

AGGRESSIVE DRIVING
(STUDI PERBANDINGAN DEMOGRAFI PADA
PENGEMUDI DI KOTA MAKASSAR)



Disusun Oleh:

JAILANI RUMASORENG

4516091056

SKRIPSI

FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2020



AGGRESSIVE DRIVING

**(STUDI PERBANDINGAN DEMOGRAFI PADA
PENGEMUDI DI KOTA MAKASSAR)**

BOSOWA
SKRIPSI

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

Oleh :

**Jailani Rumasoreng
4516091056**

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2020**

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

AGGRESSIVE DRIVING

**(STUDI PERBANDINGAN DEMOGRAFI PADA
PENGEMUDI DI KOTA MAKASSAR)**

Disusun dan diajukan oleh:

**JAILANI RUMASORENG
NIM 4516091056**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada September 2020

menyetujui:

Pembimbing I



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

Pembimbing II



H.A. Budhy Rakhmat, M.Psi., Psikolog
NIDN: 0904128402

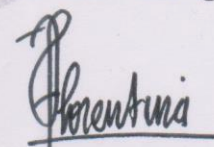
Mengetahui:

Dekan
Fakultas Psikologi,




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

Ketua Program Studi
Fakultas Psikologi,



Titin Florentina P., M.Psi., Psikolog
NIDN: 0931107702

HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN

**AGGRESSIVE DRIVING
(STUDI PERBANDINGAN DEMOGRAFI
PADA PENGEMUDI DI KOTA MAKASSAR)**

Disusun dan diajukan oleh:

JAILANI RUMASORENG

4516091056

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

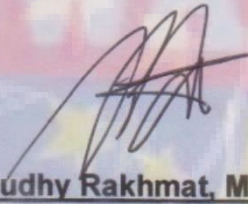
Pada September 2020

Pembimbing I



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

Pembimbing II



H.A. Budhy Rakhmat, M.Psi., Psikolog
NIDN: 0904128402

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 : Jailani Rumasoreng
NIM : 4516091056
Program Studi : Fakultas Psikologi
Judul : *Aggressive Driving* (Studi Perbandingan Demografi Pada Pengemudi Di Kota Makassar)

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. **Arie Gunawan HZ, M.Psi., Psikolog.** (.....)
2. **H.A. Budhy Rakhmat, M.Psi., Psikolog.** (.....)
3. **Titin Florentina P., M.Psi., Psikolog** (.....)
4. **Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A** (.....)

Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Bosowa Makassar

Musawwir, S.Psi., M.Pd

NIDN: 0927128501

SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul, "*Aggressive Driving* (Studi Perbandingan Demografi Pada Pengemudi Di Kota Makassar)" beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya saya sendiri, bukan hasil plagiat. Saya siap menanggung resiko/sanksi apabila ternyata ditemukan adanya perbuatan tercela yang melanggar etika keilmuan dalam karya saya ini, termasuk adanya klaim dari pihak lain terhadap keaslian karya saya ini.

Makassar, September 2020



Jailani Rumasoreng



Karya Ini Saya Persembahkan Untuk:

Ayahanda dan Ibunda tercinta,
Saudara-saudara saya yang tersayang,
Dosen-dosen yang saya hormati,
Dan sahabat-sahabat yang terkasih.

Motto

“Malas merupakan satu-satunya kebodohan di muka bumi ini”
Jailani Rumasoreng

“Memberikan rasa kemanusiaan yang sama dengan bertemu,
bersalaman, berdialog, berdiskusi, melihat ekspresi dan
merasakan kopi ini pahit teh ini manis, tidak bisa di
gantikan dengan WhatsApp”

Ganjar Pranowo

“Anata no kokoro wa anata no saikō no bukidesu”
Miyamoto Musashi

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil'alamin adalah kata yang patut saya panjatkan kepada Allah Yang Maha Kuasa, karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, proposal penelitian dalam rangka memenuhi tugas akhir kuliah yakni skripsi dapat terselesaikan.

Penyusunan skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat dari informasi yang telah dijelaskan di dalamnya. Pada penyusunan skripsi ini, saya mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua saya, ayahanda Kopol. Irfan Rumasoreng, dan ibunda Tety Elvirina yang senantiasa mendoakan agar saya tetap sehat dan lancar mengerjakan tugas-tugas, memberikan dukungan emosional dan instrumental selama kuliah terutama dalam proses pengerjaan skripsi ini.
2. Bapak Musawwir S.Psi., M.Pd. sebagai Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa yang telah memberikan dan menyediakan kurikulum belajar yang bermanfaat bagi saya, serta saran dan masukan yang mendidik bagi saya.
3. Bapak Arie Gunawan HZ. M.Psi., Psikolog sebagai pembimbing 1 yang telah bersedia meluangkan waktu dan tenaga pada saya untuk berdiskusi, memberikan saran, dan masukan selama proses pengerjaan skripsi ini.
4. Bapak H. Andi Budhy Rakhmat, M. Psi., Psikolog, selaku dosen pembimbing saya yang senantiasa berkenan membimbing saya untuk menyelesaikan skripsi ini.
5. Ibu Titin Florentina P., M.Psi., Psikolog. Sebagai dosen penguji 1 yang berkenan memberikan kritik dan saran yang membangun bagi saya dalam pengerjaan skripsi, agar penelitian ini menjadi lebih baik.

6. Ibu Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A. sebagai dosen penguji 1 yang memberikan pandangan, dan masukan bagi saya mengenai penelitian ini agar menjadi penelitian yang lebih baik.
7. Dosen Fakultas Psikologi Ibu Sri Hayati, M.Psi., Psikolog, ibu Minarni, S.Psi., M.A., Ibu Hasniar A. Radde, S.Psi., M.Si, Ibu Siti Syawaliah, M.Psi., Psikolog, Syahrul Alim, S.Psi., M.A., Pak Andi Muhammad Aditya S, M.Psi., Psikolog, Ibu Nur Hikmah, S.Psi., M.Si, Ibu Aulia Saudi, S.Psi., M.Si yang telah memberikan ilmu, pendidikan, dan pengetahuan kepada saya selama masa kuliah.
8. Staff Tata Usaha Fakultas Psikologi Universitas Bosowa, Pak Jufri, Kak indah, Ibu Ira, Ibu Jerni, dan Kak Wulan yang telah banyak membantu dalam proses administrasi selama masa kuliah.
9. Saudari Wahyuliani Safitri yang seringkali membantu saya dalam pengerjaan skripsi, dan juga memberikan motivasi disaat saya malas dan jenuh mengerjakan skripsi.
10. Saudari saya Triana Puri yang telah mengizinkan saya menggunakan alat ukur yang telah siap digunakan dan mengizinkan saya menggunakan data penelitiannya, serta berdiskusi mengenai penelitian ini sehingga memudahkan saya dalam proses pengambilan data.
11. Nuzul Ftriani yang telah menemani saya berdiskusi serta mengizinkan saya menggunakan data penelitian sehingga memudahkan proses pencarian data penelitian.
12. Saudara- saudara saya, Muhammad Aminuddin Suwandi, Rudy Andi Ahmad Tandi Abeng, Syamsu Rizal Apusing, Nur Muhammad Azhary, Muhammad Zulkifli, Danu Nurfikri, Dzikri Marsaoly, Riswandi Hasram, yang seringkali

menjadi teman diskusi, dan menjadi teman yang mendukung dan saling support dalam proses mengerjakan skripsi, dan juga selalu menghibur disaat-saat genting dengan guyonan yang beragam.

13. Sahabat saya A. Alifah Nur Sosialita Magfirah Farjun, Nurfadilla Humairah, Nur Indhira Mulya Putri, Naifah Mansyur Patta, Dwi Indah Mulyani Abdullah, dan Rahmayani HM yang menjadi support system dalam suka dan duka selama pengerjaan skripsi ini.
14. Kakanda Ramadhan, Alqadry Alfiansyah Arif, dan Dwipiwanto sebagai senior yang berjuang Bersama menyelesaikan skripsi ini.
15. Teman-teman, Psysixtion yang senantiasa membantu dalam berbagai proses pengerjaan skripsi ini.
16. Teman-teman pengurus Badan Eksekutif Mahasiswa yang senantiasa membantu dalam berbagai hal selama proses pengerjaan skripsi ini.

Makassar, September 2020

Penulis,

Jailani Rumasoreng

Aggressive Driving

(Studi Perbandingan Demografi Pada Pengemudi Di Kota Makassar)

Jailani Rumasoren

4516091060

Fakultas Psikologi Universitas Bosowa

Jailanirumasoren@gmail.com

Penelitian ini bertujuan untuk melihat gambaran dari tingkat *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan roda 2 dan 4 di Kota Makassar, dan juga untuk mengetahui perbedaan tingkat *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar berdasarkan faktor demografi (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, lama mengemudi, dan jenis kendaraan). Sampel penelitian ini sebanyak 1058 pengemudi roda 2 dan 4 di Kota Makassar. Penelitian ini menggunakan Teknik analisis data berupa uji beda mean dengan Teknik *One Way Anova Kruskal Wallish*, dan *Man-Widney U*. Hasil penelitian menunjukkan ada perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan faktor Jenis Kelamin. Sementara berdasarkan faktor Usia, Tingkat Pendidikan, Lama Mengemudi dan Jenis Kendaraan, tidak ditemukan adanya perbedaan dalam tingkat *aggressive driving*.

Kata Kunci: *Aggressive Driving, Demografi*

Daftar Isi

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan.....	ii
Halaman Persetujuan Hasil Penelitian	iii
Halaman Persetujuan Penguji Hasil Penelitian.....	iv
Surat Pernyataan	v
Persembahan	vi
Motto.....	vii
Kata Pengantar	viii
Abstrak	xi
Daftar Isi	xii
Daftar Tabel.....	xv
Daftar Gambar.....	xvii
Daftar Lampiran	xviii
BAB I: PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian	7
1.4 Manfaat Penelitian	7
BAB II: TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 <i>Aggressive Driving</i>	9
2.1.1 Definisi <i>Aggressive Driving</i>	9
2.1.2 Aspek <i>Aggressive Driving</i>	12
2.1.3 Faktor-faktor <i>Aggressive Driving</i>	14
2.1.4 Dampak <i>Aggressive Driving</i>	20

2.1.5 Pengukuran <i>Aggressive Driving</i>	21
2.2 Pengemudi.....	22
2.3 Kerangka Pikir.....	23
2.4 Hipotesis	26
BAB III: METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Penelitian	27
3.2 Identifikas Variabel Penelitian	27
3.3 Definisi Konseptual dan Operasional	27
3.3.1. Definisi Konseptual	27
3.3.2. Definisi Operasional.....	28
3.4 Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling	30
3.4.1. Populasi.....	30
3.4.2. Sampel	30
3.4.3. Teknik Sampling	31
3.5 Teknik Pengambilan Data	31
3.6 Instrumen Penelitian	32
3.6.1 Uji Validitas	33
3.6.2 Uji Reabilitas.....	35
3.7 Teknik Analisis Data.....	36
3.7.1. Analisis Deskriptif.....	36
3.7.2. Uji Asumsi.....	37
3.7.3. Uji Hipotesis.....	38
3.8 Prosedur Penelitian.....	40
3.8.1 Tahap Persiapan Penelitian	40
3.8.2 Tahap Pengambilan Data	40

3.8.3 Tahap Analisis dan Pengolahan Data	41
3.9 Jadwal Penelitian	42

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Analisis Data	43
4.1.1 Hasil Analisis Deskriptif	43
4.1.2 Hasil Uji Hipotesis	58
4.1.3 Rangkuman Uji Hipotesis	71
4.2 Pembahasan.....	72
4.2.1 Hasil Deskriptif dan uji hipotesis ditinjau dari Demografi.....	72
4.3 Limitasi Penelitian	83

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan	84
5.2 Saran	85

Daftar Pustaka

Daftar Tabel

Tabel 3.1 <i>Blue Print</i> Alat Ukur <i>Aggressive Driving</i>	33
Tabel 3.2 Hasil Uji Reliabilitas Skala <i>Aggressive Driving</i>	36
Tabel 3.3 Jadwal Penelitian	43
Tabel 4.1 Norma Kategorisasi Penelitian	45
Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kategorisasi <i>Tingkat Aggressive Driving</i>	45
Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Usia.....	47
Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	49
Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	51
Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Pengalaman Mengemudi.....	53
Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Jenis Kendaraan	56
Tabel 4.8 Hasil Uji Normalitas <i>Skewness</i> Dan <i>Kurtosis</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Usia	58
Tabel 4.9 Hasil Uji Homogenitas <i>Levene Statistic</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Usia	59
Tabel 4.10 Hasil Uji Hipotesis <i>One Way Anova</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Usia	59
Tabel 4.11 Hasil Uji Normalitas <i>Skewness</i> Dan <i>Kurtosis</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	60
Tabel 4.12 Hasil Uji Homogenitas <i>Levene Statistic</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	61
Tabel 4.13 Hasil Uji Hipotesis <i>Mann-Whitney U</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	62
Tabel 4.14 Hasil Uji Normalitas <i>Skewness</i> Dan <i>Kurtosis</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan	63
Tabel 4.15 Hasil Uji Homogenitas <i>Levene Statistic</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan	63
Tabel 4.16 Hasil Uji Hipotesis <i>Mann-Whitney U</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	64

Tabel 4.17 Hasil Uji Normalitas <i>Skewness</i> Dan <i>Kurtosis</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Pengalaman Mengemudi.....	65
Tabel 4.18 Hasil Uji Homogenitas <i>Levene Statistic</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Pengalaman Mengemudi	66
Tabel 4.19 Hasil Uji Hipotesis Kurskal Wallis Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Pengalaman Mengemudi.....	67
Tabel 4.20 Hasil Uji Normalitas <i>Skewness</i> Dan <i>Kurtosis</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kendaraan.....	68
Tabel 4.21 Hasil Uji Homogenitas <i>Levene Statistic</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kendaraan.....	69
Tabel 4.22 Hipotesis <i>Mann-Whitney U</i> Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kendaraan.....	69
Tabel 4.23 Rangkuman Hasil Uji Hipotesis Perbedaan Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Demografi.....	72

BOSOWA



Daftar Gambar

Gambar 2.1 Bagan Kerangka Pikir	26
Gambar 4.1 Diagram Tingkat <i>Aggressive Driving</i>	46
Gambar 4.2 Diagram Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Usia	47
Gambar 4.3 Diagram Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kelamin ..	50
Gambar 4.4 Diagram Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Tingkat Pendidikan	52
Gambar 4.5 Diagram Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Lama Mengemu	54
Gambar 4.6 Diagram Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kendaran	57

BOSOWA

Daftar Lampiran

Lampiran 1 Skala <i>Aggressive Driving</i>	85
Lampiran 2 Tabulasi Data Skala <i>Aggressive Driving</i>	92
Lampiran 3 Hasil Uji Validitas Skala <i>Aggressive Driving</i>	124
Lampiran 4 Hasil Uji Reliabilitas Skala <i>Aggressive Driving</i>	127
Lampiran 5 Hasil Uji Normalitas.....	129
Lampiran 6 Hasil Uji Homogenitas.....	137
Lampiran 7 Hasil Uji Hipotesis	143
Lampiran 8 Persentase Kategori Tingkat <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Faktor Demografi	149

UNIVERSITAS
BOSOWA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keinginan manusia untuk melakukan segala hal dengan mudah seperti berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain dimudahkan dengan adanya kendaraan bermotor. Keinginan tersebut menyebabkan semakin banyak manusia yang menggunakan kendaraan bermotor untuk memudahkannya berpindah tempat. Beberapa negara dengan kepadatan penduduk yang tinggi berdampak pada meningkatnya kebutuhan kendaraan sebagai alat transportasi di negara tersebut (Badan Pusat Statistik 2019).

Badan Pusat Statistik (2019) menyatakan Indonesia yang merupakan negara dengan jumlah penduduk 267 juta jiwa menjadikan negara ini memiliki jumlah kendaraan yang tidak sedikit pula. Kebutuhan masyarakat untuk menggunakan kendaraan bermotor sebagai alat transportasi pun sangat tinggi. Dengan demikian sebagian masyarakat Indonesia merupakan pengguna kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat. Penggunaan kendaraan bermotor di Indonesia telah diatur dalam UU RI No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas.

Berdasarkan UU RI No.22 tahun 2009 tentang penerapan aturan lalu lintas, UU lalu lintas bertujuan mengatur pengguna jalan agar mendapatkan keamanan dan kenyamanan dalam berkendara. Dalam Permenhub No.111 tahun 2015 menyebutkan bahwa batas kecepatan yang ditentukan adalah maksimal 50 kilometer perjam di jalan perkotaan dan 30 kilometer perjam di jalan pemukiman. Permenhub No. 49 tahun 2014 bagian 2 pasal 5 lampu lalu lintas merupakan alat pemberi isyarat lalu lintas dengan tujuan mengatur lalu

lintas orang dan kendaraan pada persimpangan dan ruas jalan. Meskipun aturan tersebut telah ditetapkan secara nasional namun pelanggaran masih saja terjadi.

Oleh karena itu UU RI No.22 tahun 2009 mengharapkan pengemudi mematuhi aturan lalu lintas seperti tidak melampaui batas kecepatan, tidak melanggar lampu lalu lintas dan rambu lalu lintas lain seperti marka jalan serta melengkapi kendaraan dengan alat keselamatan seperti sabuk keselamatan pada mobil dan *helm* berstandar pada pengemudi dan penumpang sepeda motor. Namun pada kenyataannya masih saja terjadi pelanggaran aturan lalu lintas.

Dikutip dari Tribuntimur.com di Makassar pada tahun 2017 kasus pelanggaran lalu lintas yang diproses di pengadilan adalah 20.112 kasus dan jumlah pelanggar terus meningkat setiap bulannya. Aturan yang sering dilanggar adalah melanggar lampu lalu lintas dan berkendara melebihi batas kecepatan. Meskipun demikian pengemudi tetap melakukan pelanggaran sehingga berpotensi menyebabkan kemacetan dan bahkan kecelakaan. Pelanggaran aturan lalu lintas akan menjadikan masalah bagi masyarakat pengguna jalan tersebut. Kecepatan kendaraan diatur dengan tujuan menjaga keamanan dan kenyamanan dalam berlalu lintas (Permenhub No.111, 2015).

Di Kota Makassar kecelakaan lalu lintas sering terjadi akibat pengemudi melanggar aturan lalu lintas yang telah ditentukan. Salah satunya pada tahun 2014, kecelakaan terjadi di Jalan Metro Tanjung Bunga akibat dua pengemudi sepeda motor yang melaju dengan kecepatan yang melebihi 80 kilometer perjam di jalan sehingga terjadi kecelakaan dengan sepeda motor lain dan berakibat korban meninggal dunia (Tribunnews.com, 2014). Selain itu menurut

penjelasan unit lakalantas polrestabes Makassar bahwa pelanggaran lalu lintas seperti menerobos lampu lalu lintas, melebihi batas kecepatan, berkendara dengan cara zigzag, melawan arah, berbelok secara mendadak atau tidak memperhatikan situasi jalan juga merupakan penyebab terjadinya kecelakaan.

Wawancara yang telah dilakukan peneliti terhadap 7 orang pengemudi menunjukkan bahwa pengemudi seringkali berbelok tanpa memberi tanda, menyalip kendaraan lain dengan jarak terlalu dekat, meningkatkan kecepatan saat lampu berwarna kuning, dan melebihi batas kecepatan. Perilaku mengemudi tersebut sesuai dengan apa yang ditemukan di jalan Kota Makassar. Tahun 2018 angka kecelakaan di Sulawesi Selatan adalah 4.295 kasus dengan Kota Makassar sebanyak 907 kasus. Banyak diantaranya terjadi akibat pengendara menerobos lampu lalu lintas, berkendara melawan arah berkendara di atas batas kecepatan, dan menyalip kendaraan lain jarak yang terlalu dekatpun menjadi penyebab kecelakaan di Kota Makassar (ditlantas.sulse.polri.go.id Info Jumlah Laka Lantas, 2019).

Polrestabes Makassar mencatat bahwa sejak tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 kecelakaan kendaraan bermotor yang terjadi di Kota Makassar adalah 6.427 kasus. Diantara banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas tersebut beberapa kecelakaan terjadi akibat pengendara sedang sakit, kelelahan, atau mengantuk. Namun selain itu terdapat pula kasus kecelakaan yang dikarenakan pengendara berada dalam kondisi mabuk, selain itu pengendara yang melaju di atas batas kecepatan dan tidak tertib aturan lalu lintas. Kecelakaan tersebut mengakibatkan kerugian berupa korban luka berat maupun ringan, kerugian materil, bahkan meninggal dunia.

Korlantas Polri (2019) mencatat dampak dari pelanggaran aturan lalu lintas ialah kemacetan yang menghambat perjalanan dan bahkan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia dalam tahun 2019 tercatat 28.238 orang menjadi korban kecelakaan. Rata-rata perhari kecelakaan terjadi sebanyak 73 kasus. Polrestabes Makassar (2020) mencatat kecelakaan lalu lintas terjadi sebanyak 5.427 kasus yang melibatkan berbagai jenis kendaraan dan memakan korban. Korban meninggal dunia sebanyak 511 orang dan korban luka-luka sebanyak 8.000 orang. Selain memakan korban jiwa, kecelakaan tersebut juga mengakibatkan kerugian materil yang mencapai angka 11 miliar rupiah.

Berkendara dengan tidak mematuhi rambu lalu lintas, melewati batas kecepatan, berada dalam pengaruh alkohol, dan juga menyalip dengan cara yang salah merupakan indikasi adanya perilaku *aggressive driving* pada pengendara di Kota Makassar. Perilaku mengemudi atau berkendara melebihi batas kecepatan diungkapkan oleh Houston, Haris, & Norman, (2003) merupakan salah satu aspek perilaku *aggressive driving*. Perilaku mengemudi yang dilakukan dengan sadar menyebabkan pengendara lain dalam bahaya seperti melanggar aturan, berkendara dalam kondisi mabuk, dan juga melewati batas kecepatan merupakan perilaku *aggressive driving* (Tasca, 2000)

Data yang tercatat di Polrestabes Makassar (2020) menjelaskan penyebab kecelakaan di Kota Makassar dengan angka tertinggi ialah karena melanggar aturan lalu lintas yakni 5.117 kasus. Sementara penyebab lain kecelakaan lalu lintas dengan angka yang tinggi ialah berkendara melebihi batas kecepatan dan juga berada di bawah pengaruh obat-obatan atau alkohol. Perilaku tersebut merupakan bagian dari *aggressive driving*.

Penyebab perilaku *aggressive driving* terbagi menjadi 2 faktor, yakni faktor internal, dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi jenis kelamin, usia, kepribadian, dan gaya hidup serta aspek lain yang berasal dari dalam diri individu. Sementara faktor eksternal meliputi lingkungan sosial, kondisi anonimitas, tingkat pendidikan, jenis kendaraan dan juga kondisi luar yang mempengaruhi perilakunya (Tasca, 2000). Dalam penelitian ini faktor yang akan diteliti berkaitan dengan faktor demografi

Salah satu faktor internal yang mempengaruhi *aggressive driving* dijelaskan oleh Utami (2020) yang menyatakan bahwa laki-laki dan perempuan memiliki perbedaan mengambil risiko dalam melakukan sesuatu, salah satunya dalam hal berkendara. Dalam penelitian lain yang dilakukan oleh Piyakul & Chomea (2012) menemukan bahwa siswa laki-laki memiliki tingkat agresivitas yang lebih tinggi dibandingkan siswa perempuan. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Azhari & Hartati, (2017) yang menunjukkan laki-laki memiliki kecenderungan melakukan *aggressive driving* yang lebih tinggi dibandingkan perempuan. Dengan demikian dapat diasumsikan bahwa terdapat perbedaan *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin.

