kategori suku Bugis berada pada tabel sedang dimana suku Bugis yang memiliki tingkat empati dalam penelitian dengan jumlah sebanyak 544 orang. Berikut disajikan diagram kategorisasi *aggressive driving* berdasarkan suku.



Gambar 4.17. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Suku.

Pada tabel diagram diatas, variabel empati berdasarkan suku menunjukkan bahwa, pada kategori sangat tinggi pengendara

roda dua yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang berasal dari suku Bugis berjumlah 40 orang, suku Makassar berjumlah 28 orang dengan persentase 2.7%, suku Jawa 8 orang dengan persentase 0.8% dan suku lainnya berjumlah 5 orang 0.47%. Kategori tinggi pengendara yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang berasal dari suku Bugis berjumlah 111 orang dengan persentase 11.7%, suku Makassar berjumlah 54 orang 5.3%, suku Toraja sebanyak 9 orang 0.9%, suku Jawa sebanyak 3 orang 0.23% dan suku lainnya berjumlah 30 orang 2.9%.

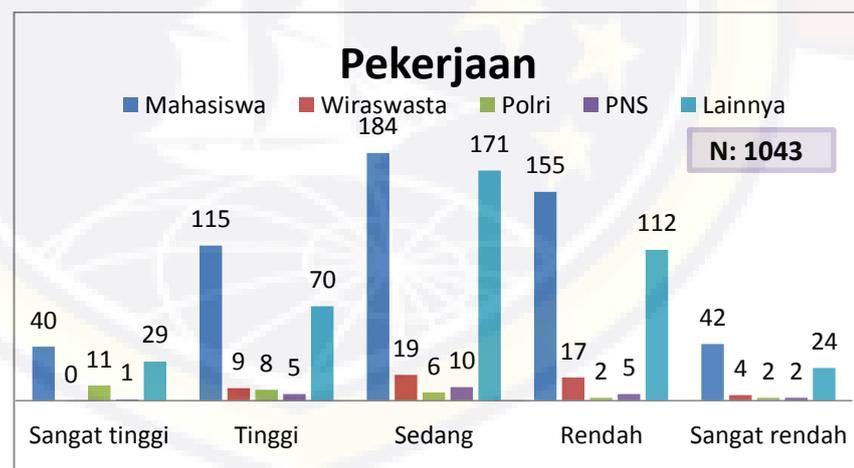
Pada kategori sedang pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang berasal dari suku Bugis berjumlah 218 orang dengan persentase 21%, suku Makassar berjumlah 95 orang dengan persentase 9.1%, suku Toraja berjumlah 19 orang dengan persentase 1.8%, suku Jawa berjumlah 16 orang dan suku lainnya berjumlah 42 orang dengan persentase 4%. Selanjutnya, pada kategori rendah pengendara yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang berasal dari suku Bugis berjumlah 142 orang dengan persentase 13.6%, suku Makassar berjumlah 82 orang dengan persentase 7.8%, suku Toraja berjumlah 20 orang dengan persentase 1.9%, suku Jawa sebanyak 8 orang dengan persentase 0.8%, suku lainnya berjumlah 9 orang dengan persentase 0.91%.

Kategori sangat rendah pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang berasal dari suku

Bugis berjumlah 33 orang dengan persentase 3%, suku Makassar berjumlah 22 orang dengan persentase 2.1%, suku Toraja 8 orang dengan persentase 0.8%, suku Jawa berjumlah 2 orang dengan persentase 0.2% dan suku lainnya berjumlah 9 orang dengan persentase 0.91%.

#### d) Deskriptif Empati Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan kategorisasi pekerjaan pada variabel empati sebanyak 1.043 orang diperoleh hasil bahwa rata-rata pengendara roda dua masih berstatus mahasiswa. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa kategori pekerjaan pengendara berada pada tabel sedang dimana pengendara yang masih berstatus mahasiswa yang paling tinggi memiliki tingkat empati dalam penelitian dengan jumlah sebanyak 536 orang. Berikut disajikan diagram kategorisasi empati berdasarkan pekerjaan.



Gambar 4.18. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pekerjaan.

Pada tabel diagram diatas, variabel empati berdasarkan pekerjaan menunjukkan bahwa pada kategori sangat tinggi pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 40 orang dengan persentase 3.9%, yang memiliki pekerjaan POLRI sebanyak 11 orang dengan persentase 1.05%, yang memiliki pekerjaan PNS 1 orang dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 29 orang dengan persentase 2.8%.

Pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati kategori tinggi diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 115 orang dengan persentase 11%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta berjumlah 9 orang 0.9%, yang memiliki pekerjaan sebagai POLRI sebanyak 8 orang dengan persentase 0.8%, yang memiliki pekerjaan sebagai PNS sebanyak 5 orang dengan persentase 0.5% dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 70 orang dengan persentase 6.8%.

Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati kategori sedang diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 184 orang dengan persentase 17.7%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta sebanyak 19 orang dengan persentase 1.8%, yang memiliki pekerjaan sebagai POLRI berjumlah 6 orang dengan persentase 0.6%, yang memiliki pekerjaan sebagai PNS berjumlah 10 orang dengan persentase 1%, dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 171 orang dengan persentase 16.4%.

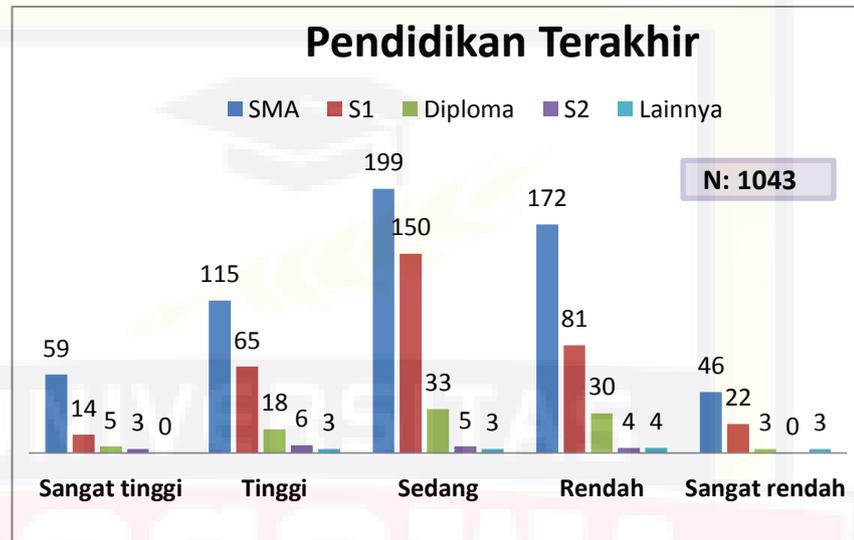
Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati terhadap kategori rendah diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 155 orang dengan persentase 14.8%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta sebanyak 17 orang dengan persentase 1.7%, yang memiliki pekerjaan sebagai POLRI berjumlah 2 orang dengan persentase 0.2%, yang memiliki pekerjaan sebagai PNS berjumlah 5 orang dengan persentase 0.5%, dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 112 orang dengan persentase 10.8%.

Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati kategori sangat rendah diperoleh pengendara yang masih berstatus mahasiswa berjumlah 42 orang dengan persentase 4%, yang memiliki pekerjaan wiraswasta 4 orang dengan persentase 0.4%, yang memiliki pekerjaan sebagai POLRI berjumlah 2 orang 0.2%, yang memiliki pekerjaan sebagai PNS berjumlah 2 orang 0.2%, dan yang memiliki pekerjaan lainnya berjumlah 24 orang 2.3%. Yang paling banyak berada pada tingkat empati sedang adalah pengendara yang masih duduk dibangku kuliah atau mahasiswa memiliki tingkat empati sedang.

#### e) Deskriptif Empati Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Berdasarkan kategori pendidikan terakhir variabel empati pada pengendara roda dua dengan jumlah keseluruhan subjek sebanyak 1.043 memperoleh hasil bahwa pengendara yang menunjukkan perilaku empati. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa pengendara yang memiliki

tingkat empati terhadap kategori sedang yang paling tinggi berada pada pendidikan terakhir SMA. Berikut disajikan diagram kategorisasi empati berdasarkan pendidikan terakhir.



Gambar 4.19. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Pendidikan Terakhir.

Pada tabel diagram diatas, variabel *aggressive driving* berdasarkan pekerjaan menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati pada kategori sangat tinggi diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 59 orang dengan persentase 5.7% , yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 14 orang dengan persentase 1.3%, memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 5 orang dengan persentase 0.5%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 3 orang dengan persentase 0.3%.

Pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati pada kategori tinggi diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 115 orang dengan persentase 11%,

yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 65 orang dengan persentase 6.2%, memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 18 orang dengan persentase 1.8%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 6 orang dengan persentase 0.6% dan memiliki pendidikan terakhir lainnya sebanyak 3 orang dengan persentase 0.3%.

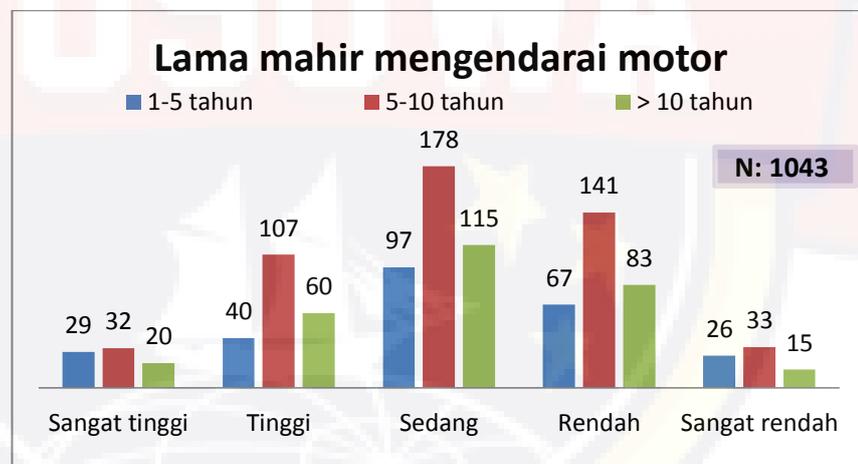
Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati kategori sedang diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 199 orang dengan persentase 19.1%, yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 150 orang dengan persentase 14.4% , memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 33 orang dengan persentase 3.2%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 5 orang dengan persentase 0.5% dan memiliki pendidikan terakhir lainnya berjumlah 3 orang dengan persentase 0.3%.

