



**HUBUNGAN PERSEPSI RESIKO DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PENGENDARA
SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar

Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar

Sarjana Psikologi (S.Psi)

Oleh :

AGUNG WICAKSONO

4511091044

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS BOSOWA
MAKASSAR
2017**

**HUBUNGAN PERSEPSI RESIKO DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PENGENDARA
SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR**



**DIAJUKAN OLEH :
AGUNG WICAKSONO**

4511091044

SKRIPSI

**FAKULTAS PASIKOLOGI
UNIVERSITAS BOSOWA**

2017

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

HUBUNGAN PERSEPSI RESIKO KECELAKAAN DENGAN AGGRESSIVE
DRIVING PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

AGUNG WICAKSONO
NIM 4511091044

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

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

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

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

Mengetahui :

Dekan
Fakultas Psikologi,

Ketua Program Studi,
Fakultas Psikologi,

Minarni, S.Psi., M.A.
NIDN: 0910078104

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

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul "Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pengendara Sepeda Motor di Kota Makassar" beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya saya sendiri, bukan hasil plagiat. Saya siap menerima sanksi apabila ditemukan adanya perbuatan tercela yang melanggar etika keilmuan dalam karya saya ini, termasuk klaim dari pihak lain terkait keaslian karya saya ini.

Makassar, 17 JANUARI 2018

Yang Membuat Pernyataan,



PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi dengan judul “Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pengendara Sepeda Motor di Kota Makassar” beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya saya sendiri, bukan hasil plagiat. Saya siap menerima sanksi apabila ditemukan adanya perbuatan tercela yang melanggar etika keilmuan dalam karya saya ini, termasuk klaim dari pihak lain terkait keaslian karya saya ini.

Makassar,2017

Yang Membuat Pernyataan,

Agung Wicaksono



MOTTO

“Jadikan pengalaman sebagai cambuk di masa depan”

UNIVERSITAS

BOSOWA



ABSTRAK

HUBUNGAN PERSEPSI RESIKO KECELAKAAN DENGAN AGGRESSIVE DRIVING PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR

AGUNG WICAKSONO
4511091044

Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara sepeda motor di kota Makassar. Penelitian ini menggunakan skala persepsi resiko kecelakaan dan skala *aggressive driving* untuk mengukur persepsi resiko kecelakaan dan *aggressive driving* pengendara sepeda motor. Penelitian ini dilakukan pada pengendara sepeda motor yang sehari-hari melewati ruas jalan perintis kemerdekaan km.10, pemilihan ruas jalan tersebut berdasarkan data kecelakaan lalu lintas Polrestabes Kota Makassar yang memperlihatkan bahwa ruas jalan perintis kemerdekaan km.10 yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara sepeda motor di kota Makassar. Berdasarkan hasil uji korelasi *product moment* diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,24 dengan arah positif, nilai korelasi tersebut masuk dalam koefisien korelasi lemah, sedangkan signifikansi korelasi penelitian ini pada taraf kepercayaan 95% ($\text{sig.}r = 0,678$; $r > 0,05$) maka dari hasil uji hipotesis yang dilakukan didapatkan nilai signifikansi (sig. 2 tailed) 0,678 artinya tidak ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. H_a (Hipotesis alternatif) akan diterima apabila nilai signifikansi $<0,05$, sedangkan H_o (Hipotesis null) akan diterima apabila nilai signifikansi $>0,05$ (Sugiyono, 2014). Kesimpulan hasil penelitian ini hiipotesis yang menyatakan ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara sepeda motor di kota Makassar ditolak.

Kata Kunci: Persepsi Resiko Kecelakaan, Aggressive Driving, Pengendara Sepeda Motor.

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum WaRahmatulahi Wabarakatuh

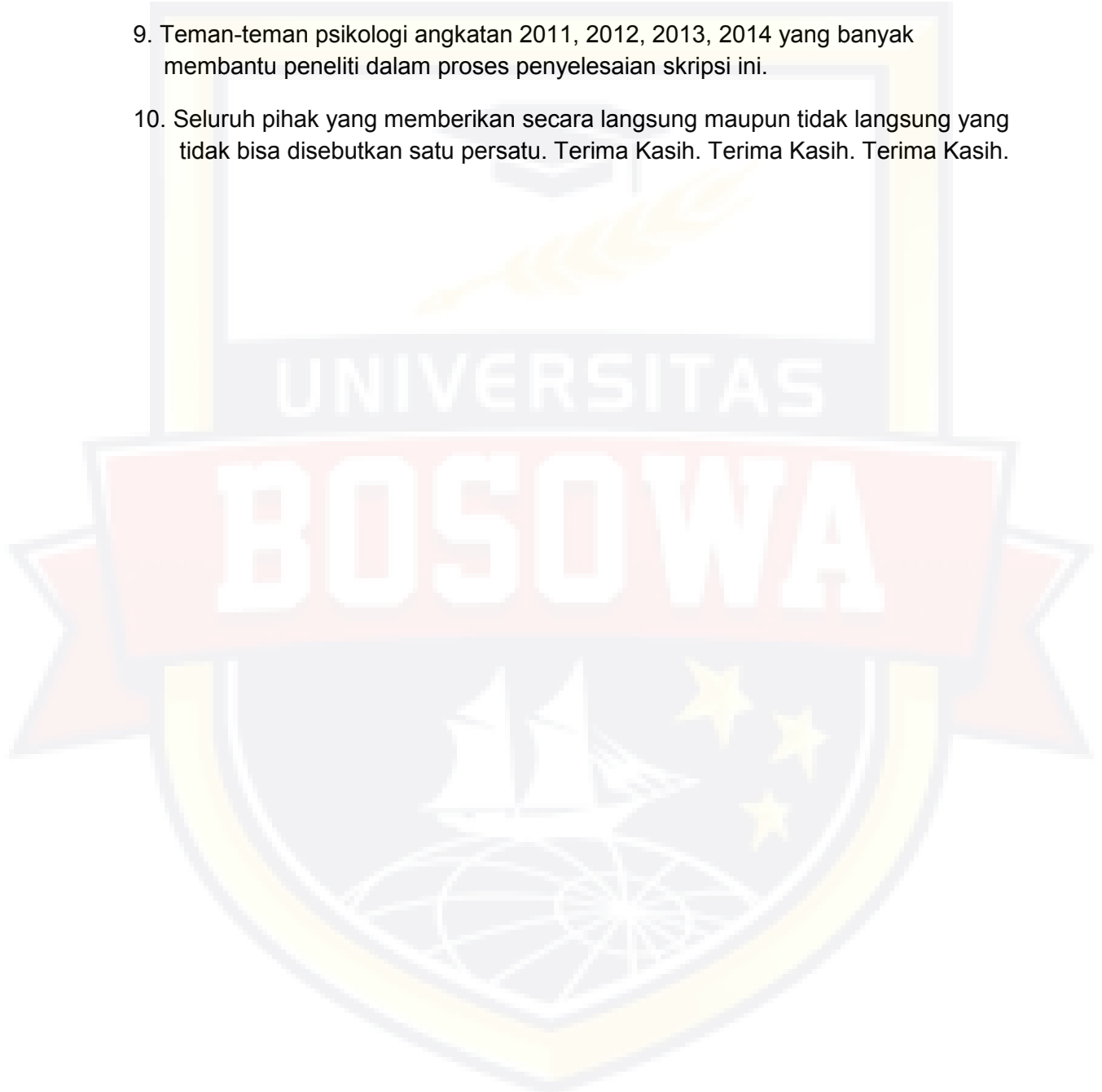
Alhamdulillah Ya Rabb, Puji syukur peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT, berkat kuasa-Nya dan Kehendak-Nya peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini. Shalawat dan salam pun tercurah kepada junjungan besar kita Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita dari alam kegelapan menuju ke alam terang benderang.

Skripsi yang berjudul “Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pengendara Sepeda Motor di Kota Makassar” ini ditujukan sebagai pemenuhan tahap akhir pendidikan S1 (Strata satu) Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar.

Proses penyelesaian skripsi ini penuh dengan tantangan, cobaan, perjuangan dan doa. Penyelesaian skripsi ini banyak mengajarkan kesabaran dan pentingnya membaca. Oleh sebab itu, melalui kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan rasa terima kasih yang mendalam kepada :

1. Allah SWT yang senantiasa memberikan rezki, kekuatan serta ketabahan-Nya.
2. Kedua Orang Tua yang selalu memberikan dukungan, baik berupa materi dan non materi.
3. Rektor Universitas Bosowa Makassar, Prof. Dr. Ir. H. Muhammad Saleh Pallu, M.Eng. yang telah membina Universitas Bosowa menjadi lebih baik.
4. Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar, Ibu Minarni, S.Psi., M.A. yang akrab disapa Ibu Nani yang selalu memberikan semangat dalam menyelesaikan tugas-tugas serta skripsi.
5. Bapak Arie Gunawan HZ, S.Psi., M.Psi., Psikolog selaku Pembimbing I yang selalu memberikan semangat lewat makna-makna tersirat dalam proses bimbingan.
6. Bapak Musawwir, S.Psi., M.Pd selaku pembimbing II yang senantiasa memberikan saran-saran terbaik yang beliau miliki.
7. Seluruh dosen-dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar yang saya hormati. Terima kasih untuk Ibu Sri Hayati, S.Psi, Bapak Andi Budy Rakhmat, S.Psi., M.Psi., Psikolog, Ibu Hasniar, Ibu Sulasmi, Ibu Fatmawaty Taibe.

8. Bapak Jufri alias Pak Jupe selaku staf Fakultas Psikologi Universitas Makassar yang selalu sabar dan membantu hal-hal yang dibutuhkan Mahasiswa/i.
9. Teman-teman psikologi angkatan 2011, 2012, 2013, 2014 yang banyak membantu peneliti dalam proses penyelesaian skripsi ini.
10. Seluruh pihak yang memberikan secara langsung maupun tidak langsung yang tidak bisa disebutkan satu persatu. Terima Kasih. Terima Kasih. Terima Kasih.



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
MOTTO	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR BAGAN	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Manfaat Penelitian	9
1. Manfaat Teoritis	9
2. Manfaat Praktis	9

BAB II LANDASAN TEORI.11

A. *Aggressive Driving*..... 11

 1. Pengertian *Aggressive Driving*..... 11

 2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Aggressive Driving*..... 13

 3. Jenis-jenis *Aggressive Driving*..... 16

 4. Kategori Pengendara Agresif..... 18

B. Persepsi Resiko Kecelakaan..... 19

 1. Pengertian Persepsi Resiko Kecelakaan..... 19

 2. Faktor-faktor Persepsi Resiko Kecelakaan..... 21

 3. Pengendara..... 27

C. Kerangka Pikir..... 28

D. Hipotesis..... 32

BAB III METODE PENELITIAN..... 33

A. Identifikasi Variabel Penelitian..... 33

B. Defenisi Operasional Penelitian..... 34

 1. Defenisi Operasional Persepsi Resiko Kecelakaan..... 34

 2. Defenisi Operasional *Aggressive Driving*..... 34

C. Subjek Penelitian dan Teknik Sampling..... 35

 1. Populasi..... 35

 2. Sampel..... 35

 3. Teknik Pengambilan Sampel..... 36

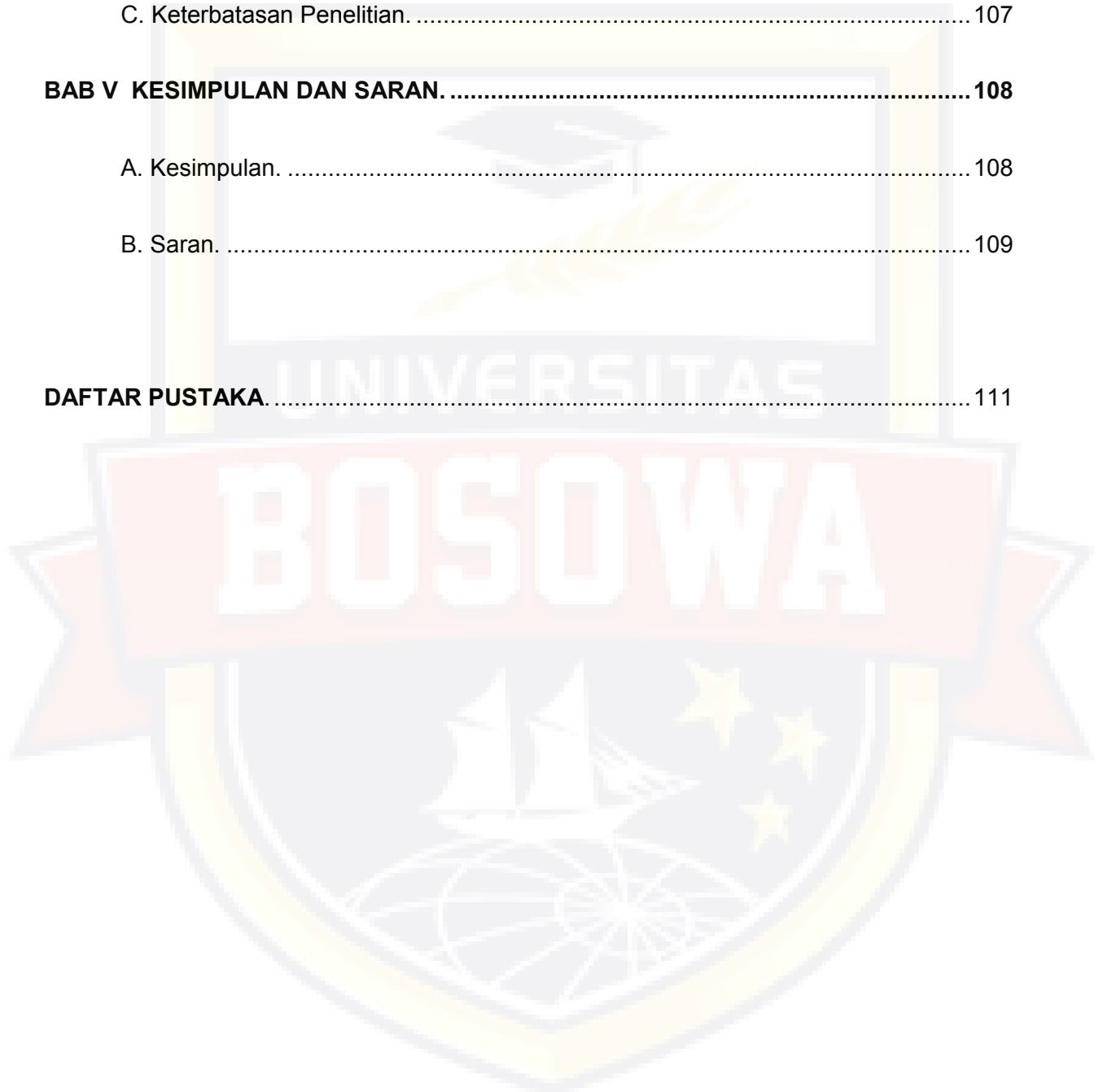
D. Teknik Pengumpulan Data..... 37

 1. Pengumpulan Data..... 37

 2. Instrumen Pengumpulan Data..... 38

E. Uji Instrumen.	44
1. Uji Validitas Instrumen Penelitian.	44
2. Uji Reliabilitas Instrumen Penelitian.	45
F. Uji Prasyarat Analisis.	46
1. Uji Normalitas.	46
2. Uji Linearitas.	47
G. Teknik Analisis Data.	48
1. Analisis Deskriptif.	48
2. Uji Hipotesis.	48
H. Prosedur Penelitian.	50
1. Jadwal Penelitian.	50
2. Persiapan Penelitian.	50
3. Pelaksanaan Penelitian.	52
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.	53
A. Hasil Penelitian.	53
1. Deskripsi Data Penelitian.	53
2. Deskripsi Data Persepsi Resiko Kecelakaan.	59
3. Deskripsi Data Aggressive Driving.	78
4. Tingkat Persepsi Resiko Kecelakaan.	96
5. Tingkat Aggressive Driving.	97

6. Hasil Uji Hipotesis.	98
B. Pembahasan.	99
C. Keterbatasan Penelitian.	107
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.	108
A. Kesimpulan.	108
B. Saran.	109
DAFTAR PUSTAKA.	111



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Blue Print Skala Persepsi Resiko Kecelakaan Sebelum Uji Validitas.....	38
Tabel 3.2 Blue Print Skala Persepsi Resiko Kecelakaan Setelah Uji Validitas.	40
Tabel 3.3 Blue Print Skala Aggressive Driving Sebelum Uji Validitas.	42
Tabel 3.4 Blue Print Skala Aggressive Driving Setelah Uji Validitas.	43
Tabel 3.5 Reliabilitas Menurut Guilford.	46
Tabel 3.6 Reliabilitas Pada Skala Persepsi Resiko Kecelakaan dan Aggressive Driving....	46
Tabel 3.7 Hasil Uji Normalitas.	47
Tabel 3.8 Hasil Uji Linearitas.....	48
Tabel 3.9 Pedoman Kategorisasi yang Digunakan Dalam Penelitian.	48
Tabel 3.10 Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi.	49
Tabel 3.11 Jadwal Penelitian.	50

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Karakteristik Berdasarkan Usia.	54
Gambar 2 Karakteristik Berdasarkan Suku.	55
Gambar 3 Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin.....	56
Gambar 4 Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan.....	57
Gambar 5 Karakteristik Berdasarkan Pendidikan Terakhir.	58
Gambar 6 Status Perkawinan.	59
Gambar 7 Deskripsi Berdasarkan Kelompok Usia 17-23.....	60
Gambar 8 Deskripsi Berdasarkan Kelompok Usia 24-30.....	61
Gambar 9 Deskripsi Berdasarkan Jenis Kelamin Laki-laki.	62
Gambar 10 Deskripsi Berdasarkan Jenis Kelamin Perempuan.	63
Gambar 11 Deskripsi Berdasarkan Suku Makassar.....	64
Gambar 12 Deskripsi Berdasarkan Bugis.....	65
Gambar 13 Deskripsi Berdasarkan Jawa.	66
Gambar 14 Deskripsi Berdasarkan Pendidikan Terakhir SMA.	67
Gambar 15 Deskripsi Berdasarkan Pendidikan Terakhir Strata 1.....	68
Gambar 16 Deskripsi Berdasarkan Pendidikan Terakhir Strata 2.....	69
Gambar 17 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Mahasiswa.	70

Gambar 18 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Pegawai Negeri Sipil.....	71
Gambar 19 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Pegawai BUMN.....	72
Gambar 20 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Pegawai Swasta.	73
Gambar 21 Deskripsi Berdasarkan Perkerjaan Wiraswasta.	74
Gambar 22 Deskripsi Berdasarkan Tidak Bekerja.....	75
Gambar 23 Deskripsi Berdasarkan Status Belum Menikah.	76
Gambar 24 Deskripsi Berdasarkan Status Telah Menikah.	77
Gambar 25 Deskripsi Berdasarkan Kelompok Usia 17-23.....	78
Gambar 26 Deskripsi Berdasarkan Kelompok Usia 24-30	79
Gambar 27 Deskripsi Berdasarkan Jenis Kelamin Laki-laki.....	80
Gambar 28 Deskripsi Berdasarkan Jenis Kelamin Perempuan.....	81
Gambar 29 Deskripsi Berdasarkan Suku Makassar.....	82
Gambar 30 Deskripsi Berdasarkan Suku Bugis.....	83

Gambar 31 Deskripsi Berdasarkan Suku Jawa	84
Gambar 32 Deskripsi Berdasarkan Pendidikan Terakhir SMA.	85
Gambar 33 Deskripsi Berdasarkan Pendidikan Terakhir Strata 1.....	86
Gambar 34 Deskripsi Berdasarkan Pendidikan Terakhir Strata 2.....	87
Gambar 35 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Mahasiswa.....	88
Gambar 36 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Pegawai Negeri Sipil.....	89
Gambar 37 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Pegawai BUMN.....	90
Gambar 38 Deskripsi Berdasarkan Perkerjaan Pegawai Swasta.	91
Gambar 39 Deskripsi Berdasarkan Pekerjaan Wiraswasta.	92
Gambar 40 Deskripsi Berdasarkan Tidak Bekerja.....	93
Gambar 41 Deskripsi Berdasarkan Status Belum Menikah.....	94
Gambar 42 Deskripsi Berdasarkan Status Telah Menikah.	95
Gambar 43 Deskripsi Tingkat Persepsi Resiko Kecelakaan.....	96
Gambar 44 Deskripsi Tingkat Aggressive Driving	97

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.1 Bagan Kerangka Pikir 31



LAMPIRAN

Lampiran 1 Blue Print Skala Penelitian.....	115
Lampiran 2 Skala Penelitian.....	121
Lampiran 3 Expert Review.....	133
Lampiran 4 Surat Izin Penelitian.....	146
Lampiran 5 Rangkuman Karakteristik Responden.....	148
Lampiran 6 Uji Validitas.....	152
Lampiran 7 Uji Reliabilitas.....	173
Lampiran 8 Uji Prasyarat (Uji Normalitas dan Linearitas).....	175
Lampiran 9 Uji Hipotesis.....	181
Lampiran 10 Tabulasi Data Penelitian.....	183

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang relatif murah, dapat dijangkau oleh setiap lapisan masyarakat, mudah dioperasikan oleh manusia, dan bentuknya yang memungkinkan untuk bisa selap-selip diantara kendaraan lain karena tuntutan aktifitas yang mengharuskan untuk cepat sampai ke tujuan (Tribunnews.com, 2014). Oleh karena itu banyak masyarakat di Indonesia yang memilih sepeda motor sebagai alat transportasi sehari-hari. Dengan banyaknya keuntungan menggunakan sepeda motor, membuat pengguna sepeda motor di Indonesia menjadi meningkat (Beritatrans.com, 2015).