Selain jenis kelamin usia juga menjadi salah satu faktor internal yang mempengaruhi *aggressive driving*. Polrestabes Makassar (2020) mencatat angka kecelakaan lalu lintas sejak 2015 sampai dengan 2019 menunjukkan pelaku kecelakaan lalu lintas tertinggi pada usia 16 sampai 20 tahun, sementara pada usia lain menunjukkan angka yang lebih rendah. Selain itu Paleti, Eluru, & Bhat (2010) mengemukakan bahwa pengemudi dengan usia yang lebih muda yaitu 16-17 tahun memiliki kemungkinan melakukan *aggressive driving* dibandingkan dengan usia 20 tahun.

Terdapat pula faktor eksternal yang berkaitan dengan *aggressive driving* yaitu situasi akademik, seperti yang dijelaskan oleh Pikayul & Chomea (2012) bahwa di Indonesia siswa yang memiliki nilai akademik menengah hingga tinggi, memiliki perilaku *aggressive driving* dengan hubungan negatif. Selain itu situasi akademik dapat pula dijelaskan dengan fenomena yang dicatat oleh Polrestabes Makassar yakni pelaku kecelakaan yang lebih tinggi dengan tingkat pendidikan ialah SMA, sementara pelaku dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi memiliki angka yang lebih rendah.

Piyakul & Chomea (2012) juga menjelaskan terkait faktor eksternal yang berkaitan dengan *aggressive driving* yakni di Indonesia seseorang dengan pengalaman berkendara yang lebih banyak memiliki tingkat *aggressive driving* yang lebih tinggi dibandingkan dengan seorang dengan pengalaman mengemudi lebih sedikit. Lain halnya dengan Negara Australia yang tingkat *aggressive driving*nya akan menurun jika pengalaman pengemudi semakin banyak. Dengan demikian dapat diasumsikan bahwa *aggressive driving* dapat dibedakan berdasarkan pengalaman berkendara.

Faktor eksternal lain yang juga berkaitan dengan *aggressive driving* yakni jenis kendaraan. Angka kecelakaan lalu lintas yang tercatat di Polrestabes Makassar (2020) menunjukkan bahwa sejak tahun 2015 sampai dengan 2019 terjadi 7.554 kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor roda dua, sedangkan kendaraan bermotor roda empat sebanyak 2.999 kasus. Hal ini mengindikasikan bahwa perilaku *aggressive driving* memiliki perbedaan antara kendaraan bermotor roda dua dan empat.

Berdasarkan masalah di atas maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai, "*Aggressive Driving* (Studi Perbandingan Demografi

Pada Pengemudi Di Kota Makassar)". Penelitian ini dilakukan akibat banyaknya terjadi pelanggaran aturan lalu lintas disebabkan oleh perilaku *aggressive driving* yang berpotensi menimbulkan kecelakaan yang mengakibatkan kerugian materil, korban luka ringan, luka berat hingga meninggal dunia.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

- 1.2.1 Bagaimana gambaran umum tingkat *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar?
- 1.2.2 Apakah ada perbedaan tingkat *aggressive driving* pengemudi di kota Makassar ditinjau dari faktor demografi (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, dan jenis kendaraan)?

1.3 Tujuan Penelitian

- 1.3.1 Untuk mengetahui gambaran umum tingkat *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar.
- 1.3.2 Untuk mengetahui perbedaan tingkat *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar ditinjau dari faktor demografi (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, dan jenis kendaraan).

1.4 Manfaat Penelitian

- 1.4.1 Manfaat Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini akan memberikan sumbangsih bagi ilmu pengetahuan terkait *aggressive driving* di Kota Makassar.

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

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Secara praktis, Penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi pemerintah untuk mengambil kebijakan atau aturan tentang lalu lintas.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan dan masukan bagi pihak yang berkepentingan dan membutuhkan pengetahuan terkait penelitian ini seperti media massa dan masyarakat pada umumnya.



BOSOWA

BAB II

DASAR TEORI

2.1 *Aggressive Driving*

2.1.1 Definisi *Aggressive Driving*

Beberapa ahli mendefinisikan *aggressive driving* dengan konsep yang berbeda-beda. Shinar (1999) menyatakan bahwa *aggressive driving* adalah sindrom dimana pengemudi melakukan perilaku permusuhan, merespon dengan perilaku negatif seperti isyarat kasar, meneriaki dengan kata kasar akibat dari pengemudi kesal dan frustrasi terhadap situasi lingkungan lalu lintas yang dialaminya. Rasa frustrasi yang diluapkan dengan bentuk kekesalan terhadap pengendara maupun pejalan kaki akan meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas. *Aggressive driving* juga disebutkan adalah sikap tidak peduli terhadap pengemudi lain dan dengan sengaja melakukannya demi menghemat waktu dan mengorbankan orang lain.

Potter, *et.all* (2001) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai perilaku mengemudi yang dipicu oleh kemarahan atau pun rasa frustrasi dan dilakukan dengan sengaja atau tidak sengaja dan bertujuan untuk membahayakan orang lain secara fisik maupun psikologis. Rasa frustrasi yang dimaksud adalah rasa frustrasi yang disebabkan oleh situasi lalu lintas maupun kondisi yang dihadapi oleh pelaku sebelum berkendara. Lajunen, Parker, & Stradling (1998) menyatakan bahwa *aggressive driving* dapat diartikan sebagai bentuk perilaku yang bertujuan melukai dan membahayakan pengguna jalan lainnya secara fisik maupun psikologis.

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi yang dikategorikan agresif ketika dilakukan dengan sadar, sengaja, dan dapat meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas. Perilaku ini terjadi akibat adanya rasa kekesalan terhadap situasi lingkungan seperti kemacetan atau banyaknya pengendara lain yang juga melakukan *aggressive driving*. Kekesalan terhadap pengendara lain, maupun ketidaksabaran terhadap situasi lalu lintas yang dihadapi. Rasa permusuhan pengendara terhadap pengendara lain dan upaya untuk memburu waktu agar cepat sampai pada tujuan.

James, & Nahl, (2000) mengemudi di bawah pengaruh emosi yang sedang terganggu dapat menyebabkan tingkah laku yang beresiko membahayakan pengemudi sendiri dan pengemudi lain. Dengan emosi yang tidak stabil seperti kondisi marah, pengemudi akan cenderung merespon pengemudi lain yang di anggap melanggar haknya dengan agresif. Mizell, Betesda, & MD (1997) menyatakan bahwa *aggressive driving* adalah insiden dimana kemarahan pengemudi ataupun penumpang yang disengaja dan dapat melukai pengendara atau pejalan kaki lain akibat dari kemarahannya itu. Kemarahan atau dendam pengendara maupun penumpang yang dilakukan dengan sengaja yang berakibat pengendara mengemudikan kendaraanya ke arah kendaraan atau struktur bangunan lain dengan tujuan menabrak kendaraan atau bangunan tersebut.

Aggressive driving adalah suatu perilaku sosial yang mengganggu lingkungan lalu lintas, dan juga berpotensi membahayakan keamanan publik yakni pengendara lain atau pejalan kaki. Perilaku membuntuti

kendaraan lain dengan jarak yang terlalu dekat, memberi isyarat kasar pada pengemudi lain, berkendara melebihi batas kecepatan, serta mengklakson berkali-kali dan mengedipkan lampu jauh pada malam hari sehingga mengganggu pengelihatn orang lain dalam situasi lalu lintas yang tenang merupakan bagian dari perilaku yang dikategorikan *aggressive driving* yang sering dilakukan (Houston, Harris, & Norman, 2003).

Aggressive driving merupakan bentuk perilaku berkendara yang berbahaya bagi pelakunya maupun pengendara lain dan dapat di ukur. Bahaya yang dimaksud adalah resiko kecelakaan lalu lintas bagi pengendar tersebut dan pengendara lain. Perilaku *aggressive driving* ini mengacu pada kondisi emosi seseorang serta dorongan dari dalam dirinya seperti motivasi, *stress*, pola pikir pengemudi, dan beberapa penyebab lain seperti *coping* terhadap kondisi lingkungan turut menyebabkan perilaku ini muncul (Houston, Harris, & Norman, 2003).

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teori *aggressive driving* yang dijelaskan oleh Houston, Harris, & Norman (2003). Alasan pemilihan teori ini didasari oleh kebaruan dari teori ini. Selain itu dalam teori ini telah menjelaskan secara konsep dan konstruk dari *aggressive driving* itu sendiri. Berbeda dengan teori dari Tasca (2000) yang menjelaskan *aggressive driving* lebih mengarah pada kostrak (indikator perilaku) dan tidak menjelaskan aspek dari *aggressive driving*.

2.1.2 Aspek *Aggressive Driving*

Houston, Harris, & Norman (2003) menyebutkan bahwa *aggressive driving* terbagi menjadi 2 aspek yaitu:

a. *Conflict Behavior* (Perilaku Konflik)

Houston, Harris, & Norman (2003) menyatakan *conflict behavior* adalah perilaku mengemudi yang menstimulus pengemudi lain untuk membalas perilaku tersebut dengan balasan negatif. Perilaku konflik ini melibatkan pengemudi dengan pengemudi lain yang berpotensi menyebabkan respon konflik. Pengemudi yang kompetitif menjadikan pengemudi tersebut melakukan segala cara untuk dapat lebih cepat dari pengemudi lain sehingga seorang pengemudi yang memiliki rasa kompetitif yang lebih besar dapat menimbulkan perilaku konflik dalam mengemudi.

Perilaku konflik yang dimaksud adalah memberikan isyarat kasar seperti mengacungkan jari dengan gaya-gaya tertentu dengan tujuan merendahkan pengemudi lain sehingga menimbulkan persaingan atau keinginan untuk membalas. Selain itu membunyikan klakson berkali-kali dalam situasi lalu lintas yang tenang sehingga mengganggu pengemudi lain dan menyebabkan pengemudi lain melakukan hal yang sama untuk membalas perilaku tersebut. Perilaku mengedipkan lampu jauh pada malam hari yang mengganggu penglihatan pengemudi lain dan berpotensi menimbulkan respon kemarahan dan membalas perilaku tersebut. Perilaku-perilaku tersebut merupakan indikator dari aspek *conflict behaviour* (Houston, Harris, & Norman, 2003).

Selain itu Tasca (2000) juga menyatakan bahwa menampilkan perilaku permusuhan yang tidak dimaksudkan secara fisik terhadap pengguna jalan yang lain seperti, marah, memprovokasi atau mengintimidasi dapat menjadi indikator *aggressive driving*. Perilaku-perilaku tersebut meliputi mengedip-ngedipkan lampu kendaraan, membunyikan klakson secara terus menerus, memelototi pengendara lain dan menunjukkan ketidaksetujuan, berteriak, serta memberikan isyarat kasar.

Haerani & Jauhari (2017) mengemukakan bahwa perilaku *aggressive driving* yang dominan terjadi ialah memperkecil jarak dengan pengendara lain di depannya untuk menghalangi pengendara lain mendahuluinya, perilaku ini merupakan salah satu ciri perilaku konflik. Prasetyo & Septiningsih (2011) menyatakan bahwa perilaku konflik yang terjadi seperti menyerang fisik (memukul atau merusak) pengguna jalan lain. Perilaku menyerang secara gestur seperti menunjukkan isyarat tangan yang menjelekkkan atau merendahkan pengemudi lain. Perilaku menyerang secara verbal seperti menggunakan kata-kata kasar (makian) kepada pengguna jalan lain.

b. *Speeding* (Mengebut)

Perilaku mengebut adalah perilaku pengemudi meningkatkan kecepatan hingga melewati batas yang ditentukan. Berkendara melewati batas maksimal kecepatan dapat meningkatkan resiko kecelakaan yang semakin fatal bagi pengemudi, perilaku ini merupakan indikator *aggressive driving* karena menempatkan orang lain atau diri sendiri dalam situasi bahaya karena kelalaiannya. Selain

itu membuntuti pengendara lain dengan jarak yang terlalu dekat juga merupakan indikator dari perilaku *aggressive driving* yang membahayakan pengemudi dan dapat menyebabkan kecelakaan beruntun. Mengebut atau meningkatkan kecepatan kendaraan ketika lampu lalu lintas berwarna kuning atau sesaat sebelum lampu berwarna merah merupakan tindakan-tindakan yang membahayakan bagi pengemudi maupun pengemudi lain (Houston, Harris, & Norman, 2003).

Pernyataan senada yang diungkapkan oleh Tasca (2000) juga menyebutkan bahwa salah satu perilaku yang dikategorikan sebagai *aggressive driving* adalah perilaku mengebut dan membuntuti pengendara lain yang menyebabkan pengendara tersebut berpindah jalur. Perilaku mengebut yang dimaksud adalah berkendara di atas kecepatan yang berlaku berdasarkan aturan setempat yang berpotensi membahayakan pengendara dan juga orang lain. Perilaku ini juga berpotensi membuat pengendara menyalip kendaraan lain dengan kasar.

2.1.3 Faktor-Faktor *Aggressive Driving*

Tasca (2000) Menjelaskan bahwa faktor yang mempengaruhi *aggressive driving* merupakan faktor Internal maupun eksternal dari individu pengemudi itu sendiri. Faktor Internal merupakan faktor yang mencakup hal-hal dari dalam diri individu seperti pola pikir, emosi, kepribadian. Sedangkan faktor eksternal meliputi kondisi diluar dari individu yang mempengaruhi perilakunya seperti, kondisi lingkungan, keluarga, dan teman sebaya.

a. Usia dan jenis kelamin

Tasca (2000) menyatakan bahwa, jenis kelamin merupakan faktor diri individu sendiri yang dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ashari & Hartati (2017) yang menemukan bahwa laki-laki memiliki kecenderungan yang lebih tinggi untuk melakukan *aggressive driving* dibandingkan perempuan. Sementara itu usia menjadi salah satu tolak ukur dimana individu melakukan pengambilan resiko ataupun mengontrol emosi sehingga usia pun menjadi faktor yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving*.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan pengendara dengan jenis kelamin laki-laki dengan rentang usia 17-35 memiliki tingkat *aggressive driving* lebih tinggi dibandingkan dengan wanita dengan rentang usia yang sama. Hasil ini disebabkan pengendara dengan jenis kelamin perempuan menilai aturan lalu lintas merupakan aturan yang harus dipatuhi, namun sebaliknya pengendara dengan jenis kelamin laki-laki menilai aturan lalu lintas terlalu mengikat sehingga mereka sering melanggarnya (Parry, dalam Tasca, 2000). Selain itu penelitian dalam literatur lain menyebutkan bahwa kelompok usia 18-25 tahun merupakan kelompok usia yang paling tinggi melakukan pelanggaran lalu lintas terutama lampu lalu lintas (Najeeb, 2010).

b. Kepribadian

Tasca (2000) mengemukakan perbedaan sifat yang membentuk kepribadian seseorang merupakan salah satu faktor yang juga mempengaruhi *aggressive driving*. Sifat agresivitas yang tinggi, tidak

peduli dengan lingkungan, permusuhan, persaingan, *impulsive*, dan mengambil risiko merupakan faktor kepribadian yang banyak muncul dalam kasus-kasus kecelakaan lalu lintas. Auliya & Nurwidawati (2014) juga menyatakan bahwa kontrol diri turut mempengaruhi perilaku agresif. Kontrol diri dapat menahan keinginan seseorang untuk melakukan sesuatu yang membahayakan dirinya dan orang lain. Ketika seorang memiliki kontrol diri yang baik maka perilaku agresif akan menurun.

Penelitian lain menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan dan negatif antara *aggressive driving* dengan kematangan emosi pengemudi. Artinya ketika seseorang memiliki kematangan emosi yang tinggi maka tingkat *aggressive driving*nya akan rendah, demikian pula sebaliknya. Selain itu juga kaitan antara kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas. Dimana ketika seseorang memiliki kematangan emosi yang tinggi, ia akan memiliki disiplin berlalu lintas yang lebih baik (Utari, 2016)

c. Gaya Hidup

Mengemudi dalam kondisi kelelahan, mengantuk, berkendara larut malam, menggunakan obat-obatan terlarang, dan mengonsumsi minuman keras dapat mengganggu konsentrasi seseorang dalam berkendara dan berpotensi menjadi *aggressive driving*. Kondisi dimana gaya hidup tersebut berdampak pada berbagai aspek kehidupan salah satunya berkendara (Tasca, 2000).

Pengemudi yang mengalami kelelahan, mengantuk, dan berkendara larut malam umumnya terjadi pada pengemudi antar

daerah ataupun pengemudi kendaraan yang mengangkut logistik atau material lain ini diakibatkan oleh perjalanan yang jauh dan dalam waktu lama serta mengejar target. Selain itu mengemudi dalam pengaruh obat-obatan terlarang dan alkohol menyebabkan menurunnya refleks, dan fokus dari pengemudi. Kondisi ini membahayakan pengemudi dan pengguna jalan lain dikarenakan pengemudi tidak terkontrol (Tasca, 2000).

d. Faktor sosial

Kondisi dimana banyak pengemudi yang melakukan *aggressive driving* tanpa pernah mendapatkan hukuman atau sanksi atas perilakunya menyebabkan pengemudi lain menganggap bahwa *aggressive driving* tersebut merupakan sesuatu yang wajar. Kondisi ini menyebabkan semakin menjamurnya pelaku-pelaku *aggressive driving* (Tasca, 2000). Selain itu Identitas sosial turut mempengaruhi perilaku *aggressive driving* pada pengemudi. Identitas sosial yang dimaksud ialah kondisi dimana seseorang memiliki pengakuan dari lingkungan tentang keberadaannya sehingga perilaku *aggressive driving* terjadi (Hafizudin & Idrwati, 2016).

e. Anonimitas

Anonimitas merupakan Kondisi dimana pengemudi merasa tidak dikenali oleh orang disekitarnya, dengan demikian pengemudi merasa apapun yang dilakukannya tidak akan dikenakan sanksi karena identitasnya tidak diketahui sehingga memungkinkan tingkat *aggressive driving* akan meningkat. Kondisi jalan yang sepi dan tanpa

pengawasan membuat pengemudi merasa aman dan lebih berpotensi menjadi *aggressive driving* (Tasca, 2000).

f. Pendidikan

Polrestabes Makassar (2020) mencatat bahwa jumlah korban dan pelaku kecelakaan yang terlibat memiliki pendidikan akhir SMA adalah sebanyak 1.447 orang. Sedangkan pelaku dan korban dengan pendidikan akhir perguruan tinggi sebanyak 445. Data tersebut mengindikasikan adanya perbedaan *aggressive driving* berdasarkan pendidikan. Piyakul & Chomea, (2012) mengemukakan bahwa di Indonesia, Thailand, dan Australia tingkat *aggressive driving* memiliki hubungan dengan nilai akademik pada siswa. Siswa yang memiliki nilai akademik menengah hingga tinggi memiliki perilaku *aggressive driving* yang semakin rendah. Sebaliknya siswa yang nilai akademik lebih rendah memiliki perilaku *aggressive driving* yang lebih tinggi.

g. Pengalaman mengemudi

Di Australia pengalaman mengemudi siswa dengan tingkat *aggressive driving* memiliki hubungan negatif, yang artinya semakin lama seorang siswa memiliki pengalaman berkendara, maka semakin rendah tingkat *aggressive driving*-nya. Sementara di Indonesia dan Thailand kedua variabel tersebut memiliki hubungan yang positif. Hasil ini menunjukkan semakin lama pengalaman berkendara siswa, maka semakin tinggi tingkat *aggressive driving*-nya (Piyakul & Chomea, 2012).

Tasca (2000) menjelaskan sebuah penelitian menemukan bahwa seseorang yang merasa mampu menangani kendaraannya lebih

berpotensi melakukan *aggressive driving* jika terjadi situasi lalu lintas yang menghambat jalannya. Kemampuan mengendalikan kendaraan yang baik pada pengemudi menyebabkan pengemudi mencari celah di jalan untuk cepat mencapai tujuan. Selain itu pengemudi yang menganggap dirinya mampu mengendalikan kendaraan dengan baik lebih cenderung memacu kendaraannya dengan cepat (mengebut).

h. Lingkungan

Kondisi lingkungan pengemudi kota besar yang pada umumnya sering terjadi kemacetan memiliki kemungkinan kecil pengemudi menjadi agresif ketika kondisi lalu lintas terhambat. Namun kondisi lingkungan masyarakat yang tidak terbiasa dengan kondisi macet kemudian berkendara dalam kondisi macet memiliki kemungkinan yang lebih besar untuk menjadi *aggressive driving* (Tasca, 2000).

i. Jenis Kendaraan

Polrestebes Makassar (2020) mencatat kecelakaan lalu lintas yang terjadi melibatkan berbagai jenis kendaraan. Jenis kendaraan yang mengalami paling banyak kecelakaan ialah sepeda motor dengan angka kecelakaan sebanyak 7.554 unit. Sedangkan mobil penumpang sebanyak 2.999 unit kendaraan. Kecelakaan juga melibatkan jenis kendaraan lain namun jenis kendaraan lain yang terlibat kecelakaan tidak mencapai angka 1.000. Selain itu penelitian yang dilakukan oleh (Halim, Ramli, Adisasmita, & Aly, 2017) menunjukkan angka kecelakaan terbesar ialah sepeda motor dengan presentase sebesar 64,35% dan sisanya terdiri dari berbagai jenis kendaraan lain.

Dari beberapa faktor yang telah dijabarkan, peneliti tertarik untuk meneliti terkait variabel usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, dan jenis kendaraan. Variabel tersebut merupakan variabel demografi yang menjadi faktor dari *aggressive driving*.

Demografi merupakan ilmu yang mengelola tentang data statistik yang memberikan gambaran jumlah, status social dari suatu bangsa atau negara. Data demografi terdiri dari berbagai macam jenis, seperti usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan lain-lain (KBBI.online). Demografi juga mempelajari tentang penduduk, persebaran, teritorial, dan perubahan yang terjadi dalam kependudukan tersebut. Selain itu demografi juga mempelajari sebab-sebab perubahannya (Faqih, 2010).

Data demografi merupakan data yang diperoleh dari manusia, dalam berbagai penelitian psikologi faktor demografi seringkali dikaitkan dengan variabel psikologis. Salah satu variabel yang dikaitkan ialah *aggressive driving*. Faktor demografi yang dikaitkan dengan *aggressive driving* ialah usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan pengalaman berkendara (Tasca, 2000; Piyakul & Chomea, 2012)

2.1.4 Dampak *Aggressive Driving*

Korlantas Polri (2019) mencatat dampak kecelakaan yang terjadi di Indonesia dalam tahun 2019 tercatat 28.238 orang menjadi korban kecelakaan. Rata-rata perhari kecelakan terjadi sebanyak 73 kasus. Polrestabes Makassar (2020) mencatat kecelakaan lalu lintas terjadi sebanyak 5.427 kasus yang melibatkan berbagai jenis kendaraan dan memakan korban. Korban meninggal dunia sebanyak 511 orang dan

korban luka-luka sebanyak 8.000 orang. Selain memakan korban jiwa, kecelakaan tersebut juga mengakibatkan kerugian materil yang mencapai angka sebelas miliar rupiah.

Tasca (2000) menjelaskan perilaku *aggressive driving* berdampak luas terhadap masyarakat pengguna jalan dalam hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Selain menyebabkan kecelakaan lalu lintas *aggressive driving* menjadi hal yang mengganggu pengguna jalan lain sehingga menimbulkan permusuhan dan memicu pengendara lain ikut melakukan *aggressive driving* yang berpotensi membahayakan pengendara tersebut dan pengguna jalan yang lain.

2.1.5 Pengukuran *Aggressive Driving*

a. *Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)*

ADBS merupakan instrumen yang mengukur *aggressive driving* yang disusun oleh Houston, Harris, & Norman (2003). ADBS terdiri dari 11 aitem yang mewakili 2 aspek dari *aggressive driving* yaitu *conflict behavior* dan *speeding*. Instrumen tersebut di ujikan kepada 200 orang sarjana yang terdiri dari 111 subjek perempuan dan 89 subjek laki-laki. Instrument ADBS ini memiliki respon sebanyak 6 poin (1 tidak pernah, 2 hampir tidak pernah, 3 kadang-kadang, 4 cukup sering, 5 sangat sering, dan 6 selalu).