Pada kategori rendah pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati diperoleh pengendara yang memiliki pendidikan terakhir SMA berjumlah 172 orang dengan persentase 16.5%, yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 81 orang dengan persentase 7.8%, memiliki pendidikan terakhir Diploma sebanyak 30 orang dengan persentase 2.9%, yang memiliki pendidikan terakhir S2 4 orang dengan persentase 0.4% dan memiliki pendidikan terakhir lainnya sebanyak 4 orang dengan persentase 0.4%. Pada kategori sangat rendah diperoleh pengendara roda dua yang menunjukkan perilaku empati memiliki pendidikan

terakhir SMA berjumlah 46 orang dengan persentase 4.5%, yang memiliki pendidikan terakhir S1 berjumlah 22 orang dengan persentase 2.1%, memiliki pendidikan terakhir Diploma 3 orang dengan persentase 0.3%, dan yang memiliki pendidikan terakhir lainnya sebanyak 3 orang dengan persentase 0.3%.

f) Deskriptif Empati Berdasarkan Lama mahir mengendarai motor

Berdasarkan kategorisasi lama mahir mengendarai motor pada variabel empati. Hal ini dapat dilihat pada tabel diagram yang menunjukkan bahwa pengendara yang memiliki tingkat empati terhadap kategori sedang yang paling tinggi berada pada lama mahir mengendarai motor. Berikut disajikan diagram kategorisasi empati berdasarkan lama mahir mengendarai motor.



Gambar 4.20. Diagram variabel Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar berdasarkan Lama Mahir Mengendarai Motor.

Pada tabel diagram di atas, variabel empati berdasarkan lama mahir mengendarai motor menunjukkan bahwa pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati pada kategori sangat tinggi yang diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai

motor berjumlah 29 orang dengan persentase 2.8%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 32 orang dengan persentase 3%, > 10 tahun sebanyak 20 orang dengan persentase 1.9%.

Pada pengendara roda dua yang memiliki tingkat empati pada kategori tinggi yang diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 40 orang dengan persentase 3.8%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 107 orang dengan persentase 10.2%, > 10 tahun sebanyak 60 orang dengan persentase 5.8%. Pada kategori sedang diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 97 orang dengan persentase 9.3%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 178 orang dengan persentase 17%, > 10 tahun sebanyak 115 orang dengan persentase 11%.

Selanjutnya, pada kategori rendah diperoleh pengendara roda dua 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 67 orang dengan persentase 6.4%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor pada kategori empati berjumlah 141 orang dengan persentase 13.5%, > 10 tahun sebanyak 83 orang dengan persentase 8%. Kategori sangat rendah diperoleh pengendara 1-5 tahun lama mahir mengendarai motor berjumlah 26 orang dengan persentase 2.5%, 5-10 tahun lama mahir mengendarai motor pada kategori empati berjumlah 33 orang dengan persentase 3.2%, > 10 tahun sebanyak 15 orang dengan persentase 1.5%.

## 2. Hasil Uji Asumsi

Uji asumsi bertujuan untuk mengetahui apakah analisis data pada hipotesis penelitian dilanjutkan atau tidak (Priyanto, 2008). Dalam penelitian ini menggunakan dua uji asumsi yaitu, uji normalitas dan uji linearitas.

### a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data dari setiap variabel yang akan dianalisis berdistribusi normal atau tidak (Sugiyono, 2013). Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan uji *Kolmogorov smirnov* pada aplikasi SPSS 20 for windows dengan melihat *one-sample Kolmogorov-smirnov*. Jika nilai signifikansi  $> 0.05$  maka data dapat dikatakan berdistribusi normal, namu jika nilai signifikansi  $< 0.05$  maka data tersebut tidak berdistribusi normal. Berikut disajikan hasil dari analisis uji normalitas.

Variabel	Nilai Signifikansi	Keterangan
<b><i>Aggressive driving dan Empati</i></b>	0.052	Normal

Tabel 4.5. Hasil Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov

Berdasarkan tabel diatas, hasil analisis menunjukkan bahwa variabel *aggressive driving* dan empati memiliki nilai signifikansi Kolmogorov-Smirnov sebesar 0,052 yang dimana nilai tersebut lebih besar dari taraf signifikansi 0,05. Artinya data yang diperoleh dari variabel *aggressive driving* dan empati berdistribusi normal karena  $0,052 > 0,05$ .

### b. Uji Linearitas

Uji linearitas adalah salah satu prosedur yang digunakan untuk mengetahui apakah data yang digunakan dalam penelitian linier atau tidaknya hubungan antara variabel satu dan variabel lainnya (Azwar, 2017). Uji linearitas dalam penelitian ini menggunakan bantuan aplikasi SPSS 20 for windows dan berlandaskan pada taraf signifikansi  $> 0,05$  yang dilihat pada *Deviation from linearity*. Apabila nilai  $p > 0,05$  maka kedua variabel mempunyai hubungan yang linear, begitupun sebaliknya apabila nilai  $p < 0,05$  maka hubungan antara kedua variabel tidak linear (Hadi, 2004). Berikut disajikan tabel hasil uji linearitas pada data penelitian.

Korelasi Antar Variabel	Nilai Signifikansi	Keterangan
<i>Aggressive Driving</i> dan Empati	0.000	Linear

Tabel 4.6. Hasil Uji Linearitas

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa nilai signifikansi linearity sebesar 0.000 dimana nilai tersebut lebih kecil dari taraf signifikansi 0.05 ( $p=0.00 < 0.05$ ), maka dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan yang linear antara variabel *aggressive driving* dan empati.

### 3. Hasil Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan setelah data terbukti memenuhi uji asumsi berupa uji normalitas dan uji linearitas. Uji hipotesis bertujuan untuk menguji hipotesis serta untuk mengetahui sumbangan efektif variabel *aggressive driving* dan empati pada pengendara roda dua. Penelitian ini menggunakan teknik analisis

regresi sederhana dengan bantuan aplikasi SPSS 20. Adapun hipotesis statistik yang akan di uji adalah:

$H_0$  : Empati tidak dapat menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar.

$H_1$  : Empati dapat menjadi predictor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di Kota Makassar.

**a. Empati Sebagai Prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada Pengendara Roda Dua Di Kota Makassar**

Dalam penelitian ini menggunakan hipotesis statistik regresi sederhana. Dalam membahas uji hipotesis dalam penelitian ini peneliti menggunakan bantuan dari aplikasi SPSS 20.00. dengan cara melihat hasil analisis memiliki nilai signifikan  $< 5\%$  maka hipotesis diterima.

**Tabel 4.7. Hasil Uji pengaruh Empati terhadap *Aggressive driving***

Variabel	*RSquare	**F	***Sig	Keterangan
<b>Empati terhadap <i>Aggressive Driving</i></b>	0.072	80.276	0.000	Signifikan

**Ket:** \*R Square Change = Koefisien Determinan

\*\*F Change = nilai uji koefisien regresi secara simultan

\*\*\*Sig. F Change = nilai signifikansi F,  $p < 0.0$

Berdasarkan pada tabel di atas diperoleh nilai R Square sebesar 0.050. berdasarkan nilai R Square change tersebut diketahui bahwa sumbangan relatif yang diberikan pada Empati sebesar 7.2%. dengan demikian, masih terdapat 92.8% faktor lain yang dapat mempegaruhi *Aggressive Driving* yang tidak termasuk dalam penelitian ini. Adapun nilai kontribusi yang diperoleh menghasilkan nilai F sebesar 80.276 dan nilai signifikansi F

sebesar 0.000, dimana nilai signifikansi F tersebut lebih kecil dari taraf signifikansi 5% ( $p=0.000 < 0.005$ ).

Nilai tersebut menunjukkan hipotesis H0 yang menyatakan bahwa Empati tidak dapat menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di kota Makassar, di tolak. Dengan kata lain, H1 yang menyatakan bahwa *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di kota Makassar dapat diterima. Sehingga menunjukkan bahwa Empati dapat mempengaruhi secara signifikan terhadap *Aggressive Driving*. Tahap selanjutnya yaitu peneliti akan melihat koefisien pengaruh dari Empati terhadap *Aggressive Driving* yang dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 4.8. Koefisien Regresi**

Variabel	*Constan	**B	Nilai T	***Sig	Keterangan
<b>Empati terhadap <i>Aggressive driving</i></b>	36.755	-0.130	-8.960	0.000	Signifikan

Ket : \*Constant = nilai konstanta

\*\*B = koefisien pengaruh

\*\*\*Sig = nilai signifikansi,  $p = < 0.000$

Berdasarkan dari tabel diatas ditemukan hasil bahwa nilai koefisien regresi *aggressive driving*. Dari hasil persamaan regresi sederhana ini didapatkan nilai koefisien yang menunjukkan nilai konstanta sebesar 36.755, dan nilai Empati sebesar -0.130. diperoleh pula nilai t -8.960 yang menghasilkan nilai signifikansi sebesar 0.000 dimana nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari taraf 5% ( $\text{sig} = 0.000 ; \text{sig} < 0.05$ ), dimana data ini signifikan.

Karena nilai koefisien negatif dan signifikan, maka terdapat pengaruh yang tidak searah, semakin rendah empati maka semakin tinggi perilaku *Aggressive Driving*.

### 1) Analisis keeratan hubungan antar variabel

Tabel 4.9. Tingkat keeratan Hubungan Empati terhadap *Aggressive Driving*

Model	R	R Square**	Adjusted R Square
1	0.268	0.072	0.071

Analisis keeratan hubungan antar variabel digunakan dengan tujuan untuk melihat hubungan antara variabel independent terhadap variabel dependent. Keeratan hubungan antar variabel terdapat pada tabel koefisien korelasi (*correlation* atau tabel *summary*/nilai R). pada tabel koefisien korelasi antara variabel Empati terhadap *Aggressive Driving* didapatkan sebesar 0,268 atau 26,8% yang artinya bahwa keeratan hubungan antara variabel *aggressive driving* dan variabel empati berada dalam kategori hubungan yang rendah. Hasil ini dapat dilihat berdasarkan pedoman interpretasi keeratan hubungan antar variabel yang disajikan pada tabel berikut ini:

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,100	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Tinggi
0,80 – 1,00	Sangat Tinggi

Tabel 4.10. Nilai Interval koefisien

## B. Pembahasan

### 1. Gambaran *Aggressive Driving* Pada Pengendara roda dua Di Kota Makassar

Hasil analisis data mengenai perilaku *aggressive driving* pada pengendara roda dua di kota Makassar terhadap 1.043 responden, menunjukkan bahwa sebanyak 81 (7.7 %) responden memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi, sedangkan sebanyak 245 (23.2 %) responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang sedang 377 (35.7 %) sedangkan jumlah responden *Aggressive Driving* rendah sebanyak 277 (26.3 %) dan jumlah responden 97 (9.2 %) orang terdapat pada tingkat skor *Aggressive Driving* sangat rendah. Kategorisasi pada penelitian ini menunjukkan bahwa rata-rata skor *aggressive driving* pada pengendara roda dua di kota makassar berada dalam kategori sedang.