Data dari Badan Pusat Statistik mencatat sampai awal tahun 2014 penambahan sepeda motor di Indonesia mencapai angka 84.732.652 unit (Badan Pusat Statistik, 2014). Kabid Manajemen Operasional dan Rekayasa Korlantas Mabes Polri Kombes Unggul mengatakan bahwa penambahan sepeda motor di Indonesia mengalami kenaikan sekitar 12 persen (Otosia.com, 2013). Namun dibalik keuntungan sepeda motor, meningkatnya jumlah sepeda motor menimbulkan banyak permasalahan, salah satunya yaitu masalah lalu lintas (Susilo, 2008). Masalah lalu lintas yang paling sering ditimbulkan salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas.

Akibat dari kecelakaan lalu lintas tentu saja ada korban, baik korban yang luka-luka hingga yang merengas nyawa. Data dari Mabes Polri mencatat sampai akhir tahun 2013 ada 138 ribu orang yang meninggal di jalanan dan 700 ribu yang luka-luka. Pada tahun 2017 yaitu rentang bulan januari sampai juli tercatat sebanyak 8.880 jiwa yang mengalami kecelakaan, dengan korban yang meninggal dunia sebanyak 1256 jiwa (Korlantas Polri, 2017). Sejalan dengan itu WHO (*World Health Organization*) mengatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor 2 di dunia setelah penyakit TBC (*tuberclosa*). Bahkan PBB (Perserikatan Bangsa Bangsa) mengatakan bahwa jumlah korban kecelakaan lalu lintas melebihi jumlah korban pada perang di negara Iraq. Korban tewas akibat perang di negara Iraq setiap tahunnya berjumlah 20.250 jiwa. Ini berarti angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas 54% lebih tinggi dari angka korban tewas di negara Iraq (Kompasiana.com, 2012).

Penyumbang pertumbuhan sepeda motor di Indonesia adalah kota-kota besar, salah satunya kota Makassar yang merupakan ibukota Provinsi Sulawesi Selatan. Pertumbuhan sepeda motor di kota Makassar dari tahun 2010 sampai 2014 sebanyak 4.629.322 unit (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2015). Masalah lalu lintas yang paling banyak terjadi saat ini di kota Makassar adalah kecelakaan lalu lintas. Data dari Polrestabes Kota Makassar menunjukkan jumlah kecelakaan sepeda motor di kota Makassar dari tahun 2012 sampai tahun 2014 sebanyak 3.156 kecelakaan (Polrestabes Kota Makassar, 2015).

Pertambahan kendaraan sepeda motor tersebut berdampak buruk bagi aktifitas jalan raya, salah satu dampak yang bisa diamati adalah kemacetan yang sering terjadi di beberapa ruas jalan kota Makassar, hasil dari observasi peneliti melihat banyaknya kemacetan di jalan Urip Sumoharjo Km.7, jalan A.Pettarani dan Perintis Kemerdekaan Km.10. Salah satu faktor yang menjadi penyebab macetnya jalan di kota Makassar adalah volume kendaraan yang bertambah dan melebihi daya tampung jalan raya (Kompasiana.com, 2011). Dengan jumlah pertambahan sepeda motor tersebut maka keadaan jalan semakin macet dari tahun ke tahun.

Keadaan jalan raya di Kota Makassar membuat para pengendara menjadi tidak sabar ketika dihadapkan pada situasi kepadatan lalu lintas di siang hari yang panas dan kemacetan (Kompasiana.com, 2011). Dengan keadaan tersebut pengendara cenderung menjadi agresif, menurut James dan Nahl (2000) mengemudi secara agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain. Sejalan dengan pernyataan James dan Nahl (2000), Sarwono (1992) menyatakan bahwa kepadatan kendaraan di jalan raya mengakibatkan perilaku agresif dalam berkendara yang mengakibatkan banyaknya kasus kecelakaan dan korban.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kombes Pol Drs. Rusdi Hartono., M.si selaku Kapolrestabes Kota Makassar, mengatakan bahwa perilaku pengendara di kota Makassar dapat dikategorikan pengendara agresif, karena banyaknya perilaku melanggar lampu lalu lintas dan melawan arus jalan. Sarwono (1992) menyatakan bahwa keinginan untuk sampai ke tujuan dengan cepat juga mengakibatkan munculnya perilaku agresif tersebut.

Aturan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan dalam buku tata cara berkendara dijelaskan bahwa ambang batas kecepatan kendaraan pada jalan tol maksimal 80 km, dalam kota 50 km dan untuk jalan-jalan perumahan atau kompleks yaitu 30 km (Dishub, 2010). Menerobos lampu merah, melanggar rambu dengan sengaja, menyalip kendaraan dengan manuver berbahaya dan melawan arus jalan yang hanya searah menjadi perilaku pengendara Kota Makassar setiap harinya, ujar Kapolrestabes Kota Makassar. Berdasarkan data dari Polrestabes Kota Makassar mayoritas yang menjadi korban dalam kecelakaan adalah pada usia 17-30 tahun (Polrestabes Kota Makassar, 2015).

Perilaku berkendara Kota Makassar tersebut dapat dikatakan sebagai *aggressive driving*. Sikap mengemudi dapat dikatakan agresif jika dilakukan dengan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000). Berdasarkan observasi peneliti, pengendara motor yang paling banyak melakukan *aggressive driving* tersebut. Salah satu ruas jalan yang paling sering terjadi *aggressive driving* adalah di jalan Urip Sumoharjo Km.7 dan Jalan Perintis Kemerdekaan Km.10, di situ peneliti melihat banyaknya pengendara sepeda motor yang melawan arus jalan untuk menghindari kemacetan yang terjadi mulai pukul 16.30 Wita.

Hasil penelitian dari Badan Keselamatan Lalu Lintas AS, *National Highway Traffic Safety Administration*, menunjukkan bahwa faktor utama kecelakaan yang menyebabkan kematian adalah mengemudi kendaraan dengan kecepatan tinggi. *Aggressive Driving* adalah salah satu isu yang cukup besar. *AAA Foundation Traffic Safety Culture Index*, yang merupakan survei nasional

dilakukan melalui telepon dengan responden yang dipilih secara acak, ditemukan bahwa delapan dari sepuluh orang mengatakan bahwa pengemudi agresif menjadi masalah serius terhadap keamanan berkendara (Inilah.com, 2009).

Pada survei selanjutnya menunjukkan bahwa separuh dari pengendara yang dilaporkan berkendara di atas batas kecepatan 15 mil per jam di jalan protokol dalam 30 hari terakhir dan 15 persen dari responden mengaku berkendara melebihi ambang kecepatan 15 mil per jam di jalan raya. Beberapa contoh kasus *aggressive driving* yang ditemui antara lain menerobos lampu merah, menghalangi jalan pengendara lain dan berkendara di bawah pengaruh minuman beralkohol. *AAA Foundation* mengungkapkan hasil penelitian ini sebagai pendidikan kepada pengendara sepeda motor bagaimana pengaruh *aggressive driving* bagi pengendara sendiri dan orang lain, sehingga dapat tercapai budaya mengemudi yang aman dan nyaman (Inilah.com, 2009). Sesuai dengan pernyataan Tasca (2000), *aggressive driving* meningkatkan resiko tabrakan.

Tabrakan merupakan resiko yang paling besar terjadi apabila pengendara berperilaku agresif. Berkendara dengan berpindah jalur di antara kendaraan lain, menerobos lampu merah dan tidak mematuhi rambu lalu lintas serta melawan arus jalan yang hanya satu arah meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan. Pengendara lain mungkin saja terkejut dan tidak sempat melihat ataupun mengerem kendaraan mereka. Kusumadani (2008) berpendapat bahwa berkendara aman tergantung pada persepsi pengendara terhadap kecelakaan, karena persepsi pengendara dapat mempengaruhi bagaimana seseorang berkendara.

Perilaku *aggressive driving* bermula dari adanya persepsi resiko kecelakaan. Persepsi resiko kecelakaan adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya (Sjoberg, Moen & Rundmo, 2004). *Aggressive driving* tergantung dengan bagaimana pengendara mempersepsikan resiko kecelakaan yang akan terjadi. Menurut James dan Nahl (2000), *aggressive driving* adalah tindakan mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi yang menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain. Penelitian Utami (2010), penyebab psikologis terkait kecelakaan lalu lintas adalah *aggressive driving* pengendara. Hasil penelitian tersebut menyatakan bahwa semakin tinggi persepsi resiko kecelakaan pengendara maka semakin rendah *aggressive driving*, sebaliknya jika persepsi resiko kecelakaan semakin rendah maka *aggressive driving* semakin tinggi.

Pengambilan resiko didapatkan dari *modeling* lingkungan sosial, banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk bahwa persepsi ini normal dan dapat diterima (Tasca, 2000). Kondisi seperti ini pengendara merasa bahwa perilaku *aggressive driving* tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengendara tetap melakukan *aggressive driving*. Kusumadani (2008) menyatakan bahwa perilaku berkendara didasarkan oleh *risk perception* yaitu bagaimana persepsi pengendara terhadap resiko yang akan terjadi apabila ia melakukan *aggressive driving*.

Hasil penelitian Budiastomo & Guritnaningsih (2007), terhadap 53 responden, persepsi resiko kecelakaan pengendara sepeda motor cenderung rendah, karena para pengendara sepeda motor tidak memprioritaskan keselamatan dirinya pada saat mengambil keputusan untuk berhenti ketika lampu lalu lintas berwarna merah. Munculnya keputusan para pengendara untuk tidak berhenti saat lampu lalu lintas berwarna merah, karena merasa tidak memiliki kepentingan dan ada tujuan untuk melanggar. Selanjutnya Budiastomo dan Guritnaningsih (2007). menyatakan bahwa ada adaptasi yang mempersepsi resiko kecelakaan, karena mereka tidak mengalami kecelakaan saat melanggar lampu merah dan pengendara yang lain pun melakukan hal sedemikian rupa, maka mereka mempersepsikan tindakan melanggar lampu merah sebagai hal yang berisiko rendah.

Persepsi resiko kecelakaan memiliki peran terhadap bagaimana seseorang berkendara. Kusumadani (2008) menyatakan bahwa persepsi resiko kecelakaan yang rendah maka perilaku berkendara seseorang yang dapat menimbulkan bahaya akan semakin tinggi. Persepsi resiko kecelakaan yang rendah inilah yang membuat pengendara cenderung melakukan *aggressive driving*. Prsilika (2007) menjelaskan penyebab utama kecelakaan adalah kurangnya kesadaran para pengendara sepeda motor terhadap peraturan lalu lintas yang dapat menimbulkan perilaku *aggressive driving*. Masalah yang ditimbulkan dari kurangnya kesadaran dari pengendara sepeda motor dalam berkendara adalah dapat memicu terjadinya kecelakaan.

Pengendara sepeda motor cenderung mengabaikan peraturan lalu lintas yang ada. Selain itu pengendara sepeda motor cenderung meremehkan alat kelengkapan dalam berkendara seperti spion, lampu rem, lampu sein dan penggunaan helm standar (Ayu.,dkk, 2013). Pelanggaran terhadap lalu lintas sudah menjadi budaya di kalangan masyarakat, pelanggaran-pelanggaran seperti melawan arus jalan dan melanggar lampu lalu lintas dibiarkan saja tanpa adanya tindakan yang tegas, hal tersebut yang membuat pengendara sepeda motor akan tetap mengulangnya (Kompasiana, 2012). Salihat (2009) menyatakan bahwa tingginya angka kecelakaan lalu lintas karena rendahnya persepsi resiko kecelakaan dalam berkendara. Rakhmani (2013) menyatakan kesadaran dalam berlalu lintas sangat penting, karena tanpa kesadaran dan persepsi terhadap resiko kecelakaan yang tinggi maka pengendara sepeda motor akan semakin agresif di jalan dan menimbulkan kecelakaan.

Dengan banyaknya jumlah kecelakaan yang terjadi di Kota Makassar tidak membuat para pengendara lebih sadar akan pentingnya berkendara secara aman dengan mematuhi setiap tata tertib lalu lintas yang telah dibuat. Persepsi terhadap resiko kecelakaan memiliki peran yang penting dalam perilaku berkendara. Namun masih ada pula yang tetap berkendara dengan cara-cara yang sesuai dengan cara berkendara yang baik dan mengedepankan keselamatan diri mereka dan pengendara lain.

Berdasarkan uraian di atas peneliti tertarik untuk mengetahui apakah persepsi resiko kecelakaan pengendara berhubungan dengan perilaku berkendara *aggressive driving*. Oleh sebab itu penulis ingin melakukan penelitian mengenai **“Hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor Di Kota Makassar”**

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor di Kota Makassar ?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini bermanfaat untuk perkembangan ilmu psikologi terutama ranah psikologi transportasi yaitu menjelaskan bahwa ada faktor psikologis yang berperan saat individu berkendara. Memberikan pemahaman kepada masyarakat bahwa faktor-faktor psikologis dapat mempengaruhi perilaku individu saat berkendara.

2. Manfaat Praktis

a. Pemerintah

Dari hasil penelitian ini, peneliti berharap agar pemerintah yang mengurus masalah lalu lintas dan transportasi di antaranya Dinas Perhubungan agar lebih memperhatikan dan merawat sarana dan prasarana lalu lintas seperti rambu-rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, marka jalan dll. Banyaknya rambu yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya, lampu lalu lintas yang kadang berfungsi kadang juga tidak serta rusaknya beberapa fasilitas umum diharapkan adanya sinergi dari

semua elemen pemerintahan agar memperhatikan hal tersebut demi keselamatan dan kenyamanan saat berkendara.

b. Kepolisian Republik Indonesia

Dari hasil penelitian ini, peneliti berharap menjadi masukan kepada pihak kepolisian khususnya pada Satlantas (Satuan Lalu Lintas) agar lebih memperhatikan perilaku berkendara masyarakat khususnya yang dibahas dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kota Makasar. Di harapkan pula dengan melihat banyaknya korban di jalan raya akibat kecelakaan lalu lintas, pihak kepolisian dapat lebih tegas dalam memberikan sanksi tanpa memperhatikan status atau jabatan pengendara.

c. Masyarakat

Diharapkan dari hasil penelitian ini masyarakat bisa lebih peduli terhadap pentingnya berkendara lebih aman agar korban yang berjatuh di jalan raya dapat berkurang dan masyarakat dapat mengetahui faktor-faktor psikologis apa saja yang mempengaruhi perilaku individu saat berkendara di jalan raya.

d. Peneliti Selanjutnya

Manfaat bagi peneliti lain atau selanjutnya yang tertarik untuk lebih menggali lebih dalam mengenai faktor-faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku berkendara individu adalah menambah referensi tentang psikologi transportasi.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Aggressive Driving

1. Pengertian Aggressive Driving

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris dan Norman, 2003). Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan upaya untuk menghemat waktu. Menurut Philipe, Vallerand, Catherine, dan Celine (2009) gairah seseorang juga dapat mempengaruhi *aggressive driving*. Ada dua jenis gairah yang diteliti olehnya yaitu, gairah obsesi dan gairah harmoni, gairah yang dimaksudkan di sini adalah keinginan.

Gairah obsesi didapati lebih cenderung membuat orang menjadi *aggressive driving*. Gairah obsesi adalah gairah dimana seseorang mempunyai dorongan internal yang kuat untuk mengontrol atau mengatur untuk mencapai hal yang diinginkannya, sehingga orang yang memiliki gairah obsesi akan sangat mudah terpancing amarahnya ketika ada gangguan terhadap apa yang telah diaturkannya, karena orang yang memiliki gairah obsesi tidak mampu mengontrol dorongan di dalam dirinya yang sangat kuat. Orang yang memiliki gairah harmoni lebih dapat mengontrol

dorongan dari dalam dirinya, sehingga cenderung lebih tenang ketika berada di jalan.

Harris & Houston, (2003) menjelaskan *aggressive driving* adalah bentuk perilaku mengemudi yang tidak aman yang bisa diukur tanpa mengacu pada kondisi emosi dan motivasi, karena banyak penyebab lainnya antara lain stres, pola pikir pengemudi, dan *coping* terhadap kondisi lingkungan. Menurut James dan Nahl (2000) mengemudi agresif adalah mengemudi di bawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain. Dikatakan agresif karena, mengasumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat resiko yang sama, dan mengasumsikan bahwa seseorang berhak meningkatkan resiko orang lain untuk terkena bahaya.

Berdasarkan penjelasan dari beberapa ahli di atas maka dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah tindakan pengemudi yang dapat membahayakan dirinya sendiri dan orang lain, karena kurangnya rasa peduli dan kepekaan sosial yang kurang. Ketidaksabaran, perasaan marah dan keinginan untuk sampai ke tempat tujuan dengan cepat menjadi faktor orang berkendara dengan cara-cara agresif. Perilaku seperti membuntuti dengan dekat, mengklakson secara berlebihan, melambung dari sisi kiri jalan, menyalip kendaraan di antara sela-sela sempit dan berkendara melawan arus jalan yang hanya satu arah, menerobos lampu lalu lintas dan tidak memperhatikan rambu pun dilakukan demi untuk menghemat waktu.

2. Faktor yang Mempengaruhi *Aggressive Driving*

Aggressive driving dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah *endorphin* yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi faktor keluarga, lingkungan dan teman sebaya (Tasca, 2000).

Menurut Tasca (2000) faktor penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut :

a. Usia dan jenis kelamin

Hasil penelitian Parry (1968) menunjukkan bahwa kebanyakan *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun lebih tinggi daripada pengemudi perempuan dengan rentang usia yang sama (dalam Tasca, 2000). Pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terikat dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka peraturan lalu lintas sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu pengemudi laki-laki lebih banyak yang terlibat dengan *aggressive driving*.

b. Anonimitas

Anonimitas atau tanpa nama yang dimaksudkan dalam hal ini adalah tanpa identitas, yaitu seseorang akan terdorong untuk melakukan tindakan *aggressive driving* apabila pada malam hari karena keadaan tersebut memberikan kesempatan untuk melarikan diri

(Tasca, 2000). Dalam kondisi malam hari pun kondisi jalan yang sepi dan tanpa adanya pengawasan dari pihak kepolisian membuat pengendara menjadi *aggressive driving*, seperti melanggar lampu merah, berpindah jalur dengan cepat dan berbelok tanpa lampu sein. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi mengendara agresif yang memungkinkan pengendara tidak akan diketahui identitasnya oleh siapapun karena mereka melakukannya pada malam hari.

c. Faktor Sosial

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

d. Kepribadian

Setiap individu memiliki ciri khas dalam berperilaku, antara individu satu dengan yang lain berbeda-beda dan memiliki sifat yang membentuk kepribadian mereka. Faktor pribadi yang telah diidentifikasi berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi, permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik,

mengemudi untuk melepaskan emosional, impulsif dan mengambil resiko (Tasca, 2000).

e. Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab perilaku *aggressive driving* (Tasca 2000). Mereka memiliki gaya hidup seperti meminum minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Gaya hidup tersebut mempengaruhi pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara.

f. Tingkah Laku Pengemudi

Tasca (2000) menyatakan tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, pengemudi yang menilai diri mereka sendiri memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan memungkinkan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Hal ini berarti bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan tinggi atas kendaraannya lebih besar kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*.

g. Faktor Lingkungan

Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving* (Tasca, 2000). Faktor lingkungan, keluarga dan teman sebaya menimbulkan perilaku agresif. Kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yakni perilaku agresif.