Instrumen ini kemudian dikembangkan Kembali oleh Harris, *et.al*, (2014) dengan nama *The Prosocial and Aggressive Driving Inventory (PADI)*. Instrumen ini disusun berdasarkan aspek *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Houston, Harris, dan Norman tahun 2003. Instrument ini terdiri dari 29 aitem yang terbagi menjadi 2 instrumen

yaitu *prosocial driving* sebanyak 17 aitem dan *aggressive driving* sebanyak 12 aitem.

b. *Aggressive Driving Scale (AVIS)*

AVIS merupakan alat penilaian yang digunakan untuk mengukur perilaku mengemudi agresif dan terdiri dari 65 aitem. AVIS tersusun berdasarkan enam faktor yakni; instrumental agresi, kemarahan, kenikmatan kekerasan, bertindak, negativisme dan sosial keinginan. Setiap dari 65 aitem yang ada pada AVIS memiliki opsi pilihan sebanyak 8 poin yaitu (1= sangat jarang; sampai dengan 8= sangat sering) (Chraif, Dumitru, Anitei Burtaverd, & Mihaila, 2015).

2.2 Pengemudi

Pengemudi merupakan seseorang yang kerjanya mengendalikan jalannya sebuah kendaraan. Jalannya kendaraan yang dimaksud adalah cepat lambatnya kendaraan, arah kendaraan dan tujuan kendaraan. Kendaraan yang dimaksud dalam hal ini adalah kapal, pesawat, mobil, sepeda motor, dan kendaraan lainnya (KBBI.online). Dalam undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas mendefinisikan pengemudi sebagai orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Dalam penelitian ini pengemudi yang dimaksud adalah pengemudi kendaraan roda 2 yakni sepeda motor dan juga pengemudi kendaraan roda 4 yakni mobil penumpang.

2.3 Kerangka Pikir

Tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar merupakan indikasi banyaknya pengemudi yang berkendara dengan tidak aman. Pengemudi seharusnya mereka yang memiliki surat izin untuk mengemudikan kendaraan tersebut. Dengan kata lain pengemudi seharusnya telah lulus dan tahu cara mengemudikan kendaraan dengan baik dan aman. Pengemudi seharusnya berkendara sesuai dengan aturan UU RI No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas. Dimana aturan tersebut menjelaskan bagaimana berkendara yang benar dan mematuhi rambu lalu lintas. Selain itu pengemudi perlu memperhatikan aturan lain seperti Permenhub No.111 tahun 2014 yang menjelaskan tentang batas kecepatan.

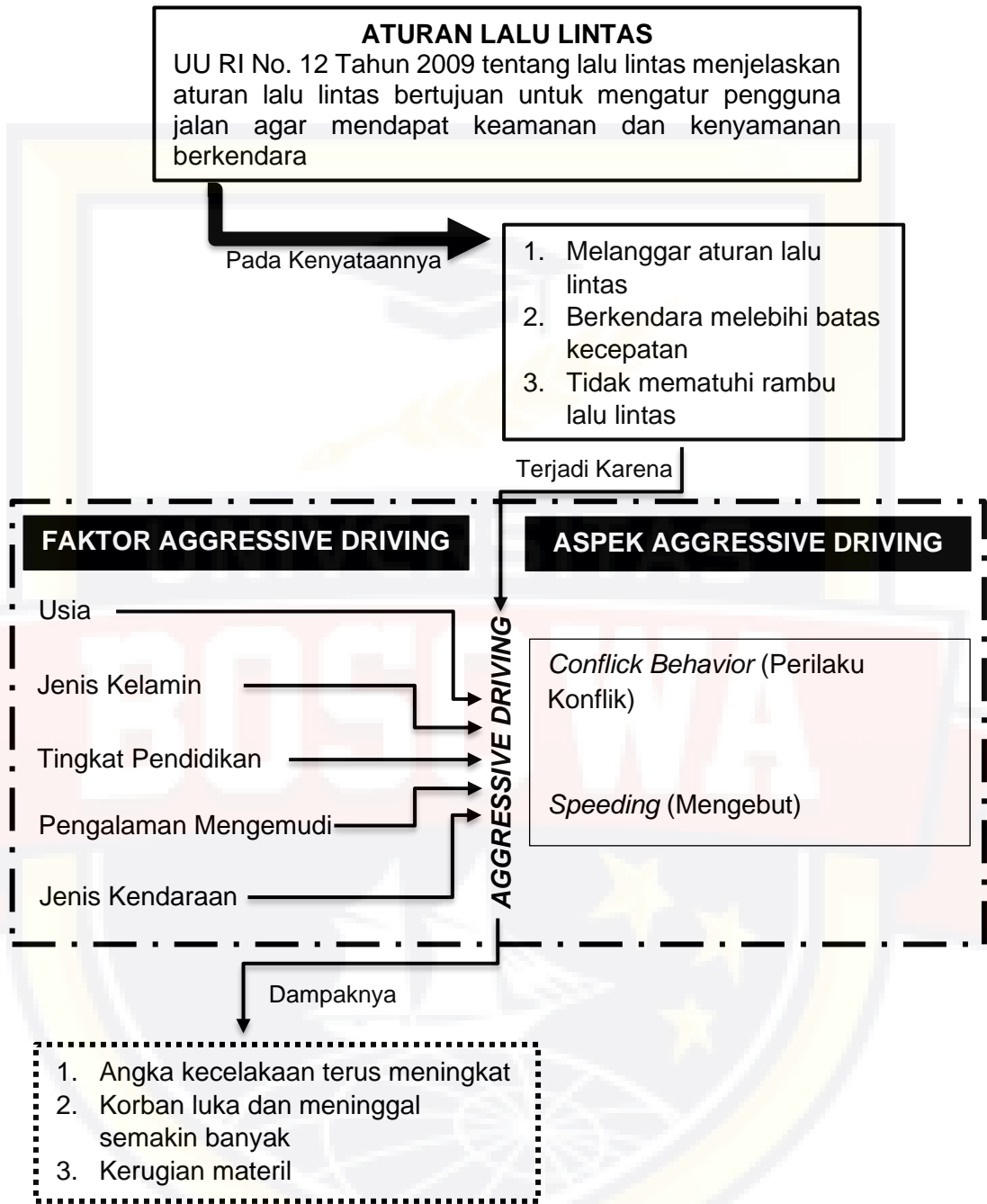
Berdasarkan fenomena yang terjadi masih banyak pelanggaran lalu lintas dan bahkan kecelakaan akibat pelanggaran. Seperti yang tercatat oleh Polrestabes Makassar (2020) bahwa penyebab kecelakaan di Kota Makassar dengan angka tertinggi ialah karena melanggar aturan lalu lintas yakni 5.117 kasus. Sementara penyebab lain kecelakaan lalu lintas dengan angka yang tinggi ialah berkendara melebihi batas kecepatan dan juga berada di bawah pengaruh obat-obatan atau alkohol. Perilaku tersebut merupakan bagian dari *aggressive driving*.

Perilaku berkendara yang telah disebutkan di atas merupakan bentuk-bentuk perilaku berkendara yang agresif (*aggressive driving*). *Aggressive driving* adalah suatu perilaku sosial yang mengganggu lingkungan lalu lintas, dan juga berpotensi membahayakan keamanan publik yakni pengendara lain atau pejalan kaki. Perilaku *aggressive driving* ini mengacu pada kondisi emosi seseorang serta dorongan dari dalam dirinya seperti motivasi, *stress*, pola pikir

pengemudi, dan beberapa penyebab lain seperti *coping* terhadap kondisi lingkungan turut menyebabkan perilaku ini muncul (Houston, Harris, & Norman, 2003).

Perilaku *aggressive driving* ini terjadi akibat dari 2 faktor, yakni faktor internal, dan faktor eksternal. Faktor-faktor tersebut meliputi jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, dan pengalaman mengemudi (Tasca, 2000; Piyakul & Chomea, 2012). Teori tersebut sesuai dengan fenomena yang tercatat di Polrestabes Makassar (2020) menemukan bahwa angka kecelakaan lalu lintas berbeda secara demografi yaitu usia, tingkat pendidikan, jenis kendaraan, dan pengalaman mengemudi.

Perilaku *aggressive driving* merupakan perilaku yang memiliki dampak membahayakan banyak orang baik pengguna jalan lain ataupun pelaku *aggressive driving* itu sendiri. Jika perilaku *aggressive driving* ini terus terjadi dapat menyebabkan angka kecelakaan terus bertambah, selain itu kerugian materil dan korban luka serta korban jiwa akan merugikan banyak pihak. Penjelasan kerangka pikir di atas dapat digambarkan dalam bagan 2.1 di bawah ini.



Keterangan:

- . - . = Lingkup Penelitian
- = Gambaran Fenomena
- = Dampak

Gambar 2.1 Bagan Kerangka Pikir

2.4 Hipotesis penelitian

Hipotesis dalam penelitian ini adalah terdapat perbedaan *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar ditinjau dari faktor demografi (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, dan jenis kendaraan).



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang banyak menggunakan data kuantitatif (angka) dan menggunakan metode statistika untuk mengolahnya. Penelitian kuantitatif membutuhkan alat yang harus digunakan seperti *tools* pengolah data statistika, dan juga alat ukur yang digunakan dalam penelitian. Penelitian kuantitatif bersifat umum dan menyeluruh dengan sampel yang pada dasarnya memiliki jumlah yang banyak untuk mewakili populasi (Azwar, 2017).

3.2 Identifikasi Variabel

Variabel penelitian pada penelitian ini menggunakan variabel penelitian berupa dependen variabel dan independen variabel. Variabel dependen dalam penelitian ini ialah *Aggressive Driving* dan independen variabelnya ialah variabel demografi (usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, jenis kendaraan, pengalaman mengemudi).

- a. Independen Variabel (X) : Faktor Demografi
- b. Dependen Variabel (Y) : *Aggressive Driving*

3.3 Definisi Konseptual dan Operasional

3.3.1 Definisi konseptual

a. *Aggressive Driving*

Houston, Harris, & Norman (2003) menyatakan bahwa *aggressive driving* merupakan suatu perilaku sosial yang

mengganggu kenyamanan dan keamanan publik terutama di jalan, dimana gangguan yang disebabkan oleh pelaku pengemudi yang mengemudikan kendaraannya dengan berbahaya bagi pengemudi tersebut atau pengguna jalan lain. Perilaku berkendara yang berbahaya tersebut seperti menyebabkan perilaku konflik dan juga kebut. Mengemudi berbahaya dilakukan dengan sengaja akibat adanya dorongan internal dan dorongan lain dari kondisi eksternal individu tersebut.

b. Demografi

Demografi adalah ilmu yang mempelajari jumlah persebaran, teritorial, dan komposisi penduduk serta perubahan-perubahannya dan penyebab perubahan itu, yang biasanya timbul karena natalitas (kelahiran), mortalitas (kematian), dan gerak teritorial (migrasi). Demografi juga merupakan ilmu yang mempelajari struktur dan proses penduduk di suatu wilayah. Struktur penduduk meliputi jumlah, persebaran, dan komposisi penduduk. Struktur ini selalu berubah-ubah dan perubahan itu disebabkan oleh proses demografi seperti kelahiran (fertilitas), kematian (mortalitas), dan migrasi penduduk (migrasi) (Faqih, 2010).

3.3.2 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan pengertian yang merujuk pada karakteristik dari variabel yang dapat diamati. Definisi tersebut memungkinkan peneliti dapat mengukur suatu kejadian berdasarkan perilaku atau fenomena yang terlihat.

a. *Aggressive Driving*

Aggressive driving adalah suatu perilaku berkendara yang dengan sengaja dilakukan. Mengemudikan kendaraan di atas batas kecepatan, menyebabkan permusuhan seperti mengacungkan tangan dengan gaya tertentu yang bertujuan merendahkan orang lain, membunyikan klakson berkali-kali dalam situasi lalu lintas tenang, mengedipkan lampu jauh di jalan pada malam hari sehingga mengganggu pengendara lain, melanggar lampu lalu lintas, dan mengemudikan kendaraan terlalu dekat dengan kendaraan lain sehingga pengemudi lain harus menghindar atau berpindah jalur serta meningkatkan kecepatan saat lampu kuning menyala.

b. Faktor Demografi

Faktor demografi yang akan dilibatkan dalam penelitian ini yakni data jenis kelamin, usia, jenis kendaraan, pengalaman mengemudi, dan tingkat pendidikan. Dalam penelitian ini jenis kelamin yang dimaksud adalah laki-laki dan perempuan, kemudian berdasarkan usia responden. Data jenis kendaraan yakni jenis kendaraan roda 2 atau motor, dan kendaraan roda 4 atau mobil. Selain itu data pengalaman mengemudi yakni berapa lama responden telah mengemudi. Perbedaan demografi berdasarkan tingkat pendidikan yang dimaksud ialah tingkat pendidikan dari responden.

3.4 Populasi, Sampel, dan Teknik *Sampling*

3.4.1 Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri dari subyek dan obyek yang memiliki kualitas dan kriteria tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2018). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi di Kota Makassar adalah seluruh pengguna kendaraan bermotor roda dua (sepeda motor) dan kendaraan bermotor roda empat (mobil penumpang) yang ada di Makassar. Populasi ini tidak dapat ditentukan jumlahnya sehingga tergolong dalam populasi tidak terhingga (*infinite population*), pengemudi yang ada di kota Makassar merupakan kelompok objek dengan ukuran tidak terhingga yang jumlah populasinya tidak terbatas (Reksoatmojo, 2007).

3.4.2 Sampel

Sugiyono, (2018) mendefinisikan sampel adalah sebagian kecil dari populasi yang akan di pelajari untuk menyesuaikan keterbatasan yang dimiliki peneliti seperti waktu, tenaga, dan biaya. Krejchi & Morgan, 1970) menunjukkan dalam tabel *krejchi* sampel dalam penelitian dengan taraf alfa 5% dalam jumlah populasi yang tidak diketahui adalah sebanyak 384 sampel. Dengan demikian dalam penelitian ini batas minimal pengambilan sampel ialah 384 sampel, jika sampel kurang dari jumlah tersebut maka hasil penelitian tidak dapat digeneralisasikan ke populasi.

Sampel dalam penelitian ini adalah pengemudi kendaraan bermotor roda dua dan roda empat dalam hal ini yakni pengendara sepeda motor dan pengendara mobil di kota Makassar. Adapun sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 1058 responden. Jumlah sampel tersebut diasumsikan telah mewakili populasi dari penelitian ini.

3.4.3 Teknik *Sampling*

Teknik *sampling* yang digunakan dalam penelitian ini ialah teknik *non probability sampling*, yakni pengambilan sampel yang tidak memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur dari anggota populasi. Karena tidak memungkinkan bagi peneliti untuk memiliki data tentang semua pengemudi kendaraan bermotor roda dua dan empat di Kota Makassar. Lebih lanjut, peneliti memilih proses penentuan sampel dengan *sampling incidental* yakni penentuan sampel berdasarkan kebetulan. Dalam hal ini sampel ditentukan jika kebetulan bertemu dengan peneliti dan dipandang cocok sebagai sampel untuk data penelitian (Sugiyono, 2018). Adapun subyek dalam penelitian ini yaitu:

- a. Pengemudi kendaraan roda 2 (sepeda motor)
- b. Pengemudi kendaraan roda 4 (Mobil penumpang)
- c. Berdomisili di Kota Makassar

3.5 Teknik Pengambilan Data

Teknik pengambilan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah menggunakan instrument penelitian. Teknik pengumpulan data pada dasarnya dapat dilakukan dengan 3 cara yakni dengan menggunakan skala, observasi, dan wawancara. Selain itu teknik pengambilan data pun dapat dilakukan

dengan menggunakan ketiga cara tersebut sekaligus. Skala atau instrumen penelitian sendiri merupakan suatu alat yang terdiri dari berbagai pernyataan yang berfungsi mengukur variabel tertentu (Sugiyono, 2018).

Proses pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan 2 metode yakni skala dalam bentuk daring dan juga skala dalam bentuk luring atau fisik. Hasil pengumpulan data tersebut peneliti mendapatkan data yang bervariasi berdasarkan data demografi yang ada. Data yang dikumpulkan terdiri dari 1058 responden.

3.6 Instrumen Penelitian

Penelitian ini menggunakan skala *aggressive driving behavior scale* yang mengacu pada teori *aggressive driving* oleh Houston, Harris, dan Norman pada tahun 2003 yang kemudian di adaptasi oleh Triana Puri pada tahun 2020. Skala yang digunakan terdiri dari 10 aitem yang tersusun dari 2 aspek. Aspek pertama yakni *conflict behavior* yang memiliki 2 indikator yang diwakili dengan 6 aitem. Sedangkan aspek kedua yaitu *speeding* dengan 3 indikator diwakili dengan 4 aitem. ADBS merupakan instrumen yang mengukur *aggressive driving* yang disusun oleh Houston, Harris, & Norman (2003). Instrumen tersebut di ujikan kepada 200 orang sarjana yang terdiri dari 111 subjek perempuan dan 89 subjek laki-laki. Instrument ADBS ini memiliki respon sebanyak 6 poin (1 tidak pernah, 2 hampir tidak pernah, 3 kadang-kadang, 4 cukup sering, 5 sangat sering, dan 6 selalu).

Tabel 3.1 Blue Print alat ukur *Aggressive driving*

Aspek	Indikator	Nomor Soal		Jumlah Soal	Jumlah
		Fav	Unfav		
Conflick Behavior	Memberi isyarat kasar	1, 2, 3, 4, 5		5	6
	Menyalakan lampu jauh	6		1	
Speeding	Mengemudi melewati batas maksimal kecepatan	8, 9		2	4
	Membuntuti kendaraan lain	7		1	
	Meningkatkan kecepatan ketika lampu lalu lintas berwarna kuning	10		1	
Total					10

3.6.1 Uji Validitas

Penelitian ini validitas yang digunakan adalah validitas isi dan validitas konstruk

a. Validitas Isi

Validitas isi merupakan cara untuk mengetahui sejauh mana sebuah alat ukur dapat mengukur secara relevan suatu variabel. Selain itu untuk mengetahui apakah alat ukur tersebut merupakan representasi secara konstruk dari variabel yang akan diukur (Haynes *et.al*, dalam Azwar, 2018). Validitas isi dapat dikatakan pula sebagai cara peneliti untuk mengukur kelayakan suatu tes sebagai sampel dari dominan aitem yang hendak diukur (Ley dalam Azwar, 2017)

Validitas isi mencakup bagian validitas tampak dan juga validitas logis. Validitas tampak merupakan bagian evaluasi dari penampilan instrument ukur tersebut (Gregory dalam Azwar, 2018). Sedangkan validitas logis merupakan penilaian yang dilakukan oleh

expert untuk menilai apakah aitem-aitem tes dalam instrumen tersebut telah layak dan sesuai dengan variabel yang akan diukur (Straub dalam Azwar, 2018).

1. Validitas Logis

Validitas logis dilakukan dengan cara memberikan *Subject Expert Metter* (SME) sebanyak tiga orang. SME dilakukan oleh ahli memberikan masukan dengan melihat kesesuaian konteks yang akan diukur dalam penelitian. Penilaian lain dilakukan dengan meminta para SME untuk menilai apakah aitem tersebut esensial atau tidak. Rentang aitem yang esensial berada pada skor 0 sampai dengan 1. Hasil dari penilaian SME pertama menilai 11 aitem dari segi Bahasa dan konten telah baik, namun pada sme ke-2 dan 3 menilai dari segi Bahasa dan konten aitem 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, dan 11 masih perlu direvisi.

2. Validitas Tampang

Validitas tampang dilakukan dengan memberikan instrument siap sebar kepada calon sampel dari populasi. Kemudian halaman akhir diberikan lembar evaluasi dengan tujuan sampel dapat menuliskan hasil evaluasi dari tampang instrument. Perubahan tampang yang dilakukan pada skala meliputi halaman sampul yang dihilangkan, kemudian lembar pengenalan dari peneliti, data demografi responden serta petunjuk pengerjaan skala. Hasil validitas tampang pada skala dapat dilihat pada lampiran 1.

b. Validitas Konstruk

Validitas konstruk merupakan cara untuk membuktikan bahwa hasil pengukuran oleh alat tes melalui tiap aitem berkorelasi tinggi dengan konstruk teoritik yang mendasari penyusunan instrumen tersebut (Azwar, 2018). Tahap menguji validitas konstruk paling tidak melalui tiga langkah yaitu mengilustrasikan serangkaian konsep teoritik dan internalisasi. Kemudian langkah kedua adalah mengembangkan cara untuk mengukur konstruk hipotetik yang diteorikan.

Langkah ketiga menguji secara empirik khubungan hipotetik diantara konstruk dan manifestasinya yang tampak (Cronbach & Meehl dalam Azwar, 2018). Validitas konstruk pada penelitian ini dilakukan dengan menganalisis skala *aggressive driving* dengan menggunakan pendekatan analisis faktor dengan aplikasi Lisrer 8.70. Sebelum melakukan analisis, terlebih dahulu skala dibagikan kepada beberapa orang yang mempunyai karakteristik yang telah ditentukan. Item dinyatakan valid apabila nilai faktor loading bernilai positif dan nilai *t.value* > 1.96. Hasil analisis CFA yang telah dilakukan, terdapat 1 aitem yang memiliki *t-value* yang kurang dari 0,96, yaitu aitem 3, sehingga aitem tersebut dinyatakan tidak valid,

3.6.2 Uji Reliabilitas

Reliabilitas merupakan bagian dari kestabilan suatu instrumen tes dalam mengukur variabel yang *aggressive driving*. Suatu instrumen dapat dipercaya apabila dalam beberapa kali pengukuran terhadap subjek dan kelompok yang sama memiliki hasil yang sama. Dengan kata

lain konsistensi suatu alat tes dapat di lihat dari tingkat reliabilitasnya. Dalam penelitian ini menggunakan uji reliabilitas dengan teknik *internal consistency* yang dilakukan dengan cara melakukan pengtesan satu kali dan kemudian hasil tersebut di analisis (Sugiyono 2018). Uji reliabilitas adaptasi skala ini menggunakan aplikasi SPSS 2.0 yang akan dilakukan menggunakan *Reliability Analysis Statistic* dengan *Cronbach Alpha*. Jika nilai *Cronbach Alpha* ≥ 0.60 , maka dapat dikatakan instrumen tersebut reliabel.

Tabel 3.2 Hasil uji reliabilitas skala *aggressive driving*

Skala Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	Σ Item
Aggressive Driving	0.817	10

Dengan demikian dapat dilihat bahwa nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,817 dimana nilai tersebut lebih besar dari 0,60 sehingga skala tersebut tergolong reliabel

3.7 Teknik Analisis Data

3.7.1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan cara untuk menggambarkan suatu variabel melalui data yang terkumpul. Dalam analisis deskriptif variabel tergambar dengan penghitungan modus, mean, median, desil dan persentil, serta penghitungan presentase dari data. Namun dalam penelitian deskriptif dapat dilakukan dengan populasi tanpa pengambilan sampel, namun dalam penelitian ini penelitian deskriptif dilakukan dengan pengambilan sampel sehingga penelitian harus dilakukan dengan menggunakan statistik inferensial yang menganalisis data sampel untuk

digeneralisasi ke dalam populasi. Dalam penggunaan deskriptif inferensial ini penentuan sampel dilakukan secara random (Sugiyono 2018).

3.7.2. Uji Asumsi

Dalam penelitian ini pengujian asumsi yang dilakukan adalah uji asumsi normalitas dan uji asumsi homogenitas.

a. Uji Normalitas

Sebelum melakukan pengujian hipotesis, terlebih dahulu harus dilakukan pengujian asumsi untuk mengetahui apakah pengujian hipotesis menggunakan pengujian *parametric* atau *non parametric*.

Uji normalitas merupakan pengujian asumsi yang dilakukan untuk mengetahui apakah data berdistribusi normal atau tidak (Azwar, 2018). Dalam penelitian ini uji normalitas menggunakan rasio *Skewness* dan *Kurtosis*.