Bedasarkan dari hasil analisis data tersebut maka dapat membuktikan bahwa data yang diperoleh terhadap tingkat *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di kota Makassar bervariasi. Hal ini juga dapat dibuktikan dengan hasil penelitian dari Hafizhudin dan Indrawati (2016) mengenai pengemudi agresif yaitu Hasil penelitian menunjukkan bahwa anggota Club of Rx-King Semarang (CORS) yang menjadi subjek sebagian besar memiliki perilaku mengemudi agresif pada kategori tinggi. Dengan rincian sebanyak 4 subjek (8%) dari 50 anggota CORS berada pada kategori sangat rendah, 12 subjek (24%) berada pada kategori rendah, 30 subjek (60%) berada pada kategori tinggi, dan 4 subjek (8%)

berada pada kategori sangat tinggi. Sedangkan, untuk identitas sosial dapat diketahui bahwa sebagian besar subjek penelitian memiliki identitas sosial pada kategori tinggi, yaitu sebanyak 36 subjek (72%) dari 50 anggota CORS. Sisanya, 14 subjek (28%) berada pada kategori rendah.

Adapun hasil penelitian yang dilakukan oleh Wicaksono (2018), mengatakan bahwa sebanyak 119 subjek (39%) berada pada kategori *aggressive driving* rendah, 83 subjek (28%) berada pada kategori *aggressive driving* sedang, 87 (29%) subjek berada pada kategori *aggressive driving* tinggi, dan 11 subjek (4%) berada pada kategori *aggressive driving* sangat tinggi. Menurut Tasca (2000) perilaku agresif dalam berkendara biasanya dipengaruhi oleh ketidaksabaran, jengkel, kemarahan, dan biasanya masalah dari rumah ataupun adanya gangguan atau kecerobohan yang dilakukan oleh pengendara roda dua lain, dapat memunculkan kemarahan pengendara tersebut ketika di jalan.

Pengendara roda dua yang mengalami kemarahan di jalan dapat dikatakan bahwa sulit mengontrol dirinya. Hal ini juga dapat menjadi pemicu dalam memunculkan perilaku yang positif maupun negatif. Perilaku positif yang dilakukan oleh pengemudi adalah berkendara motor dengan benar seperti menaati peraturan lalu lintas, tidak melawan arus, tidak menerobos lampu merah dan tidak mengebut. Peneguran terhadap pengendara roda dua yang ceroboh tersebut, sedangkan perilaku yang negatif yaitu melakukan pembalasan terhadap pengendara roda dua yang ceroboh tersebut, atau melakukan perilaku *aggressive driving*.

Terdapat juga beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving* seperti kurang bisa mengontrol diri pada saat

berkendara. Adapun hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Aini (2019) yang menyatakan bahwa berdasarkan hasil analisa *self control* memiliki pengaruh sangat signifikan terhadap *aggressive driving*. Yang artinya ada pengaruh antara *self control* terhadap *aggressive driving* yang berarti hipotesis diterima. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa *self control* memiliki pengaruh sangat signifikan terhadap *aggressive driving*.

Anderson dan Bushman (2002) menyatakan bahwa pengemudi melakukan *aggressive driving* disebabkan lemahnya *self-control* pengemudi dalam menahan diri berperilaku yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain. Sehingga pengendara roda dua sudah seharusnya memiliki kontrol diri yang baik, agar dapat memikirkan dampak dari *aggressive driving*. Dengan begitu pengemudi dengan kontrol diri yang tinggi akan sangat memperhatikan cara - cara yang tepat untuk berperilaku dalam situasi yang bervariasi ketika sedang berkendara.

Hasil penelitian terkait kontrol diri pada pengendara roda dua yang agresif juga dilakukan oleh Prianka (2020) yang menyatakan bahwa hubungan antara kontrol diri dengan agresivitas berkendara pada pengemudi ojek online memiliki hasil koefisien korelasi ( $r_{xy}$ ) sebesar -0,719 dan ( $p$ ) sebesar 0,000 ( $p < 0,01$ ). Nilai koefisien korelasi bersifat negatif yang sangat signifikan yang berarti semakin tinggi kontrol diri seseorang maka semakin rendah tingkat agresivitasnya dalam berkendara. Dan sebaliknya, semakin rendah kontrol diri maka semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara.

## 2. Gambaran Empati pada pengendara roda dua di kota Makassar

Berdasarkan dari hasil analisis data mengenai rasa Empati pada pengendara roda dua di Kota Makassar yang berjumlah 1.043 responden, mendapatkan hasil bahwa terdapat 81 (7.7 %) responden memiliki tingkat Empati sangat tinggi, sedangkan sebanyak 207 (19.6 %) responden yang memiliki tingkat Empati yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat Empati yang sedang 390 (37.0 %) sedangkan jumlah responden Empati rendah sebanyak 291 (27.6 %) dan jumlah responden 74 (7.0 %) orang terdapat pada tingkat skor Empati sangat rendah.

Empati adalah kemampuan individu untuk menempatkan diri dalam memahami kondisi atau keadaan pikiran, sifat serta perasaan orang lain; mampu merasakan dan memahami keadaan emosional orang lain sehingga timbul perasaan toleransi, menghargai perasaan orang lain, mengendalikan diri, ramah, dan humanis. Kesadaran dan kepekaan untuk mengetahui apa yang dirasakan oleh orang lain inilah yang seharusnya dimiliki oleh para pengendara roda dua di jalan raya. Tanpa kemampuan ini pengendara roda dua sulit mengetahui perasaan pengendara lain atau pejalan kaki. Allport (dalam Taufik, 2012) juga menyatakan bahwa empati sebagai perubahan imajinasi seseorang ke dalam pikiran, perasaan, dan perilaku orang lain.

Kemampuan empati yang dimiliki pengendara roda dua saat ini sangat menentukan kehidupan keesokan hari saat berkendara agar menjadi pertimbangan saat akan melakukan perilaku *aggressive driving*. Dengan empati yang dimiliki pengendara roda dua akan memperhatikan dan memahami perasaan pengendara lain, akan memudahkan pengendara

roda dua untuk berkendara sesuai dengan aturan lalu lintas, tidak melakukan pelanggaran, atau mematuhi aturan sebagai pengendara. Goleman (dalam Taufik, 2012) juga menyatakan bahwa empati adalah suatu kemampuan untuk mengerti emosi-emosi yang dirasakan oleh orang lain.

Salah satu faktor yang mempengaruhi empati adalah jenis kelamin. Berdasarkan tingkat skor empati berdasarkan jenis kelamin. Dimana jenis kelamin perempuan mempunyai tingkat empati yang lebih tinggi apabila dibandingkan dengan jenis kelamin laki-laki. Eisenberg & Strayer (dalam Taufik, 2012) menyatakan bahwa perempuan *nurturance* (bersifat memelihara) dan lebih berorientasi interpersonal dari pada laki-laki.

### **3. Empati Sebagai Prediktor Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengendara roda dua Di Kota Makassar.**

Berdasarkan hasil persamaan regresi sederhana ini didapatkan nilai koefisien yaitu 36.755, nilai negatif sebesar -0.130 ini berarti bahwa terdapat pengaruh yang tidak searah, semakin tinggi rasa empati pengendara roda dua maka semakin rendah perilaku *Aggressive Driving* pengendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Yulianti (2016) yang mengemukakan bahwa Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara empati dan perilaku agresif saat berkendara, dengan begitu hipotesis diterima ( $r_{xy} = -0.220$  dengan  $p < 0,05$ ). Empati memberikan kontribusi 4,9% terhadap perilaku agresif berkendara, sedangkan 95,1% yang lainnya dipengaruhi oleh faktor lain. Adapun hasil penelitian yang dilakukan oleh Renitasari (2017)

yang menyatakan bahwa terdapat juga pengaruh positif yang artinya hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengaruh empathy terhadap *aggressive driving* itu termasuk kecil sebesar 1,1%.

Adapun hasil penelitian yang dilakukan oleh (Bagaskara, 2017) Perilaku berisiko yang paling sering ditunjukkan oleh para partisipan adalah berpindah-pindah lajur untuk mendahului kendaraan lain. Sementara itu, perilaku berisiko yang paling jarang dilakukan adalah berkendara setelah mengkonsumsi minuman beralkohol. Uji-t terhadap rata-rata perilaku mengemudi berisiko pada kedua kelompok tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan, dengan  $t(219)$  bernilai -1,433 dan  $p$  lebih besar dari 0,05.

Adapun penelitian lainnya yang sejalan dengan penelitian ini, dimana hasil penelitian sebelumnya dilakukan oleh Normansyah (2018) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara empati dengan kecenderungan *aggressive driving*. Hasil analisis data yang diperoleh  $t = -2,150$  dengan  $(p) = 0,034$  ( $p < 0,05$ ), ada hubungan negatif yang signifikan antara empati dengan kecenderungan *aggressive driving*. Artinya semakin tinggi empati seseorang maka semakin rendah kecenderungan *aggressive driving*, sebaliknya semakin rendah empati seseorang maka semakin tinggi tingkat kecenderungan *aggressive driving*. Hipotesis yang menyatakan adanya hubungan antara empati dan *aggressive driving* dinyatakan diterima.

Pengendara roda dua yang melakukan perilaku *aggressive driving* kadang kala menerima informasi atau di hadapkan dengan situasi tetapi waktunya terlalu singkat untuk dapat diserapi dengan baik sehingga akan

mengakibatkan kebingungan dan ketegangan pada pengendara di jalan raya. Ketika informasi yang diserap oleh pengemudi terlalu banyak, mereka akan membuat pilihan berdasarkan apa yang seharusnya menjadi prioritas. Pengendara roda dua akan sulit mengendalikan dirinya jika di hadapkan dengan situasi yang tegang dan sulit atau dapat menimbulkan bahaya terhadap dirinya sendiri maupun pengendara lainnya.

Dalam *Theory Of Planned Behaviour* menjelaskan bahwa tidak hanya menekankan pada rasionalitas dan tingkah laku individu, tetapi juga keyakinan bahwa target tingkah laku berada dibawah kontrol individu (Ajzen 2005). Misalnya kesempatan untuk menampilkan tingkah laku tersebut atau adanya hal yang mendukung dan menghambatnya untuk menampilkan perilaku tertentu. Individu berperilaku positif atau negatif jika ditambah dengan mendapat suatu tekanan dari lingkungan untuk melakukan perilaku tersebut, serta percaya bisa dan memiliki kesempatan untuk melakukan perilaku tersebut, sehingga intensi seseorang akan terlebih dahulu terbentuk sebelum melakukan suatu perilaku.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada pengendara roda dua, ada yang mengatakan bahwa tergantung situasi seperti apa yang sedang di hadapi pada saat berkendara. Subjek yang di wawancarai juga memberikan pernyataan, jika melakukan suatu perilaku saat berkendara seperti mengebut dan memotong jalan pengendara tanpa memikirkan resiko pengendara lain. Pengendara seperti ini cenderung tidak memikirkan dampak yang terjadi karena mementingkan diri sendiri.