3. Jenis - jenis *Aggressive Driving*

Selanjutnya James dan Nahl (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori, yaitu :

- a. Kategori 1 : *Impatience* (ketidaksabaran) dan *inattentiveness* (ketidakterhatian)
 - 1.) Menerobos lampu merah
 - 2.) Menambah kecepatan ketika lampu kuning
 - 3.) Berpindah – pindah jalur
 - 4.) Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam di atas batas kecepatan aman maksimum
 - 5.) Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya
 - 6.) Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan, seperti berbelok atau berhenti
 - 7.) Menambah dan mengurangi kecepatan secara mendadak

b. Kategori 2 : *Power Struggle* (adu kekuatan)

- 1.) Menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan atau pindah
- 2.) Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan lain di depannya untuk menghalangi orang yang mengantri
- 3.) Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali
- 4.) Membuntuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut
- 5.) Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain
- 6.) Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain

c. Kategori 3 : *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (kemarahan di jalan).

- 1.) Mengejar pengemudi lain untuk berduel
- 2.) Mengemudi dalam kondisi mabuk
- 3.) Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain
- 4.) Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya sendiri atau memukul suatu objek
- 5.) Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi

Dari penjelasan menurut James dan Nahl (2000) penulis menyimpulkan bahwa kategori yang pertama yaitu ketidaksabaran, pengendara menjadi tidak sabar ketika dihadapkan pada suatu peristiwa di jalanan, seperti kemacetan, kepadatan lalu lintas di siang hari yang panas, dan ugal-ugalan yang dilakukan oleh pengendara lain sehingga mengakibatkan munculnya perilaku *aggressive driving*. Pengendara akan cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi untuk beradu kecepatan dengan pengendara lain, dan pengendara juga bisa bertindak *aggressive driving* dengan bentuk membentak pengendara lain yang ugal-ugalan pada saat kemacetan terjadi. Ketidakmampuan pengendara untuk mengontrol emosi sehingga pengendara melakukan hal tersebut yang biasa disebut dengan *road rage* atau kemarahan di jalanan.

4. Kategori Pengendara Agresif

Tasca (2000), menjelaskan beberapa perilaku yang dikatakan sebagai *aggressive driving*, antara lain, :

- a. Membuntuti terlalu dekat
- b. Keluar-masuk jalur
- c. Menyalip dengan kasar
- d. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat
- e. Menyalip dari bahu jalan
- f. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip
- h. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk menyalip

- i. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur
- j. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya

Penelitian ini akan menggunakan kategori pengemudi *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000) sebagai teori acuan untuk pembuatan alat ukur, hal ini karena kategori pengemudi *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca mewakili fenomena perilaku *aggressive driving* para pengendara motor saat ini di kota Makassar, berdasarkan hasil observasi peneliti, data dari Polrestabes Makassar, wawancara dengan Kapolrestabes Makassar dan beberapa anggota Satlantas Polrestabes.

B. Persepsi Resiko Kecelakaan

1. Pengertian Persepsi Resiko Kecelakaan

Persepsi adalah proses dari seseorang dalam memahami lingkungannya yang melibatkan pengorganisasian dan penafsiran sebagai rangsangan dalam suatu pengalaman psikologis. Setiap orang memberi arti sendiri terhadap rangsangan, individu melihat hal yang sama dengan cara yang berbeda. Persepsi berperan dalam penerimaan rangsangan, mengatur, menerjemahkan, atau menginterpretasikannya sebagai rangsangan untuk mempengaruhi perilaku yang membentuk sikap (Gibsons, 1996).

Menurut Robbins (2001) persepsi adalah proses yang digunakan individu untuk mengelola dan menafsirkan kesan indera mereka dalam rangka memberi makna kepada lingkungan mereka. Meskipun demikian setiap individu mempunyai perbedaan persepsi pada suatu objek. Mereka memandang suatu objek yang sama tapi mempersepsikannya berbeda-beda. Kemampuan membedakan, mengelompokkan, memfokuskan perhatian terhadap suatu objek rangsangan. Dalam proses membedakan dan mengelompokkan persepsi melibatkan proses interpretasi berdasarkan pengalaman terhadap suatu peristiwa atau objek (Saleh dan Wahab, 2004).

Kesimpulan peneliti dari beberapa definisi persepsi menurut para ahli, persepsi adalah kemampuan indera setiap manusia dalam membedakan dan mengelompokkan objek-objek yang diterima melalui indera, tetapi walaupun objek yang dilihat sama tetapi setiap individu dapat mempersepsikannya secara berbeda-beda. Dengan adanya persepsi dapat berpengaruh pada perilaku dan pembentukan sikap individu. Dalam penelitian ini persepsi yang akan dijelaskan adalah persepsi terhadap resiko kecelakaan, yang dimaksud adalah persepsi resiko untuk perilaku berkendara pengemudi motor yang mengakibatkan bahaya kecelakaan bagi dirinya dan pengemudi lain. Sjoberg, Moen, & Rundmo (2004) mengemukakan bahwa persepsi resiko kecelakaan adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya.

Untuk memahami resiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif. Menurut Ferguson (2003) persepsi resiko kecelakaan tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya. Diamant & Brousand (2002) menyatakan bahwa persepsi resiko kecelakaan merupakan kemampuan untuk mengidentifikasi faktor resiko yang relevan dan kemampuan untuk mengatasi resiko tersebut.

Berdasarkan definisi-definisi para ahli di atas, peneliti menyimpulkan bahwa persepsi resiko adalah penilaian subjektif dari pengemudi mengenai terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor resiko yang meliputi pemeriksaan potensi bahaya lalu lintas, pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan. Termasuk kemampuan mengatasi resiko yang mungkin akan terjadi dan bagaimana perhatian pengemudi akan konsekuensinya.

2. Faktor-faktor Persepsi Resiko Kecelakaan

Persepsi resiko dipengaruhi banyak faktor antara lain, pengetahuan, nilai dan kepentingan (*value and interest*), keyakinan (*belief*), serta motivasi yang personal. Oleh sebab itu persepsi resiko diyakini bersifat subjektif, yaitu tergantung siap yang menilainya. Ada yang peduli akan persepsi resiko, adapula yang sama sekali tidak peduli. Adanya perbedaan persepsi seseorang terhadap resiko dipengaruhi oleh banyak faktor, diantaranya latar belakang sosial, budaya, pengalaman dan pengetahuan.

Kalau dilihat dari banyaknya kecelakaan yang terjadi dijalanan setiap harinya yang disebabkan oleh psikososial. Individu yang memiliki persepsi

resiko kecelakaan yang rendah cenderung akan lebih agresif. Individu semacam ini biasanya mempunyai tingkat kepercayaan akan kendalinya terhadap kendaraan tinggi, sehingga berkendara yang cenderung membahayakan dirinya dan pengendara lainnya.

Ropeik dan Slovic (2003) menyebutkan bahwa faktor-faktor persepsi resiko kecelakaan terdiri atas 10 faktor, yaitu :

1. Ketakutan (dread)

Individu akan mempersepsikan suatu peristiwa yang memiliki resiko besar apabila akibat yang akan ditimbulkan menakutkan. Ropeik & Slovic (2003) menyatakan bahwa kematian yang menakutkan sering menimbulkan perhatian yang lebih dari individu. Dalam mengemudi, apabila individu menganggap bahwa akibat dari perilaku *aggressive driving* adalah terlibat dalam kecelakaan serta mengalami cara kematian yang menakutkan, maka resiko yang dipersepsi adalah besar.

2. Kontrol

Persepsi resiko dari suatu situasi akan dianggap lebih kecil apabila individu merasa memiliki kontrol (kendali) atas situasi yang dihadapinya. Akan tetapi, apabila individu merasa tidak memiliki kontrol atas situasi yang dihadapinya, maka individu akan merasa memiliki persepsi resiko yang besar terhadap situasi yang dihadapinya tersebut. Misalnya posisi sebagai pengendara di dalam sebuah mobil dianggap oleh individu sebagai berisiko rendah, karena pengemudi merasa memiliki kontrol atas mobil yang dikemudikan tersebut terhadap segala hal yang akan terjadi selama mengemudi. Namun,

apabila individu berposisi sebagai penumpang, maka ia akan mempersepsikan hal tersebut sebagai resiko tinggi karena ia tidak dapat mengontrol kemudi kendaraan tersebut sewaktu menjadi penumpang (Ropeik & Slovic, 2003)

3. Asal Resiko (alam atau manusia)

Suatu kejadian tertentu akan dipersepsi memiliki resiko rendah apabila penyebab dari resiko tersebut berasal dari alam. Tetapi, apabila suatu kejadian yang terjadi disebabkan oleh perbuatan manusia, maka hal tersebut akan dipersepsi lebih tinggi (Ropeik & Slovic, 2003).

4. Pilihan

Suatu resiko yang dipilih oleh individu akan dipersepsi lebih rendah jika dibandingkan apabila resiko tersebut dipaksakan oleh orang lain kepada diri kita. Misalnya, jika kita mengendarai sepeda motor dengan ugal-ugalan dan menyalip-nyalip kendaraan lain, kita akan mempersepsikan resiko terjadinya kecelakaan dengan rendah karena kita merasa bahwa kita mengontrol situasi yang akan terjadi. Beda halnya jika kita melihat pengendara lain yang mengendarai sepeda motor dengan ugal-ugalan, kita akan merasa kesal terhadap pengemudi tersebut akibat resiko yang dipaksakan pengemudi tersebut terhadap keselamatan kita. Hal tersebut terjadi karena kita tidak dapat mengontrol situasi saat pengendara lain tersebut ugal-ugalan, sebab pengendara lain yang ugal-ugalan tersebut yang mempunyai kendali penuh atas kendaraanya, sehingga kita mempersepsikan resiko kecelakaan pada diri kita lebih tinggi daripada

pengemudi tersebut. Ini terjadi karena kita memiliki kendali atas kendaraan kita (Ropeik & Slovic, 2003).

5. Melibatkan anak-anak

Suatu kondisi atau kejadian akan persepsi lebih berisiko apabila melibatkan anak-anak (Ropeik & Slovic, 2003). Misalnya, individu yang mengendarai sebuah mobil akan menurunkan niatnya untuk melakukan manuver-manuver tertentu (yang dapat membahayakan) karena di dalam mobil yang dikendarai terdapat penumpang anak-anak. Individu akan mempersepsi manuver-manuver yang dilakukan memiliki risiko yang besar apabila terdapat anak-anak di dalam mobil yang dikendarai. Akan tetapi apabila di dalam kendaraan tidak ada anak-anaknya maka pengemudi akan memiliki persepsi risiko yang kecil.

6. Baru tidaknya risiko

Menurut Ropeik & Slovic (2003), apabila individu menemui suatu situasi risiko yang baru, maka individu akan mempersepsi pada risiko baru tersebut lebih tinggi. Akan tetapi, apabila individu menemui suatu situasi risiko yang sudah dikenali, maka individu akan mempersepsi risiko tersebut sebagai risiko yang rendah walaupun individu berada pada situasi risiko yang sama. Misalnya, apabila kita melewati tikungan yang sama setiap harinya maka kita akan mempelajari bagaimana pengaturan gas dan rem serta manuver kendaraan kita apabila melewati tikungan tersebut lagi. Tetapi, apabila kita melewati tikungan yang baru maka kita akan lebih berhati-hati karena belum mengenal medan tikungan tersebut, kita belum bisa mengatur gas dan

rem serta mengatur bagaimana maneuver yang baik untuk melewati tikungan yang baru tersebut.

7. Kewaspadaan

Semakin waspada individu akan suatu resiko, maka semakin tersedia kewaspadaan tersebut ke dalam kesadaran kita dan individu menjadi semakin perhatian terhadap resiko tersebut (Ropeik & Slovic, 2003). Misalnya, menurut data dari Polrestabes Kota Makassar, jalan yang paling rawan kecelakaan di kota Makassar adalah Jalan Perintis Kemerdekaan Km.10. Apabila seseorang telah mengetahui bahwa di jalan tersebut rawan kecelakaan maka, ia akan lebih berhati-hati dalam melewati jalan tersebut. Karena ada informasi tentang rawannya kecelakaan yang dapat memakan korban jiwa di jalan tersebut, maka tingkat kewaspadaan individu akan jalan tersebut saat melewatinya akan semakin bertambah.

8. Bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri

Ropeik & Slovic (2003) menjelaskan bahwa kemungkinan statistik seringkali tidak relevan bagi kita dan merupakan bentuk komunikasi resiko yang tidak efektif. Misalnya seseorang yang telah mengetahui bahwa tikungan di jalan poros Camba Kabupaten Maros karena berdasarkan statistik bahwa di tikungan tersebut rawan kecelakaan, jadi individu akan beranggapan bahwa setiap lewat di tikungan tersebut maka kita akan mengalami kecelakaan, padahal sebenarnya jika kita memeriksa kendaraan kita dengan baik sebelum bepergian dan berhati-hati dalam berkendara maka kita tidak akan mengalami kecelakaan. Stereotip yang terbentuk dari data statistik tersebut yang

menganggap bahwa setiap lewat di tikungan tersebut akan mengalami kecelakaan.

9. Pertukaran resiko keuntungan

Misalkan dalam perilaku berkendara yang sering melanggar lampu merah. Individu akan mempersepsikan dengan rendah resiko kecelakaan apabila ada hal penting yang harus ia buru saat berkendara, misalnya takut terlambat ke kampus. Keuntungan yang diambil pengendara tersebut adalah apabila ia melanggar lampu merah maka ia tidak akan terlambat dan cepat sampai ke kampus. Lain halnya apabila tidak ada faktor keuntungan, maka pengendara akan lebih mempersepsikan tinggi suatu resiko kecelakaan dan tidak akan melanggar lampu merah karena tidak adanya hal atau faktor yang membuatnya ingin melanggar lampu merah tersebut. Seperti penjelasan Ropeik & Slovic (2003), jika individu melihat akan adanya suatu keuntungan dari suatu perilaku atau pilihan resiko yang dipersepsikan terhadap perilaku atau pilihan tersebut dipersepsi lebih kecil. Tetapi, jika individu melihat tidak akan ada suatu keuntungan dari suatu perilaku atau pilihan, resiko yang di persepsikan besar.

10. Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan

Penelitian menunjukkan bahwa semakin kecil kepercayaan kita terhadap faktor-faktor (misalnya lembaga perlindungan, orang ataupun benda) yang dapat melindungi diri kita maka kita akan semakin takut terhadap resiko yang kita hadapi. Akan tetapi, apabila semakin besar kepercayaan kita terhadap faktor-faktor yang dapat melindungi diri kita, semakin kecil rasa khawatir yang kita rasakan (Ropeik & Slovic, 2003).

Misalnya orang yang mengendarai sepeda motor dengan kondisi rem yang tidak pakem atau aus maka orang tersebut akan lebih berhati-hati dalam berkendara, tetapi apabila seseorang berkendara dengan keadaan rem yang prima maka pengendara tersebut akan mempersepsikan resiko lebih rendah karena ia percaya bahwa remnya dalam keadaan prima.

3. Pengendara

Menurut PP No.43 tahun 1993 pengendara atau pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Menurut Hamidan (2001) dalam Komariah (2007) persyaratan pengemudi adalah :

1. Setiap pengemudi kendaran bermotor wajib memiliki SIM
2. Cukup umur
3. Sehat jasmani dan rohani
4. Berpengetahuan tentang lalu lintas
5. Cakap mengemudikan kendaraan

Parry (dalam Tasca, 2000) menyatakan bahwa perilaku *aggressive driving* paling banyak dilakukan oleh pengemudi dengan rentang usia 17-35 tahun, yaitu *young driver* atau pengemudi muda. Fenomena terhadap tingginya angka kecelakaan yang melibatkan pengemudi muda menjadi dasar dilakukannya beberapa penelitian di berbagai Negara terutama penelitian mengenai *aggressive driving*. Sebagian besar studi tentang persepsi resiko pengemudi muda menyimpulkan bahwa kesalahan

memperspeksi bahaya sebagai salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas (Rundmo dan Iversen, 2004).

Pada penelitian ini, sampel penelitian adalah pengemudi dengan rentang usia 17-30 tahun. Sesuai dengan data dari Polrestabes Makassar (2015), bahwa yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas adalah usia 17-30 tahun. Penelitian ini juga menggunakan sampel yang telah memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) yang baru bisa didapatkan setelah usia menginjak 17 tahun.

C. Kerangka Pikir

Kerangka berpikir membantu untuk menjelaskan bagaimana hubungannya persepsi resiko kecelakaan terhadap *aggressive driving* pengendara sepeda motor. Menurut penjelasan James & Nahl (2000), *aggressive driving* merupakan kebiasaan yang dipelajari seseorang dari lingkungan sosial, yaitu para pengemudi di sekitarnya. Perilaku *aggressive driving* dapat ditiru oleh pengendara lain yang melihat bahwa perilaku tersebut dapat menguntungkan dan mendapat pengakuan dari pengendara lain.

Tasca (2000) menjelaskan bahwa *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor eksternal dan internal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi, dan sifat faktor fisiologis, otak individu tidak dapat memproduksi sejumlah *endorphin* yang memberikan perasaan nyaman. Faktor eksternal meliputi keluarga, lingkungan dan teman sebaya. Terkait dengan faktor internal dan eksternal mengenai faktor *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000), kondisi jalanan di Kota Makassar yang makin hari makin macet ditambah lagi oleh cuaca panas,

mendorong para pengendara untuk bersikap lebih agresif dan cenderung membahayakan dirinya dan pengendara lain.