Skewness merupakan suatu besaran statistic yang menampilkan kemiringan data. Untuk melihat normalitas dari kemiringan data adalah dengan melihat besaran *skewness* yang berada pada rentang -2 sampai dengan 2, nilai besaran *skewness* bisa didapatkan dengan cara membagi nilai *skewness* dengan standar *error*. *Kurtosis* merupakan nilai statistic yang menunjukkan keruncingan dari data. Normalitas dapat di lihat dari hasil bagi nilai *kurtosis* dengan standar *error* dimana jika nilai berada pada rentang -2 sampai dengan 2 maka data dikatakan normal.

b. Uji Homogenitas

Uji homogenitas adalah pengujian yang hanya digunakan untuk melihat ada perbedaan atau tidak ada antara kedua kelompok sampel atau beberapa kelompok yang berbeda subjeknya. Uji homogenitas ini menggunakan *Levene's test*. Dengan bantuan program *SPSS 21* dapat dilihat nilai yang diperoleh setelah dilakukan uji homogenitas ini.

Jika nilai signifikansi pada uji homogenitas dari data yang diperoleh dalam penelitian mendapat nilai >0.05 , maka data tersebut memenuhi uji asumsi homogenitas atau bersifat homogen dan akan diolah dengan menggunakan statistik parametrik. Namun sebaliknya, jika nilai signifikansinya mendapat <0.05 , maka data tersebut tidak memenuhi uji homogenitas atau data yang diolah tersebut tidak memiliki varians data yang homogen dan akan diolah dengan menggunakan statistik non parametrik.

3.7.3. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang dilakukan dalam penelitian ini merupakan pengujian data inferensial yakni uji beda mean. Dalam statistik inferensial ini pengujian yang dilakukan yakni *parametric* atau *non parametric*. Pengujian ini dilakukan untuk menguji ukuran populasi melalui data sampel. Penggunaan statistik parametris dan non parametris bergantung pada hasil uji asumsi yang dilakukan. Uji asumsi yang dimaksud adalah uji asumsi normalitas, jika uji normalitas menghasilkan data yang berdistribusi normal maka dapat dilakukan uji

parametris, namun jika data tidak berdistribusi normal maka uji hipotesis dilakukan dengan non parametris (Sugiyono, 2018).

Dalam penelitian ini terdapat 5 hipotesis yang akan diuji, yaitu:

- 1) H_0 = Tidak ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan usia.
 H_A = Ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan usia.
- 2) H_0 = Tidak ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin.
 H_A = Ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin.
- 3) H_0 = Tidak ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan pendidikan.
 H_A = Ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan pendidikan.
- 4) H_0 = Tidak ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi.
 H_A = Ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi.
- 5) H_0 = Tidak ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan.
 H_A = Ada perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan.

3.8 Prosedur Penelitian

Proses penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahapan yang telah dilakukan oleh peneliti yaitu:

3.8.1 Tahap Persiapan Penelitian

Persiapan awal yang telah dilakukan peneliti ialah membuat proposal yang telah dirancang sebelum mengambil mata kuliah proposal/skripsi. Setelah menyelesaikan proposal, kemudian peneliti mengajukan proposal penelitian dan melalui proses ujian proposal. Setelah melalui tahapan ujian proposal peneliti segera memulai revisi proposal atas saran dan diskusi dengan dosen penguji dan pembimbing.

Setelah peneliti melakukan revisi, peneliti kemudian mempersiapkan alat ukur yang akan digunakan dalam penelitian ini, dimana alat ukur di dapatkan dari rekan peneliti yang meneliti variabel yang sama, dengan teori yang sama. Alat ukur tersebut telah diadaptasi dan melalui uji coba terapan dan melalui proses validasi.

3.8.2 Tahap pengambilan data

Data penelitian ini merupakan hasil kerjasama antara 3 peneliti yakni Triana Puri, Nuzul Fitriani, dan Jailani Rumasoreng. Setelah melalui tahapan adaptasi, peneliti melakukan pengambilan data, dimana peneliti melakukan Kerjasama dengan dua orang rekan peneliti dimana peneliti dimana data penelitian yang diambil oleh kedua rekan peneliti tersebut juga akan menjadi data yang dianalisis dalam penelitian ini, hal ini dapat terjadi karena alat ukur dan teori yang digunakan adalah sama. Dalam proses pengambilan data, peneliti membantu Triana Puri untuk mengumpulkan data dengan cara menyebarkan skala daring, dan luring,

dimana pengumpulan data dalam bentuk daring menggunakan *google form* dan pengumpulan data luring menggunakan skala fisik.

Pengumpulan data luring, peneliti dibantu oleh banyak pihak, seperti pemilik warung kopi, teman-teman, guru, dan berbagai pihak lain. Setelah itu peneliti kemudian membantu Nuzul Fitriani dalam pengambilan data melalui daring, dan juga melakukan pengambilan data luring untuk peneliti sendiri sehingga data yang terkumpul adalah sebanyak 1315, namun dari data tersebut terdapat data yang tidak sesuai sehingga peneliti mengurangnya dan tersisa 1058 responden.

3.8.3 Tahap analisis dan pengolahan data

Data yang telah terkumpul dari skala daring dan luring kemudian diinput dalam file menggunakan program *Microsoft Office Excel 2016*. Proses penginputan data daring lebih mudah karena program telah menyiapkan data daring dalam format *excel* hanya saja perlu di rapihkan agar dapat di analisis. Sedangkan data dari skala luring harus di input satu persatu mulai dari data demografi sampai jawaban peraitem dari skala. Data tersebut kemudian di seleksi seperti responden dengan data demografi tidak lengkap dihapus, atau tidak digunakan.

Data yang telah rapih kemudian dicoding dengan cara mengganti jawaban dengan angka, dimana angka tersebut telah ditentukan untuk mewakili jawaban apa, sehingga data demografi menjadi data nominal, dan ordinal. Data dari skala *aggressive driving* juga di lakukan coding dimana jawaban responden tidak pernah mendapat skor 1, Jarang mendapat skor 2, kadang-kadang mendapat skor 3, sering mendapat skor 4, sangat sering mendapat skor 5, selalu mendapat skor 6.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Analisis Data

Bagian hasil analisis data menjelaskan gambaran umum dari data yang di peroleh. Gambaran umum yang dimaksud adalah hasil analisis deskriptif yang menggambarkan data demografi dari segi frekuensi data. Selain itu pada bagian ini juga dijelaskan tentang demografi kategorisasi tingkat *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar. Gambaran kategorisasi tingkat *aggressive driving* dibagi menjadi 5 tingkatan yang di tentukan berdasarkan penormaan yang dapat di lihat pada tabel 4.2.

4.1.1 Hasil Analisis Deskriptif

a. *Aggressive Driving*

Subjek dalam penelitian ini merupakan pengemudi sepeda motor dan mobil yang berada di Kota Makassar jumlah keseluruhan dari sampel yang memenuhi kriteria sampel berjumlah 1058 responden. Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif dengan gambaran data demografi dari responden. Data demografi responden yang digunakan dalam penelitian ini ialah usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, lama mengemudi, jenis kendaraan, dan kepemilikan SIM.

Gambaran tingkat *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar peneliti membagi tingkatan menjadi 5 kategorisasi yakni kategori sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah. Untuk menentukan kategorisasi tingkat *aggressive driving*

menggunakan rumus norma yang dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut.

Tabel 4.1 Norma Kategorisasi Penelitian

Kategorisasi Tingkat	Rumus Kategorisasi	Nilai Kategorisasi
Sangat Rendah	$X < \bar{X} - 1,5 S_x$	$X < 13,12$
Rendah	$X < \bar{X} - 0,5 S_x$	$X < 21,24$
Sedang	$\bar{X} + 0,5 S_x < X < \bar{X} - 0,5 S_x$	$21,24 < X < 29,36$
Tinggi	$X > \bar{X} + 0,5 S_x$	$X > 29,36$
Sangat Tinggi	$X > \bar{X} + 1,5 S_x$	$X > 37,48$

Catatan: X yaitu skor total yang dimiliki responden. \bar{X} adalah nilai *mean* dari data. S_x adalah satuan standar deviasi dari data

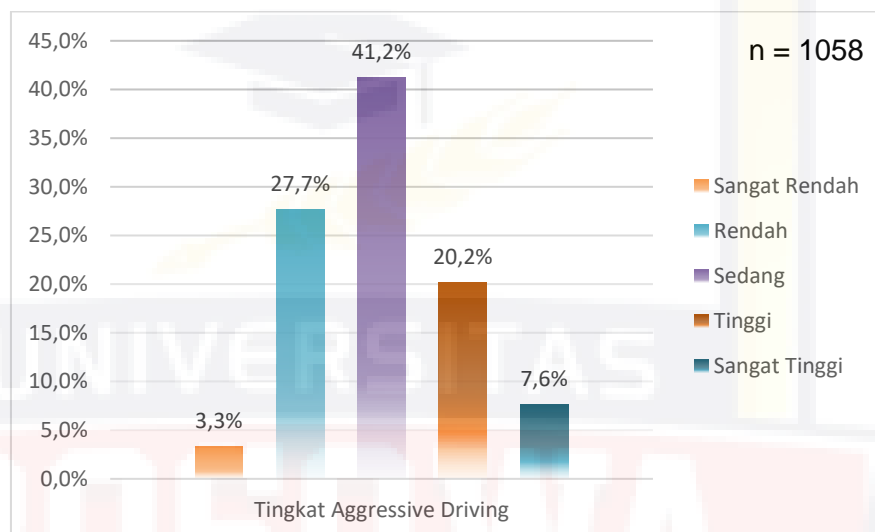
Berdasarkan norma pada tabel 4.2 maka hasil kategorisasi tingkat *aggressive driving* dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4.2 di bawah ini

Tabel 4.2 distribusi frekuensi berdasarkan kategorisasi tingkat *aggressive driving*

Tingkat Kategorisasi	Frekuensi	Persentase
Sangat Rendah	43	3,3 %
Rendah	364	27,7 %
Sedang	542	41,2 %
Tinggi	265	20,2 %
Sangat Tinggi	100	7,6 %
Jumlah	1058	100%

Tabel 4.2 menunjukkan persebaran tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di Kota Makassar dengan sampel sebanyak 1058 yaitu sebanyak 43 responden atau 3,3% dari 1058 responden memiliki tingkat *aggressive driving* sangat rendah, sebanyak 364 responden atau 27,7% dari 1058 memiliki tingkat *aggressive driving* rendah, tingkat *aggressive driving* sedang sebanyak 542, responden

atau 41,2% dari 1058 responden, kemudian tingkat *aggressive driving* tinggi dan sangat tinggi sebanyak 265 dan 100 responden atau 20,2% dan 7,6% dari 1058 responden.



Gambar 4.1 Diagram Gambaran tingkat *aggressive driving*

Berdasarkan diagram 4.1 di atas dapat dilihat bahwa tingkat *aggressive driving* pada 1058 responden didominasi dengan tingkat *aggressive driving* sedang dengan angka 41,2%, kemudian diikuti dengan tingkat *aggressive driving* rendah. Hasil tersebut terjadi karena 41,2% responden memiliki skor dari skala *aggressive driving* yang berkisar antara 21,24 sampai dengan 29,36.

b. Kategorisasi Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Faktor Demografi

Kategorisasi tingkat Pendidikan berdasarkan faktor demografi antara lain usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, jenis kendaraan, dan kepemilikan SIM.

1. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia

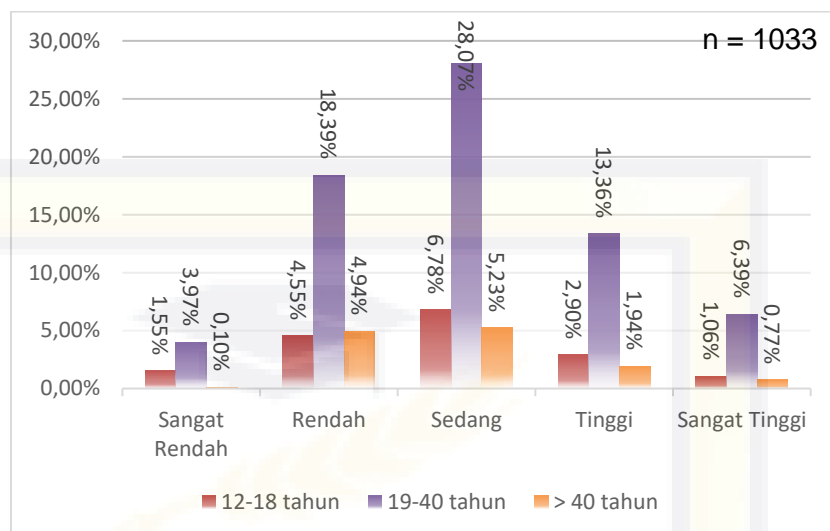
Berdasarkan faktor demografi usia, data yang di peroleh berada pada rentang 12 sampai 65 tahun, kemudian data dikelompokkan menjadi 4 bagian yakni kategori usia 12 sampai dengan 18 tahun, kategori usia 19 sampai dengan 40, dan kategori usia > 40 tahun. Kategori usia tersebut memiliki frekuensi yang berbeda-beda. Untuk jumlah frekuensi data demografi usia dapat dilihat dari tabel 4.2 di bawah ini.

Tabel 4.3 distribusi frekuensi responden berdasarkan usia

Kategori Usia	Jumlah	Persentase
12-18 tahun	174	16,8%
19-40 tahun	725	70,2%
>40 tahun	134	13,0%
jumlah	1033	100%

Berdasarkan tabel 4.2 di atas menunjukkan rentang usia 12 sampai dengan 18 tahun memiliki jumlah 174 responden dengan 16,8% dari 1033 responden, pada rentang usia 19 sampai dengan 40 tahun dengan jumlah 725 responden dengan 70,2% dari 1033 responden, dan pada usia lebih dari 40 tahun dengan jumlah 134 responden dengan presentase sebesar 13,0%.

Untuk gambaran tingkat *aggressive driving* berdasarkan data demografi usia pada pengemudi di kota Makassar dapat dilihat pada diagram 4.2 berikut.



Gambar 4.2 Diagram Gambaran tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia

Diagram 4.2 menunjukkan gambaran tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia dengan jumlah responden sebanyak 1033 ($n=1033$), dimana pada tingkat *aggressive driving* sangat rendah terdapat 1,55% dari usia 12 sampai dengan 18 tahun. Kemudian pada tingkatan yang sama, terdapat 3,97% responden pada rentang usia 19 sampai 40 tahun. Terdapat pula 0,10% responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat rendah pada usia lebih dari 40 tahun.

Diagram 4.2 juga menunjukkan pada tingkatan *aggressive driving* rendah, terdapat 4,55% responden pada usia 12 sampai dengan 18 tahun. Responden pada rentang usia 19 sampai dengan 40 tahun yang memiliki tingkat *aggressive driving* rendah adalah sebanyak 18,39%. Sedangkan pada rentang usia lebih dari 40 tahun terdapat 4,94% responden dengan tingkat *aggressive driving* rendah.

Untuk tingkat *aggressive driving* sedang terdapat 6,78% responden dari rentang usia 12 sampai dengan 18 tahun. Pada rentang usia 19 sampai 40 tahun terdapat 28,07% responden dengan tingkat *aggressive driving* sedang, sedangkan pada rentang usia lebih dari 40 tahun terdapat 5,23% responden dengan tingkat *aggressive driving* sedang.

Tingkat selanjutnya yakni tingkat *aggressive driving* tinggi dimana terdapat 2,90% responden yang berada pada rentang usia 12 sampai 18 tahun. Pada rentang usia 19 sampai dengan 40 tahun terdapat 13,36% responden dengan tingkat *aggressive driving* tinggi, sedangkan pada rentang usia lebih dari 40 tahun terdapat 1,94% responden dengan tingkat *aggressive driving* tinggi.

Pada tingkat *aggressive driving* sangat tinggi terdapat 1,06% responden dengan rentang usia 12 sampai 18 tahun. Pada rentang usia 19 sampai dengan 40 tahun terdapat 6,39% responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat tinggi. Sedangkan pada usia lebih dari 40 tahun terdapat 0,77% responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat tinggi.

2. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

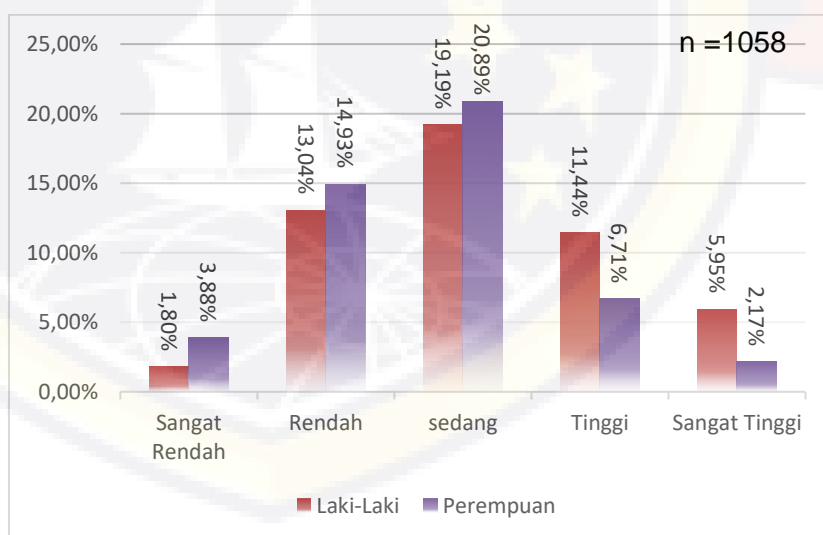
Berdasarkan faktor demografi jenis kelamin, data yang diperoleh yakni jenis kelamin Laki-laki dan Perempuan. Kategori jenis kelamin tersebut memiliki frekuensi yang berbeda. Untuk jumlah frekuensi data demografi jenis kelamin dapat dilihat dari tabel 4.4 di bawah ini

Tabel 4.4 distribusi frekuensi responden berdasarkan jenis kelamin

Kategori Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-laki	544	51,4%
Perempuan	514	48,6%
Jumlah	1058	100%

Tabel 4.3 di atas menunjukkan persebaran data demografi jenis kelamin dimana jumlah responden dengan jenis kelamin laki-laki adalah sebanyak 544 responden dengan persentase 51,4% dari 1058, sedangkan jumlah responden perempuan sebanyak 514 responden dengan persentase 48,6% dari 1058 responden.

Untuk gambaran tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di kota Makassar berdasarkan faktor demografi jenis kelamin dapat dilihat pada diagram 4.3 berikut



Gambar 4.3 Diagram Diagram Gambaran Tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan diagram 4.3 yang menunjukkan tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di Kota Makassar berdasarkan jenis kelamin dengan jumlah responden sebanyak 1058 (n=1058), dimana pada kategori pertama yakni kategori *aggressive driving* sangat rendah terdapat 1,80% responden dengan jenis kelamin laki-laki. Sedangkan jenis kelamin perempuan terdapat 3,88% responden dengan kategori *aggressive driving* sangat rendah.

Tingkat selanjutnya yaitu tingkat *aggressive driving* rendah, dimana terdapat 13,04% responden laki-laki yang memiliki tingkat *aggressive driving* rendah dan 14,93% responden perempuan pada tingkatan yang sama. Pada kategori tingkat *aggressive driving* sedang terdapat 19,19% responden berjenis kelamin laki-laki. Sedangkan untuk jenis kelamin perempuan terdapat 20,89% responden dengan tingkat *aggressive driving* sedang.

Untuk tingkat *aggressive driving* tinggi, terdapat 11,44% responden berjenis kelamin laki-laki, sedangkan responden berjenis kelamin perempuan yang memiliki tingkat *aggressive driving* tinggi adalah sebanyak 6,71% orang. Pada tingkat *aggressive driving* sangat tinggi terdapat 5,95 responden berjenis kelamin laki-laki, dan pada tingkatan yang sama terdapat 2,17 responden berjenis kelamin perempuan.

3. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Tingkat Pendidikan

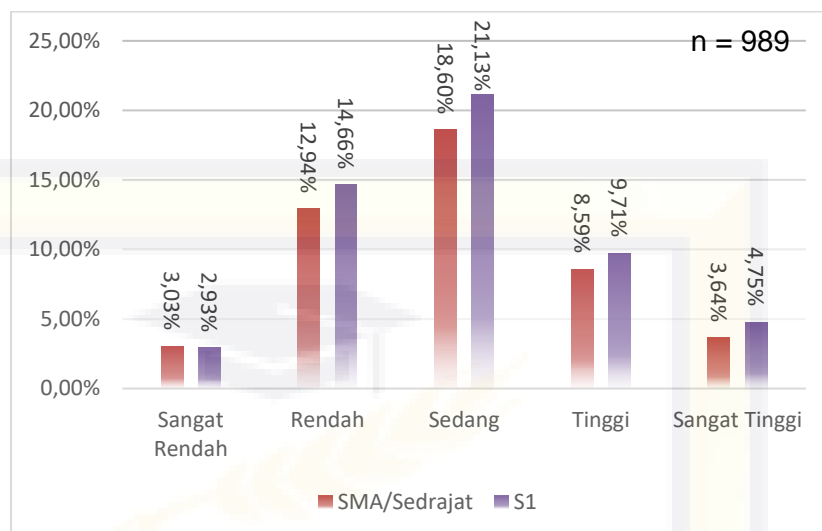
Berdasarkan faktor demografi tingkat pendidikan, data yang diperoleh yakni pendidikan terakhir SMA, dan Strata 1. Kategori tingkat pendidikan tersebut memiliki frekuensi yang berbeda. Untuk jumlah frekuensi data demografi tingkat pendidikan dapat dilihat dari tabel 4.5 di bawah ini

Tabel 4.5 distribusi frekuensi responden berdasarkan tingkat pendidikan

Kategori tingkat pendidikan	jumlah	Persentase
SMA	463	46,8%
Strata 1	526	53,2%
Jumlah	989	100%

Berdasarkan tabel 4.4 menunjukkan persebaran data demografi tingkat pendidikan dari tiap responden, dimana jumlah responden dengan tingkat pendidikan Sekolah Menggah Atas (SMA) terdapat 463 responden atau 46,8% dari 989 responden. Pada tingkat tingkat pendidikan Strata 1 (S1) sebanyak 526 atau 53,2% dari 989.

Untuk gambaran tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di kota Makassar berdasarkan faktor demografi jenis kelamin dapat dilihat pada diagram 4.4 berikut



Gambar 4.4 Diagram Gambaran Tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan

Diagram 4.4 menunjukkan bahwa pada kategori *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan dengan jumlah responden 1058 ($n=1058$), dimana pada kategori *aggressive driving* sangat rendah terdapat 3,03% responden dengan Pendidikan akhir SMA/sedrajat, dan pada Pendidikan akhir S1 terdapat 2,93% responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat rendah. Untuk tingkat *aggressive driving* rendah terdapat 12,94% responden dengan tingkat pendidikan SMA/sedrajat, dan 14,66% responden dengan tingkat pendidikan strata 1. Selain itu terdapat 18,60% responden dengan tingkat pendidikan SMA/sedrajat dengan tingkat *aggressive driving* sedang. Pada tingkatan yang sama, terdapat 21,13% responden dengan tingkat pendidikan strata 1.

Selanjutnya pada tingkat *aggressive driving* tinggi terdapat 8,59% responden dengan tingkat Pendidikan SMS/sedrajat. Sementara responden dengan tingkat pendidikan strata 1

terdapat 9,71% responden dengan tingkat *aggressive driving* tinggi. Tingkat selanjutnya yakni sangat tingkat *aggressive driving* tinggi, dimana terdapat 3,64% responden dengan tingkat pendidikan SMA/ sederajat. Selanjutnya pada tingkatan yang sama terdapat 4,75% responden dengan tingkat pendidikan strata 1.

4. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Pengalaman Mengemudi

Berdasarkan faktor demografi pengalaman mengemudi, data yang di peroleh yakni pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun, 5 sampai dengan 10 tahun, dan lebih dari 10 tahun. Kategori pengalaman mengemudi tersebut memiliki frekuensi yang berbeda. Untuk jumlah frekuensi data demografi pengalaman mengemudi dapat dilihat dari tabel 4.6 di bawah ini.

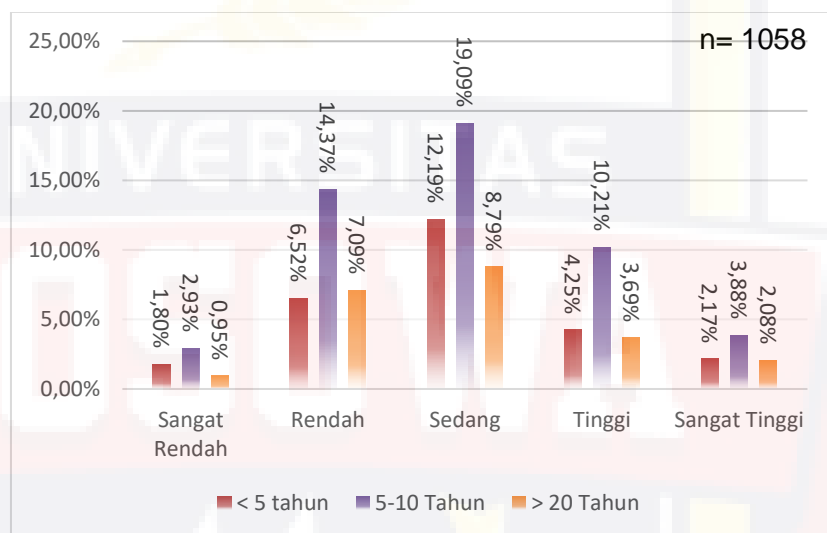
Tabel 4.6 distribusi frekuensi responden berdasarkan Pengalaman Mengemudi

Kategori pengalaman mengemudi	jumlah	persentase
<5 tahun	285	26,9%
5-10 tahun	534	50,5%
>10 Tahun	239	22,6%
Jumlah	1058	100%

Berdasarkan tabel 4.5 dapat dilihat persebaran data demografi pengalaman mengemudi yakni pengemudi yang kurang dari 5 tahun berjumlah 285 orang atau 26,9% dari 1058 responden. Jumlah responden yang telah mengemudi antara 5 sampai dengan 10 tahun berjumlah 534 orang atau 50,5% dari

1058 responden. Terdapat pula responden yang telah mengemudi lebih dari 10 tahun adalah sebanyak 239 orang atau 22,6% dari 1058 responden.

Untuk gambaran tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di kota Makassar berdasarkan faktor demografi pengalaman mengemudi dapat dilihat pada diagram 4.5 berikut



Gambar 4.5 Diagram Gambaran Tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di Kota Makassar berdasarkan pengalaman

Diagram 4.5 menunjukkan tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi dengan jumlah responden sebanyak 1058 ($n=1058$), dimana pada kategori sangat rendah terdapat 1,80% responden dengan pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun, pada kategori tingkat *aggressive driving* yang sama terdapat 2,93% responden dengan pengalaman mengemudi antara 5 sampai dengan 10 tahun. Selain itu terdapat pula 0,95% responden dengan pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun.

Untuk tingkat *aggressive driving* rendah, responden dengan pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun adalah sebanyak 6,52% responden. Selain itu terdapat 14,37% responden dengan pengalaman mengemudi 5 sampai dengan 10 tahun yang memiliki tingkat *aggressive driving* rendah, pada tingkatan yang sama responden dengan pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun dengan tingkat *aggressive driving* rendah adalah sebanyak 7,09%.

Selanjutnya pada tingkat *aggressive driving* sedang, terdapat 12,19% responden dengan pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun, dan pada tingkatan yang sama terdapat 19,09% responden dengan pengalaman mengemudi antara 5 sampai dengan 10 tahun. Selain itu terdapat 8,79% responden dengan pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun dengan tingkat *aggressive driving* sedang.

Tingkat selanjutnya yakni tingkat *aggressive driving* tinggi dimana terdapat 4,25% responden dengan pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun, kemudian pada tingkatan yang sama terdapat 10,21% responden dengan pengalaman mengemudi antara 5 sampai 10 tahun. Selain itu terdapat 3,69% responden dengan pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun dengan tingkat *aggressive driving* tinggi

Tingkat terakhir yakni tingkat *aggressive driving* sangat tinggi dimana terdapat 2,17% reponden dengan pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun, pada tingkatan yang sama

terdapat 3,88% responden dengan pengalaman mengemudi antara 5 sampai dengan 10 tahun. Selain itu terdapat pula 2,08% reponden dengan pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun dengan tingkat *aggressive driving* sangat tinggi.

5. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kendaraan

Berdasarkan faktor demografi jenis kendaraan, data yang di peroleh yakni jenis kendaraan roda 2 (sepeda motor), dan jenis kendaraan roda 4 (Mobil). Kategori jenis kendaraan tersebut memiliki frekuensi yang berbeda. Untuk jumlah frekuensi data demografi jenis kendaraan dapat dilihat dari tabel 4.7 di bawah.

Tabel 4.7 distribusi frekuensi responden berdasarkan Jenis Kendaraan

Kategori kendaraan	jenis	jumlah	persentase
Sepeda Motor		483	63,6%
Mobil		276	36,4%
Jumlah		759	100%

Tabel 4.7 menunjukkan jumlah responden pengemudi sepeda motor yakni 483 orang dengan persentase sebesar 63,6% dari 759 responden. Kemudian jumlah pengemudi mobil adalah sebanyak 276 responden dengan persentase 36,4% dari 759 responden.

Untuk gambaran tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di kota Makassar berdasarkan faktor demografi jenis kendaraan dapat dilihat pada diagram 4.6 berikut.

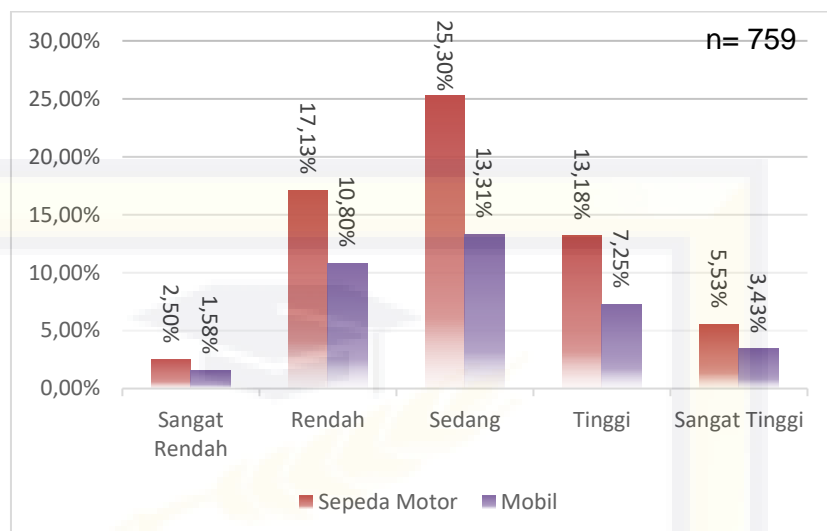


Diagram 4.6 Gambaran Tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan

Diagram 4.6 menunjukkan gambaran tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan dengan responden sebanyak 759 dimana, pada kategori tingkat *aggressive driving* sangat rendah terdapat 2,50% responden yang mengendarai motor dan 1,58% responden yang mengendarai mobil. Pada tingkat selanjutnya yaitu tingkat *aggressive driving* rendah, diagram menunjukkan bahwa terdapat 17,13% pengendara motor dengan tingkat *aggressive driving* rendah dan terdapat 10,80% responden pengemudi mobil yang memiliki tingkat *aggressive driving* rendah.

Untuk tingkat *aggressive driving* sedang, terdapat 25,30% responden yang mengendarai motor. Dan juga 13,31% responden yang mengendarai mobil. Selain itu pada tingkat *aggressive driving* tinggi terdapat 13,18% responden yang mengendarai motor dan 7,25%. Selanjutnya tingkat *aggressive driving* sangat tinggi dimana terdapat 5,53% responden yang

mengendarai sepeda motor dan 3,43% responden yang mengendarai mobil.

4.1.2 Hasil Uji Hipotesis

a. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia

1. Uji Asumsi

Nilai uji asumsi normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* pada tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia. Tabel tersebut memiliki nilai pada tiga kategori usia, dengan setiap kategori usia memiliki koefisien *Skewness* dan *Kurtosis*. nilai normalitas dilihat dari hasil bagi koefisien dengan *error*. Jika nilai berada pada rentang -2 sampai dengan 2, dapat di simpulkan kategori tersebut normal. Jika nilai kategori dominan normal, maka nilai perbandingan variabel digolongkan normal.

Tabel 4.8 hasil uji normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia

Usia	Distribusi Kurfa	Nilai	Ket
12-18 tahun	S	1,91	Sig
	K	1,96	
19-40 tahun	S	6,79	
	K	2,32	
>40 tahun	S	1,13	Sig
	K	-1,84	

Catatan: * S = hasil bagi koefisien *skewness* dengan *Std. error skewness* - $2 < p < 2$.

**K = hasil bagi koefisien *kurtosis* dengan *Std. error kurtosis* - $2 < p < 2$.

Berdasarkan tabel 4.9 dapat dilihat bahwa nilai *skewness* dan *kurtosis* pada kategori usia 12 sampai 18 tahun memiliki nilai *skewness* 1,91 dan nilai *kurtosis* 1,96. Selain itu kategori usia lebih dari 40 tahun memiliki nilai *skewness* 1,13 dan nilai *kurtosis*

-1,84 dengan demikian nilai tersebut berada pada rentang -2 sampai 2, sehingga dapat disimpulkan data tergolong normal.

Uji asumsi yang selanjutnya dilakukan ialah uji homogenitas dimana nilai homogenitas menunjukkan data yang akan dianalisis uji hipotesis homogen. Nilai homogenitas tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia dapat di lihat pada tabel 4.10.

Tabel 4.9 hasil uji homogenitas *Levene Statistic* tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia

Tingkat Aggressive Driving	
Levene Statistic	Sig.
0,682	0,506

Catatan: *Levene Statistic = nilai koefisien *Levene's*.

**Sig. = nilai signifikansi uji homogenitas *Levene's*, $p > 0.05$

Berdasarkan tabel 4.10 nilai homogenitas yang dilihat dari signifikansi *levene statistic* nilai signifikansi yaitu 0,506 dengan demikian berdasarkan dasar pengambilan keputusan uji asumsi homogenitas maka nilai signifikansi dikatakan homogen Ketika lebih dari 0,05. Berdasarkan hasil uji asumsi normalitas dan homogenitas dimana data tergolong normal dan homogen maka uji hipotesis yang digunakan adalah uji *parametric* yaitu *one way anova*.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang dilakukan pada perbandingan tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia dengan menggunakan uji *perametric one way anova* menggunakan *tool IBM SPSS 21*

Tabel 4.10 hasil uji hipotesis *one way anova* tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia

Aggressive Driving	mean	Nilai F	Sig
12-18 tahun	24,37		
19-40 tahun	25,35	1,447	0,236
>40 tahun	24,66		

Catatan: *Nilai F = nilai koefisien anova yang diperoleh.

**Sig.= nilai signifikansi *2-tailed*.

Berdasarkan tabel 4.10 menunjukkan nilai f sebesar 1,447 dengan nilai signifikansi 0,236. Nilai signifikansi ini lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 yang menyatakan tidak ada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan usia pada pengemudi di Kota Makassar diterima. Tabel 4.10 juga menampilkan nilai *mean* yang berbeda antara kategori tiap usia, namun perbedaan tersebut tidak signifikan.

b. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

1. Uji Asumsi

Nilai uji asumsi normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* pada tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin. Tabel tersebut memiliki nilai pada dua kategori jenis kelamin, dengan setiap kategori jenis kelamin memiliki koefisien *Skewness* dan *Kurtosis*. nilai normalitas dilihat dari hasil bagi koefisien dengan *error*. Jika nilai berada pada rentang -2 sampai dengan 2, dapat disimpulkan kategori tersebut normal. Jika nilai kategori dominan normal, maka nilai perbandingan variabel digolongkan normal.

Tabel 4.11 hasil uji normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Distribusi Kurfa	Nilai	Ket
Laki-laki	S	6,68	
	K	2,78	
Perempuan	S	0.39	
	K	2.47	

Catatan: * S = hasil bagi koefisien *skewness* dengan *Std. error skewness* - $2 < p < 2$.

**K = hasil bagi koefisien *kurtosis* dengan *Std. error kurtosis* - $2 < p < 2$.

Berdasarkan tabel 4.11 dapat dilihat bahwa nilai *skewness* dan *kurtosis* pada kategori jenis kelamin laki-laki memiliki nilai *skewness* 6,68 dan nilai *kurtosis* 2,78. Selain itu kategori jenis kelamin perempuan memiliki nilai *skewness* 0,39 dan nilai *kurtosis* 2,47 dengan demikian nilai tersebut tidak berada pada rentang -2 sampai 2, sehingga dapat disimpulkan data tidak berdistribusi normal.

Uji asumsi yang selanjutnya dilakukan ialah uji homogenitas dimana nilai homogenitas menunjukkan data yang akan dianalisis uji homogen. Nilai homogenitas tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin dapat di lihat pada tabel 4.12.

Tabel 4.12 hasil uji homogenitas *Levene Statistic* tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin

Tingkat Aggressive Driving			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
15,482	1	1056	,000

Catatan: *Levene Statistic = nilai koefisien *Levene's*.

**Sig. = nilai signifikansi uji homogenitas *Levene's*, $p > 0.05$

Berdasarkan tabel 4.12 nilai homogenitas yang dilihat dari signifikansi *levene statistic* nilai signifikansi yaitu 0,000 dengan

demikian berdasarkan dasar pengambilan keputusan asumsi homogenitas jika nilai signifikansi lebih dari 0,05 maka dikatakan homogen, namun karena nilai signifikansi kurang dari 0,05 maka data tidak homogen. Hasil uji asumsi normalitas dan homogenitas dimana data tergolong tidak normal dan tidak homogen maka uji hipotesis yang digunakan adalah uji *non-parametric* yaitu *Mann-Whitney U*.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang dilakukan pada perbandingan tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin dengan menggunakan uji *non-parametric Mann-Whitney U* menggunakan *tool IBM SPSS 21*

Tabel 4.13 hasil uji hipotesis *Mann-Whitney U* tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin

Aggressive Driving	mean	Mann-Whitney U	Sig
Laki-Laki	582,13	111176,000	0,000
Perempuan	473,80		

Catatan: *M-W U=nilai Mann-Whitney U yang diperoleh.

**Sig.=nilai signifikansi 2-tailed.

Berdasarkan tabel 4.13 menunjukkan nilai *Mann-Whitney U* sebesar 111176,000 dengan nilai signifikansi 0,000. Nilai signifikansi ini lebih kecil dari 0,05 sehingga H_0 yang menyatakan tidak ada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin pada pengemudi di Kota Makassar ditolak. Tabel 4.14 juga menampilkan nilai *mean* yang berbeda antara kategori tiap jenis kelamin, dimana perbedaan tersebut dapat menunjukkan bahwa nilai *mean* dari laki-laki lebih besar dari perempuan. Dari

nilai dapat menunjukkan bahwa tingkat *aggressive driving* dari laki-laki lebih tinggi dari pada perempuan.

c. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Tingkat Pendidikan

1. Uji Asumsi

Nilai uji asumsi normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* pada tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan. Tabel tersebut memiliki nilai pada dua kategori tingkat pendidikan, dengan setiap kategori tingkat pendidikan memiliki koefisien *Skewness* dan *Kurtosis*. nilai normalitas dilihat dari hasil bagi koefisien dengan *error*. Jika nilai berada pada rentang -2 sampai dengan 2, dapat disimpulkan kategori tersebut normal. Jika nilai kategori dominan normal, maka nilai perbandingan variabel digolongkan normal.

Tabel 4.14 hasil uji normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan

Tingkat Pendidikan	Distribusi Kurfa	Nilai	Ket
SMA	S	6,33	
	K	4,17	
S1	S	6,68	
	K	2,66	

Catatan: * S = hasil bagi koefisien *skewness* dengan *Std. error skewness* - $2 < p < 2$.

**K = hasil bagi koefisien *kurtosis* dengan *Std. error kurtosis* - $2 < p < 2$.

Berdasarkan tabel 4.14 dapat dilihat bahwa nilai *skewness* dan *kurtosis* pada kategori tingkat pendidikan SMA/sedrajat memiliki nilai *skewness* 6,33 dan nilai *kurtosis* 4,17. Kategori tingkat pendidikan Strata 1 memiliki nilai *skewness* 6,68 dan nilai *kurtosis* 2,66. Hasil tersebut menunjukkan data perbandingan

tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan memiliki nilai *skewness* dan *kurtosis* tidak berada pada rentang antara -2 sampai 2 sehingga dapat disimpulkan data tidak berdistribusi normal.

Uji asumsi yang selanjutnya dilakukan ialah uji homogenitas dimana nilai homogenitas menunjukkan data yang akan dianalisis uji homogen. Nilai homogenitas tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada tabel 4.16.

Tabel 4.15 hasil uji homogenitas *Levene Statistic* tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan

Tingkat Aggressive Driving			
<i>Levene Statistic</i>	df1	df2	Sig.
0,032	1	987	0,859

Catatan: *Levene Statistic = nilai koefisien *Levene's*.

**Sig. = nilai signifikansi uji homogenitas *Levene's*, $p > 0.05$

Berdasarkan tabel 4.15 nilai homogenitas yang dilihat dari signifikansi *levene statistic* nilai signifikansi yaitu 0,859 dengan demikian berdasarkan dasar pengambilan keputusan asumsi homogenitas jika nilai signifikansi lebih dari 0,05 maka data dikatakan homogen, namun karena nilai signifikansi lebih dari 0,05 maka data dikatakan homogen. Hasil uji asumsi normalitas dan homogenitas dimana data tergolong tidak normal namun homogen maka uji hipotesis yang digunakan adalah uji *non parametric* yaitu *Mann-Whitney U*.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang dilakukan pada perbandingan tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin dengan

menggunakan uji *non parametric* yaitu *Mann-Whitney U* menggunakan *tool IBM SPSS 21*

Tabel 4.16 hasil uji hipotesis *Mann-Whitney U* tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin

Aggressive Driving	mean	Mann-Whitney U	Sig
SMA/Sedrajat	493,37	121012,000	0,866
Strata 1	493,37		

Catatan: *M-W U=nilai *Mann-Whitney U* yang diperoleh.

**Sig.=nilai signifikansi 2-tailed.

Berdasarkan tabel 4.16 menunjukkan nilai koefisien *Mann-Whitney U* sebesar 121012,000 dengan nilai signifikansi 0,866. Nilai signifikansi ini lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 yang menyatakan tidak ada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan pada pengemudi di Kota Makassar diterima. Tabel 4.16 juga menampilkan nilai *mean* yang berbeda antara kategori tiap jenjang tingkat pendidikan.

Nilai perbedaan tersebut dapat menunjukkan bahwa nilai *mean* dari jenjang tingkat pendidikan SMA yaitu 493,37 dan nilai *mean* dan pada tingkat tingkat pendidikan strata 1 yaitu 493,37.

d. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Pengalaman Mengemudi

1. Uji Asumsi

Nilai uji asumsi normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* pada tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi. Tabel tersebut memiliki nilai pada empat kategori pengalaman mengemudi, dengan setiap kategori pengalaman mengemudi memiliki koefisien *Skewness* dan *Kurtosis*. nilai normalitas dilihat dari hasil bagi koefisien dengan *error*. Jika nilai

berada pada rentang -2 sampai dengan 2, dapat di simpulkan kategori tersebut normal. Jika nilai kategori dominan normal, maka nilai perbandingan variabel digolongkan normal.

Tabel 4.17 hasil uji normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi

Pengalaman mengemudi	Distribusi Kurfa	Nilai	Ket
<5 tahun	S	5,57	
	K	4,37	
5-10 tahun	S	5,51	
	K	1,28	
>10 tahun	S	5,83	
	K	3,84	

Catatan: * S = hasil bagi koefisien *skewness* dengan *Std. error skewness* - $2 < p < 2$.

**K = hasil bagi koefisien *kurtosis* dengan *Std. error kurtosis* - $2 < p < 2$.

Berdasarkan tabel 4.18 dapat dilihat bahwa nilai *skewness* dan *kurtosis* pada kategori pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun memiliki nilai *skewness* 5,57 dan nilai *kurtosis* 4,37. Kategori pengalaman mengemudi 5 samapai dengan 10 tahun memiliki nilai *skewness* 5,51 dan nilai *kurtosis* 1,28. Selain itu kategori pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun memiliki nilai *skewness* 5,83 dan nilai *kurtosis* 3,84.

Hasil tersebut menunjukkan data perbandingan tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi dengan kategori pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun, 5 sampai 10 tahun, dan lebih dari 10 tahun memiliki nilai *skewness* dan *kurtosis* yang tidak berada pada rentang -2 sampai 2, sehingga dapat disimpulkan data tidak berdistribusi normal.

Uji asumsi yang selanjutnya dilakukan ialah uji homogenitas dimana nilai homogenitas menunjukkan data yang akan dianalisis uji homogen. Nilai homogenitas tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi dapat di lihat pada tabel 4.18.

Tabel 4.18 hasil uji homogenitas *Levene Statistic* tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi

Tingkat_Aggressive_Driving			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
0,075	2	1055	,928

Catatan: *Levene Statistic = nilai koefisien Levene's.

**Sig. = nilai signifikansi uji homogenitas Levene's, $p > 0.05$

Berdasarkan tabel 4.18 nilai homogenitas yang dilihat dari signifikansi *levene statistic* nilai signifikansi yaitu 0,928 dengan demikian berdasarkan dasar pengambilan keputusan asumsi homogenitas jika nilai signifikansi lebih dari 0,05 maka dikatakan homogen, karena nilai signifikansi lebih dari 0,05 maka data homogen. Hasil uji asumsi normalitas dan homogenitas dimana data tergolong tidak normal namun homogen maka uji hipotesis yang digunakan adalah uji *non parametric* yaitu *Kruskal wallis test*.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang dilakukan pada perbandingan tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi dengan menggunakan uji *non parametric* yaitu *Kruskal wallis test* menggunakan *tool IBM SPSS 21*

Tabel 4.19 Hasil uji Hipotesis kurskal wallis tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi

Aggressive Driving	mean	C-S*	Sig.**
< 5 tahun	536,58		
5-10 tahun	528,06	0,235	0,889
>10 tahun	524,28		

Catatan: *Nilai C-S = nilai chi-square kurskal wallis yang diperoleh.

**Sig.= nilai signifikansi $p < 0,05$.

Berdasarkan tabel 4.19 menunjukkan nilai *Chi-Square* sebesar 0,235 dengan nilai signifikansi 0,889. Nilai signifikansi ini lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 yang menyatakan tidak ada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi pada pengemudi di Kota Makassar diterima. Tabel 4.120 juga menampilkan nilai *mean* yang berbeda antara kategori pengalaman mengemudi. Nilai mean dari kategori pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun ialah 535,58, nilai mean dari kategori pengalaman mengemudi 5 sampai 10 tahun ialah 528,06. Sedangkan nilai *mean* dari kategori pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun ialah 524,28.

e. Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kendaraan

1. Uji Asumsi

Nilai uji asumsi normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* pada tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan. Tabel tersebut memiliki nilai pada dua kategori jenis kendaraan, dengan setiap kategori jenis kendaraan memiliki koefisien *Skewness* dan *Kurtosis*. nilai normalitas dilihat dari hasil bagi koefisien dengan *error*. Jika nilai berada pada rentang -2 sampai dengan 2, dapat di simpulkan kategori tersebut normal. Jika nilai

kategori dominan normal, maka nilai perbandingan variabel digolongkan normal.