Di dalam *Theory Of Planned Behavior* (Ajzen 2006), sikap secara langsung mempengaruhi intensi. Keinginan seseorang untuk melakukan sesuatu terpengaruh apakah seseorang memiliki penilaian positif (bermanfaat, penting, menyenangkan, nyaman, dan sebagainya) atau memiliki penilaian negatif (mengganggu, tidak penting, buruk, dan sebagainya). Yang dimana pentingnya pengendara roda dua memiliki rasa empati agar dapat menghindari dari perilaku *aggressive driving*. Namun apakah pengendara roda dua dapat memandang baik bahwa jika memiliki rasa empati yang tinggi pada saat berkendara sangat bermanfaat dan penting bagi diri sendiri maupun orang lain atau sebaliknya justru pengendara roda dua memandang buruk rasa empati itu dan tidak memikirkan konsekuensi jika berperilaku agresif.

*Aggressive driving* merupakan suatu perilaku sosial yang dapat mengganggu keamanan dan membahayakan keselamatan publik terutama pengguna jalan, termasuk pengemudi itu sendiri. *Aggressive driving* dapat melibatkan perilaku yang menyebabkan konflik dan juga mengebut, seperti membuntuti, menyalip dengan kasar, mengedipkan lampu jauh pada lalu lintas tenang, mengklakson, dan juga berkendara melebihi kecepatan (Houston, Harris, & Norman, 2003). Perilaku mengemudi tersebut dapat dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja dan didorong oleh rasa kekesalan, ketidaksabaran, permusuhan dan mengejar waktu. Hal ini dapat meningkatkan kecelakaan pada pengguna jalan.

Terdapat beberapa faktor lain yang dapat mempengaruhi perilaku agresif terjadi salah yaitu lama mahir mengendarai motor. Tasca (2000)

menyatakan bahwa pengendara roda dua bertahun-tahun lebih cenderung *aggressive driving* karena individu merasa sangat mahir dalam mengendarai sepeda motor, namun hal ini tergantung pada orientasi pengendara itu sendiri terhadap keselamatan pada saat berkendara.

Faktor lain juga mempengaruhi *aggressive driving* yaitu usia. Berdasarkan juga hasil penelitian pada tingkat *aggressive driving* pada kategori usia 18 sampai dengan > 40 tahun dengan jumlah responden sebanyak 1.043 responden dimana terdapat 57 responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat rendah, 338 rendah, 385 sedang, 229 tinggi, dan 70 responden memiliki tingkat *aggressive driving* sangat tinggi.

Dalam penelitian ini responden yang berusia 21-30 tahun cenderung memiliki perilaku *aggressive driving* yang tinggi. Yang dimana pernyataan ini dapat di dukung oleh Tasca (2000) yang menyatakan bahwa salah satu penyebab dari perilaku *aggressive driving* adalah usia. Tasca, (2000) menyatakan bahwa pengemudi yang berusia 17-35 tahun yang disebut *young driver* atau pengemudi muda paling banyak menampilkan perilaku *aggressive driving* di jalan.

Usia dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*, berdasarkan data yang didapatkan bahwa usia dewasa awal memiliki tingkat *aggressive driving* tinggi. Untuk mencegah *aggressive driving* di jalan raya menurut Bdchli-Bietry (Rothengatter & Huguenin, 2004) di perlukan kursus pelatihan untuk meningkatkan tanggung jawab sosial anak muda agar dapat memiliki kesadaran dan memikirkan keselamatan jalan salahsatu caranya dengan mendorong empati individu dan meningkatkan kemampuan untuk berkomunikasi dengan baik dengan individu lainnya.

Perilaku *Aggressive driving* dapat dicegah dengan meningkatkan rasa empati pada diri setiap individu. Individu memiliki rasa empati dibangun atas kesadaran diri sendiri, individu juga dapat memahami emosi yang ada pada dirinya, apabila seorang individu terampil dalam memahami perasaan orang lain cenderung dapat mengetahui bagaimana perasaan orang lain. Semakin besar empati yang ada pada individu untuk orang lain maka semakin besar pula individu tersebut dapat menghargai dan menghormati orang lain.

Pengendara roda dua akan memandang rasa empati sebagai sesuatu yang bermanfaat dan mengurangi perilaku *aggressive driving* yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Dari hasil penelitian dapat di yakini dan menilai secara baik bahwa rasa empati dapat menjadi penyelamat dan dapat mengurangi perilaku *aggressive driving*. empati juga dapat membantu individu untuk turut merasakan apa yang dirasakan oleh pengendara lain.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh peneliti jalan raya kota makassar yang bisa di katakan sebagai pengendara roda dua yang agresif. Salah satu pengendara roda dua melakukan perilaku-perilaku yang agresif seperti, mengebut. Perilaku berkendara dengan mengebut merupakan salah satu bentuk dari perilaku *aggressive driving*. Seringkali pengendara motor mengebut pada saat lampu kuning menyala. Perilaku seperti ini dapat memberikan dampak kepada diri sendiri dan pengendara lain.

Ketika Empati seseorang rendah akan menimbulkan perilaku semena-mena dengan pengguna jalan lain dengan berperilaku agresif tanpa

memikirkan resiko yang nantinya akan menimpa pengguna jalan lainnya. dan juga menjaga keselamatan, baik dirinya maupun orang lain. Pengendara motor seharusnya meningkatkan rasa empatinya di jalan raya agar dapat mengurangi perilaku *aggressive driving*. Pengendara roda dua yang memiliki rasa empati yang kuat terhadap keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran (kamseltibcar) lalu lintas baik bagi dirinya sendiri, pengguna jalan lain maupun masyarakat di lingkungan dapat mengkondisikan posisinya di jalan raya dengan baik dan benar.

#### **4. Limitasi Penelitian**

Proses penelitian ini tidak luput dari keterbatasan baik bagi peneliti maupun isi dari penelitian ini. Dari data awal yang didapatkan peneliti adalah 1.111 kemudian di analisis menggunakan Analisis Regresi Sederhana, menghasilkan data yang tidak normal sehingga data yang di peroleh 1.079. namun untuk responden pengemudi mobil di hilangkan dan berfokus pada pengendara motor dan sisa data 1.043. selama penelitian ini peneliti tidak dapat mengontrol hal-hal yang menjadi keterbatasan peneliti.

Adapun keterbatasan tersebut peneliti melakukan penyebaran skala lewat google forms dikarenakan situasi dan kondisi yang tidak memungkinkan untuk peneliti sebarakan secara langsung, sehingga peneliti tidak dapat mengontrol atau melihat secara langsung proses pengisian skala. Selain itu, terbatasnya hasil-hasil penelitian mengenai variabel *Aggressive Driving* dan Empati.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil yang dilakukan peneliti mengenai Empati sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* pada pengendara roda dua di kota Makassar, dapat di tarik kesimpulan bahwa:

1. Berdasarkan dari hasil penelitian yang dilakukan terdapat sebanyak 81 responden memiliki tingkat *Aggressive Driving* sangat tinggi, sedangkan sebanyak 245 responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat *Aggressive Driving* yang sedang 377 sedangkan jumlah responden *Aggressive Driving* rendah sebanyak 277 dan jumlah responden 97 orang terdapat pada tingkat skor *Aggressive Driving* sangat rendah. Dapat dikatakan bahwa tingkat *aggressive driving* pada pengendara roda dua dikota Makassar bervariasi. Hal tersebut terjadi karena pengendara roda dua yang memiliki perilaku *aggressive driving* yang sangat tinggi, tinggi melakukan perilaku konflik dan mengebut.
2. Dari hasil penelitian yang didapatkan bahwa sebanyak 81 responden memiliki tingkat Empati sangat tinggi, sedangkan sebanyak 207 responden yang memiliki tingkat Empati yang tinggi. Kemudian jumlah responden yang memiliki tingkat Empati yang sedang 390 sedangkan jumlah responden Empati rendah sebanyak 291 dan jumlah responden 74 orang terdapat pada tingkat skor Empati sangat rendah. Dapat di tarik kesimpulan dari penelitian ini yaitu pengendara roda dua di Kota Makassar memiliki rasa empati yang bervariasi.

3. Empati menjadi prediktor terhadap *Aggressive Driving* dengan besar kontribusi yang diperoleh nilai R Square sebesar 0.072. berdasarkan nilai *R Square change* tersebut diketahui bahwa sumbangan relatif yang diberikan pada Empati sebesar 7.2%. Dengan demikian, masih terdapat 92.8% faktor lain yang dapat memengaruhi *Aggressive Driving* yang tidak termasuk dalam penelitian yang dilakukan ini. Jadi, empati dapat mempengaruhi perilaku *Aggressive Driving*, yang dimana semakin tinggi empati pengendara maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*.
4. Hasil yang didapatkan menunjukkan bahwa Empati sebagai prediktor terhadap *Aggressive Driving* dengan arah pengaruh negatif ini berarti bahwa terdapat hubungan yang tidak searah, semakin tinggi Empati maka semakin rendah pula *Aggressive Driving*. Jadi, pengendara yang memiliki perilaku *aggressive driving* tinggi cenderung memiliki empati yang rendah.

## **B. SARAN**

### **1. Pengendara**

Memiliki rasa empati bagi setiap pengendara roda dua dapat mengurangi perilaku *Aggressive Driving*. Maka, pengendara motor maupun kendaraan lainnya agar lebih berhati-hati dalam berkendara di jalan raya dan tingkatkan rasa empati agar saling mengerti kebutuhan dan isyarat dari pengendara lain.

### **2. Peneliti Selanjutnya**

Mencari fenomena yang benar-benar *real* dan banyak dijumpai di jalan raya, apalagi terkait meningkatnya kecelakaan karena sangat disayangkan bila terus-terusan terjadi kecelakaan. Peneliti selanjutnya

juga disarankan untuk memperhatikan variabel terkait psikologi transportasi seperti *risktaking behavior*, dan *sensation seeking*.

### 3. Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan

Kepolisian meningkatkan pelayanan kepada masyarakat khususnya pengguna jalan raya sehingga angka kecelakaan dari tahun-ketahun dapat menurun dan juga pengamanan pada malam hari agar tidak terjadi balapan liar dan . Pentingnya education traffic pada masyarakat secara meluas, seperti diadakan sosialisasi minimal 2 kali setahun.