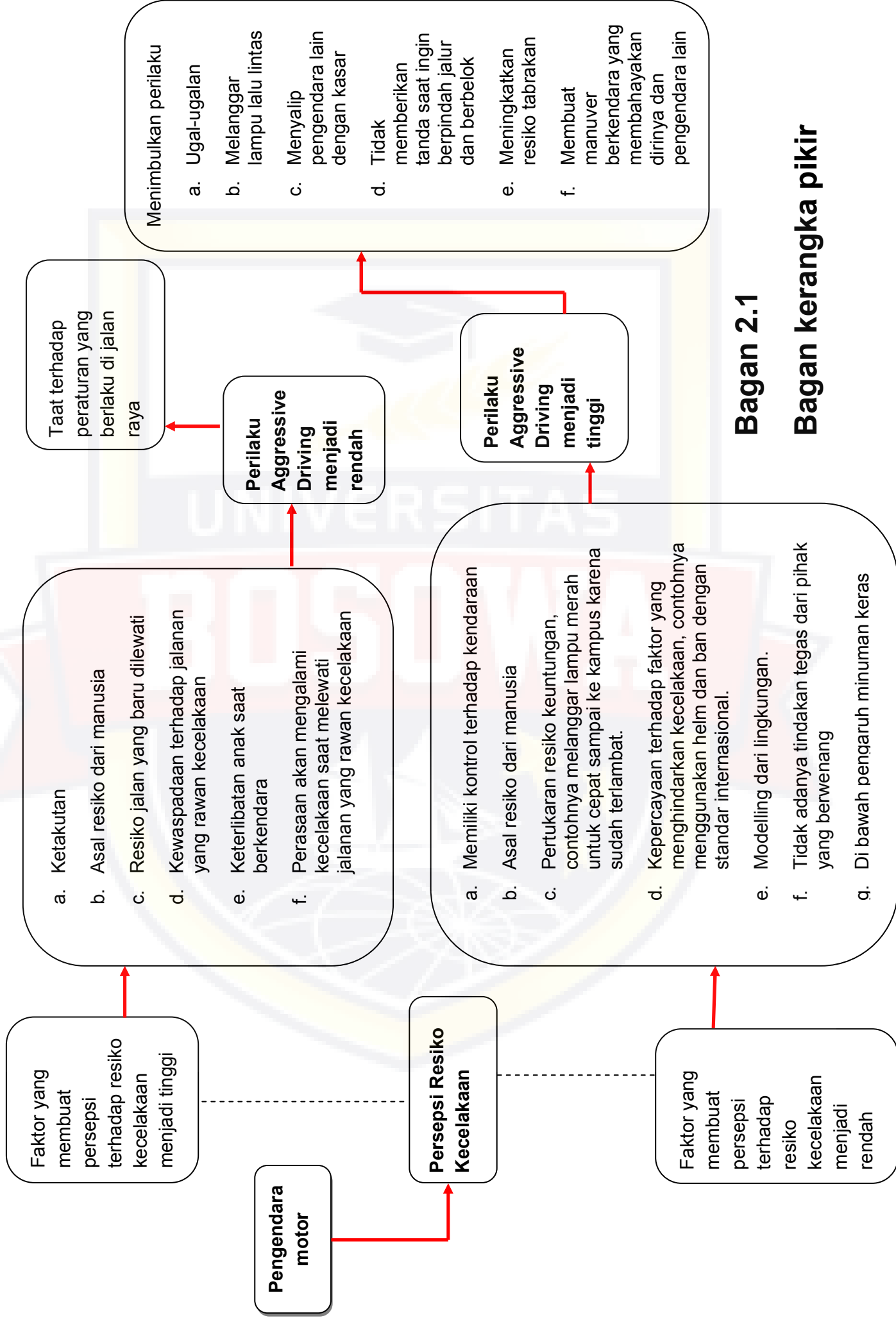
Di dukung oleh penjelasan James dan Nahl (2000), bahwa ketidaksabaran, pengendara menjadi tidak sabar ketika dihadapkan pada suatu peristiwa di jalanan, seperti kemacetan, kepadatan lalu lintas di siang hari yang panas, dan ugal-ugalan yang dilakukan oleh pengendara lain sehingga mengakibatkan munculnya perilaku *aggressive driving*. Pengendara akan cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi untuk beradu kecepatan dengan pengendara lain, dan pengendara juga bisa bertindak *aggressive driving* dengan bentuk membentak pengendara lain yang ugal-ugalan pada saat kemacetan terjadi. Ketidakmampuan pengendara untuk mengontrol emosi sehingga pengendara melakukan hal tersebut yang biasa disebut dengan *road rage* atau kemarahan di jalanan.

Penelitian ini dilakukan karena hasil observasi peneliti terhadap perilaku para pengendara sepeda motor di kota Makassar yang agresif. Wawancara dengan anggota kepolisian Polrestabes Makassar pun membuktikan bahwa karakter pengendara sepeda motor di kota Makassar memang menunjukkan perilaku agresif. Faktor *reward* dan *punishment* juga menjadi penyebab orang berkendara secara agresif. *Reward* yang dimaksud adalah apabila pengendara tersebut mendapatkan pujian dari temannya, pengendara lain, semakin cepat sampai ke tempat tujuan, dan hal-hal yang merupakan hal yang menguntungkan apabila ia berkendara secara agresif.

Sedangkan yang di maksud dengan *punishment* adalah hukuman yang ia dapat dari perilaku berkendaranya secara agresif, misalnya dikenakan tilang oleh polisi, kecelakaan, membuatnya dijauhi oleh orang disekitarnya, dipukul oleh pengendara lain dan hal-hal lain yang merupakan hal bersifat hukuman bagi pengendara tersebut. *Reward* juga mempengaruhi pengendara lain untuk melakukan hal yang sama pada perilaku berkendaranya.

Sjoberg, Moen & Rundmo (2004), menyatakan bahwa persepsi resiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Dalam konteks hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dan *aggressive driving* adalah bentuk penilaian individu terhadap seberapa besar resiko kecelakaan yang dipersepsikan oleh pengendara. Model *aggressive driving* dari lingkungan sosial yang dijadikan individu sebagai hal yang dipersepsikan dengan menilai perilaku tersebut dan memperhatikan konsekuensi yang terjadi. Dari hasil persepsinya terhadap konsekuensi yang akan terjadi kemudian menghasilkan perilaku berkendara.

Dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi persepsi resiko kecelakaan seseorang, maka semakin rendah perilaku agresifnya dalam berkendara (*aggressive driving*), tetapi semakin rendah persepsi resiko kecelakaan seseorang maka semakin tinggi perilaku agresifnya dalam berkendara (*aggressive driving*). Berdasarkan penjelasan tersebut, maka bagan kerangka pikir mengenai hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* yang diajukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut :



Bagan 2.1
Bagan kerangka pikir

D. Hipotesis Penelitian

Hipotesis yang dinyatakan oleh peneliti pada penelitian ini adalah Ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan terhadap *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor di Kota Makassar.



BAB III

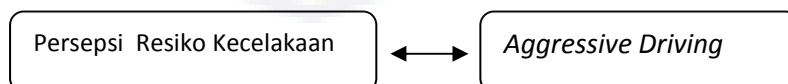
METODE PENELITIAN

A. Identifikasi Variabel Penelitian

Creswell (2016) mengatakan bahwa variabel biasanya bervariasi diantara kebanyakan orang bahkan di dalam suatu organisasi yang akan diteliti. Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan pendekatan kuantitatif yaitu penelitian yang informasi atau datanya dianalisis menggunakan teknik statistik. Hipotesis penelitian kuantitatif diuji dengan prosedur pengujian statistik (Kountur, 2009). Korelasi dapat menghasilkan angka positif dan negatif. Jika korelasinya positif maka hubungan antara kedua variabel bersifat searah, artinya variabel X besar maka variabel Y juga besar.

Sedangkan jika korelasinya negatif maka variabel bersifat tidak searah, artinya variabel X besar maka variabel Y kecil atau sebaliknya. Untuk mengukur besarnya hubungan variabel X terhadap variabel Y dan memprediksi variabel Y dengan menggunakan variabel X (Sarwono, 2006). Variabel adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2009). Penelitian ini terdiri dari dua variabel yaitu :

1. Variabel X : Persepsi resiko kecelakaan
2. Variabel Y : *Aggressive Driving*



B. Definisi Operasional Penelitian

Definisi operasional adalah variabel penelitian dimaksudkan untuk memahami arti setiap variabel penelitian sebelum dilakukan analisis. Definisi operasional variabel dalam penelitian ini adalah :

1. Persepsi resiko kecelakaan adalah pemaknaan individu terhadap apa yang dilihat oleh inderanya yang membentuk sikap dan tingkah laku dalam berkendara yang dapat menimbulkan suatu peristiwa di jalanan yang dapat mengakibatkan korban manusia dan materi. Pemaknaan tersebut muncul dari beberapa faktor yang membentuknya, sesuai pernyataan Ropeik & Slovic (2003) faktor-faktor tersebut adalah ketakutan (*dread*), kontrol, asal resiko (alam atau manusia), pilihan, baru tidaknya resiko, kewaspadaan, bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri, pertukaran resiko keuntungan dan kepercayaan.
2. *Aggressive driving* adalah aktifitas berkendara yang tidak aman dengan bermanuver berbahaya seperti melanggar lampu lalu lintas, berpindah jalur secara tiba-tiba tanpa memperhatikan kendaraan sekitar, menyalip kendaraan, berkendara melawan arus jalan yang seharusnya satu arah dan mengabaikan rambu-rambu lalu lintas. Akibat fatal dari cara-cara berkendara berbahaya seperti ini adalah kecelakaan.

C. Subjek Penelitian dan Teknik Sampling

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2009), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas atau karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Berdasarkan data dari Polrestabes Makassar populasi pada penelitian ini adalah pengendara sepeda motor yang berada di Jalan Perintis Kemerdekaan Km.10. Kemudian peneliti membatasi usia pada populasi ini adalah pengendara sepeda motor usia 17-30 tahun. Berdasarkan data dari Polrestabes Makassar usia yang paling banyak menjadi korban adalah usia 17-30 tahun.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2009) sampel adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Jumlah dari sampel tidak selalu besar dan tidak selalu kecil, hal ini tergantung pada keterwakilan karakter dari sampel. Sampel harus memiliki seluruh kriteria dari populasi oleh karena pertimbangan pengambilan sampel harus memiliki dua kriteria, yaitu :

a. Presisi

Presisi dari sampel adalah pertimbangan mengenai estimasi yang mungkin muncul dalam pengambilan data yang diakibatkan oleh sampel. Salah satu cara untuk estimasi data ini adalah melihat standar deviasi dari data yang ada. Penambahan jumlah sampel adalah salah satu cara untuk mengurangi kesalahan analisis data.

Populasi pada penelitian ini cukup besar yaitu pengendara sepeda motor yang melewati jalan perintis kemerdekaan km.10, sehingga peneliti tidak mungkin mempelajari semua populasi yang ada dikarenakan adanya beberapa keterbatasan, antara lain keterbatasan dana, tenaga dan waktu maka penelitian dapat menggunakan beberapa sampel yang diambil dari populasi itu (Sugiyono, 2012). Peneliti mengambil sample penelitian sebanyak 300 sampel, berdasarkan kriteria yang didapatkan.

b. Akurasi

Akurasi mengacu pada sifat dan karakter dari sampel yang digunakan. Sifat dan karakter dari sampel yang diambil terkadang tidak sesuai dengan keadaan populasi karena pengaruh banyak hal. Peneliti harus mengetahui secara tepat karakter yang akan ditentukan pada sampel penelitian.

3. Teknik Pengambilan Sampel

Penelitian ini menggunakan teknik *non probability sampling* dengan bentuk *aksidental sampling*. *Non probability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang dimana tidak semua unit populasi memiliki kesempatan untuk dijadikan sampel dalam penelitian. *Nonprobability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2009). Maka ditentukan karakteristik anggota populasi yang akan menjadi sampel adalah sebagai berikut :

- a. Pengendara sepeda motor yang memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) C, karena menurut PP No.43 Tahun 1993 SIM C merupakan Surat Ijin Mengemudi bagi pengendara sepeda motor.
- b. Pengendara sepeda motor dengan rentang usia 17-30 tahun, karena data dari Polrestabes Makassar menunjukkan bahwa di usia tersebut yang paling banyak menjadi korban kecelakaan.
- c. Menggunakan sepeda motor dalam kegiatan sehari-hari dan melewati jalan Perintis Kemerdekaan Km.10 setiap hari. Berdasarkan data dari Polrestabes, jalan yang rawan kecelakaan dan paling banyak terjadi kecelakaan yaitu di jalan Perintis Kemerdekaan Km.10.
- d. Telah mahir mengendarai sepeda motor selama 6 bulan. Pengemudi yang dapat dikatakan sebagai yang berpengalaman adalah pengemudi yang telah dapat mengemudi lebih dari 6 bulan (Granita, 2006).

Aksidental sampling digunakan dengan pertimbangan tertentu. Pemilihan subjek atau sampel didasarkan atas ciri atau kriteria tertentu yang diterapkan berdasarkan tujuan penelitian (Sugiyono, 2009).

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode skala. Jenis skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *likert*. Skala *likert* adalah suatu skala yang psikometrik yang digunakan dalam penyusunan skala, dalam skala likert terdapat dua jenis item yaitu: *favorable* dan *unfavorable*. Item *favorable* mengarah pada kontrak yang hendak diungkap, sementara item *unfavorable* merupakan negasi dari kontrak yang hendak diungkap. Dalam penerapan praktis, skala ini

digunakan untuk mengungkap sikap individu (Azwar, 2009).. Penelitian ini menggunakan dua skala yaitu skala persepsi resiko kecelakaan dan skala *aggressive driving*.

2. Instrumen Pengumpulan Data

a. Skala persepsi resiko kecelakaan

Skala persepsi resiko kecelakaan pada penelitian ini berdasarkan teori dari faktor-faktor persepsi resiko kecelakaan yang dikemukakan oleh Ropeik & Slovic (2003) yaitu ketakutan (*dread*), kontrol, asal resiko (manusia atau alam), pilihan, baru tidaknya resiko, melibatkan anak-anak, kewaspadaan, bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri, pertukaran resiko keuntungan dan kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan.

Tabel 3.1

Blue Print skala persepsi resiko kecelakaan sebelum validitas

No.	Faktor-faktor persepsi resiko kecelakaan	Indikator perilaku	Jumlah item		Bobot
			Fav	Unfav	
1.	Ketakutan (<i>dread</i>)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi apabila resikonya menakutkan seperti kematian atau kecelakaan.	5, 7, 10, 35	18, 32, 40	10%
2.	Kontrol	Mempersepsikan resiko kecelakaan rendah apabila memiliki kontrol penuh atas kendaraan yang dikendarai.	2, 8, 19, 62	3, 45	10%
3.	Asal resiko (alam atau manusia)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi saat resiko tersebut berasal dari manusia dan menjadi rendah jika berasal dari alam.	1, 15, 29, 39	6, 27	10 %
4.	Pilihan	Persepsi resiko kecelakaan menjadi tinggi saat pengendara lain yang melakukan aktifitas-aktifitas berkendara yang berbahaya di sekitar kita.	4, 50, 61	11, 21, 30	10 %

5.	Melibatkan anak-anak	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi ketika anak-anak terlibat saat berkendara.	12, 14, 36	13, 24, 53	5 %
6.	Baru tidaknya resiko	Persepsi resiko terhadap kecelakaan akan rendah apabila pengendara telah mengenal kondisi jalan yang akan dilewati dan menjadi tinggi persepsinya apabila kondisi jalan belum pernah dilewati sebelumnya.	16, 51, 60, 65	9, 17, 23	10 %
7.	Kewaspadaan	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi di jalanan yang beresiko terjadi kecelakaan.	20, 52, 63	22, 31, 54	10 %
8.	Bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri	Memiliki anggapan akan mengalami kecelakaan pada jalan yang memiliki informasi atau data yang menyebutkan bahwa jalan tersebut sering memakan korban jiwa.	25, 28, 37, 38	26, 41	10 %
9.	Pertukaran resiko keuntungan	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi rendah apabila ada keuntungan yang di dapat dari pengambilan resiko tersebut.	33, 42, 46, 55, 58, 66	34, 44, 57	15 %
10.	Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan	Mempersepsikan resiko kecelakaan kecil apabila memiliki kepercayaan terhadap sepeda motor dan alat kelengkapan yang digunakan.	43, 49, 59, 64	47, 48, 56	10 %
	Jumlah		39	27	100 %
			66		

Kategori jawaban yang digunakan pada skala persepsi resiko kecelakaan adalah Hampir Selalu (HS), Sering (S), Kadang-kadang (KK), Jarang (J), Tidak Pernah (TP). Penilaian terhadap aitem yang *favorable* adalah Hampir Selalu (HS) = 5, Sering (S) = 4, Kadang-kadang (KK) = 3, Jarang (J) = 2 Tidak Pernah (TP) = 1.

Penilaian terhadap aitem *unfavorable* adalah Hampir Selalu (HS) = 1, Sering (S) = 2, Kadang-kadang (KK) = 3, Jarang (J) = 2 Tidak Pernah (TP) = 5.

Tabel 3.2

Blue print skala persepsi resiko kecelakaan setelah validitas

No.	Faktor-faktor persepsi resiko kecelakaan	Indikator perilaku	Jumlah item		Bobot
			Fav	Unfav	
1.	Ketakutan (dread)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi apabila resikonya menakutkan seperti kematian atau kecelakaan.	5		10%
2.	Kontrol	Mempersepsikan resiko kecelakaan rendah apabila memiliki kontrol penuh atas kendaraan yang dikendarai.	2, 19, 62	45	10%
3.	Asal resiko (alam atau manusia)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi saat resiko tersebut berasal dari manusia dan menjadi rendah jika berasal dari alam.	1, 39	6	10 %
4.	Pilihan	Persepsi resiko kecelakaan menjadi tinggi saat pengendara lain yang melakukan aktifitas-aktifitas berkendara yang berbahaya di sekitar kita.	4		10 %
5.	Melibatkan anak-anak	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi ketika anak-anak terlibat saat berkendara.	12, 36	13, 24, 53	5 %
6.	Baru tidaknya resiko	Persepsi resiko terhadap kecelakaan akan rendah apabila pengendara telah mengenal kondisi jalan yang akan dilewati dan menjadi tinggi persepsinya apabila kondisi jalan belum pernah dilewati sebelumnya.		9, 17	10 %
7.	Kewaspadaan	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi di jalanan yang beresiko terjadi kecelakaan.	52, 63	22, 31, 54	10 %
8.	Bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri	Memiliki anggapan akan mengalami kecelakaan pada jalan yang memiliki informasi atau data yang menyebutkan bahwa jalan tersebut sering memakan korban jiwa.	25	26	10 %
9.	Pertukaran resiko	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi rendah	42		15 %

	keuntungan	apabila ada keuntungan yang di dapat dari pengambilan resiko tersebut.			
10.	Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan	Mempersepsikan resiko kecelakaan kecil apabila memiliki kepercayaan terhadap sepeda motor dan alat kelengkapan yang digunakan.	43, 49, 59	48, 56	10 %
	Jumlah		16	13	100 %
			29		

Setelah uji coba dilakukan, tersisa 29 item valid dari 66 item artinya ada 34 item yang gugur pada proses uji validitas dengan menggunakan aplikasi *LISREL 8.70*. Tingkat validitas suatu aitem dilihat dari ketentuan valid yang di berlakukan pada *LISREL*, yaitu nilai *FL (Factor Loading)* angkanya menunjukkan positif dan pada *T-Value* nilainya $> 1,96$.

b. Skala *Aggressive Driving*

Skala *aggressive driving* ini berdasarkan teori dari kategori perilaku agresif dalam berkendara yang dikemukakan Tasca (2000) yaitu membuntuti terlalu dekat, keluar masuk jalur, menyalip dengan kasar, memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, menyalip dari bahu jalan, berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur, mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur, melewati (melanggar lampu merah), melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapan membahayakan pengguna jalan lainnya.

Tabel 3.3

Blue print skala aggressive driving sebelum validitas

No.	Kategori Aggressive Driving	Item		Bobot
		Fav	Unfav	
1.	Membuntuti terlalu dekat	3, 9, 13	4, 8	10 %
2.	Keluar masuk jalur	1, 10, 12	6, 45	10 %
3.	Menyalip dengan kasar	5, 16, 26	42, 50	10 %
4.	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	15, 20, 46	18, 25	10 %
5.	Menyalip dari bahu jalan	2, 17, 31	22, 39	10 %
6.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	7, 30, 47	14, 27	10 %
7.	Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	19, 38, 41	29, 33	10 %
8.	Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	21, 32, 37	36, 40	10 %
9.	Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur	23, 35, 44, 51	24, 48	10 %
10.	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya	28, 34, 43	11, 49	10 %
Jumlah		31	20	100 %
		51		

Jawaban yang digunakan pada skala *Aggressive Driving* adalah Hampir Selalu (HS), Sering (S), Kadang-kadang (KK), Jarang (J), Tidak Pernah (TP). Penilaian terhadap aitem yang *favorable* adalah Hampir Selalu (HS) = 5, Sering (S) = 4, Kadang-kadang (KK) = 3, Jarang (J) = 2 Tidak Pernah (TP) = 1. Penilaian terhadap aitem *unfavorable* adalah Hampir Selalu (HS) = 1, Sering (S) = 2, Kadang-kadang (KK) = 3, Jarang (J) = 2 Tidak Pernah (TP) = 5.

Tabel 3.4
Blue print skala aggressive driving setelah uji validitas

No.	Kategori Aggressive Driving	Item		Bobot
		Fav	Unfav	
1.	Membuntuti terlalu dekat	3	8	10 %
2.	Keluar masuk jalur	1, 10, 12	6, 45	10 %
3.	Menyalip dengan kasar	5, 26		10 %
4.	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	15, 20, 46	18, 25	10 %
5.	Menyalip dari bahu jalan	2, 31	22, 39	10 %
6.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	7, 47	27	10 %
7.	Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	19		10 %
8.	Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	21, 32, 37	36, 40	10 %
9.	Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur	23, 35, 51		10 %
10	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya	28, 34,	11, 49	10 %
	Jumlah	22	20	100 %
		34		

Setelah uji coba dilakukan, tersisa 34 item valid dari 51 item artinya ada 17 item yang gugur pada proses uji validitas dengan menggunakan aplikasi LISREL 8.70. Tingkat validitas suatu aitem dilihat dari ketentuan valid yang di berlakukan pada LISREL, yaitu nilai *FL* (*Factor Loading*) angkanya menunjukkan positif dan pada *T-Value* nilainya $> 1,96$.