Tabel 4.20 hasil uji normalitas *Skewness* dan *Kurtosis* tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan

Jenis Kendaraan	Distribusi Kurfa	Nilai	Ket
Roda 2	S	1,12	
	K	2,56	
Roda 4	S	5,73	
	K	3,60	

Catatan: * S = hasil bagi koefisien *skewness* dengan *Std. error skewness* - $2 < p < 2$.

**K = hasil bagi koefisien *kurtosis* dengan *Std. error kurtosis* - $2 < p < 2$.

Berdasarkan tabel 4.20 dapat dilihat bahwa nilai *skewness* dan *kurtosis* pada kategori jenis kendaraan roda 2 memiliki nilai *skewness* 1,12 dan nilai *kurtosis* 2,56. Jenis kendaraan roda 4 memiliki nilai *skewness* 5,73 dan nilai *kurtosis* 3,60. Hasil tersebut menunjukkan data perbandingan tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan memiliki nilai *skewness* dan *kurtosis* yang tidak berada pada rentang -2 sampai 2, sehingga dapat disimpulkan data tidak berdistribusi normal.

Uji asumsi yang selanjutnya dilakukan ialah uji homogenitas dimana nilai homogenitas menunjukkan data yang akan dianalisis uji homogen. Nilai homogenitas tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan dapat dilihat pada tabel 4.21.

Tabel 4.21 hasil uji homogenitas *Levene Statistic* tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan

Tingkat Aggressive Driving			
Levene Statistic	df1	df2	Sig.
0,383	1	757	0,536

Catatan: *Levene Statisc =nilai koefisien Levene's.

**Sig. =nilai signifikansi uji homogenitas Levene's, $p > 0.05$

Berdasarkan tabel 4.21 nilai homogenitas yang dilihat dari signifikansi *levene statistic* nilai signifikansi yaitu 0,536 dengan demikian berdasarkan dasar pengambilan keputusan asumsi homogenitas jika nilai signifikansi lebih dari 0,05 maka dikatakan homogen, karena nilai signifikansi lebih dari 0,05 maka data homogen. Hasil uji asumsi normalitas dan homogenitas dimana data tergolong tidak normal namun homogen maka uji hipotesis yang digunakan adalah uji *non parametric* yaitu *Mann-Whitney U*.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang dilakukan pada perbandingan tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan dengan menggunakan uji *non-parametric Mann-Whitney U* menggunakan *tool IBM SPSS 21*

Tabel 4.22 hasil uji hipotesis *mann-whitney u* tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan

Aggressive Driving	mean	M-W U	Sig
Roda 2	383,29	65067,000	0,585
Roda 4	374,25		

Catatan: *M-W U=nilai *Mann-Whitney U* yang diperoleh.

**Sig.=nilai signifikansi 2-tailed.

Berdasarkan tabel 4.22 menunjukkan nilai *Mann-Whitney U* sebesar 65067,000 dengan nilai signifikansi 0,585. Nilai signifikansi ini lebih besar dari 0,05 sehingga H_0 yang menyatakan tidak ada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan pada pengemudi di Kota Makassar ditolak. Tabel 4.22 juga menampilkan nilai *mean* yang berbeda

antara kategori tiap jenis kendaraan, nilai mean dari jenis kendaraan roda 2 yakni 383,29 nilai mean dari jenis kendaraan roda 4 yakni 374,25.

4.1.3 Rangkuman Uji Hipotesis

Hasil pengujian asumsi dan hipotesis yang telah dilakukan telah dirangkum dalam tabel 4.23 yang menunjukkan tiap pengujian serta hasil uji hipotesis tersebut.

Tabel 4.23 Rangkuman hasil uji hipotesis perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan demografi

Demografi	Kategori Demografi	Uji Normalitas		Uji Hipotesis				Ket
		Skewness & Kurtosis	One way anova*		Kruskal wallis***	Mann-Whitney U**		
			F	Sig.**		C-S	Sig.****	
Usia	12-18 tahun	Normal	1,447	0,236				Ho diterima
	19-40 tahun							
	>40 tahun							
Jenis Kelamin	Laki-Laki	Tidak Normal						Ho ditolak
	Perempuan	Normal				111176,000	0,000	
Tingkat Pendidikan	SMA	Tidak Normal						Ho diterima
	Strata 1	Normal				121012,000	0,866	
Pengalaman Mengemudi	< 5 tahun	Tidak Normal			0,235	0,889		Ho diterima
	5-10 tahun	Normal						
	>10							
Jenis Kendaraan	Roda 2	Tidak Normal						Ho diterima
	Roda 4	Normal				65067,000	0,585	

Catatan: *One way anova adalah uji hipotesis parametrik untuk lebih dari dua kelompok sampel.

**Mann-Whitney U adalah uji hipotesis non parametrik untuk dua kelompok sampel.

***Kruskal wallis adalah uji hipotesis non parametrik untuk lebih dari dua kelompok sampel

****sig. adalah nilai signifikansi ($p < 0.05$).

Tabel 4.23 menunjukkan bahwa dari 5 hipotesis terdapat 4 hipotesis tidak normal dan 1 hipotesis memiliki data yang berdistribusi normal, sehingga dari 4 dari 5 hipotesis diuji menggunakan *non-parametrik test* dan 1 hipotesis di uji menggunakan *parametrik test*. Hasil pengujian hipotesis tersebut menghasilkan 4 hipotesis nol diterima dan satu hipotesis nol ditolak.

Uji hipotesis *non*-parametrik pada perbedaan berdasarkan 2 kategori menggunakan *Mann-Whitney U*, seperti uji hipotesis yang dilakukan pada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan jenis kendaraan. Kemudian uji hipotesis *non*-parametrik pada perbedaan berdasarkan lebih dari 2 kategori menggunakan *Kruskal wallis*, seperti perbedaan *aggressive driving* berdasarkan lama mengemudi. Sedangkan uji hipotesis parametrik pada perbedaan lebih dari 2 kategori menggunakan *one way anova*, seperti perbedaan *aggressive driving* berdasarkan usia.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Hasil Deskriptif dan uji hipotesis ditinjau dari Demografi

Pengemudi merupakan orang yang bertugas untuk mendalikan jalannya kendaraan serta menentukan arah kendaraan tersebut (KBBI). Tugas mengemudi merupakan tugas yang sulit dimana harus mengendalikan kendaraan ditambah memperkirakan jarak pengereman, namun ketika seseorang sering mengemudi dan telah lama mengemudi, maka proses kognitif untuk mengemudi terjadi dengan otomatis (Shinar 2017).

Disisi lain pengemudi tentu saja akan mendapatkan berbagai stimulus dari pengemudi maupun situasi lalu lintas lain. Sehingga bagaimana pengemudi merespon stimulus dari pengemudi lain dengan kasar seperti membunyikan klakson dengan berulang kali pada situasi tenang, atau mengedipkan kendaraan di situasi lalu lintas lambat

merupakan perilaku yang dikategorikan agresif dalam berkendara atau *aggressive driving* (harris, Houston, & norman, 2003).

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa 41,2% pengemudi di kota Makassar berada pada kategori sedang sementara terdapat 20,2% dan 7,6% pengemudi dengan kategori *aggressive driving* tinggi dan sangat tinggi, dengan demikian dapat dikatakan bahwa Sebagian pengemudi tersebut melakukan *aggressive driving* dan. Sedangkan 3,3% dan 27,7% pengemudi berada dalam kategori sangat rendah dan rendah. Hasil tersebut menunjukkan adanya variasi tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di Kota Makassar. Hasil tersebut sesuai dengan penelitian yang menunjukkan adanya variasi tingkat *aggressive driving* (Fauza, 2018; Mazaya 2016; Utami, 2010).

Aggressive driving merupakan perilaku sosial yang membahayakan dan mengganggu keamanan dan membahayakan keselamatan publik terutama pengguna jalan, termasuk pengemudi itu sendiri. *Aggressive driving* 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 apabila dilakukan dengan sengaja dan meningkatkan resiko tabrakan, dan didorong oleh rasa kekesalan, ketidaksabaran, permusuhan dan mengejar waktu.

Pengemudi dengan kategori tingkat *aggressive driving* sangat tinggi, dan tinggi merupakan pengemudi yang menyalip pengemudi lain dengan kasar, mengedipkan lampu jauh pada lalu lintas tenang,

mengklakson, dan juga berkendara melebihi kecepatan, membuntuti kendaraan lain dengan rak yang dekat, mempercepat kendaraan Ketika lampu berwarna kuning, dan menambah kecepatan Ketika pengemudi lain berusaha mendahului, sementara pada kategori rendah dan sangat rendah, pengemudi tidak melakukan hal tersebut.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, ditemukan bahwa di kota Makassar banyak pengemudi sepeda motor yang melakukan tindakan-tindakan yang dapat dikatakan *aggressive driving* seperti, menyalip kendaraan lain dengan jarak yang sangat dekat, hal tersebut dapat dikatakan menyalip kendaraan lain dengan kasar. Perilaku lain yang sering ditemukan pada persimpangan dengan lampu lalu lintas yaitu pengemudi mengebut saat lampu masih berwarna kuning, dan juga membunyikan klakson berulang kali pada saat lampu masih berwarna kuning. Perilaku tersebut seringkali dilakukan oleh pengemudi mobil dan motor.

Shinar (2017) menjelaskan bahwa perilaku *aggressive driving* terjadi, berawal dari rasa frustrasi terhadap kondisi lalu lintas yang terhambat akibat kemacetan atau pengemudi lain, kemudian pengemudi akan mempertimbangkan apakah perilaku agresif memungkinkan atau tidak berdasarkan norma lingkungan dan juga aturan hukum yang ada, Ketika pengemudi merasa perilaku agresif tidak memungkinkan, perilaku agresif akan ditekan, namun Ketika memungkinkan, maka perilaku agresif akan muncul, dalam dua bentuk tergantung situasi, jika tujuan pengemudi terblokir, pengemudi akan memunculkan perilaku permusuhan seperti, memakin memukul, atau menggunakan gestur

kasar kepada orang lain, atau membunyikan klakson. Namun jika tujuan tidak terblokir, maka pengemudi akan menyalip kendaraan lain dengan kasar, atau menerobos lampu lalu lintas, atau membuntuti pengemudi lain, dan juga membunyikan klakson.

Perilaku *aggressive driving* juga dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor internal dan eksternal, seperti Usia, Jenis Kelamin, tingkat pendidikan, Pengalaman Mengemudi, dan jenis kendaraan. Hasil analisis perbedaan *aggressive driving* berdasarkan faktor tersebut dapat dilihat pada tabel 4.23. Berdasarkan tabel 4.23 dapat dilihat bahwa terdapat 6 pengujian hipotesis dimana hasil uji hipotesis tersebut berbeda-beda.

Pada tabel kolom demografi dapat dilihat bahwa terdapat 6 demografi yang menjadi pembanding dengan tingkat *aggressive driving*. Pada kolom uji normalitas dapat dilihat bahwa terdapat 4 data perbandingan demografi dengan *aggressive driving* yang dengan data yang tidak berdistribusi normal sehingga pengujian hipotesis menggunakan *non parametric*. Dari perbandingan demografi tersebut diperoleh hasil hipotesis nol yang ditolak adalah 1 hipotesis, dan 4 hipotesis nol yang diterima.

a. Tingkat *Aggressive driving* Berdasarkan Usia

Berdasarkan hasil uji deskriptif dapat kita ketahui bahwa untuk kategori usia 12 sampai dengan 18 tahun terdapat 174 responden, diantaranya terdapat 1,55% dengan tingkat *aggressive driving* sangat rendah, 4,55% responden dengan tingkat *aggressive driving* rendah, 5,78% sedang, 2,90% responden tingkat *aggressive driving*

tinggi, dan 1,06% responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat tinggi.

Tingkat *aggressive driving* pada kategori usia 19 sampai dengan 40 tahun dengan jumlah responden sebanyak 725 responden dimana terdapat 3,97% responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat rendah, 18,39% rendah, 28,07% sedang, 13,36% tinggi, dan 6,39% responden memiliki tingkat *aggressive driving* sangat tinggi. Kategori selanjutnya yakni lebih dari 40 tahun yang berjumlah 134 responden yang terdiri dari 0,10% responden dengan tingkat *aggressive driving* sangat rendah, 4,94% rendah, 5,23% sedang, 1,94% tinggi, dan 0,77% orang dengan tingkat *aggressive driving* sangat tinggi.

Hasil uji hipotesis membuktikan H_0 di terima dan H_A ditolak. Hasil tersebut berarti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia. Hasil tersebut menunjukkan bahwa tingkat *aggressive driving* pengemudi di Kota Makassar tidak berbeda meskipun pengemudi berbeda usia. Hasil ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Paleti, Eluru, & Bhat (2010) yang mengemukakan bahwa pengemudi dengan usia lebih muda yaitu 16-17 tahun memiliki kemungkinan melakukan *aggressive driving* dibandingkan usia lebih tua.

Nilai mean yang berbeda dari tiap kategori usia menunjukkan sedikit perbedaan dengan kategori usia 19 sampai 40 sebagai kategori dengan tingkat *aggressive driving* yang paling tinggi. Santrock (2002) menyebutkan rentang usia 19 sampai 40 tahun

merupakan kelompok usia dewasa awal dimana terdapat banyak perubahan-perubahan yang terjadi secara fisik dan mental, salah satunya ialah kematangan emosi.

Kematangan emosi menurut Yusuf (dalam Susanto, 2018) kematangan emosi merupakan kondisi dimana individu mampu menghindari Tindakan-tindakan yang dilakukan tanpa berpikir, atau mempertimbangkan berbagai hal. Hurlock (2003) mengemukakan bahwa masa dewasa awal merupakan masa ketagangan emosional, dimana seseorang bingung dan mengalami keresahan emosional. Kemampuan seseorang dalam mengendalikan ekspresi, serta emosi yang diungkapkan akibat dari stimulus disekitarnya merupakan bentuk dari kematangan emosi. Seseorang yang tidak mudah terprofokasi atas kejadian disekitarnya menunjukkan orang tersebut memiliki kematangan emosi yang baik.

Tasca (2000) menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*, kondisi dimana pengemudi terburu-buru macet, mendapatkan provokasi dari pengemudi lain akan memicu pengemudi dengan kematangan emosi rendah untuk berperilaku *aggressive driving*.

Shinar (2017) menyebutkan bahwa seseorang yang berada pada usia muda yang layak mendapat lisensi cenderung berusaha untuk mengemudi, hal ini disebabkan karena pengemudi merasa mendapatkan perhatian Ketika mengendalikan kendaraan bermesin. Di sisi lain pengemudi usia muda dalam hal keselamatan masih memiliki kekurangan seperti pengalaman yang masih kurang,

dengan pengambilan resiko yang tinggi, seperti mengemudi sambil menggunakan *handphone* mengemudi melampaui batas kecepatan. Selain itu, pengemudi usia muda merupakan pengemudi yang paling beresiko tinggi melakukan *aggressive driving*, namun mereka menganggap dirinya mengemudi dengan aman. Tidak adanya perbedaan *aggressive driving* berdasarkan usia diduga terjadi karena persebaran data berdasarkan usia tidak merata.

b. Tingkat *Aggressive driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis H_0 yang berbunyi tidak ada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin pada pengemudi di Kota Makassar ditolak dengan nilai signifikansi 0,000.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa tingkat *aggressive driving* pada laki-laki dan perempuan berbeda. Diagram 4.3 menunjukkan perbedaan tingkat *aggressive driving* antara kedua kategori. Diagram tersebut menunjukkan bahwa tingkat *aggressive driving* pada laki-laki lebih banyak pada kategori tinggi dan sangat tinggi dari pada perempuan.

Hasil tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Piyakul & Chomea; Azhari & Hartati, (2012, 2017) yang menemukan bahwa laki-laki memiliki tingkat *aggressive driving* yang lebih tinggi dibandingkan perempuan. Parry (dalam Tasca, 2000) mengemukakan bahwa laki-laki dengan usia 17 sampai 35 tahun jika dibandingkan dengan perempuan pada rentang usia yang sama maka laki-laki memiliki tingkat *aggressive driving* yang lebih tinggi. Hal ini dikarenakan perempuan menilai aturan lalu lintas sebagai

aturan yang harus dipatuhi, sementara laki-laki menilai aturan lalu lintas terlalu mengikat sehingga sering dilanggar.

Perilaku melanggar tersebut dapat dipengaruhi oleh perilaku mengambil resiko dimana terdapat perbedaan antara laki-laki dan perempuan dalam pengambilan, laki-laki lebih cenderung mengambil resiko dalam hal keesehatan dan keamanan (Utami, 2020). Hasil tersebut juga menunjukkan hal yang sama dengan penelitian yang dilakukan oleh Hutomo (2016) yang mengatakan bahwa remaja laki-laki dan perempuan memiliki kecenderungan agresivitas yang berbeda.

Shinar (2017) mengemukakan bahwa laki-laki dibandingkan dengan perempuan lebih banyak mengalami kecelakaan ketika mengemudi, hal ini dikarenakan laki-laki yang memiliki tingkat agresif yang lebih tinggi dibandingkan perempuan. Namun di sisi lain laki-laki cenderung lebih bertanggung jawab atas kecelakaan yang dibuatnya dibandingkan perempuan. Hal ini juga berkaitan dengan kemampuan merespon lampu lalu lintas maupun kendaraan lain yang berada di depan berbeda antara laki-laki dan perempuan hal ini dapat mempengaruhi tingkat *aggressive driving*.

c. Tingkat *Aggressive driving* Berdasarkan tingkat pendidikan

Berdasarkan pengujian hipotesis nol yang menyatakan bahwa terdapat perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan menunjukkan hasil bahwa H_0 diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan tingkat pendidikan. Tingkat tingkat

pendidikan seseorang memiliki kaitan dengan kematangan emosi dimana kemampuan seseorang dalam mengendalikan ekspresi, serta emosi yang diungkapkan akibat dari stimulus disekitarnya merupakan bentuk dari kematangan emosi. Seseorang yang tidak mudah terprofokasi atas kejadian disekitarnya menunjukkan orang tersebut memiliki kematangan emosi yang baik. Tasca (2000) menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*, kondisi dimana pengemudi terburu-buru macet, mendapatkan provokasi dari pengemudi lain akan memicu pengemudi dengan kematangan emosi rendah untuk berperilaku *aggressive driving*

Hasil tersebut tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Piyakul & Chomea, (2012) yang menemukan bahwa tingkat *aggressive driving* siswa pengemudi di Indonesia, Australia, dan Thailand berhubungan negatif dengan nilai akademik mereka, hal ini berarti siswa dengan nilai akademik lebih rendah, memiliki tingkat *aggressive driving* yang tinggi, begitu pula sebaliknya. Hasil tersebut tidak dengan penelitian ini yang menunjukkan bahwa tingkat *aggressive driving* pengemudi dengan tingkat pendidikan SMA/ sederajat dan Strata 1 tidak berbeda.

d. Tingkat *Aggressive driving* Berdasarkan Pengalaman Mengemudi

Berdasarkan uji H_0 yang berbunyi tidak ada perbedaan *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi, menghasilkan hipotesis nol diterima. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa tidak ada perbedaan tingkat *aggressive driving*

berdasarkan pengalaman mengemudi. Namun nilai *mean* dari tiap kategori memiliki perbedaan, dengan kategori pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun yang memiliki nilai *mean* paling tinggi.

Hasil tersebut tidak sesuai dengan penelitian dari Piyakul & Chomea, (2012) yang menemukan adanya hubungan antara pengalaman mengemudi dengan perilaku *aggressive driving*, namun hubungan tersebut berbeda antara negara Australia dengan negara di Asia yaitu Thailand dan Indonesia. Hubungan antara *aggressive driving* dengan pengalaman mengemudi di Australia menunjukkan hubungan negatif, dimana Ketika *aggressive driving* pengalaman mengemudi meningkat maka *aggressive driving* rendah, namun terjadi hal sebaliknya pada pengemudi di Thailand dan Indonesia.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Costa, Malkhamah & Suprama (2016) yang mengemukakan bahwa seseorang dengan pengalaman mengemudi tidak menjamin orang tersebut terhindar dari resiko kecelakaan, karena kemampuan berkendara berbeda dengan frekuensi berkendara. Dengan demikian, sesuai dengan penelitian ini bahwa tidak terdapat perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan pengalaman mengemudi.

Meskipun demikian pengalaman mengemudi tentu saja berkaitan dengan respon pengemudi terhadap situasi, Shinar (2017) mengemukakan bahwa pengalaman mengemudi memiliki kaitan

yang erat dengan tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh kegagalan pengemudi menggunakan rem dan terlambatnya pengemudi melakukan pengereman. Hal ini berkaitan dengan kemampuan pengereman yang belum terlatih sehingga terjadi kecelakaan. Selain itu pengalaman ternyata berdampak pada seberapa cepat pengemudi mendeteksi bahaya, pengemudi dengan pengalaman yang minim kurang dapat mendeteksi bahaya yang ada di sekitarnya di bandingkan pengemudi yang telah lama mengemudi.

e. Tingkat *Aggressive driving* Berdasarkan Jenis Kendaraan

Hasil uji hipotesis dengan H_0 yang berbunyi tidak ada perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kendaraan menunjukkan H_0 diterima. Hasil tersebut berarti tingkat *aggressive driving* antara pengemudi mobil dan pengemudi motor tidak berbeda secara signifikan. Hasil tersebut diduga terjadi dikarenakan pengemudi mobil yang juga merupakan pengemudi motor sehingga terjadi bias. Meskipun begitu perbedaan tingkat *aggressive driving* pada pengemudi di Kota Makassar berbeda antara pengemudi mobil dan motor.

Hafizhuddin & Indrawati (2016) mengemukakan bahwa identitas sosial dapat mempengaruhi seseorang dalam berperilaku agresif salah satunya *aggressive driving*, hal ini berkaitan dengan persepsi individu tersebut terhadap kelompoknya dan orang lain. Identitas sosial dimasa sekarang ini memiliki berbagai macam bentuk, seperti komunitas motor, atau mobil serta komunitas-komunitas lain. Perilaku mengemudi beresiko merupakan bentuk dari perilaku

aggressive driving, dimana perilaku tersebut terjadi erat kaitannya dengan perilaku mencari sensasi, ingin terlihat berbeda, atau lebih hebat dari orang disekitarnya (Bagaskara, 2017).

4.3 Limitasi Penelitian

Penelitian ini tentunya memiliki keterbatasan, beberapa keterbatasan dalam penelitian ini yaitu:

1. Penelitian ini memiliki keterbatasan dimana, data secara demografi tidak tersebar secara merata seperti, tidak mendapatkan tingkat pendidikan lain selain SMA dan S1, serta usia yang dominan pada rentang 19-40 sementara usia 12-18 dan usia lebih dari 40 tahun sangat kurang. Sehingga diduga terjadi bias yang mempengaruhi hasil penelitian.
2. Hipotesis dalam penelitian ini di uji menggunakan pengujian *non-parametrik* dimana tidak ada batasan atau parameter yang membatasi data penelitian.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Temuan dalam penelitian ini ialah tidak ada perbedaan tingkat *aggressive driving* yang signifikan pada pengemudi di Kota Makassar berdasarkan usia. Ada perbedaan tingkat *aggressive driving* yang signifikan pada pengemudi di Kota Makassar berdasarkan jenis kelamin. Tidak ada perbedaan tingkat *aggressive driving* yang signifikan pada pengemudi di Kota Makassar berdasarkan tingkat pendidikan, berdasarkan pengalaman mengemudi, dan berdasarkan jenis kendaraan.