UNIVERSITAS

BOSOWA



## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, S. & Sutanto, T. (2015). *Statistik Tanpa Stres*. Jakarta: Transmedia.
- Aini, T. N. (2019). *Aggressive driving* ditinjau dari kepribadian *big five* dengan *self control* sebagai kovariat (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Malang).
- Ajzen, I. 2005, *Attitudes, Personality, & Behaviour*. Available at: <https://psicoexperimental.files.wordpress.com/2011/03/ajzeni-2005-attitudes-personality-and-behaviour-2nd-ed-open-university-press.pdf>.
- Ajzen, I. 2006. *Constructing a TpB Questionnaire: Conceptual and Methodological Considerations*, Occasional paper
- Anderson, C., & Bushman, B. J. (2002). *Human aggression*. *Annual Review Psychology*, Iowa State University.
- Andromeda S. (2014) *Hubungan Antara Empati Dengan Perilaku Altruisme Pada Karang Taruna Desa Pakang*. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Fakultas Psikologi. Naskah Publikasi.
- Ayuningtyas, D S., & santoso, G. A. (2007). *Hubungan antara intensi untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas dengan perilaku melanggar lalu lintas pada supir bus di Jakarta*. *Jps Vol.13 No.01*, 1-12.
- Azwar, S. (2015). *Penyusunan Skala Psikologi Edisi II*. Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2017). *Metode Penelitian Psikologi Edisi II*. Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2018). *Validitas dan Realibilitas Edisi 4*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius.
- Badan Pusat Statistik Indonesia. *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2017*. Jakarta: BPS-Statistics Indonesia.
- Bagaskara, S. (2017). *Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian*. *Jurnal Transportasi*, 17(2).
- Baron-Cohen, S., & Wheelwright, S. (2004). *The Empathy Quotient: An Investigation of Adults with Asperger Syndrome or High Functioning Autism, and Normal Sex Differences*. *Journal of Autism and Developmental Disorders*, 34(2), 163-175.
- Berkowitz, L. (1995). *Agresi: Sebab dan Akibatnya*. Terjemahan oleh Hartatni W. Susiatni. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Presindo.
- Davis, M.H. (1980). *A multidimensional approach to individual differences in empathy*. *JSAS Catalog Of Selected Document in Psychology*, 10, 85.

- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). *Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research*. *Journal of Safety Research*, 34, 559-566.
- Fahmi, Irham. (2010). *Manajemen Resiko (Teori, Kasus, dan Resiko)*. Bandung: Alfabeta.
- Gusti, A. Y., & Margaretha P. M. (2010). *Perilaku Prososial Ditinjau dari Empati dan Kematangan Emosi*. *Jurnal Psikologi*. Vol. 9 No. 3 Desember, hal. 56-78.
- Hafizhudin, Z., & Indrawati, E. S. (2017). *Hubungan Antara Identitas Sosial Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Komunitas Motor RX-King di Semarang*. *Jurnal Empati*, 5(4), 683-686.
- Handayani, D. (2017) *Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar Sma Kota Surakarta*.
- Hastuti, Ayu Happy; Nuzulia, Siti; Fadhallah, R.A. (2013). *Hubungan antara self regulated behavior dengan unsafe behavior pada sopir bus dikota semarang*. *Journal of social and industrial psychology/volume issn 2252-6838*, 20-21.
- Hekmat, S. N., Dehnavieh, R., Norouzi, S., Bameh, E., & Pourshaikhali, A. (2016). *Is there any relationship between mental health and driving behavior of taxi drivers in kerman? Global Journal of Health Science*, 9.
- Herani, I. & Anya, K.J. (2017). *Perilaku Berkendara Agresif Pada Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang*. *MEDIAPSI*, 3(2), 29- 38. doi:<http://dx.doi.org/10.21776/ub.mps.2017.003.02.4>
- <https://amp.kompas.com/otomotif/read/2020/07/28/104200715/masih-kurangnya-empati-pengguna-jalan-di-indonesia>
- Hoffman, M. L. (2007). *Empathy and moral development*. New York: Cambridge University Press.
- Houston, J. M., Harris, P. B., Norman, M. (2003). *The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practice*. *North American Journal of Psychology*. Vol. 5. No. 2. 269-278.
- Hurlock, E. B. (1996). *Psikologi perkembangan; Suatu pendekatan sepanjang rentang kehidupan, edisi kelima*. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Hurlock, E. (2004). *Psikologi perkembangan*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving Steering Clear of Highway Warfare*. Amhest, NY: Promothens Books
- KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA DAERAH SULAWESI SELATAN DIREKTORAT LALU LINTAS. *Perbandingan data laka lintas Januari-Agustus 2018 dan Januari-Agustus 2019*.

- Kohut, H. (1997). *How Does Analysis Cure?*. Chocago: The University of Chocago Press.
- Kompas.com. (2019). Jumlah Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Harus Turun. Diakses dari <https://www.google.co.id/amp/s/amp.kompas.com/otomotif/read/2019/01/1568/082200615/jumlah-korban-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-harusturun>
- Kusnanto. (2009). *Menelusuri Sejarah Alat Transportaasi*. ALPRIN:Semarang
- Luthie, A. (2014) *Pengaruh Self-Control dan Moral Disengagement Terhadap Aggressive Driving Pada Pengemudi Sepeda Motor*. UIN Syarif Hidayatullah. Fakultas Psikologi. Jakarta.
- Ma, Changxi., Et al. (2018). *The Impact of Aggressive Driving Behavior on Driver-Injury Severity at Highway-Rail Grade Crossings Accidents*. Hong Kong. Journal of Advanced Transportation Volume 2018, Article ID 9841498, 10 pages <https://doi.org/10.1155/2018/9841498>.
- Mehrabian, A., & Epstein, N. (1972). *A measure of emotional empathy*. Journal of Personality, 40, 525–543.
- Normansyah, A. R. (2018). *HUBUNGAN ANTARA EMPATI DAN KONTROL DIRI DENGAN KECENDERUNGAN AGGRESSIVE DRIVING*. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya. Fakultas Psikologi. Surabaya.
- Pardiningsih N. *Relationship between Risk Taking Behavior with Aggressive Driving*. [Thesis] Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia; 2008
- Prianka Aji, G. (2020). *Agresivitas Berkendara Ditinjau dari Kontrol Diri pada Pengemudi Ojek Online (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta)*.
- Pudjibudojo, K, J., dkk. (2019). *Bunga Rampai Psikologi Perkembangan: Memahami Dinamika Perkembangan Anak*. Sidoarjo : Zifatama Jawa
- Puri, T. (2020) *Risk Taking Behavior sebagai moderator sensation Seeking terhadap Aggressive Driving pada pengendara motor di kota Makassar*. Universitas Bosowa Makassar. Fakultas Psikologi. Makassar
- Ramadhan. (2020). *Adaptasi Skala Empathy Quotient Versi Bahasa Indonesia (Studi Menggunakan Analisis Rasch Model)*. Universitas Bosowa Makassar. Fakultas Psikologi. Makassar
- Renitasari, Y. D. (2017). *Pengaruh Empathy terhadap Aggressive Driving Pada Dewasa Awal Di Kota Malang*. Universitas Muhammadiyah Malang. Fakultas Psikologi. Malang.
- Rothengatter, T., & Huguenin, R. D. (2004). THE DEVELOPMENT OF TRAINING COURSES FOR SWITZERLAND'S TWO-PHASE DRIVER TRAINING MODEL. *Traffic and transport psychology: theory and application: proceedings of the ICTTP 2000*, 367.

- Santrock, J. W. (2012). *Life-Span Development: Perkembangan Masa-Hidup*, Edisi ketiga belas, Jilid 2. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Sari, A. T. O., Ramdhani, N., & Eliza, M. (2003). Empati dan perilaku merokok di tempat umum. *Jurnal Psikologi*, 30(2), 81-90.
- Sarwono, wirawan, sarlito.(2002). Psikologi Sosial : Individu dan teori-teori Psikologi social. Jakarta : Balai Pustaka.
- Shinar, D dan Compton, R. 2004. Aggressive Driving: An Observational Study of Driver, Vehicle, and Situational Variables.Accident; analysis and prevention Journal, 36 (3), 429-437.
- Steinberg, L. (2005). Cognitive and affective development in adolescence. *Trends in cognitive science*, 9 (2), 69-74
- Sugiyono. (2013). Statistika untuk Penelitian. Bandung: ALFABETA.
- Sugiono 2014. Metode Penelitian Kuntitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung : ALFABETA.
- Sujawerni, V. W., & Endrayanto, P. (2012). Statistika untuk Penelitian. Yogyakarta:Graha
- Supeni, MG. (2014). Empeti Perembangan dan Pentingnya Dalam Kehidupan Bermasyarakat. *Jurnal Psikologi* Vol. No. 1, 15 Februari 2014 : 60-71. Magelang : FKIP Universitas Tidar Malang.
- Sutardi, T. 2007. *Antropologi Mengungkap Keraga-man Budaya*. Bandung: PT. Setia Purna Inves.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat.
- Tasca, L. (2001). *A review of the literature on aggressive driving research*. Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation, Canada, from <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf>
- Taufik. (2012). *Empati pendekatan psikologi sosial*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wardoyo, Arianto, Y, P. (2016). *Emisi Partikulat Kendaraan Bermotor dan Dampak Kesehatan*. Malang: Universitas Brawijaya Press (UB Press).
- Warta Ekonomi.co.id. [Jumlah Kendaraan Bermotor di Makassar Tembus 1,46 Juta Unit \(wartaekonomi.co.id\)](http://wartaekonomi.co.id).
- Wicaksono, Agung. (2018). Hubungan persepsi Resiko Kecelakaan dengan Aggressive Driving Pengendara Sepeda Motor Di Kota Makassar. Universitas Bosowa Makassar. Psikologi. Makassar.

Yulianti, P.R. (2016) *Hubungan Antara Empati Dengan Kecenderungan Perilaku Agresif Berkendara Pada Remaja Pengendara Motor*. Universitas Gadjah Mada.





LAMPIRAN-LAMPIRAN



**LAMPIRAN 1**  
**CONTOH SKALA PENELITIAN**



## SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

\* Wajib

### SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

Nama (Boleh inisial) \*

Jawaban Anda

Jenis Kelamin \*

- Perempuan
- Laki-Laki

Usia \*

Jawaban Anda

Suku \*

- Bugis
- Makassar
- Toraja
- mandar
- Yang lain: \_\_\_\_\_



## SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

\* Wajib

### SKALA I

Skala ini bukanlah suatu tes, maka dari itu Anda diminta untuk menjawab setiap pernyataan dalam skala ini sesuai dengan kondisi (pikiran, perasaan, perilaku) Anda yang sebenarnya, dengan memilih salah satu dari 6 alternatif jawaban yang telah disiapkan.

Pilihlah Selalu, jika pernyataan tersebut 'Selalu' Anda lakukan.

Pilihlah Sangat Sering, jika pernyataan tersebut 'Sangat Sering' Anda lakukan.

Pilihlah Cukup Sering, jika pernyataan tersebut 'Cukup Sering' Anda lakukan.

Pilihlah Kadang-kadang, jika pernyataan tersebut 'Kadang-kadang' Anda lakukan.

Pilihlah Jarang, jika pernyataan tersebut 'Jarang' Anda lakukan.

Pilihlah Tidak Pernah, jika pernyataan tersebut 'Tidak Pernah' Anda lakukan.