E. Uji Instrumen

Untuk mengetahui hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*, menggunakan formula *correlation product moment* yang dikembangkan oleh *Pearson* (*Spearman's Correlation*) (Azwar, 2009). Untuk melakukan perhitungan menggunakan bantuan program SPSS 20.00. Penelitian ini merupakan penelitian uji coba terpakai.

1. Uji Validitas Instrumen Penelitian

Suatu instrumen dikatakan valid apabila instrumen tersebut dapat mengukur apa yang hendak diukur (Kountur, 2009). Hasil penelitian akan dikatakan valid, jika terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dan data sesungguhnya terjadi pada subjek yang diteliti. Ada beberapa pengujian validitas yang dilakukan dalam penelitian ini diantaranya validitas tampak atau rupa (*face validity*), validitas isi, validitas konstruk.

Validitas tampak adalah validitas yang didasari dari tampilan format tes dan kesesuaian aitem dengan indikator yang hendak diukur. Validitas isi adalah validitas yang dilakukan oleh analisa rasional panel-panel yang berkompeten seperti melakukan *expert review* atau *expert judgement*. Terakhir validitas konstruk adalah validitas yang menunjukkan sejauh mana suatu tes dapat mengukur konstruk teori yang akan diukur (Azwar, 2012).

Pada penelitian ini, peneliti melakukan *expert review* atau *expert judgement* kepada tiga panel yang berkompeten yaitu dosen-dosen psikologi Universitas Bosowa Makassar. Setelah *expert* memberikan penilaian terhadap kesesuaian antara aitem dan indikator, kemudian dilakukan perhitungan memakai perhitungan aiken. Selanjutnya peneliti melakukan uji keterbacaan kepada enam orang subjek acak untuk melihat sejauh mana pemahaman subjek terhadap redaksi aitem yang telah diberikan penilaian oleh *expert*. Setelah itu, uji validitas dilakukan dengan menggunakan aplikasi *Lisrel 8.70*. Pada aplikasi *Lisrel 8.70* ketentuan suatu aitem valid apabila nilai *Factor Loading* nilainya positif (+) dan nilai *T-Value* >1,96.

2. Uji Reliabilitas Instrumen Penelitian

Menurut Azwar (2009), reliabilitas mengacu kepada konsistensi atau kepercayaan hasil ukur, yang mengandung makna pengukuran. Dalam uji alat tes terdapat uji reliabilitas. Tujuan dari uji reliabilitas dalam instrumen penelitian adalah untuk melihat seberapa jauh alat ukur yang digunakan dalam penelitian memberikan hasil pengukuran yang konsisten bila dilakukan pengukuran kembali pada hal yang sama. Untuk menguji reliabilitas menggunakan prosedur pengujian, koefisien reliabilitas *alpha* (Azwar, 2009) Data untuk menghitung koefisien reliabilitas alpha diperoleh lewat penyajian satu bentuk skala yang dikenakan hanya sekali saja pada kelompok responden.

Dalam aplikasinya, reliabilitas dinyatakan oleh koefisien reliabilitas yang angkanya berada pada rentang 0 sampai dengan 1,00. Semakin tinggi koefisien reliabilitas mendekati angka 1,00 berarti semakin tinggi reliabilitasnya. Sebaliknya semakin koefisien yang semakin rendah mendekati angka 0 berarti semakin rendah reliabilitasnya (Azwar, 2009). Untuk menentukan koefisien reliabilitas *alpha cronbach* maka digunakanlah kaidah reliabilitas menurut Guilford (dalam Kuncono, 2004) yaitu :

Tabel 3.5
Reliabilitas menurut Guilford

Koefisien Reliabilitas	Kriteria
>0.9	Sangat reliabel
0.70 - 0.90	Reliabel
0.40 – 0.70	Cukup reliabel
0.20 – 0.40	Kurang Reliabel
<0.20	Tidak Reliabel

Sumber : Kuncono (2004)

Tabel 3.6

Reliabilitas pada skala persepsi resiko kecelakaan dan aggressive driving

Skala	Jumlah Item	Cronbach's alpha
Persepsi resiko kecelakaan	29	0,606
Aggressive driving	34	0,817

Dari hasil penelitian di peroleh nilai reliabilitas pada skala persepsi resiko kecelakaan sebesar 0,606 artinya masuk dalam kriteria cukup reliabel dan nilai reliabilitas pada skala *aggressive driving* sebesar 0,817 artinya masuk dalam kriteria reliabel.

F. Uji Prasyarat Analisis

1. Uji Normalitas

Pengujian normalitas dilakukan untuk mengetahui normal tidaknya suatu distribusi data. Hal ini penting diketahui berkaitan dengan ketepatan pemilihan uji statistik yang akan dipergunakan. Pengujian normalitas dapat dilakukan memakai *Kolmogorov Smirnov* dengan bantuan *SPSS 20.00*. Kriteria uji normalitas menurut Azwar (2009) yaitu :

- 1) .Nilai signifikasi $> 0,05$ = Berdistribusi normal
- 2) .Nilai signifikasi $< 0,05$ = Tidak berdistribusi normal

Pada penelitian ini hasil uji normalitas variabel persepsi resiko kecelakaan memiliki nilai signifikansi 0,360, artinya nilai signifikansi tersebut berdistribusi normal karena $>0,05$. Pada variabel *aggressive driving* memiliki nilai signifikansi 0,819, artinya nilai signifikansi tersebut berdistribusi normal karena $>0,05$. Berikut adalah tabel nilai signifikansi dari hasil uji normalitas :

Tabel 3.7
Hasil Uji Normalitas

Variabel	K-Smirnov	Sig. (2 tailed)	Ket.
Persepsi Resiko kecelakaan	0,925	0,360	Normal
Aggressive Driving	2,400	0,819	Normal

2. Uji Linearitas

Uji linearitas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel mempunyai hubungan yang linear atau tidak secara signifikan. Uji ini biasanya dilakukan sebagai prasyarat dalam analisis korelasi. Pengujian pada SPSS 20.00 dengan menggunakan *Test For Linearity* dengan taraf signifikansi $> 0,05$ maka dua variabel linear, tapi bila taraf signifikansi $< 0,05$ maka variabel tidak linear (Azwar, 2009).

Hasil dari penelitian ini menunjukkan nilai signifikansi antar 2 variabel sebesar 0,542, artinya kedua variabel yaitu persepsi resiko kecelakaan dan *aggressive driving* dikatakan linear karena nilai signifikansi $> 0,05$. Berikut adalah tabel hasil uji linearitas :

Tabel 3.8
Hasil Uji Linearitas

Variabel	F	Signifikansi	Ket.
Persepsi resiko kecelakaan dengan Aggressive driving	0,961	0,542	Linear

G. Teknik Analisis Data

1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif dilakukan untuk menganalisis data dengan cara menggambarkan data yang terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku umum bagi populasi (Sugiyono, 2009). Kategorisasi mengacu pada nilai mean empirik dengan pedoman sebagai berikut :

Tabel 3.9
Pedoman kategorisasi yang digunakan dalam penelitian

$\mu \geq - 1,5 \alpha$	Kategori Sangat Rendah
$- 1,5 \alpha < \mu \leq - 0,5 \alpha$	Kategori Rendah
$- 0,5 \alpha < \mu \leq + 0,5 \alpha$	Kategori Sedang
$+ 0,5 \alpha < \mu \leq + 1,5 \alpha$	Kategori Tinggi
$+ 1,5 \alpha < \mu$	Kategori Sangat Tinggi
Ket.	$\mu = \text{mean}$

Sumber : Azwar (2012)

2. Uji Hipotesis

Setelah dilakukan uji prasyarat maka data hasil penelitian akan dianalisis uji hipotesis secara statistik menggunakan analisis korelasi sederhana dengan tujuan untuk menguji hipotesis “Ada hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara sepeda motor di Kota Makassar”. Analisis ini juga dilakukan untuk melihat seberapa banyak sumbangan persepsi resiko kecelakaan terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor di Kota Makassar. Data yang diolah akan dibantu menggunakan *SPSS 20.00 for windows*. Untuk menentukan tingkat koefisien korelasi suatu hubungan, maka dapat berpedoman pada ketentuan di bawah ini :

Tabel 3.10

Pedoman Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0 - 0,25	Korelasi Sangat Lemah
> 0,25 - 0,5	Korelasi Cukup
> 0,5 - 0,75	Korelasi Kuat
> 0,5 - 0,75	Kuat
> 0,75 - 1	Sangat Kuat

Sumber : Sarwono (2006)

Hipotesis yang akan diuji adalah :

- a. Hipotesis Null (H_0) : Tidak ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara motor di Kota Makassar
- b. Hipotesis Alternatif (H_a) : Ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara motor di Kota Makassar.

H_a (Hipotesis alternatif) akan diterima apabila nilai signifikansi $<0,05$, sedangkan H_0 (Hipotesis *null*) akan diterima apabila nilai signifikansi $>0,05$ (Sugiyono, 2014). Dari hasil uji hipotesis yang dilakukan didapatkan nilai signifikansi (sig. 2 *tailed*) 0,678 artinya tidak ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* dan nilai *pearson correlate* sebesar 0,24 dengan arah positif, nilai korelasi tersebut masuk dalam koefisien korelasi lemah.

H. Prosedur Penelitian

1. Jadwal Penelitian

Adapun jadwal penelitian ditunjukkan pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.11
Jadwal Penelitian

Kegiatan	Tahun 2017																			
	Mei				Juni				Juli				Agustus				September			
	Minggu ke				Minggu ke				Minggu ke				Minggu ke				Minggu ke			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Pembuatan Skala	■	■	■																	
Menyerahkan Surat Ijin Penelitian					■															
Pengumpulan Data						■					■									
Analisis Data													■	■	■	■				
Penyusunan Skripsi dan Konsultasi																	■	■	■	■

2. Persiapan Penelitian

Penelitian ini memerlukan skala sebagai instrumen dalam pengumpulan data. Sebelum pengumpulan data dilakukan, tentu peneliti harus mempersiapkan skala penelitian. Setelah skala penelitian selesai kemudian diserahkan kepada ahli yang berkompeten (*expert review*) dalam hal ini adalah dosen psikologi Universitas Bosowa Makassar, hal ini bertujuan untuk melihat kesesuaian antara aitem dan indikator yang dibuat peneliti telah sesuai dengan teori yang digunakan. Hasil dari *expert*

kemudian dianalisis perhitungan aiken untuk mengukur validitas isi aitem-aitem berdasarkan data empirik. Setelah *expert review* kemudian peneliti melakukan uji keterbacaan kepada 5 sampel acak yang bertujuan untuk melihat apakah redaksi yang digunakan dalam alat ukur penelitian yang berupa skala ini dapat dimengerti oleh umum atau tidak. Hasil dari uji keterbacaan kemudian direvisi untuk melihat adakah redaksi-redaksi yang perlu diganti dan dihitung menggunakan analisis aiken. Alat ukur disiapkan oleh peneliti selama kurang lebih dua bulan.

Langkah selanjutnya peneliti mengurus perijinan penelitian. Hal pertama yang dilakukan adalah meminta surat pengantar dari fakultas yang ditujukan untuk Dinas P2TBKPM Provinsi Sulawesi Selatan, selanjutnya peneliti mengantarkan surat ke dinas tersebut, agar mendapat pengantar lagi untuk ditujukan ke kelurahan atau kecamatan tempat peneliti akan melakukan penelitian. Setelah mendapat pengantar dari Dinas P2TBKPM Provinsi Sulawesi Selatan, kemudian peneliti diarahkan untuk membawa surat pengantar tersebut ke kantor walikota untuk mendapat ijin ke kantor kecamatan tempat akan dilaksanakan penelitian, dalam hal ini kecamatan Tamalanrea. Setelah mendapat surat ijin dari Walikota, kemudian peneliti membawa surat ijin ke kantor Kecamatan Tamalanrea. Peneliti melakukan penelitian di wilayah Kecamatan Tamalanrea.

Peneliti menggunakan uji coba terpakai, sehingga dalam pengambilan data dilakukan sekaligus. Uji coba terpakai skala tersebut dilakukan oleh peneliti pada tanggal 15 Juni 2017 sampai dengan 17 Juli 2017. Dalam menentukan validitas skala menggunakan program *Lisrel 8.70*, sedangkan pengujian reliabilitas menggunakan program SPSS versi *20.0 For Windows*.

3. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian tentang hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara sepeda motor di kota Makassar dilaksanakan pada tanggal 15 Juni 2017 sampai dengan 17 Juli 2017. Skala tersebut diberikan kepada pengendara sepeda motor yang memiliki SIM, berusia 17-30 tahun dan sehari-hari melewati jalan perintis kemerdekaan km.10.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

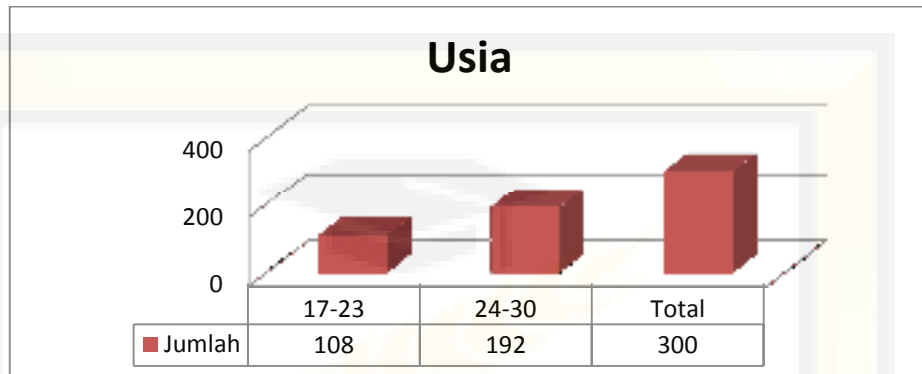
1. Deskripsi Data Penelitian

Pendeskripsian data bertujuan untuk menggambarkan data yang telah dikumpul di lapangan dengan menggunakan analisis deskriptif tanpa adanya maksud untuk membuat kesimpulan yang berlaku secara generalisasi (Sugiyono, 2012). Ada beberapa karakteristik subjek yang dianalisis di dalam penelitian ini, di antaranya usia, jenis kelamin, suku, pendidikan terakhir, pekerjaan, status perkawinan, deskripsi persepsi resiko kecelakaan dan deskripsi *aggressive driving*. Karakteristik usia, jenis kelamin, suku, pendidikan terakhir, pekerjaan dan status perkawinan di lihat dari dua variabel berbeda yaitu persepsi resiko dan *aggressive driving*.

a. Berdasarkan Usia

Pada penelitian ini subjek peneliitian memiliki rentang usia yaitu 17-30 tahun berdasarkan data dari Polrestabes Kota Makassar yang mennyebut bahwa rentang usia yang paling banyak mengalami kecelakaan adalah usia 17-30. Peneliti membagi dua kelompok usia agar dapat melihat kelompok usia berapa yang paling banyak menjadi subjek penelitian. Adapun bentuk diagramnya adalah sebagai berikut :

Gambar 1
Karakteristik berdasarkan usia



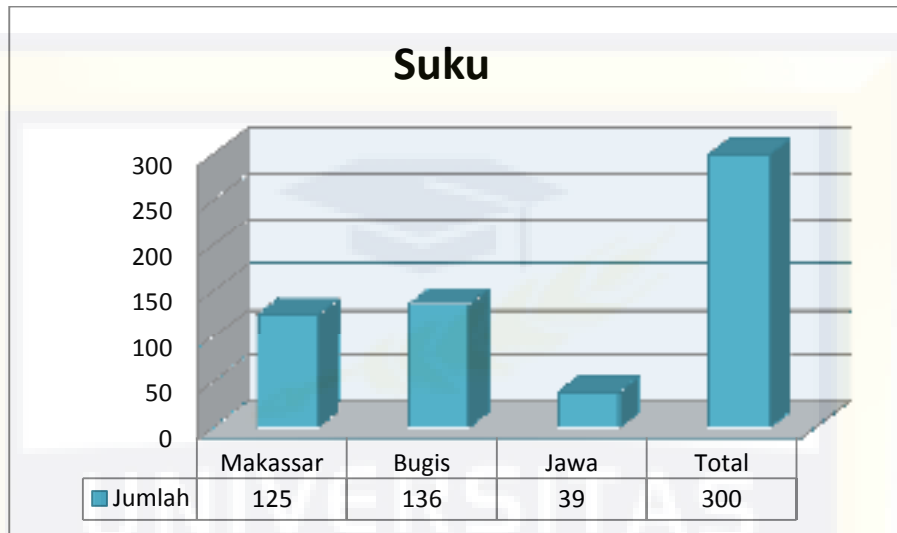
Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Subjek pada usia 17-23 berjumlah 108 subjek dan pada usia 24-30 berjumlah 192 subjek, maka pada penelitian ini rentang usia yang paling banyak menjadi subjek adalah rentang usia 24-30.

b. Berdasarkan Suku

Dari hasil penelitian ini, peneliti menemukan 3 suku yang menjadi subjek penelitian yaitu suku makassar, bugis dan suku jawa. Adapun jumlahnya dapat dilihat pada diagram berikut :

Gambar 2
Karakteristik berdasarkan suku



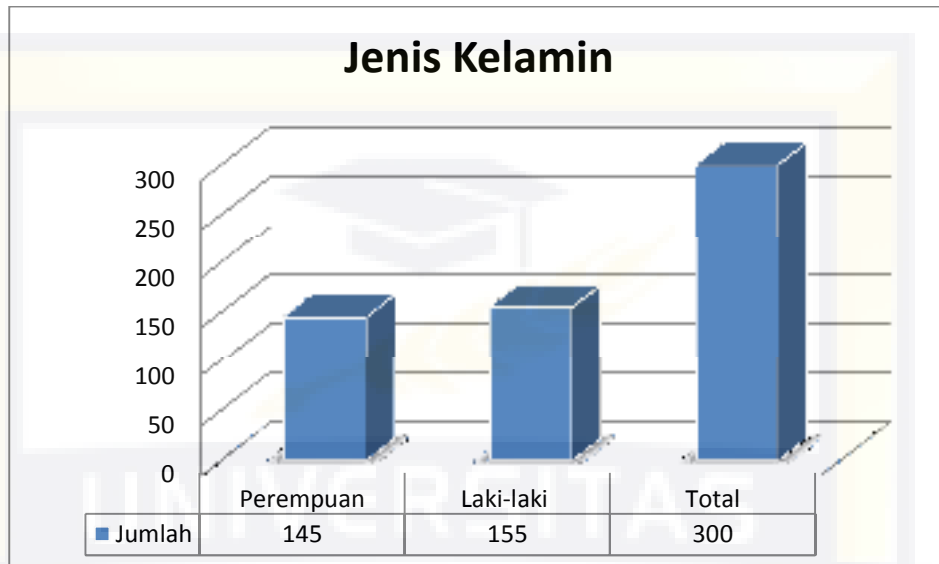
Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Subjek dengan suku makassar berjumlah 125 subjek, subjek bersuku bugis berjumlah 136, dan subjek suku jawa berjumlah 39 subjek. Suku yang paling banyak pada penelitian ini adalah suku bugis.

c. Berdasarkan Jenis Kelamin

Dari hasil yang didapat jumlah laki-laki dan perempuan hampir sama, adapun jumlahnya dapat dilihat pada diagram berikut :