Terdapat perbedaan signifikan dari tingkat *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin dimana laki-laki lebih agresif dalam mengemudi dibandingkan perempuan. Hal tersebut terjadi dikarenakan laki-laki cenderung menganggap aturan lalu lintas adalah sesuatu yang terlalu mengikat sehingga sering dilanggar. Selain itu laki-laki memiliki kecenderungan agresivitas dan pengambilan resiko yang berbeda dengan perempuan terutama dalam hal Kesehatan dan keamanan. Sementara tidak terdapat perbedaan tingkat *aggressive driving* berdasarkan usia, tingkat pendidikan, pengalaman mengemudi, dan jenis kendaraan dikarenakan terdapat faktor lain yang mempengaruhi.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan dari penelitian ini, maka saran yang di berikan adalah sebagai berikut:

1. Bagi peneliti lain yang tertarik untuk meneliti masalah psikologi transportasi, masalah perilaku mengemudi, dan perilaku-perilaku melanggar lalu lintas, agar lebih memperhatikan variabel-variabel lain seperti kematangan emosi, *risktaking behavior*, dan *sensation seeking*.
2. Bagi peneliti lain yang akan meneliti topik yang sama, agar dapat melakukan penelitian pada subjek yang lebih luas agar dapat menjelaskan fenomena ini pada populasi yang lebih luas.



BOSOWA

DAFTAR PUSTAKA

- Auliya. M., & Nurwidawati. D. (2014). Hubungan Kontrol Diri Dengan Perilaku Agresi Pada Siswa Sma Negeri 1 Padangan Bojonegoro. *Character*. 3 (02). 1-6.
- Ashari. A.M., & Hartati. S. (2017). Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa. *Jurnal Psikologi*. 6 (1), 1-6.
- Azwar, S. (2017). *Metode Penelitian Psikologi, Edisi II*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2018). *Reliabilitas dan Validitas, Edisi IV*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2018). *Dasar-Dasar Psikometrika, Edisi II*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik Jakarta Pusat. 2019. Jumlah produksi alat transportasi. Tahun 2019. Jakarta Pusat: Badan Pusat Statistik.
- Bagaskara, Sunu. (2017). Perbandingan perilaku mengemudi beresiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian. *Jurnal Transportasi*. Vol. 17 No. 2.
- Basri, Hasan. (2014, April 29). Tabrakan Maut di Jalan Metro Tanjung Bunga, Makassar 1 warga Gowa Tewas. *TribunMakassar.com*. <https://makassar.tribunnews.com/2014/04/29/tabrakan-maut-di-jl-metro-tanjung-bunga-makassar-1-warga-gowa-tewas>
- Chraif, M., Dumitru, D., Anitei, M., Burtaverd, V., & Mihaila, T. (2015). Developing of an English Version of the Aggressive Driving Behavior Test (AVIS). Improving the Construct Validity of Aggressive Driving. *Current Psychology*. 35 (1), 29-38. Doi: 10.1007/s12144-015-9353-7
- Costa D.G.N.D., Malkamah S., & Suprama L.B. (2016). Motorcyclist Risk Taking Behavior. *Transportation safety and emergency response*. 2, 77-85. ISBN: 979-95721-2-19.
- Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Sosial Psychology*. 31, 431 – 443.
- Faqih, A. (2010). Kependudukan - Teori, Fakta dan Masalah. Yogyakarta: Deepublish. Tersedia dari Goolebooks.
- Fauza, D. (2018). Identifikasi Aggressive Drivingpada Remaja Pengguna Sepeda Motor. Skripsi. Universitas Muhammadiyah Malang.
- Haerani. I., & Jauhari. A.K. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor Di Kota Malang. *Jurnal Psikologi*. 2 (3), 29-38. Doi: 10.21776/ub.mps.2017.003.02.4.

- Hafizhudin. J., & Indrawati. R.S., (2016). Hubungan Antara Identitas Sosial Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Komunitas Motor RX-King Di Semarang. *Jurnal Empati*. 5 (4), 683-686.
- Harinaldi. (2005). *Prinsip-prinsip Statistik Untuk Teknik dan Sains*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Harris, P.B., Houston, J.M., Vazquez, J.A., Smither, J.A., Harms, A., Dahlke, J.A, *et.al.* (2014). The Prosocial and Aggressive Driving Inventory (PADI): a self-report measure of safe and unsafe driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*. 72, 1-8. Doi: 10.1016/j.aap.2014.05.023
- Houston, John M. Harris, Paul B. Norman, Marcia (2003). The aggressive driving behavior scale: Developing a self-report measure of unsafe driving. *North America Journal of Psychology*. 2 (5), 269-278.
- Hurlock, B. Elizabeth. (2003). *Psikologi Perkembangan: Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Edisi kelima. Penerjemah: Istiwidayanti & Soedjarwo. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Hutomo, M.R., & Ariati, J. (2016). Kecenderungan Agresivitas Remaja Ditinjau dari Jenis Kelamin pada Siswa SMP di Semarang. *Jurnal Empati*, 776-779.
- Info Jumlah Laka Lantas. (2019). Diakses pada 21 Desember 2019, dari <http://ditlantas.sulsel.polri.go.id/2804-info-jumlah-laka-lantas-2.html>
- James, L. dan Nahl, D. 2000. Aggressive Driving Is Emotionally Impaired Driving. *Journal Psychology*.
- KBBI. (2019). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Versi Online*. Diakses pada 12 Januari 2020, dari <https://kbbi.web.id/kemudi>.
- KBBI. (2016). *Kamus Besar Bahasa Indonesia Versi Online*. Diakses pada 30 Juni 2020, dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/demografi>
- Korlantas Polri, 2019. Statistik Kecelakaan Lalu Lintas (online).
- Krejchi, R.V., & Morgan, D.W. (1970). Determining Sample Size For Research Activities. *Educational And Psychological Measuremen*. 30. 607-610.
- Lajunen, T., Parker, D., & Stradling, S. (1998). Dimensions Of Driver Anger, Aggressive, And Highway Code Violations And Their Mediation By Safety Orientation In UK Drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1, 107 – 121.
- Martin, G., & Pear, J. (2015). *Modifikasi Perilaku, Makna dan Penerapannya; Edisi Kesepuluh*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Mazaya, G.R. (2016). Gambaran aggressive driving pada siswi pengendara motor di SMK Wilayah Ciledug. *Journal of Psikologi Universitas Esa Unggul*, 15, 3-4.
- Mizell, Louis., dan Betesda. (1997). *Aggressive driving: Three Studies*. AAA *Fondation For Traffict Safety*.

- Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes. *Accident Analysis and Prevention*. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.05.005>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Nomor PM 49. tentang Alat Pemberi Iyarat Lalu lintas*. Jakarta: Penulis.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Nomor PM 111. tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan*. Jakarta: Penulis.
- Piyakul, A., Chomea, R. (2012). Study of Undergraduate Student's Aggressive Driving Behavior, Cross Cultural; Research (Thailand, Indonesia, Australia). *Higher Education of Social Science*. 3 (3), 26-29. DOI: 10.3968/j.hess.1927024020120303.1356
- Polrestabes Makassar. (2020). *Perbandingan Data Dan Anatomi Laka Lantas*. Makassar: Polrestabes Makassar.
- Prasetyo. W.E., & Septiningsih. D.S. (2011). Studi Deskriptif Tentang Aggressive Driving Sepeda Motor Di Jalan Raya Pada Peserta Didik Sekolah Menengah Kejuruan (Smk) Muhammadiyah 2 Ajibarang. *Psycho Idea*. 2, ISSN 1693-1076.
- Reksoatmodjo, T.N. (2007). *Statistika*. Bandung: Refika Aditama
- Santrock, J.W. (2002). *Life Span Development (Perkembangan Masa Hidup, Jilid 2, Penerjemah: Chusairi dan Damanik)*. Jakarta: Erlangga.
- Setyowati, D.L., Firdaus, A.R., Rohmah, N. (2018). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 3 (7), 329–338.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1, 137– 160.
- Shinar, D. (2017). *Traffic Safety And Human Behavior*. Bingley: Emerald Publishing.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Susanto, A. (2018). *Bimbingan dan Konseling di Sekolah: Konsep, Teori, dan Aplikasinya*. Jakarta: Prenamedia Grup
- Tasca, Leo. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Canada: Ontario Ministry of Transportation.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2009). *Nomor 22. tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Penulis.
- Utami.A.T. (2020). Pengambilan Resiko Pada Mahasiswa Bekerja. *Psikologika*, 25 (1), 111-132. DOI:10.20885/psikologika.vol25.iss1.art9

Utari. (2016). Hubungan aggressive driving dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda. *Ejournal Psikologi*, 4 (3), 352-360.





LAMPIRAN 1

SKALA AGGRESSIVE DRIVING

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Selamat pagi/siang/malam

Responden yang terhormat,

Perkenalkan saya, Jailani Rumasoreng, mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar. Saat ini, saya sedang melakukan penelitian tentang Perilaku Berkendara.


Saya mohon kesediaan Anda untuk berpartisipasi dalam penelitian dengan cara mengisi skala penelitian ini. Semua jawaban yang Anda berikan di dalam skala ini adalah BENAR, selama hal tersebut menggambarkan kondisi Anda yang sesungguhnya.

Semua data berupa jawaban dan identitas Anda dalam skala ini akan saya jaga kerahasiaannya, serta hanya digunakan untuk keperluan penelitian.

Terima kasih atas partisipasi dan kerjasamanya, semoga hasil penelitian ini dapat membawa manfaat bagi kita semua.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Peneliti



Jailani Rumasoreng

IDENTITAS RESPONDEN

Nama (boleh inisial) :

Jenis Kelamin : Laki-Laki Perempuan

Usia : Tahun

Suku :

Pekerjaan :

Tingkat Pendidikan : SD SMP SMA/Sederajat Diploma S1 S2
 S3

Lama mahir mengemudi : Tahun

Jenis Kendaraan yang dikendarai : Mobil Motor KeduanyaMemiliki SIM : Ya Tidak

** (Beri tanda ✓ pada kotak yang sesuai)

PETUNJUK Pengerjaan

Skala ini terdiri atas 11 pernyataan yang terkait dengan perilaku Anda dalam berkendara. Mohon untuk baca dan pahami setiap pernyataan secara teliti, lalu berikan jawaban Anda untuk setiap pernyataan dengan cara memberi tanda centang (✓) pada kolom pilihan jawaban yang sesuai dengan kondisi Anda. Adapun pilihan jawaban yang tersedia yaitu:

- S** : jika pernyataan tersebut **SELALU** Anda lakukan.
SS : jika pernyataan tersebut **SANGAT SERING** Anda lakukan.
CS : jika pernyataan tersebut **CUKUP SERING** Anda lakukan.
K : jika pernyataan tersebut **KADANG-KADANG** Anda lakukan.
J : jika pernyataan tersebut **JARANG** Anda lakukan.
TP : jika pernyataan tersebut **TIDAK PERNAH** Anda lakukan.

Contoh :

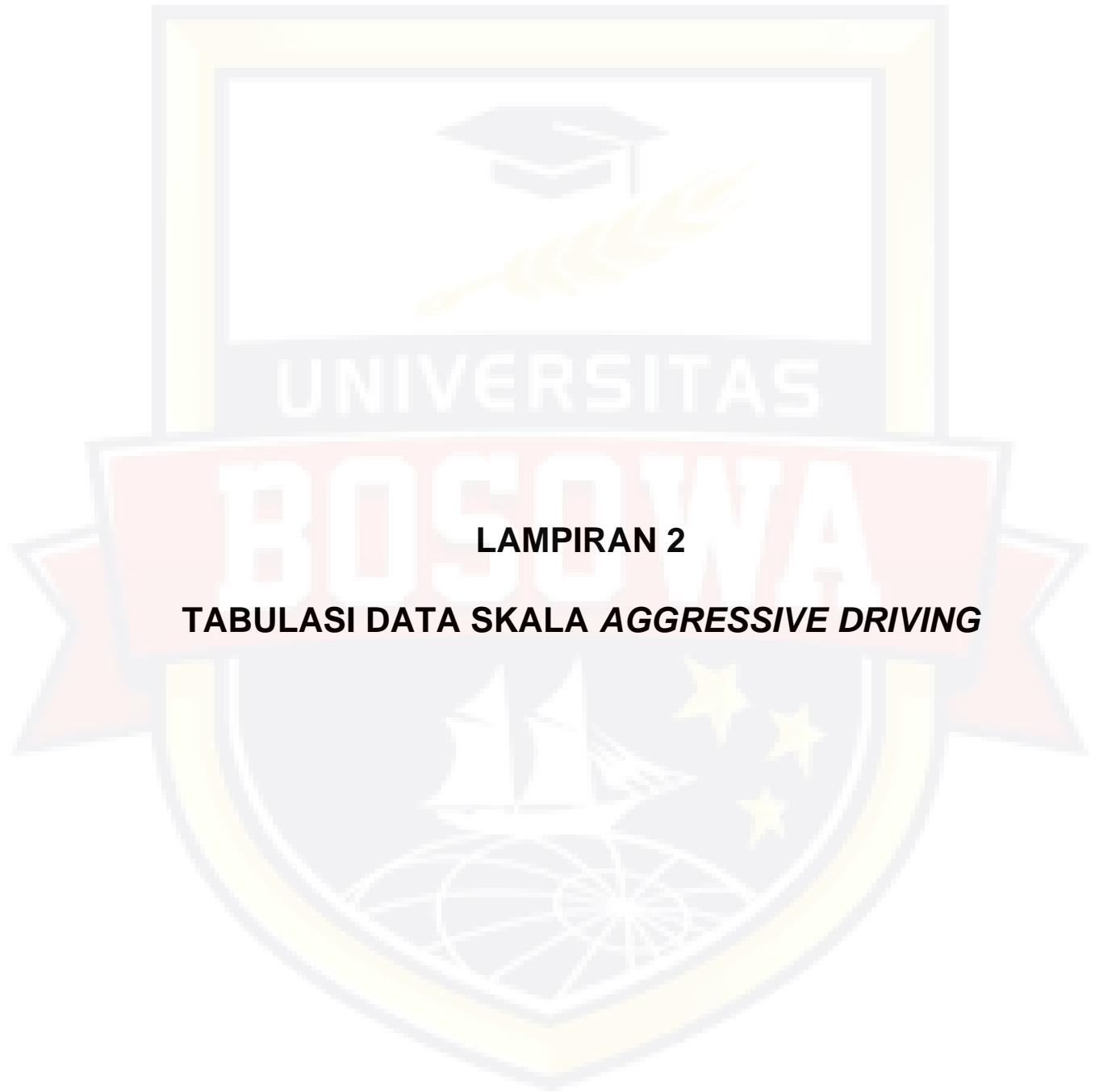
No.	Item	Pilihan Jawaban					
		S	SS	CS	K	J	TP
1.	Saya mendahului kendaraan yang ada di depan saya.				✓		

Dibawah ini terdapat 11 Pernyataan. Baca dengan seksama setiap pernyataan, lalu beri tanda centang

(✓) di kolom pilihan jawaban yang sesuai dengan kondisi Anda.

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

TERIMA KASIH 😊



LAMPIRAN 2

TABULASI DATA SKALA *AGGRESSIVE DRIVING*

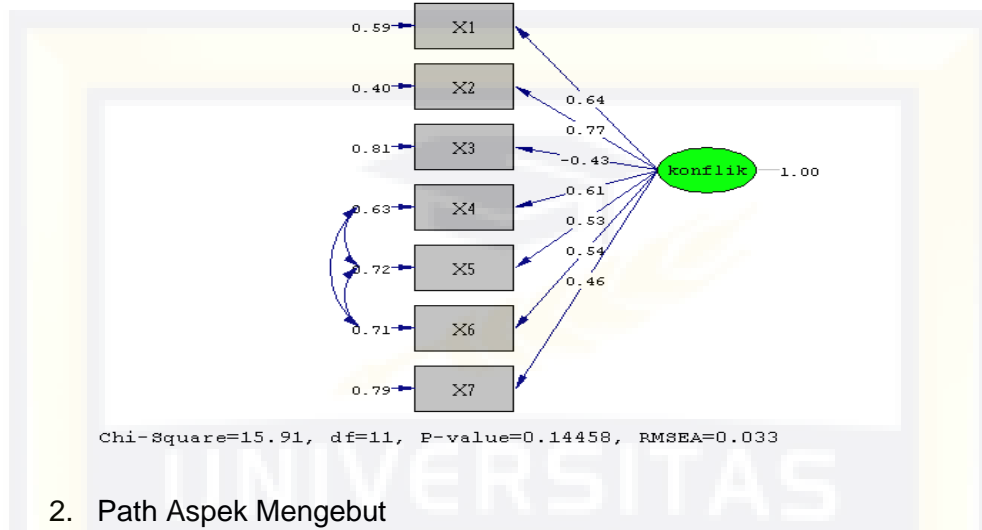
No	Jenis Kelamin	Usia	Tingkat Pendidikan	Lama Mahir Mengemudi	Jenis Kendaraan	Memiliki SIM	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	1	2	5	2	1	1	3	5	5	4	4	1	4	6	6	4
2	2	2	5	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2
3	1	2	5	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2	4	2
4	1	2	5	2	1	1	2	1	2	2	1	2	4	3	4	3
5	2	2	5	2	1	1	6	3	3	5	3	5	3	1	5	4
6	1	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	1	2	5	2	2	1	2	1	2	1	2	1	3	3	4	5
8	2	2	5	2	2	1	3	3	3	2	2	1	2	2	3	3
9	1	2	5	1	2	1	1	1	1	3	3	1	1	2	3	2
10	2	2	5	3	1	1	5	1	3	2	4	2	1	3	4	4
11	1	2	5	2	2	1	1	1	1	2	2	1	3	2	5	1
12	1	2	5	2	1	1	4	3	2	3	1	2	3	4	4	5
13	2	1	3	2	1	2	1	1	2	3	2	1	3	2	3	1
14	2	1	3	2	1	2	4	1	2	1	1	2	2	3	4	2
15	2	2	5	3	1	1	4	1	2	2	1	1	1	3	5	4
16	1	2	5	2	2	1	1	1	2	3	4	1	1	4	6	2
17	1	2	5	1	1	1	1	1	1	3	2	1	2	2	3	2
18	1	2	5	3	2	1	3	2	1	1	1	2	1	2	3	3
19	2	2	5	2	1	1	5	1	1	1	1	2	1	3	6	2
20	2	2	5	2	2	1	3	1	2	3	4	2	2	2	4	3
21	1	2	5	2	1	1	1	3	1	1	3	4	2	3	4	3
22	2	2	5	2	2	1	1	4	2	1	3	3	4	2	4	6
23	2	2	5	3	2	1	1	1	1	1	1	2	1	2	4	2
24	1	2	5	2	2	1	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2
25	2	2	5	2	1	1	2	1	2	2	2	3	1	2	3	2
26	2	2	5	1	1	1	1	1	2	4	3	2	3	2	4	4
27	1	2	5	2	2	1	4	4	6	3	3	3	3	3	3	3
28	2	2	5	2	2	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
29	2	2	5	2	1	1	4	1	2	3	4	3	4	3	2	2
30	1	2	3	2	1	1	1	1	2	2	3	2	3	2	3	3
31	2	2	5	2	1	1	1	1	1	2	2	3	3	1	2	2
32	1	2	5	2	1	1	2	1	3	2	1	1	1	3	4	4
33	2	2	5	2	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	3	3
34	2	2	5	2	1	2	1	1	2	1	1	1	1	1	3	1



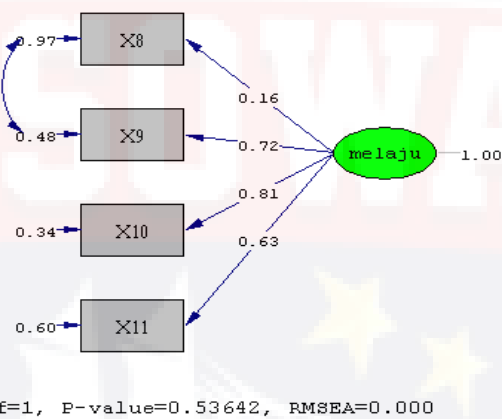
LAMPIRAN 3
HASIL UJI VALIDITAS SKALA *AGGRESSIVE*
DRIVING

Validitas konstruk Skala Aggressive driving

1. Path Aspek Perilaku Konflik



2. Path Aspek Mengebut



3. Properti Psikometri Aggressive Driving

Nomor Aitem	Faktor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
1	0.64	0.05	12.75	Perilaku Konflik	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

Nomor Aitem	Faktor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
6	0.54	0.05	10.13	Perilaku Konflik	Valid
7	0.46	0.05	8.73	Perilaku Konflik	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

UNIVERSITAS

BOSOWA





UNIVERSITAS

LAMPIRAN 4

HASIL UJI RELIABILITAS SKALA *AGGRESSIVE*

DRIVING



DOSUWA

Reliabilitas Skala Aggressive Driving**Reliability statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.817	10





LAMPIRAN 5

HASIL UJI NORMALITAS

Uji Normalitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia

Descriptives				
Usia		Statistic	Std. Error	
12-18 tahun	Mean	24,37	,581	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	23,22	
		Upper Bound	25,51	
	5% Trimmed Mean	24,13		
	Median	24,00		
	Variance	58,685		
	Std. Deviation	7,661		
	Minimum	12		
	Maximum	42		
	Range	30		
	Interquartile Range	11		
	Skewness	,352	,184	
	Kurtosis	-,719	,366	
	19-40 tahun	Mean	25,35	,284
		95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	24,80
Upper Bound			25,91	
5% Trimmed Mean		25,07		
Median		24,00		
Variance		58,649		
Std. Deviation		7,658		
Minimum		10		
Maximum		51		
Range		41		
Interquartile Range		10		
Skewness		,618	,091	
Kurtosis		,420	,181	
>40 tahun		Mean	24,66	,597
		95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	23,48
	Upper Bound			

	Upper Bound	25,85	
5% Trimmed Mean		24,54	
Median		24,00	
Variance		47,804	
Std. Deviation		6,914	
Minimum		12	
Maximum		40	
Range		28	
Interquartile Range		11	
Skewness		,273	,209
Kurtosis		-,767	,416

UNIVERSITAS

BOSOWA



Uji Normalitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

Descriptives				
Jenis_Kelamin		Statistic	Std. Error	
Laki-Laki	Mean	26,84	,370	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	26,11	
		Upper Bound	27,56	
	5% Trimmed Mean	26,47		
	Median	26,00		
	Variance	74,277		
	Std. Deviation	8,618		
	Minimum	10		
	Maximum	60		
	Range	50		
	Interquartile Range	11		
	Skewness	,701	,105	
	Kurtosis	,582	,209	
	Perempuan	Mean	23,68	,319
95% Confidence Interval for Mean		Lower Bound	23,05	
		Upper Bound	24,31	
5% Trimmed Mean		23,39		
Median		23,00		
Variance		52,194		
Std. Deviation		7,225		
Minimum		10		
Maximum		54		
Range		44		
Interquartile Range		9		
Skewness		,582	,108	
Kurtosis		,530	,215	

Uji Normalitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Tingkat Pendidikan