Saya sengaja mengerem kendaraan ketika kendaraan lain mengikuti saya terlalu dekat. \*

- Selalu
- Sangat Sering
- Cukup Sering
- Kadang-kadang
- Jarang
- Tidak Pernah



## SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

\* Wajib

### SKALA II

Skala ini bukanlah suatu tes, maka dari itu Anda diminta untuk menjawab setiap pernyataan dalam skala ini sesuai dengan kondisi (pikiran, perasaan, perilaku) Anda yang sebenarnya, dengan memilih salah satu dari 4 alternatif jawaban yang telah disiapkan.

Pilihlah Sangat Setuju, jika pernyataan tersebut 'Sangat Setuju' Anda lakukan.

Pilihlah Agak Setuju, jika pernyataan tersebut 'Agak Setuju' Anda lakukan.

Pilihlah Agak Tidak Setuju, jika pernyataan tersebut 'Agak Tidak Setuju' Anda lakukan.

Pilihlah Sangat Tidak Setuju, jika pernyataan tersebut 'Sangat Tidak Setuju' Anda lakukan.

Saya mudah mengetahui jika ada seseorang yang ingin terlibat dalam percakapan. \*

- Sangat Setuju
- Agak Setuju
- Agak Tidak Setuju
- Sangat Tidak Setuju



## SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

Assalamualaikum Warahmatullahi  
Wabarakatuh.  
Selamat Pagi/Siang/Sore/Malam.

Responden yang terhormat,

Perkenalkan saya Vira Yuniar, mahasiswi Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar. Saat ini, saya sedang melakukan pengambilan data dalam rangka penyelesaian tugas akhir (Skripsi). Untuk itu, saya memohon kesediaan dan partisipasi saudara (i) untuk mengisi skala penelitian ini. Dalam pengisian skala ini tidak ada jawaban salah, semua jawaban yang anda berikan adalah benar selama hal tersebut menggambarkan kondisi anda yang sesungguhnya. Dengan demikian, dimohon saudara (i) untuk memberikan jawaban sesuai dengan kondisi saudara (i) yang sebenarnya. Seluruh jawaban serta identitas saudara (i) akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk keperluan penelitian saja. Partisipasi Anda akan sangat membantu keberhasilan dalam penelitian ini. Dengan mengisi skala ini, saudara (i) dianggap bersedia menjadi responden penelitian. Atas kerjasama saudara (i), saya ucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi  
Wabarakatuh.

**Berikutnya**

Jangan pernah mengirimkan sandi melalui Google Formulir.

Konten ini tidak dibuat atau didukung oleh Google.  
[Laporkan Penyalahgunaan](#) · [Persyaratan Layanan](#) ·  
[Kebijakan Privasi](#)

Google Formulir





**LAMPIRAN 2**  
**CONTOH TABULASI DATA**

### DEMOGRAFI

Jenis Kelamin	Usia	Suku	Pekerjaan	Pendidikan terakhir	Lama mahir mengemudi Mobil	Lama mahir mengendarai Motor
2	2	1	5	2	2	4
2	2	5	5	2	1	4
2	2	1	1	2	2	3
2	2	1	1	2	2	3
2	2	1	1	2	2	3
2	2	2	5	2	2	2
2	2	2	5	2	1	4
1	2	1	1	1	3	3
2	2	1	5	2	2	2
1	2	2	1	1	1	3
1	2	1	1	1	1	3
1	2	1	2	1	2	2
1	2	1	5	3	1	3
1	2	1	5	2	3	4
1	2	2	5	2	2	3
1	2	2	1	1	1	4
2	2	5	1	2	1	4
2	2	1	1	1	3	3
2	2	1	5	3	2	3
2	2	2	1	1	2	3
2	2	1	1	1	2	3
1	1	1	1	3	4	4
1	2	1	1	2	2	2
2	2	1	1	1	2	1
2	1	1	1	1	1	2
2	2	2	1	3	2	2
1	2	1	2	1	2	4
1	1	2	1	1	1	3
2	2	1	5	1	1	3
2	2	1	5	2	2	4
2	2	1	5	3	1	2
2	2	5	5	2	1	3
1	2	2	5	1	2	3
1	2	5	5	2	3	3
2	2	1	1	1	2	3
2	2	1	1	2	1	4
2	2	2	5	1	1	4