Gambar 3
Karakteristik berdasarkan jenis kelamin



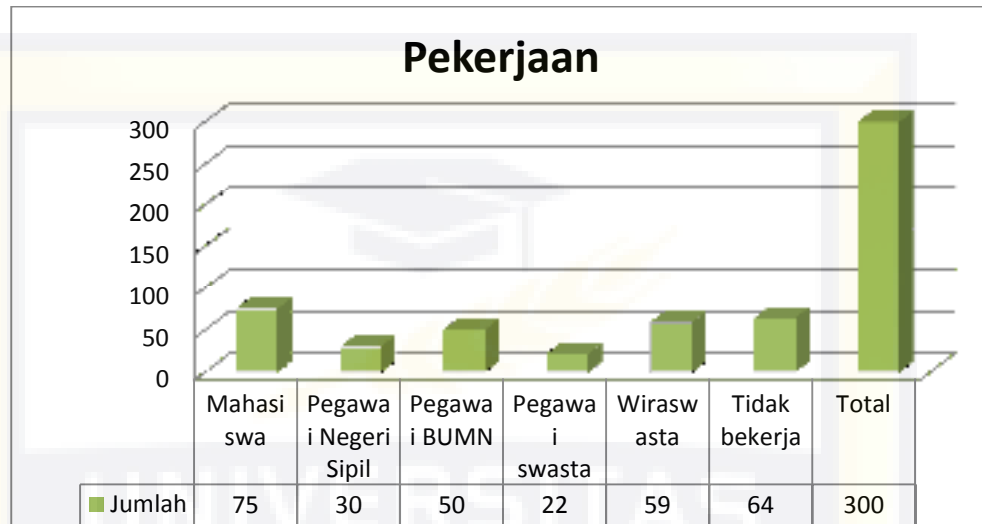
Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Dapat dilihat pada diagram jumlah perempuan 145 subjek dan jumlah laki-laki sebanyak 155 subjek.

d. Berdasarkan Pekerjaan

Ada beberapa jenis pekerjaan yang didapatkan dari penelitian ini, jenis pekerjaan tersebut dapat dilihat pada diagram berikut :

Gambar 4
Karakteristik berdasarkan pekerjaan



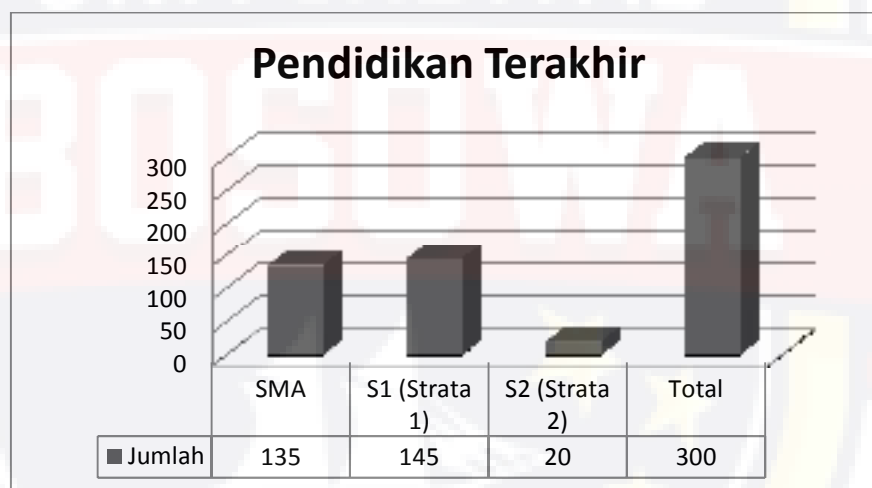
Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Terdapat 5 jenis pekerjaan dari hasil yang di dapat diantaranya mahasiswa, pegawai negeri sipil, pegawai BUMN, pegawai swasta, dan wiraswasta. Subjek mahasiswa berjumlah 75 subjek, pegawai negeri sipil berjumlah 30 orang, pegawai BUMN berjumlah 50 subjek, pegawai swasta berjumlah 22 subjek, wiraswasta berjumlah 59 subjek. Adapula subjek yang tidak bekerja berjumlah 64 subjek. Jenis pekerjaan yang paling banyak adalah mahasiswa.

e. Berdasarkan pendidikan terakhir

Peneliti menemukan 3 jenis pendidikan terakhir dari subjek yaitu ada yang berpendidikan terakhir SMA (Sekolah Menengah Atas), S1 (Strata satu) dan S2 (Strata dua). Untuk melihat jumlah dari ketiga jenis pendidikan terakhir, perhatikan diagram berikut :

Gambar 5
Karakteristik berdasarkan pendidikan terakhir

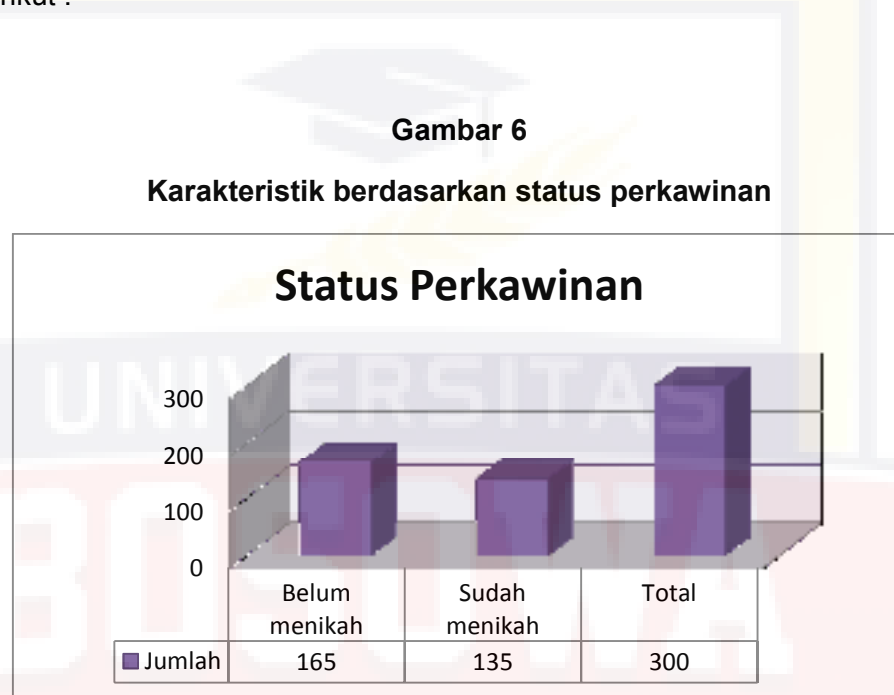


Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Pada diagram dapat dilihat subjek yang berpendidikan terakhir SMA berjumlah 135 subjek, yang berpendidikan terakhir S1 berjumlah 145 subjek dan S2 berjumlah 20 subjek.

f. Berdasarkan Status Perkawinan

Hasil yang didapat oleh peneliti, jumlah subjek yang belum menikah lebih banyak dari pada yang sudah menikah, dapat di lihat pada diagram berikut :



Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Dari diagram di atas subjek yang belum menikah berjumlah 170 orang dan yang sudah menikah berjumlah 130 orang.

2. Deskripsi Data Persepsi Resiko Kecelakaan

a. Usia

Deskripsi data persepsi resiko kecelakaan berdasarkan usia terbagi menjadi dua kelompok yaitu kelompok usia 17-23 dan kelompok usia 24-30 dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

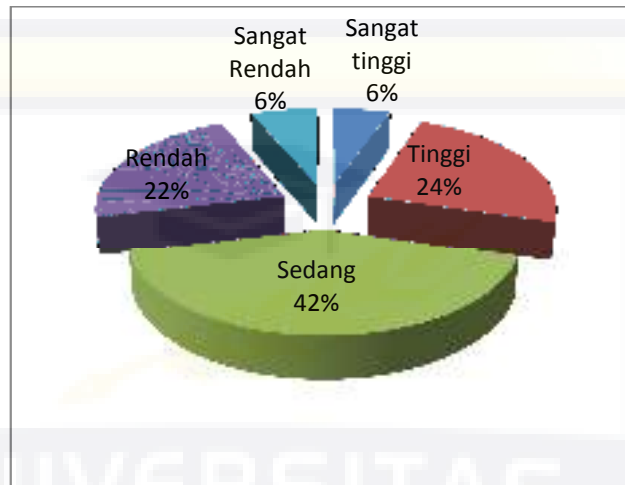
Gambar 7**Deskripsi berdasarkan kelompok usia 17-23 (108 responden)****Sumber : Data hasil penelitian yang diolah**

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 6% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 24% pada kategori tinggi, 42% pada kategori sedang, 22% pada kategori rendah dan 6% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara pada usia 17-23 persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

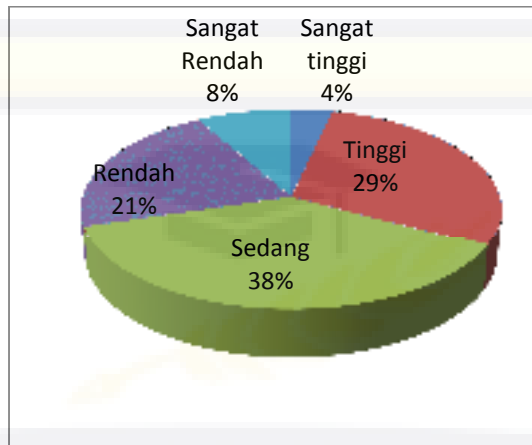
Gambar 8**Deskripsi berdasarkan kelompok usia 24-30 (192 responden)****Sumber : Data hasil penelitian yang diolah**

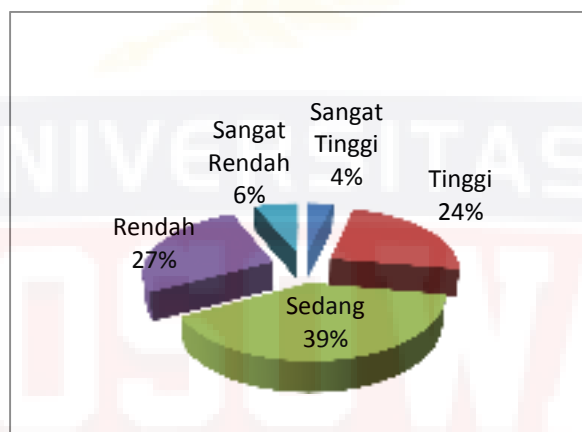
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 29% pada kategori tinggi, 38% pada kategori sedang, 21% pada kategori rendah dan 8% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pada usia 24-30 persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang. Dapat disimpulkan pula bahwa pengendara dengan usia 17-23 memiliki persepsi resiko dengan kategori yang lebih rendah daripada pengendara dengan usia 24-30. Pengendara dengan usia 24-30 memiliki persepsi resiko kecelakaan dengan kategori jawaban lebih tinggi dari pengendara usia 17-23.

b. Jenis Kelamin

Deskripsi data persepsi resiko kecelakaan berdasarkan jenis kelamin dapat di lihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 9

Deskripsi berdasarkan jenis kelamin laki-laki (155 responden)



Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 24% pada kategori tinggi, 39% pada kategori sedang, 27% pada kategori rendah dan 6% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara berjenis kelamin laki-laki persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

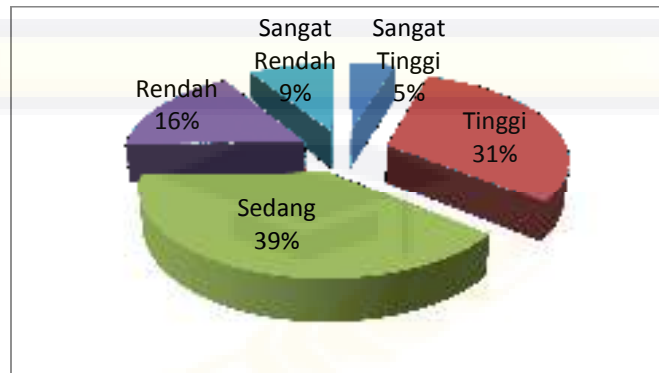
Gambar 10**Deskripsi berdasarkan jenis kelamin perempuan (145 responden)****Sumber : Data hasil penelitian yang diolah**

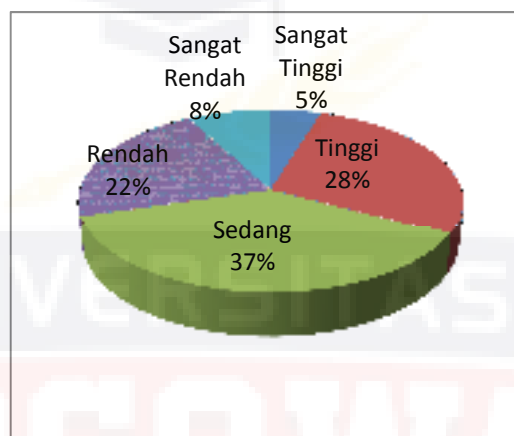
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 31% pada kategori tinggi, 39% pada kategori sedang, 16% pada kategori rendah dan 9% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara berjenis kelamin perempuan persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang. Dapat disimpulkan bahwa pengendara berjenis kelamin laki-laki memiliki persepsi resiko kategori lebih rendah daripada pengendara berjenis kelamin perempuan. Pengendara berjenis kelamin perempuan memiliki persepsi resiko kecelakaan kategori jawaban yang tinggi daripada pengendara motor laki-laki.

c. Suku

Deskripsi data persepsi resiko kecelakaan berdasarkan suku dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 11

Deskripsi berdasarkan suku Makassar (125 responden)



Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 28% pada kategori tinggi, 37% pada kategori sedang, 22% pada kategori rendah dan 8% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara bersuku Makassar persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

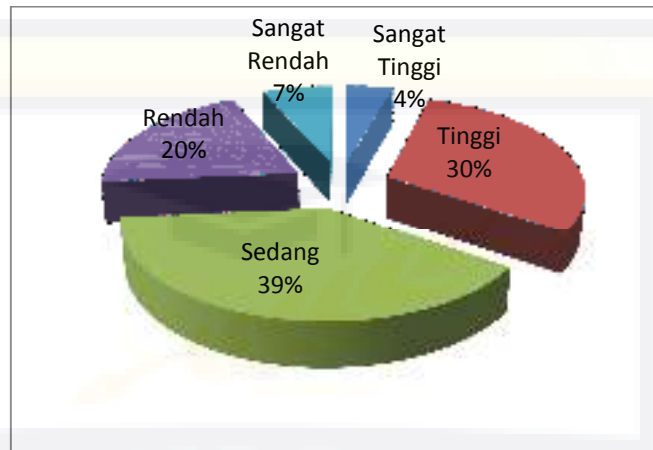
Gambar 12**Deskripsi berdasarkan suku Bugis (136 responden)****Sumber : Data hasil penelitian yang diolah**

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 30% pada kategori tinggi, 39% pada kategori sedang, 20% pada kategori rendah dan 7% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara bersuku Bugis persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

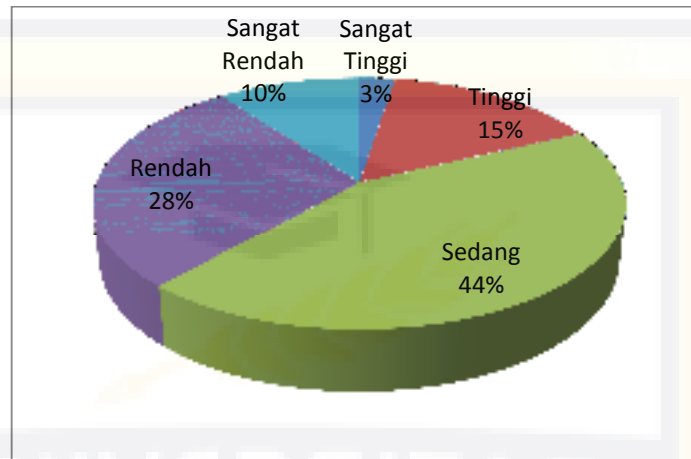
Gambar 13**Deskripsi berdasarkan suku Jawa (39 responden)****Sumber : Data hasil penelitian yang diolah**

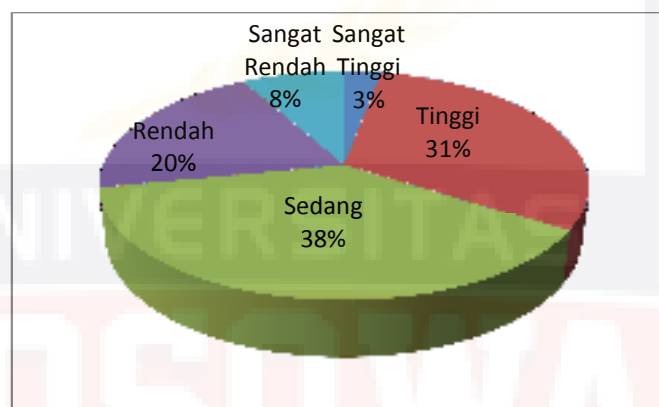
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 3% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 15% pada kategori tinggi, 44% pada kategori sedang, 28% pada kategori rendah dan 10% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara bersuku Jawa persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang. Dapat disimpulkan bahwa pengendara bersuku Jawa memiliki persepsi resiko kecelakaan yang rendah daripada suku Makassar dan suku Bugis. Pengendara bersuku bugis memiliki persepsi resiko kecelakaan yang kategori jawaban lebih tinggi daripada pengendara bersuku Makassar dan Jawa.

d. Pendidikan Terakhir

Deskripsi data persepsi resiko kecelakaan berdasarkan pendidikan terakhir dapat di lihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 14

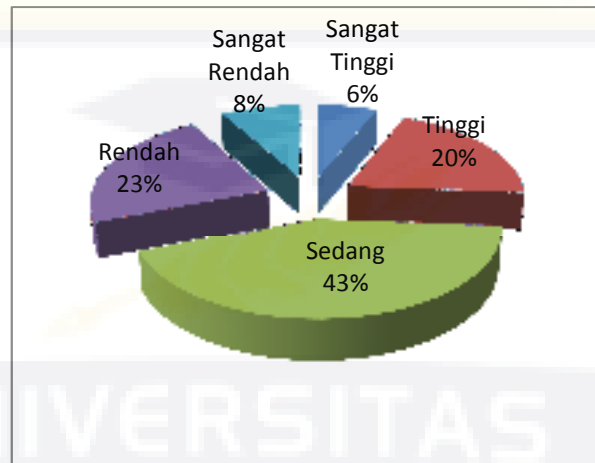
Deskripsi berdasarkan pendidikan terakhir SMA (Sekolah Menengah Atas) (135 responden)



Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 3% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 31% pada kategori tinggi, 38% pada kategori sedang, 20% pada kategori rendah dan 8% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pendidikan terakhir SMA persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

Gambar 15
Deskripsi berdasarkan pendidikan terakhir S1 (Strata 1) (145
responden)

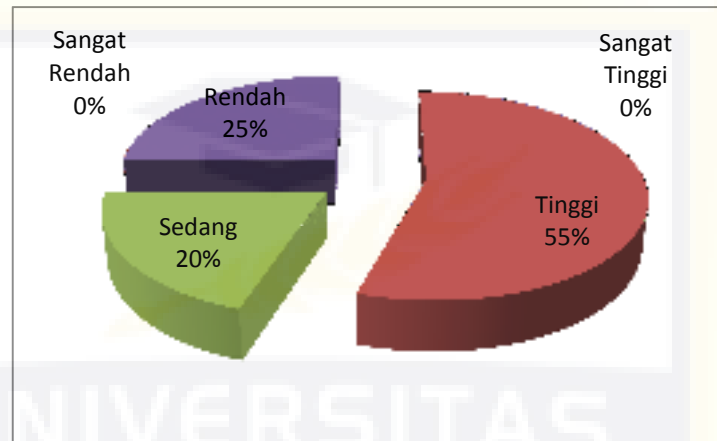


Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 6% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 20% pada kategori tinggi, 43% pada kategori sedang, 23% pada kategori rendah dan 8% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pendidikan terakhir S1 persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

Gambar 16

Deskripsi data berdasarkan pendidikan terakhir S2 (Strata 2) (20 responden)



Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

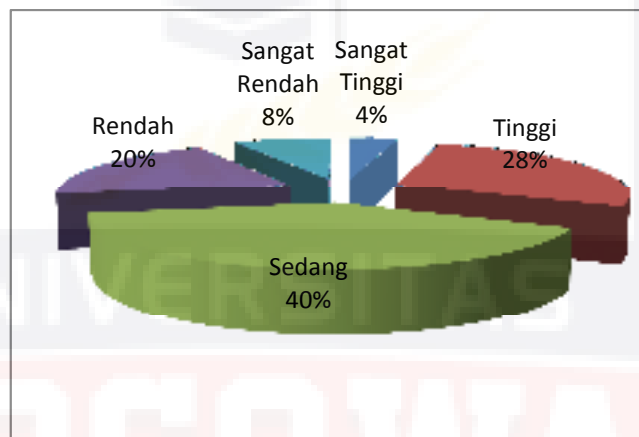
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 0% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 55% pada kategori tinggi, 20% pada kategori sedang, 25% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pendidikan terakhir S2 persepsi resiko kecelakaan dikategorikan tinggi. Dapat disimpulkan bahwa pengendara dengan pendidikan terakhir S2 memiliki persepsi resiko kecelakaan dengan kategori yang rendah daripada SMA dan S1.

e. Pekerjaan

Deskripsi data persepsi resiko kecelakaan berdasarkan pekerjaan subjek dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 17

Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan mahasiswa (75 responden)

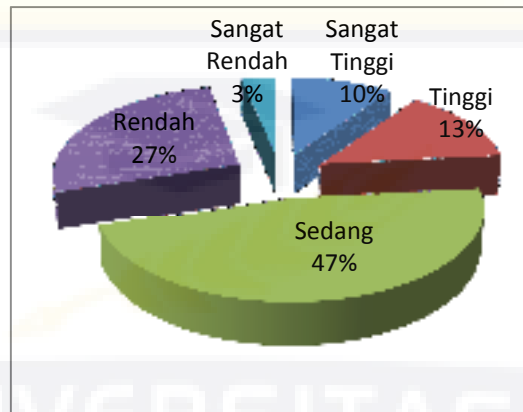


Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 28% pada kategori tinggi, 40% pada kategori sedang, 20% pada kategori rendah dan 8% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pekerjaan mahasiswa persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

Gambar 18

Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan pegawai negeri sipil (30 reponden)

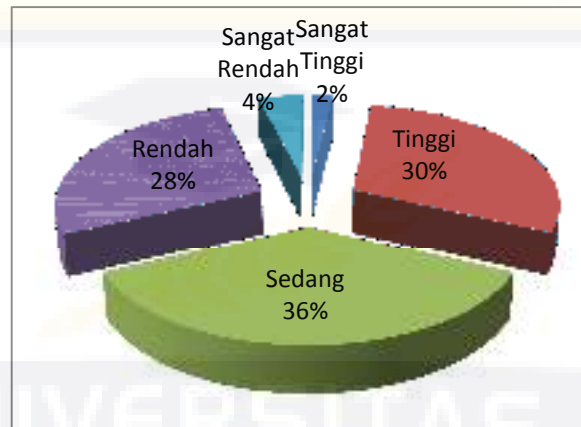


Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 10% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 13% pada kategori tinggi, 47% pada kategori sedang, 27% pada kategori rendah dan 3% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pekerjaan PNS (Pegawai Negeri Sipil) persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

Gambar 19

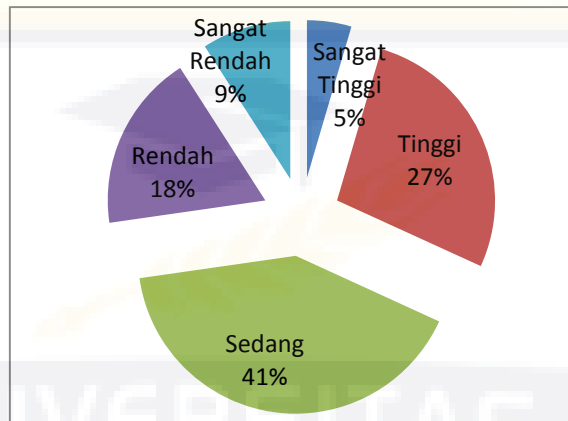
Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan pegawai BUMN (Badan Usaha Milik Negara) (50 responden)



Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 2% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 30% pada kategori tinggi, 36% pada kategori sedang, 28% pada kategori rendah dan 4% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pekerjaan pegawai BUMN (Badan Usaha Milik Negara) persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

Gambar 20
Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan pegawai swasta (22
responden)



Sumber : Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 27% pada kategori tinggi, 41% pada kategori sedang, 18% pada kategori rendah dan 9% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pekerjaan pegawai swasta persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

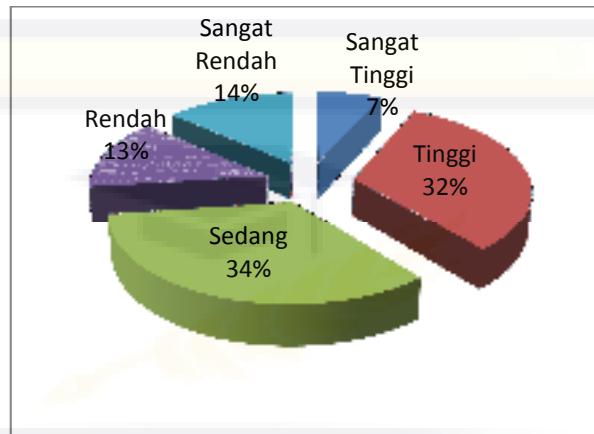
Gambar 21**Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan wiraswasta (59 responden)****Sumber : Data hasil penelitian yang diolah**

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 7% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 32% pada kategori tinggi, 34% pada kategori sedang, 13% pada kategori rendah dan 14% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara dengan pekerjaan wiraswasta persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

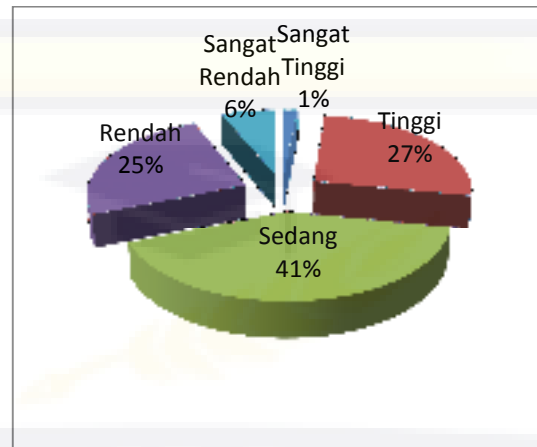
Gambar 22**Deskripsi berdasarkan subjek yang tidak bekerja (64 responden)****Sumber : Data penelitian yang diolah**

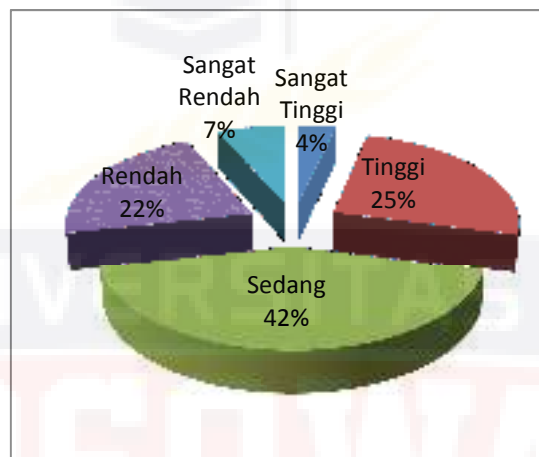
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 1% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 27% pada kategori tinggi, 41% pada kategori sedang, 25% pada kategori rendah dan 6% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara yang tidak mempunyai pekerjaan persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang. Dapat disimpulkan bahwa pengendara dengan pekerjaan pegawai BUMN memiliki persepsi resiko kecelakaan dengan kategori yang lebih rendah daripada jenis pekerjaan lain yang ada dalam karakteristik, sementara pengendara dengan jenis pekerjaan wiraswasta memiliki persepsi resiko kecelakaan dengan kategori yang lebih tinggi daripada jenis pekerjaan lain yang ada dalam karakteristik penelitian ini.

f. Status Perkawinan

Deskripsi data persepsi resiko kecelakaan berdasarkan status perkawinan dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 23

Deskripsi berdasarkan yang belum menikah (165 responden)



Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 25% pada kategori tinggi, 42% pada kategori sedang, 22% pada kategori rendah dan 7% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara yang belum menikah persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang.

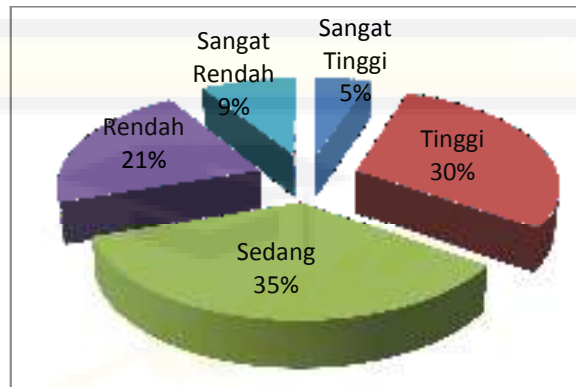
Gambar 24**Deskripsi berdasarkan yang sudah menikah (135 responden)****Sumber : Data penelitian yang diolah**

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala persepsi resiko kecelakaan dengan kategori sangat tinggi, 30% pada kategori tinggi, 35% pada kategori sedang, 21% pada kategori rendah dan 9% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara yang sudah menikah persepsi resiko kecelakaan dikategorikan sedang. Dapat disimpulkan bahwa pengendara yang belum menikah memiliki persepsi resiko kecelakaan dengan kategori jawaban yang rendah.

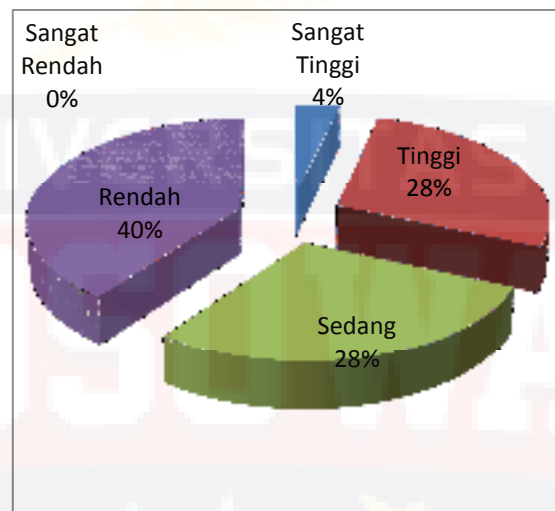
3. Deskripsi Data *Aggressive Driving*

a. Usia

Deskripsi data *aggressive driving* berdasarkan usia dibagi menjadi 2 kelompok usia yaitu kelompok usia 17-23 dan kelompok usia 24-30 dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 25

Deskripsi berdasarkan usia 17-23 (108 responden)

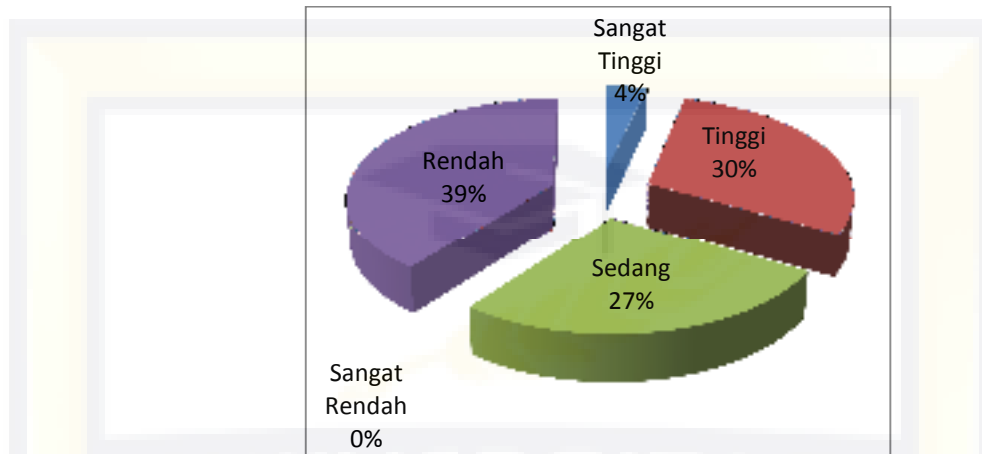


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 28% pada kategori tinggi, 28% pada kategori sedang, 40% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang berusia 17-23 perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 26

Deskripsi berdasarkan usia 24-30 (192 responden)



Sumber : Data penelitian yang diolah

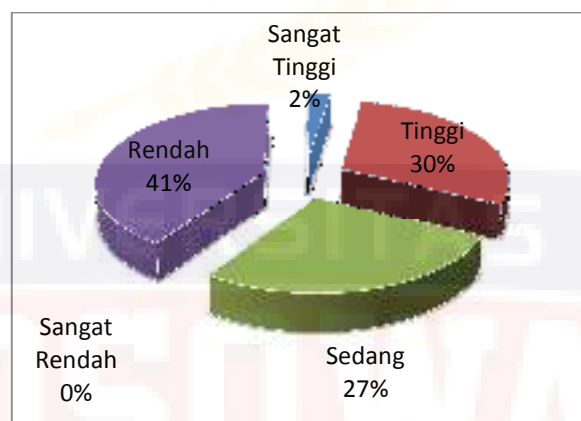
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 30% pada kategori tinggi, 27% pada kategori sedang, 39% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang berusia 24-30 perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah. Dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* pengemudi yang berusia 24-30 memiliki kategori jawaban lebih tinggi daripada pengemudi berusia 17-23.

b. Jenis Kelamin

Deskripsi data *aggressive driving* berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 27

Deskripsi berdasarkan jenis kelamin laki-laki (155 responden)



Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 2% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 30% pada kategori tinggi, 27% pada kategori sedang, 41% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi berjenis kelamin laki-laki perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

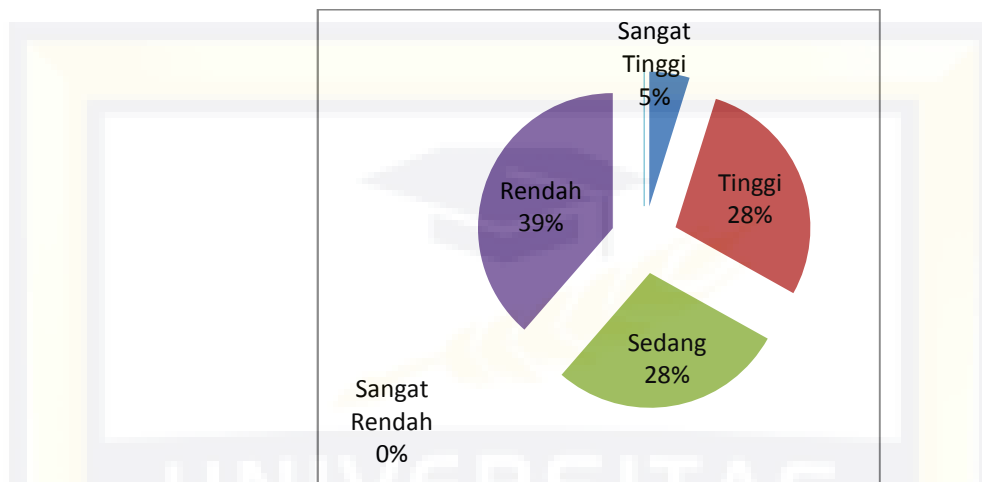
Gambar 28**Deskripsi berdasarkan jenis kelamin perempuan (145 responden)****Sumber : Data penelitian yang diolah**

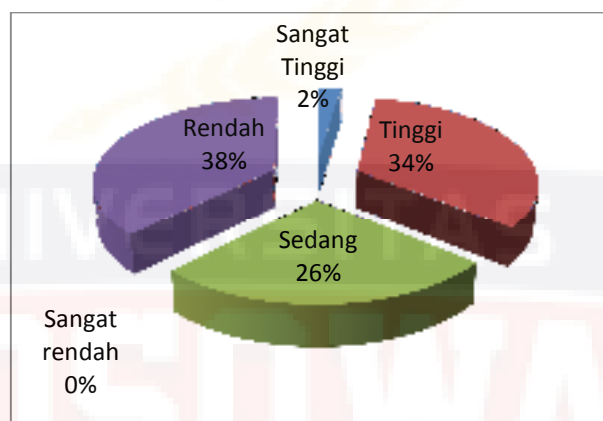
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 28% pada kategori tinggi, 28% pada kategori sedang, 39% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang berjenis kelamin perempuan perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah. Dapat disimpulkan bahwa jenis kelamin perempuan yang memiliki kategori jawaban *aggressive driving* yang lebih tinggi adalah pengemudi berjenis kelamin laki-laki.

c. Suku

Deskripsi data *aggressive driving* berdasarkan suku dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 29

Deskripsi berdasarkan suku Makassar (125 responden)



Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 2% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 34% pada kategori tinggi, 26% pada kategori sedang, 38% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang bersuku Makassar perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

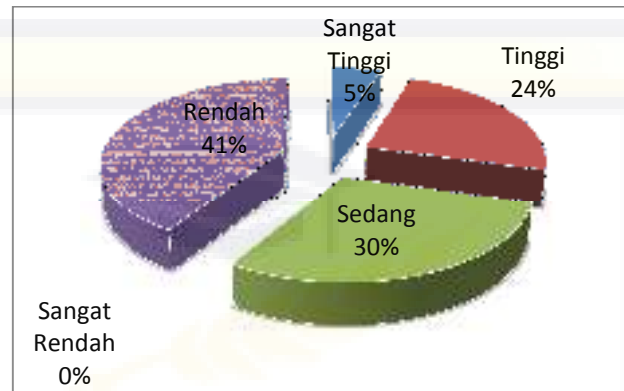
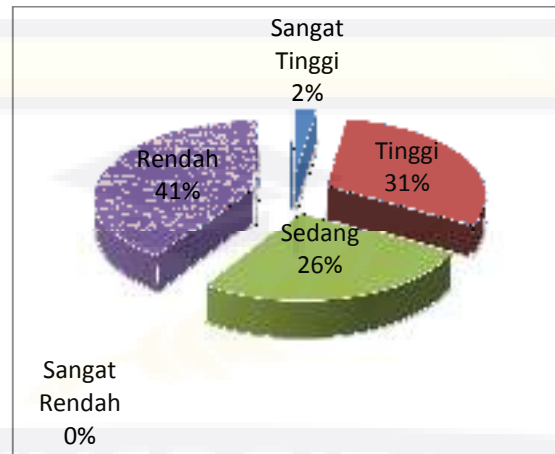
Gambar 30**Deskripsi berdasarkan suku bugis (136 responden)****Sumber : Data penelitian yang diolah**

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 24% pada kategori tinggi, 30% pada kategori sedang, 41% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang bersuku Bugis perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 31

Deskripsi berdasarkan suku jawa (39 responden)



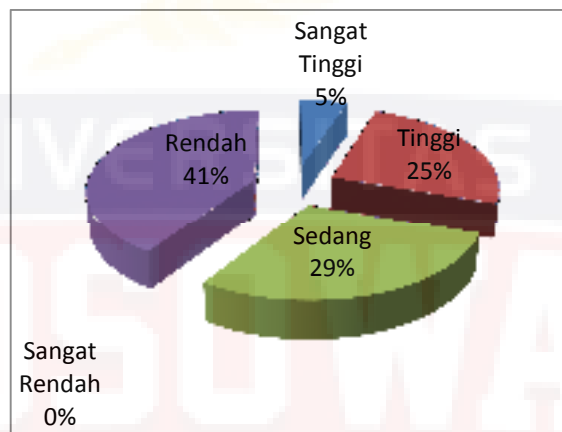
Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 2% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 31% pada kategori tinggi, 26% pada kategori sedang, 41% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang bersuku Jawa perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi bersuku Makassar memiliki perilaku *aggressive driving* yang memiliki kategori jawaban lebih tinggi.

d. Pendidikan Terakhir

Deskripsi data *aggressive driving* berdasarkan pendidikan terakhir dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 32
Deskripsi berdasarkan pendidikan terakhir SMA (Sekolah Menengah Atas) (135 responden)