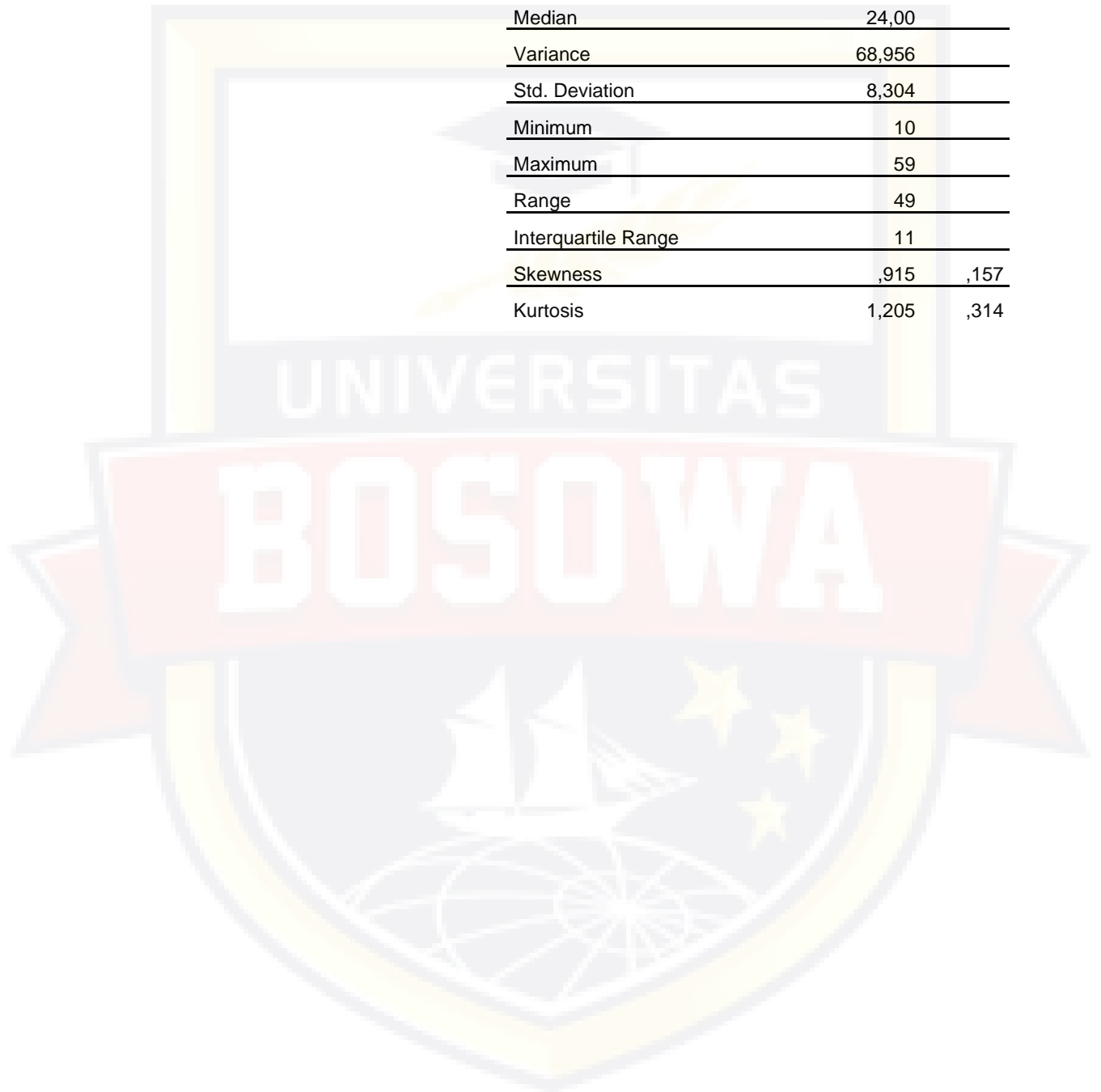
Descriptives

Pendidikan_Terakhir		Statistic	Std. Error
	Mean	25,26	,382
	Lower Bound	24,51	
	95% Confidence Interval for Mean	Upper Bound	26,01
		Lower Bound	
	5% Trimmed Mean	24,90	
	Median	24,00	
SMA/Sedrajat	Variance	67,479	
	Std. Deviation	8,215	
	Minimum	10	
	Maximum	60	
	Range	50	
	Interquartile Range	10	
	Skewness	,715	,113
	Kurtosis	,943	,226
Tingkat_Aggressive_Driving	Mean	25,42	,357
	Lower Bound	24,72	
	95% Confidence Interval for Mean	Upper Bound	26,12
		Lower Bound	
	5% Trimmed Mean	25,06	
	Median	24,00	
S1	Variance	67,024	
	Std. Deviation	8,187	
	Minimum	10	
	Maximum	55	
	Range	45	
	Interquartile Range	11	
	Skewness	,708	,106
	Kurtosis	,566	,213

Uji Normalitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Lama Berkendara

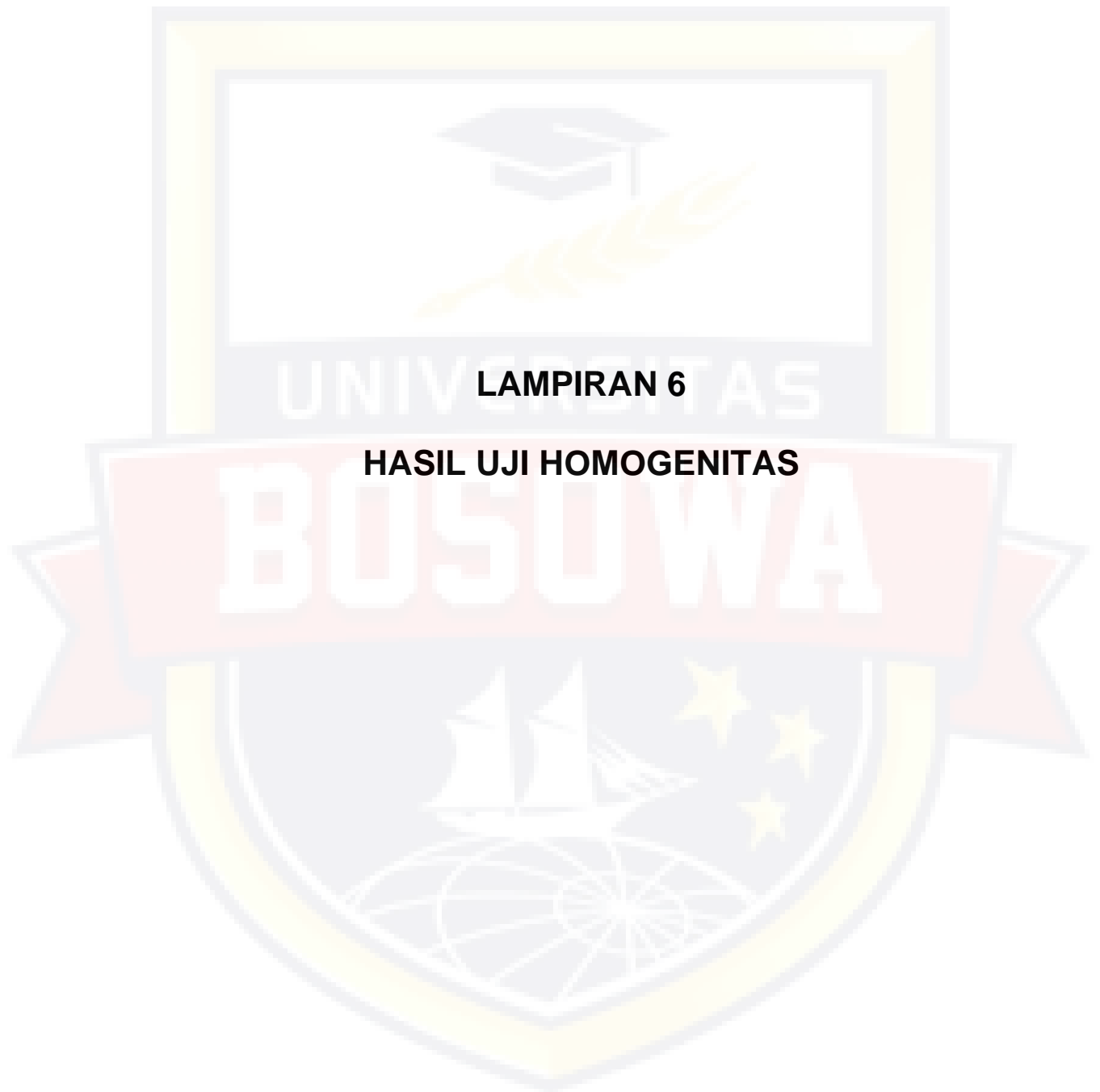
Descriptives			
Lama_Mengemudi		Statistic	Std. Error
	Mean	25,46	,491
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound Upper Bound	24,50 26,43
	5% Trimmed Mean	25,09	
	Median	25,00	
<5 tahun	Variance	68,609	
	Std. Deviation	8,283	
	Minimum	10	
	Maximum	60	
	Range	50	
	Interquartile Range	9	
	Skewness	,802	,144
	Kurtosis	1,260	,288
	Mean	25,20	,345
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound Upper Bound	24,52 25,88
	5% Trimmed Mean	24,87	
	Median	24,00	
5-10 tahun	Variance	63,471	
	Std. Deviation	7,967	
	Minimum	10	
	Maximum	54	
	Range	44	
	Interquartile Range	10	
	Skewness	,584	,106
	Kurtosis	,270	,211
	Mean	25,34	,537
>10 tahun	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound Upper Bound	24,28 26,43

	Upper	26,40	
	Bound		
5% Trimmed Mean		24,92	
Median		24,00	
Variance		68,956	
Std. Deviation		8,304	
Minimum		10	
Maximum		59	
Range		49	
Interquartile Range		11	
Skewness		,915	,157
Kurtosis		1,205	,314



Uji Normalitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kendaraan

Descriptives				
Jenis_Kendaraan		Statistic	Std. Error	
Motor	Mean	25,99	,369	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	25,27	
		Upper Bound	26,72	
	5% Trimmed Mean	25,69		
	Median	25,00		
	Variance	65,884		
	Std. Deviation	8,117		
	Minimum	10		
	Maximum	60		
	Range	50		
	Interquartile Range	11		
	Skewness	,634	,111	
	Kurtosis	,568	,222	
	Tingkat_Aggressive_Driving	Mean	25,81	,510
95% Confidence Interval for Mean		Lower Bound	24,81	
		Upper Bound	26,82	
5% Trimmed Mean		25,37		
Median		24,50		
Mobil		Variance	71,855	
		Std. Deviation	8,477	
		Minimum	10	
		Maximum	59	
		Range	49	
		Interquartile Range	11	
		Skewness	,842	,147
		Kurtosis	1,050	,292



LAMPIRAN 6

HASIL UJI HOMOGENITAS

Uji Homogenitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia**Test of Homogeneity of Variances**

Nilai_Aggressive_Driving				
Levene Statistic	df1	df2	Sig.	
,682	2	1030	,506	



Uji Homogenitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

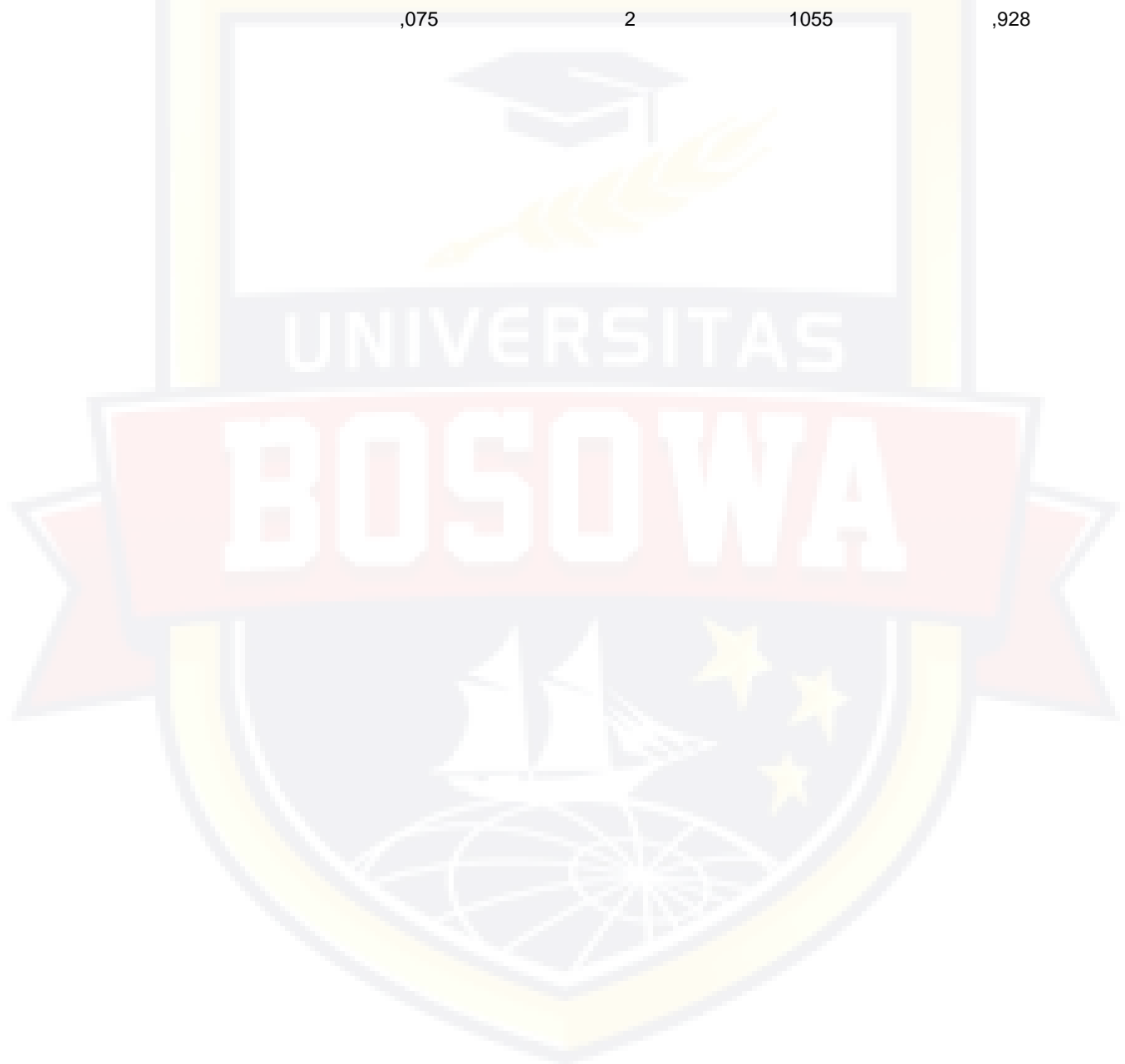
		Levene's		t-test for Equality of Means						
		Test for								
		Equality								
		of								
		Variances								
		F	Sig.	t	df	Sig.	Mean	Std.	95%	
						(2-	Differen	Error	Confidenc	
						taile	ce	Differen	e Interval	
						d)		ce	of the	
									Difference	
									Low	Upp
									er	er
Tingkat_Aggressive_D riving	Equal	15,4	,00	6,43	1056	,000	3,155	,490	2,19	4,11
	varianc es assum ed	82	0	5					3	8
Tingkat_Aggressive_D riving	Equal			6,46	1041,3	,000	3,155	,488	2,19	4,11
	varianc es not assum ed			7	48				8	3

Uji Homogenitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Independent Samples Test										
Levene's Test for Equality of Variances					t-test for Equality of Means					
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference		
								Lower	Upper	
Tingkat_Aggressive_Driving	Equal variances assumed	,032	,859	-	987	,767	-,155	,523	-,870	1,180
	Equal variances not assumed				7					0
Tingkat_Aggressive_Driving	Equal variances assumed				970,307	,767	-,155	,523	-,871	1,181
	Equal variances not assumed				7					1

Uji Homogenitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Lama Berkendara**Test of Homogeneity of Variances**

Tingkat_Aggressive_Driving				
Levene Statistic	df1	df2	Sig.	
,075	2	1055	,928	



Uji Homogenitas Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kendaraan

Independent Samples Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Tingkat_Aggressive_Driving	Assumes equal variances	,383	,536	,289	757	,772	,180	,622	-1,042	1,402
	Does not assume equal variances			,286	552,176	,775	,180	,630	-1,057	1,417

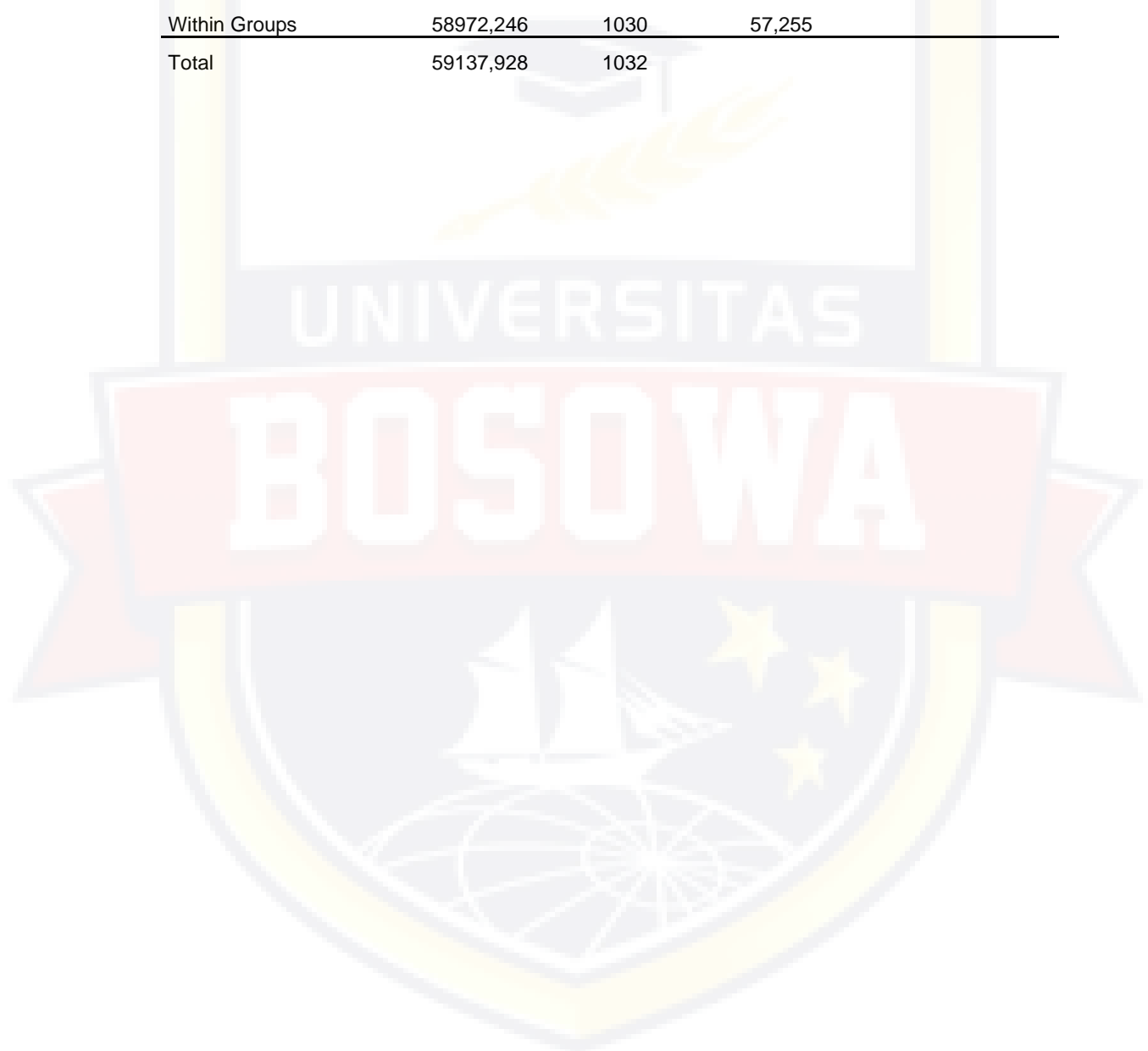


LAMPIRAN 7

HASIL UJI HIPOTESIS

Uji Hipotesis Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia**ANOVA**

Nilai_Aggressive_Driving					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	165,683	2	82,841	1,447	,236
Within Groups	58972,246	1030	57,255		
Total	59137,928	1032			



Uji Hipotesis Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

Ranks				
	Jenis_Kelamin	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Tingkat_Aggressive_Driving	Laki-Laki	544	582,13	316680,00
	Perempuan	514	473,80	243531,00
	Total	1058		
Test Statistics ^a				
			Tingkat_Aggressive_Driving	
Mann-Whitney U				111176,000
Wilcoxon W				243531,000
Z				-5,769
Asymp. Sig. (2-tailed)				,000

a. Grouping Variable: Jenis_Kelamin

BOSOWA



Uji Hipotesis Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Ranks				
	Pendidikan_Terakhir	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Tingkat_Aggressive_Driving	SMA/Sedrajat	463	493,37	228428,00
	S1	526	496,44	261127,00
	Total	989		
Test Statistics ^a				
			Tingkat_Aggressive_Driving	
Mann-Whitney U				121012,000
Wilcoxon W				228428,000
Z				-,169
Asymp. Sig. (2-tailed)				,866

a. Grouping Variable: Pendidikan_Terakhir

BOSOWA



Uji Hipotesis Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Pengalaman Mengemudi

Ranks			
	Pengalamam_Mengemudi	N	Mean Rank
Tingkat_Aggressive_Driving	<5 tahun	285	536,58
	5-10 tahun	534	528,06
	>10 tahun	239	524,28
	Total	1058	
Test Statistics ^{a,b}			
	Tingkat_Aggressive_Driving		
Chi-Square			,235
df			2
Asymp. Sig.			,889
a. Kruskal Wallis Test			
b. Grouping Variable: Lama_Mengemudi			

Uji Hipotesis Tingkat *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kendaraan

Ranks				
	Jenis_Kendaraan	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Tingkat_Aggressive_Driving	Motor	483	383,29	185127,00
	Mobil	276	374,25	103293,00
	Total	759		
Test Statistics ^a				
			Tingkat_Aggressive_Driving	
Mann-Whitney U				65067,000
Wilcoxon W				103293,000
Z				-,547
Asymp. Sig. (2-tailed)				,585

a. Grouping Variable: Jenis_Kendaraan

BOSOWA





LAMPIRAN 8

PERSENTASE KATEGORI TINGKAT *AGGRESSIVE DRIVING* BERDASARKAN FAKTOR DEMOGRAFI

Usia	12-18 tahun		19-40 tahun		>40 tahun	
	Frekuensi	persentase	Frekuensi	persentase	Frekuensi	persentase
Sangat Rendah	16	1,55%	41	3,97%	1	0,10%
Rendah	47	4,55%	190	18,39%	51	4,94%
Sedang	70	6,7%	290	28,07%	54	5,23%
Tinggi	30	2,90%	138	13,36%	20	1,94%
Sangat Tinggi	11	1,06%	66	6,39%	8	0,77%
Jumlah	Frekuensi = 1033					
	Persentase = 100%					

Jenis kelamin	Laki-Laki		Perempuan	
	Frekuensi	persentase	Frekuensi	persentase
Sangat Rendah	29	1,80%	31	3,88%
Rendah	152	13,04%	144	14,39%
Sedang	225	19,19%	199	20,89%
Tinggi	97	11,44%	95	6,71%
Sangat Tinggi	41	5,95%	45	2,17%
Jumlah	Frekuensi = 1058			
	Persentase = 100%			

Tingkat Pendidikan	SMA/Sedrajat		Strata 1	
	Frekuensi	persentase	Frekuensi	persentase
Sangat Rendah	30	3,03%	29	2,93%
Rendah	128	12,94%	145	14,66%
Sedang	184	18,60%	209	21,13%
Tinggi	85	8,59%	96	9,71%
Sangat Tinggi	36	3,64%	47	4,75%
Jumlah	Ferekuensi = 1058			
	Persentase = 100%			

Pengalaman menegemudi	< 5 Tahun		5-10 tahun		>10 tahun	
	Frekuensi	persentase	Frekuensi	persentase	Frekuensi	persentase
Sangat Rendah	19	1,80%	31	2,93%	10	0,95%
Rendah	69	6,52%	152	14,37%	75	7,09%
Sedang	129	12,19%	202	19,09%	93	8,79%
Tinggi	45	4,25%	108	10,21%	39	3,69%
Sangat Tinggi	23	2,17%	41	3,88%	22	2,08%
Jumlah	Frekuensi = 1058					
	Persentase = 100%					

Jenis Kendaraan	Mptor		Mobil	
	Frekuensi	persentase	Frekuensi	persentase
Sangat Rendah	19	2,50%	12	1,58%
Rendah	130	17,13%	82	10,80%
Sedang	192	25,30%	101	13,31%
Tinggi	100	13,18%	55	7,25%
Sangat Tinggi	42	5,53%	26	3,43%
Jumlah	Frekuensi			
	Persentase			