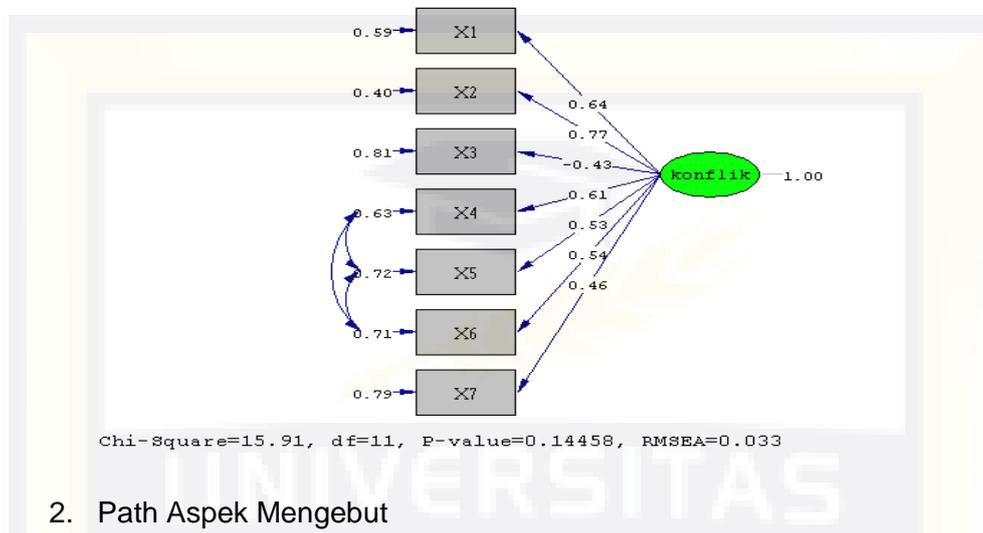


**LAMPIRAN 3**

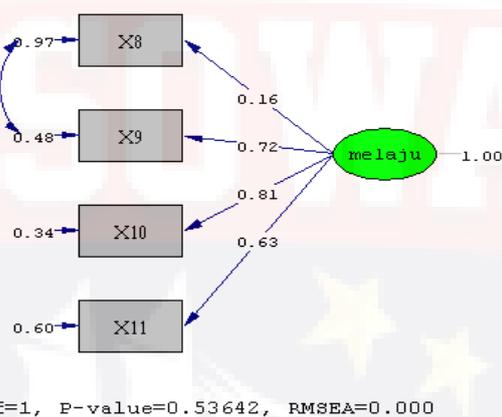
**HASIL UJI VALIDITAS KONSTRUK**

### Aggressive Driving

#### 1. Path Aspek Perilaku Konflik



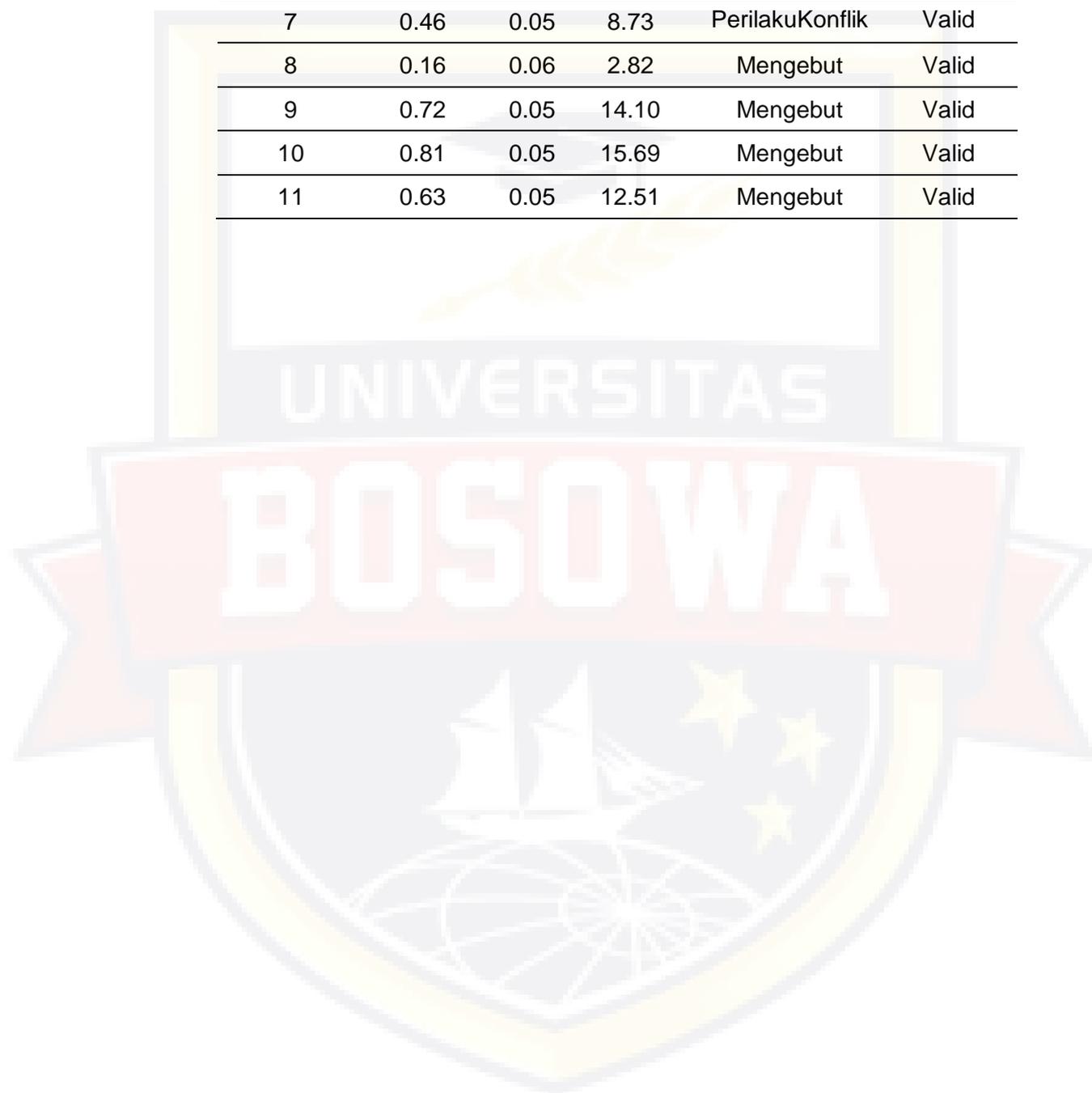
#### 2. Path Aspek Mengebut



#### 3. Properti Psikometri Aggressive Driving

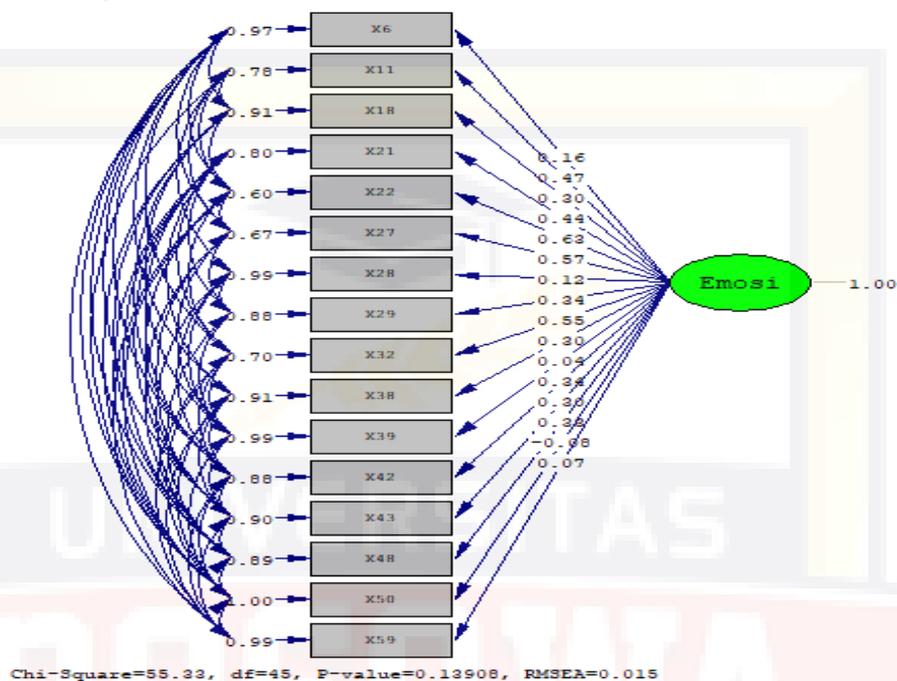
NomorAitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
1	0.64	0.05	12.75	PerilakuKonflik	Valid
2	0.77	0.05	15.74	Perilaku Konflik	Valid
3	-0.43	0.05	-8.18	Perilaku Konflik	Tidak Valid
4	0.61	0.05	11.74	Perilaku Konflik	Valid
5	0.53	0.05	9.91	Perilaku Konflik	Valid
6	0.54	0.05	10.13	Perilaku	Valid

<b>NomorAitem</b>	<b>Factor Loading</b>	<b>Error</b>	<b>t-value</b>	<b>Aspek</b>	<b>Keterangan</b>
				Konflik	
7	0.46	0.05	8.73	PerilakuKonflik	Valid
8	0.16	0.06	2.82	Mengebut	Valid
9	0.72	0.05	14.10	Mengebut	Valid
10	0.81	0.05	15.69	Mengebut	Valid
11	0.63	0.05	12.51	Mengebut	Valid



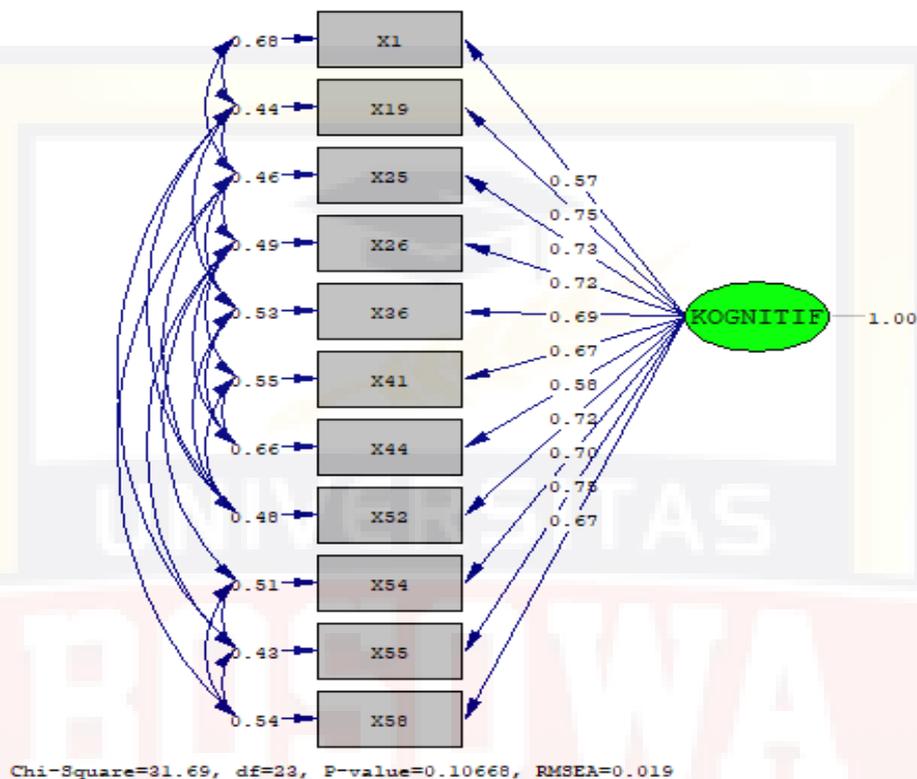
## Empati

## 1. Path Aspek emosi



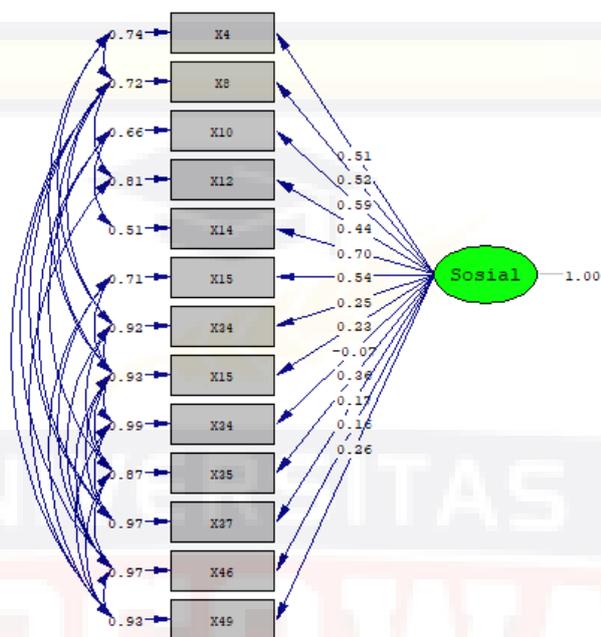
NomorAitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
6	0.16	0.05	3.43	Emosi	Valid
11	0.47	0.04	11.35	Emosi	Valid
18	0.30	0.04	7.98	Emosi	Valid
21	0.44	0.04	11.74	Emosi	Valid
22	0.63	0.06	11.44	Emosi	Valid
27	0.57	0.04	14.40	Emosi	Valid
28	0.12	0.03	3.55	Emosi	Valid
29	0.34	0.03	9.91	Emosi	Valid
32	0.55	0.04	13.02	Emosi	Valid
38	0.30	0.03	8.77	Emosi	Valid
39	0.04	0.04	1.17	Emosi	Valid
42	0.34	0.04	9.34	Emosi	Valid
43	0.30	0.04	7.20	Emosi	Valid
48	0.33	0.04	9.11	Emosi	Valid
50	-0.08	0.05	-1.78	Emosi	Tidak Valid
59	0.07	0.04	1.80	Emosi	Valid

## 2. Path aspek kognitif



NomorAitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
1	0.57	0.03	18.52	Kognitif	Valid
19	0.75	0.03	25.17	Kognitif	Valid
25	0.73	0.03	24.35	Kognitif	Valid
26	0.72	0.03	25.11	Kognitif	Valid
36	0.69	0.03	23.10	Kognitif	Valid
41	0.67	0.03	23.57	Kognitif	Valid
44	0.58	0.03	19.67	Kognitif	Valid
52	0.72	0.03	24.22	Kognitif	Valid
54	0.70	0.03	24.61	Kognitif	Valid
55	0.75	0.03	26.70	Kognitif	Valid
58	0.67	0.03	23.54	Kognitif	Valid

### 3. Path aspek sosial



Chi-Square=45.66, df=37, P-value=0.15541, RMSEA=0.015

NomorAitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
4	0.51	0.03	15.12	Sosial	
8	0.52	0.03	15.27	Sosial	
10	0.59	0.04	16.33	Sosial	
12	0.44	0.03	12.92	Sosial	
14	0.70	0.03	20.63	Sosial	
15	0.54	0.03	16.30	Sosial	
34	0.25	0.04	7.10	Sosial	
15	0.23	0.04	-2.03	Sosial	
34	-0.07	0.04	-2.03	Sosial	
35	0.36	0.04	10.21	Sosial	
37	0.17	0.04	4.74	Sosial	
46	0.16	0.04	4.39	Sosial	
49	0.26	0.04	7.23	Sosial	



**LAMPIRAN 4**  
**HASIL UJI ASUMSI**

**UJI ASUMSI**  
**Uji Normalitas**

**Tests of Normality**

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	.028	1043	.052	.991	1043	.000

a. Lilliefors Significance Correction

**Case Processing Summary**

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Unstandardized Residual	1043	100.0%	0	0.0%	1043	100.0%

**Descriptives**

		Statistic	Std. Error
Unstandardized Residual	Mean	-.4473002	.15968231
	95% Confidence Interval for Mean		
	Lower Bound	-.7606358	
	Upper Bound	-.1339647	
	5% Trimmed Mean	-.5484329	
	Median	-.5552478	
	Variance	26.595	
	Std. Deviation	5.15702173	
	Minimum	-14.35856	
	Maximum	23.67190	
	Range	38.03046	
	Interquartile Range	6.96259	
	Skewness	.368	.076
Kurtosis	.516	.151	

## Linearity

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
AD * EMPATI	(Combined)		5068.846	57	88.927	3.535	.000
	Between Groups	Linearity	2136.981	1	2136.981	84.945	.000
		Deviation from Linearity	2931.865	56	52.355	2.081	.000
	Within Groups		24779.915	985	25.157		
	Total		29848.761	1042			

## Hipotesis

Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.268 <sup>a</sup>	.072	.071	5.159

a. Predictors: (Constant), EMPATI

b. Dependent Variable: AD

ANOVA<sup>a</sup>

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2136.981	1	2136.981	80.276	.000 <sup>b</sup>
	Residual	27711.780	1041	26.620		
	Total	29848.761	1042			

a. Dependent Variable: AD

b. Predictors: (Constant), EMPATI

Coefficients<sup>a</sup>

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	36.755	1.703		21.580	.000
	EMPATI	-.130	.014	-.268	-8.960	.000

a. Dependent Variable: AD



**LAMPIRAN 5**

**HASIL ANALISIS SUBJEK BERDASARKAN DEMOGRAFI**

**JK**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	526	49.9	50.4	50.4
	Perempuan	517	49.0	49.6	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		

**USIA**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-20	188	17.8	18.0	18.0
	21-30	806	76.4	77.3	95.3
	31-40	27	2.6	2.6	97.9
	> 40	22	2.1	2.1	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		

**SUKU**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bugis	544	51.6	52.2	52.2
	Makassar	281	26.6	26.9	79.1
	Toraja	56	5.3	5.4	84.5
	Jawa	37	3.5	3.5	88.0
	Lainnya	125	11.8	12.0	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		

**PEKERJAAN**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mahasiswa	536	50.8	51.4	51.4
	Wiraswasta	49	4.6	4.7	56.1
	POLRI	29	2.7	2.8	58.9
	PNS	23	2.2	2.2	61.1
	Lainnya	406	38.5	38.9	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		

**PENDIDIKAN TERAKHIR**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SMA	591	56.0	56.7	56.7
	S1	332	31.5	31.8	88.5
	Diploma	89	8.4	8.5	97.0
	S2	18	1.7	1.7	98.8
	Lainnya	13	1.2	1.2	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		

**Lama berkendara motor**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-5 Tahun	259	24.5	24.8	24.8
	5-10 Tahun	491	46.5	47.1	71.9
	> 10 Tahun	293	27.8	28.1	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		



**LAMPIRAN 6**

**HASIL ANALISIS VARIABEL  
BERDASARKAN TINGKAT SKOR**

## AGGRESSIVE DRIVING

**Jenis kelamin \* Aggressive Driving Crosstabulation**

		JK		Total
		Laki-laki	Perempuan	
Aggressive Driving	Sangat Tinggi	15	32	47
	Tinggi	119	126	245
	Sedang	200	177	377
	Rendah	130	147	277
	Sangat Rendah	62	35	97
Total		526	517	1043

**Usia \* Aggressive Driving Crosstabulation**

		USIA				Total
		18-20	21-30	31-40	> 40	
Aggressive Driving	Sangat Tinggi	8	39	0	0	47
	Tinggi	35	207	3	0	245
	Sedang	65	292	11	9	377
	Rendah	54	201	10	12	277
	Sangat Rendah	26	67	3	1	97
Total		188	806	27	22	1043

**Suku \* Aggressive Driving Crosstabulation**

		SUKU					Total
		Bugis	Makassar	Toraja	Jawa	Lainnya	
Aggressive Driving	Sangat Tinggi	23	17	2	0	5	47
	Tinggi	136	54	17	5	33	245
	Sedang	199	96	21	15	46	377
	Rendah	144	82	7	12	32	277
	Sangat Rendah	42	32	9	5	9	97
Total		544	281	56	37	125	1043

**Pekerjaan \* Aggressive Driving Crosstabulation**

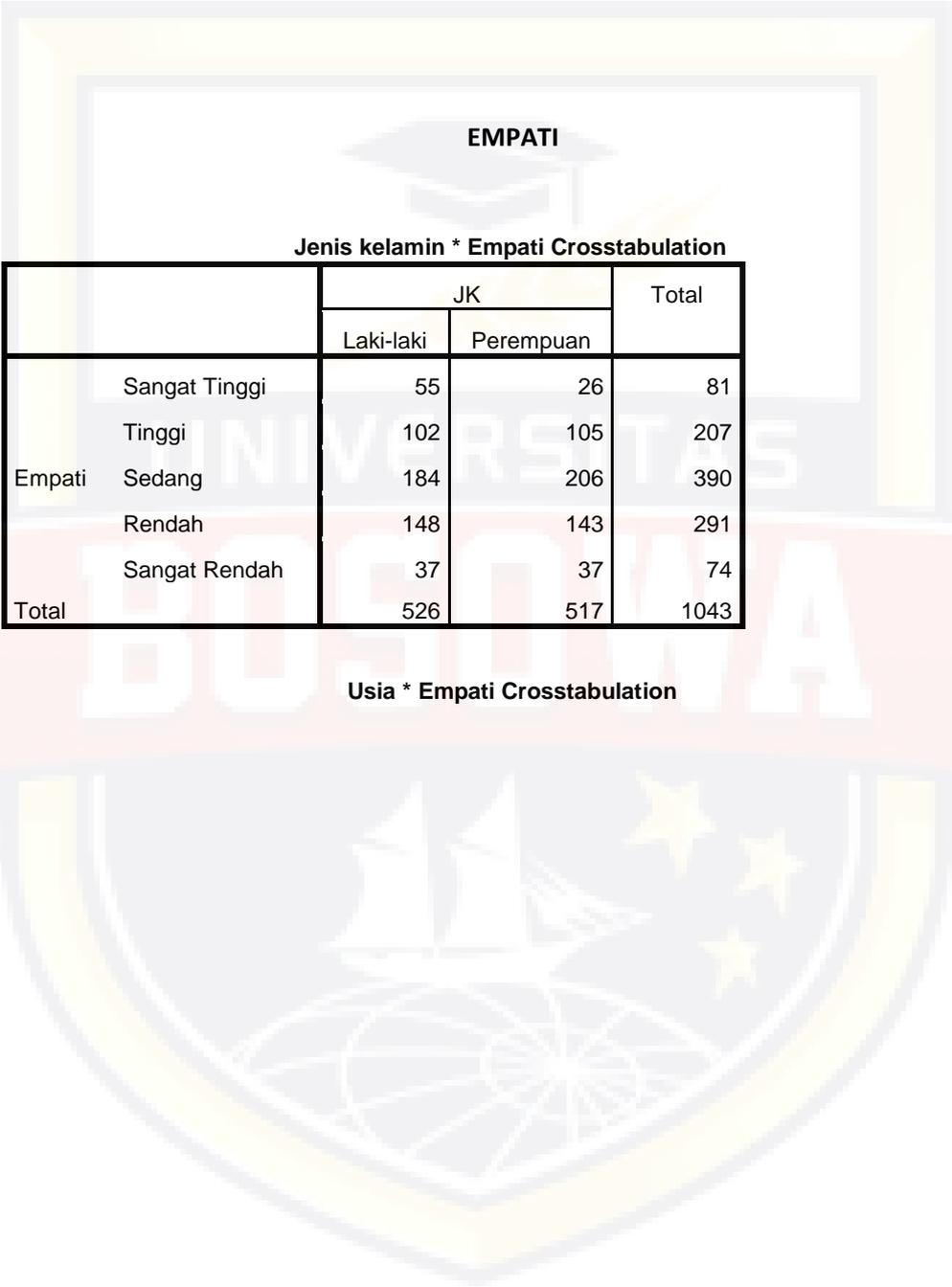
		PEKERJAAN					Total
		Mahasiswa	Wiraswasta	POLRI	PNS	Lainnya	
Aggressive Driving	Sangat Tinggi	29	2	0	0	16	47
	Tinggi	132	12	0	7	94	245
	Sedang	198	23	9	12	135	377
	Rendah	126	10	14	4	123	277
	Sangat Rendah	51	2	6	0	38	97
Total		536	49	29	23	406	1043

**Pendidikan terakhir \* Aggressive Driving Crosstabulation**

		PENDIDIKANTERAKHIR					Total
		SMA	S1	Diploma	S2	Lainnya	
Aggressive Driving	Sangat Tinggi	22	25	0	0	0	47
	Tinggi	136	87	15	1	6	245
	Sedang	209	118	41	7	2	377
	Rendah	152	86	26	9	4	277
	Sangat Rendah	72	16	7	1	1	97
Total		591	332	89	18	13	1043

**Lama mahir mengendarai motor \* Aggressive Driving Crosstabulation**

		Lama mahir berkendara			Total
		1-5 Tahun	5-10 Tahun	> 10 Tahun	
Aggressive Driving	Sangat Tinggi	7	23	17	47
	Tinggi	52	120	73	245
	Sedang	84	168	125	377
	Rendah	75	144	58	277
	Sangat Rendah	41	36	20	97
Total		259	491	293	1043



**EMPATI**

**Jenis kelamin \* Empati Crosstabulation**

		JK		Total
		Laki-laki	Perempuan	
Empati	Sangat Tinggi	55	26	81
	Tinggi	102	105	207
	Sedang	184	206	390
	Rendah	148	143	291
	Sangat Rendah	37	37	74
Total		526	517	1043

**Usia \* Empati Crosstabulation**

		USIA				Total
		18-20	21-30	31-40	> 40	
Empati	Sangat Tinggi	27	48	4	2	81
	Tinggi	40	160	4	3	207
	Sedang	60	310	10	10	390
	Rendah	38	241	5	7	291
	Sangat Rendah	23	47	4	0	74
Total		188	806	27	22	1043

**Suku \* Empati Crosstabulation**

		SUKU					Total
		Bugis	Makassar	Toraja	Jawa	Lainnya	
Empati	Sangat Tinggi	40	28	0	8	5	81
	Tinggi	111	54	9	3	30	207
	Sedang	218	95	19	16	42	390
	Rendah	142	82	20	8	39	291
	Sangat Rendah	33	22	8	2	9	74
Total		544	281	56	37	125	1043

**Pekerjaan \* Empati Crosstabulation**

		PEKERJAAN					Total
		Mahasiswa	Wiraswasta	POLRI	PNS	Lainnya	
Empati	Sangat Tinggi	40	0	11	1	29	81
	Tinggi	115	9	8	5	70	207
	Sedang	184	19	6	10	171	390
	Rendah	155	17	2	5	112	291
	Sangat Rendah	42	4	2	2	24	74
Total		536	49	29	23	406	1043

**Pendidikan terakhir \* Empati Crosstabulation**

		PENDIDIKAN TERAKHIR					Total
		SMA	S1	Diploma	S2	Lainnya	
Empati	Sangat Tinggi	59	14	5	3	0	81
	Tinggi	115	65	18	6	3	207
	Sedang	199	150	33	5	3	390
	Rendah	172	81	30	4	4	291
	Sangat Rendah	46	22	3	0	3	74
Total		591	332	89	18	13	1043

**Lama mahir mengendarai motor \* Empati Crosstabulation**

		Lama berkendara			Total
		1-5 Tahun	5-10 Tahun	> 10 Tahun	
Empati	Sangat Tinggi	29	32	20	81
	Tinggi	40	107	60	207
	Sedang	97	178	115	390
	Rendah	67	141	83	291
	Sangat Rendah	26	33	15	74
Total		259	491	293	1043

**Kategori Aggressive Driving pada pengendara**

**Aggressive Driving**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tinggi	47	4.5	4.5	4.5
	Tinggi	245	23.2	23.5	28.0
	Sedang	377	35.7	36.1	64.1
	Rendah	277	26.3	26.6	90.7
	Sangat Rendah	97	9.2	9.3	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		

**Kategori Aggressive Driving pada pengendara**

**Empati**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tinggi	81	7.7	7.8	7.8
	Tinggi	207	19.6	19.8	27.6
	Sedang	390	37.0	37.4	65.0
	Rendah	291	27.6	27.9	92.9
	Sangat Rendah	74	7.0	7.1	100.0
	Total	1043	98.9	100.0	
Missing	System	12	1.1		
Total		1055	100.0		