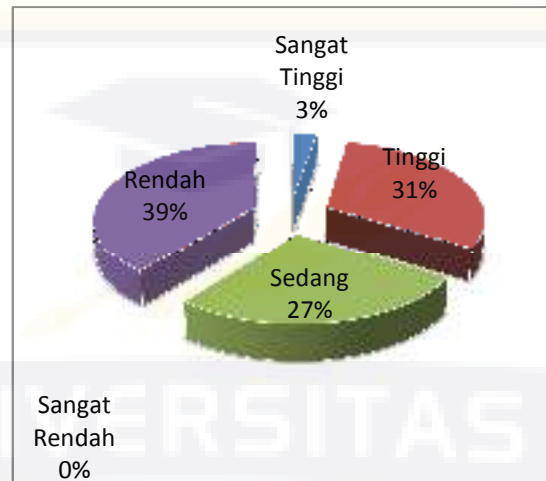


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 25% pada kategori tinggi, 29% pada kategori sedang, 41% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang pendidikan terakhirnya SMA perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 33

Deskripsi berdasarkan pendidikan terakhir S1 (Strata 1) (145 responden)

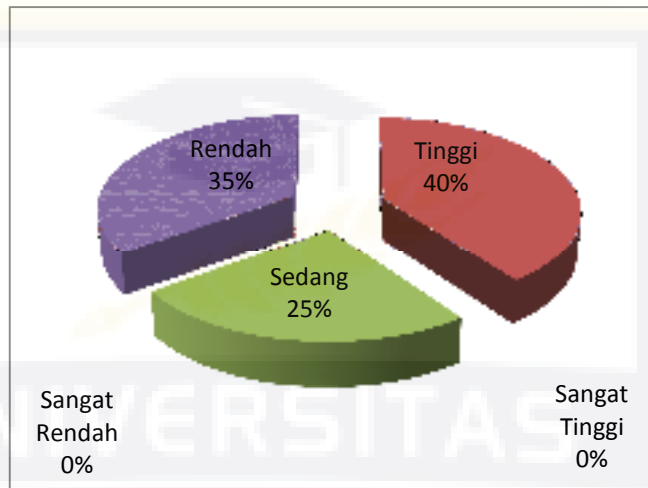


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 3% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 31% pada kategori tinggi, 27% pada kategori sedang, 39% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang pendidikan terakhirnya S1 perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 34

Deskripsi berdasarkan pendidikan terakhir S2 (Strata 2) (20 responden)



Sumber : Data penelitian yang diolah

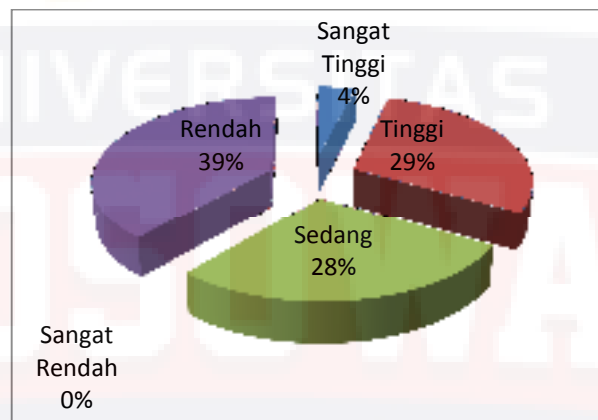
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 0% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 40% pada kategori tinggi, 25% pada kategori sedang, 35% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang pendidikan terakhirnya S2 perilaku *aggressive driving* dikategorikan tinggi. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi dengan pendidikan terakhir S2 memiliki perilaku *aggressive driving* yang memiliki kategori jawaban lebih tinggi.

e. Pekerjaan

Deskripsi data *aggressive driving* berdasarkan pekerjaan dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 35

Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan mahasiswa (75 responden)

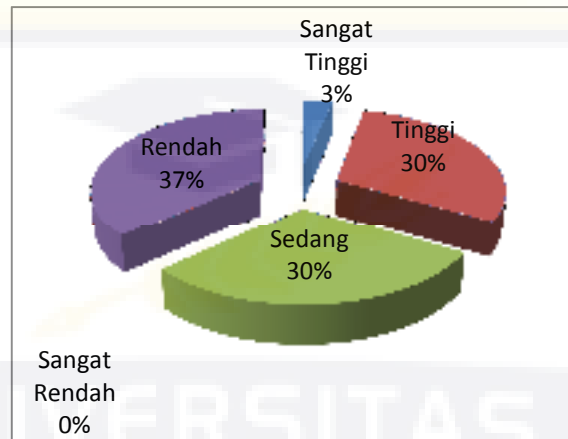


Sumber : Data penelitian yang dilolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 4% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 29% pada kategori tinggi, 28% pada kategori sedang, 39% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara yang berjenis pekerjaan mahasiswa perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 36

Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan pegawai negeri sipil (30 responden)

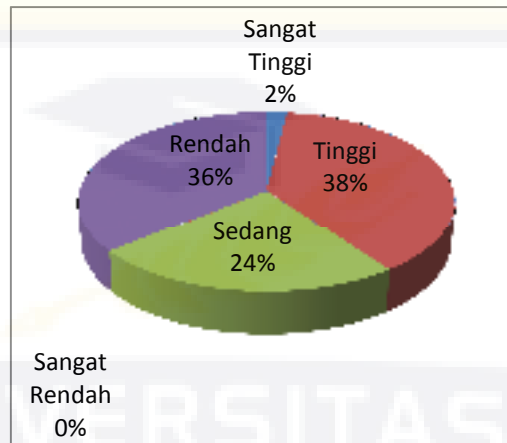


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 3% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 30% pada kategori tinggi, 30% pada kategori sedang, 37% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara yang berjenis pekerjaan Pegawai Negeri Sipil perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 37

Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan pegawai BUMN (Badan Usaha Milik Negara) (50 responden)

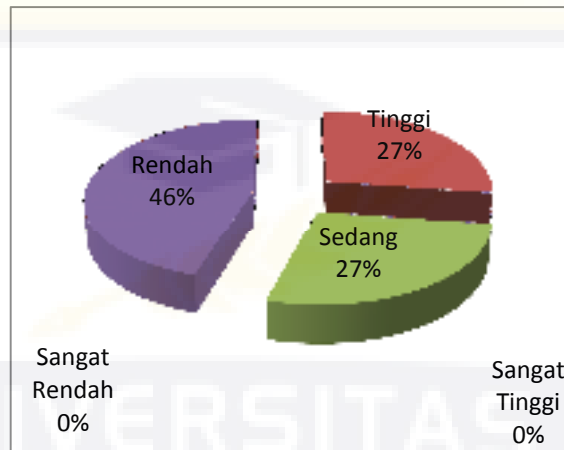


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 2% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 38% pada kategori tinggi, 24% pada kategori sedang, 36% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang berjenis pekerjaan pegawai BUMN perilaku *aggressive driving* dikategorikan tinggi.

Gambar 38

Deskripsi data berdasarkan jenis pekerjaan pegawai swasta (22 responden)

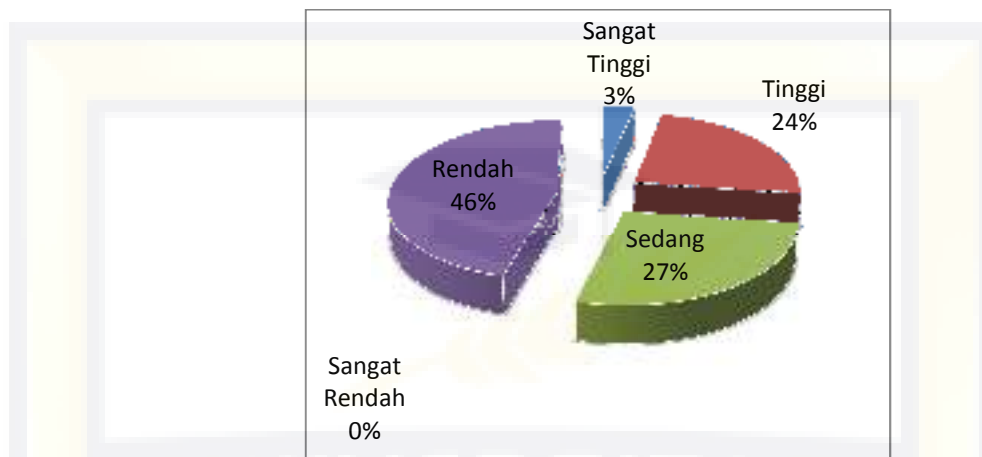


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 0% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 27% pada kategori tinggi, 27% pada kategori sedang, 46% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang berjenis pekerjaan pegawai swasta perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 39

Deskripsi berdasarkan jenis pekerjaan wiraswasta (59 responden)

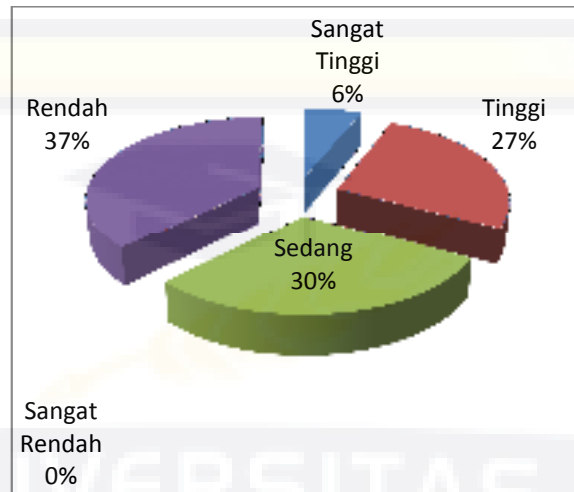


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 3% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 24% pada kategori tinggi, 27% pada kategori sedang, 46% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengendara yang berjenis pekerjaan wiraswasta perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 40

Deskripsi berdasarkan subjek yang tidak bekerja (64 responden)



Sumber : Data penelitian yang diolah

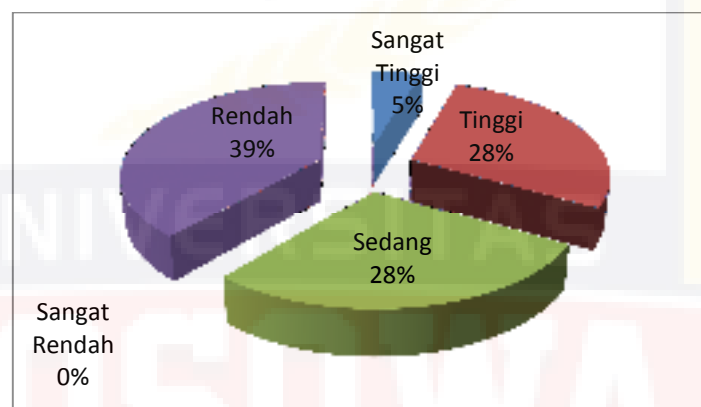
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 6% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 27% pada kategori tinggi, 30% pada kategori sedang, 37% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang belum bekerja perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi berjenis pekerjaan pegawai BUMN perilaku *aggressive driving* yang memiliki kategori jawaban lebih tinggi daripada jenis pekerjaan lainnya yang ada pada karakteristik penelitian ini.

f. Status Perkawinan

Deskripsi data *aggressive driving* berdasarkan status perkawinan dapat dilihat pada gambar di bawah ini :

Gambar 41

Deskripsi berdasarkan yang belum menikah (165 responden)

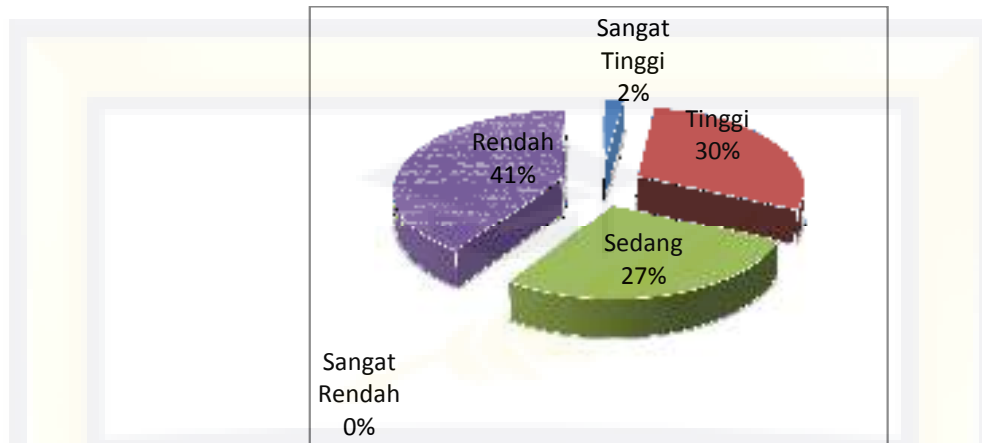


Sumber : Data penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 28% pada kategori tinggi, 28% pada kategori sedang, 39% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang belum menikah perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah.

Gambar 42

Deskripsi berdasarkan yang sudah menikah (135 responden)



Sumber : Data penelitian yang diolah

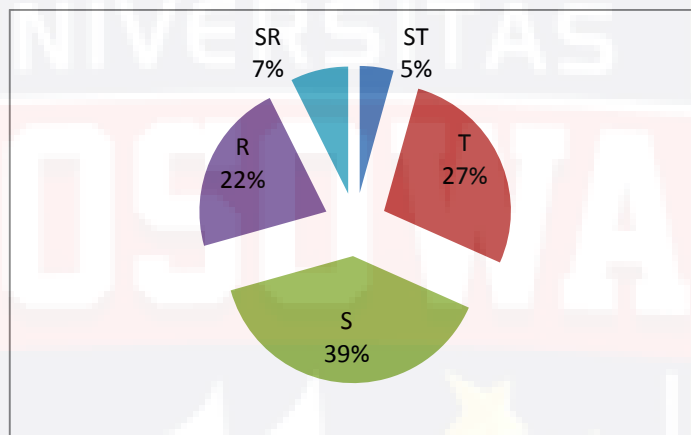
Diagram di atas menunjukkan bahwa terdapat 5% responden yang memberikan penilaian pada skala *aggressive driving* dengan kategori sangat tinggi, 28% pada kategori tinggi, 28% pada kategori sedang, 39% pada kategori rendah dan 0% pada kategori sangat rendah. Dengan demikian pengemudi yang sudah menikah perilaku *aggressive driving* dikategorikan rendah. Pengemudi yang sudah menikah memiliki perilaku *aggressive driving* kategori jawaban yang lebih tinggi daripada yang belum menikah.

4. Tingkat persepsi resiko kecelakaan

Pada analisis deskriptif variabel persepsi resiko kecelakaan didapatkan nilai minimum 25,43, nilai maximum sebesar 48,95, nilai mean sebesar 40,8 dan standar deviasi sebesar 4,01. Jumlah aitem pada variabel persepsi resiko kecelakaan sebanyak 29 aitem valid yang masing-masing mempunyai skor 1,2,3,4,5. Deskripsi untuk variabel persepsi resiko kecelakaan disajikan dalam diagram di bawah ini :

Gambar 43

Deskripsi tingkat persepsi resiko kecelakaan



Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa subjek yang memberikan penilaian terhadap variabel persepsi resiko kecelakaan dalam kategori sangat rendah adalah sebanyak 22 subjek (7%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori rendah sebanyak 66 subjek (22%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori sedang sebanyak 117 subjek (39%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori tinggi sebanyak 82 subjek (27%) dan subjek yang memberikan penilaian pada kategori sangat tinggi sebanyak 13 orang (5%). Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar

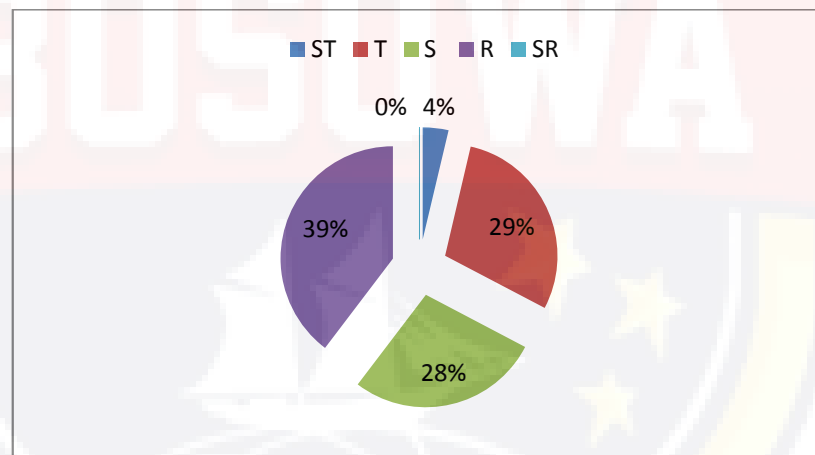
responden memiliki kategori jawaban dalam skala persepsi resiko kecelakaan berada pada posisi sedang.

5. Tingkat *aggressive driving*

Pada analisis deskriptif variabel *aggressive driving* didapatkan nilai *minimum* 38,2, nilai *maximum* sebesar 76,59, nilai *mean* sebesar 54,03 dan standar deviasi sebesar 11,08. Jumlah aitem pada variabel *aggressive driving* sebanyak 34 aitem valid yang masing-masing mempunyai skor 1,2,3,4,5. Deskripsi untuk variabel persepsi resiko kecelakaan disajikan dalam diagram di bawah ini :

Gambar 44

Deskripsi tingkat *Aggressive Driving*



Sumber: Data hasil penelitian yang diolah

Diagram di atas menunjukkan bahwa subjek yang memberikan penilaian terhadap variabel *aggressive driving* dalam kategori sangat rendah adalah tidak ada yang memberikan penilaian pada kategori sangat rendah, subjek yang memberikan penilaian pada kategori rendah sebanyak 119 subjek (39%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori sedang sebanyak 83 subjek (28%), subjek yang memberikan penilaian

pada kategori tinggi sebanyak 87 subjek (29%) dan subjek yang memberikan penilaian pada kategori sangat tinggi sebanyak 11 orang (4%). Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden memiliki kategori jawaban dalam skala *aggressive driving* berada pada posisi rendah.

6. Hasil Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis dilakukan dengan *correlation product moment* dengan menggunakan data yang berdistribusi normal dan linear. Analisis uji hipotesis data dilakukan dengan aplikasi *SPSS 20.00 for windows*. Hasil uji hipotesis dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Variabel	R	P	Keterangan
Persepsi resiko kecelakaan dan <i>Aggressive Driving</i>	0,024	0,678	Tidak Ada Hubungan

Dari hasil analisis *correlaltion product moment* di peroleh nilai korelasi dengan arah positif sebesar 0,024. Nilai signifikansi pada taraf signifikansi 95% ($P = 0,678 : P > 0,05$), maka H_a ditolak dan H_o diterima. Dengan demikian H_a yang menyatakan ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* ditolak dan H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* diterima.

B. Pembahasan

Hasil kategorisasi data persepsi resiko kecelakaan pengendara sepeda motor di kota Makassar terhadap 300 subjek memberikan penilaian terhadap variabel persepsi resiko kecelakaan dalam kategori sangat rendah adalah sebanyak 22 subjek (7%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori rendah sebanyak 66 subjek (22%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori sedang sebanyak 117 subjek (39%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori tinggi sebanyak 82 subjek (27%) dan subjek yang memberikan penilaian pada kategori sangat tinggi sebanyak 13 orang (5%). Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden memiliki persepsi resiko kecelakaan berada pada kategori jawaban sedang.

Hasil kategori sedang yang ditunjukkan pengendara sepeda motor di kota Makassar menunjukkan bahwa pengendara tersebut masih cukup mampu mempersepsikan suatu resiko kecelakaan yang akan terjadi, artinya pengendara sepeda motor yang melewati jalan perintis kemerdekaan km 10 dapat dikatakan mampu menilai suatu resiko kecelakaan yang terjadi apabila melakukan manuver berkendara yang berbahaya. Menurut Ferguson (2003) persepsi resiko kecelakaan tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya.

Diamant & Brousand (2002) menyatakan bahwa persepsi resiko kecelakaan merupakan kemampuan untuk mengidentifikasi faktor resiko yang relevan dan kemampuan untuk mengatasi resiko tersebut. Eby & Molnar (1998) menjelaskan bahwa persepsi resiko kecelakaan adalah persepsi subjektif terhadap resiko dan cedera kecelakaan pada situasi berkendara yang memungkinkan terjadi kecelakaan. Sejalan dengan pernyataan Eby & Molnar (1998), Sjoberg, Moen, & Rundmo (2004) pun mengemukakan bahwa persepsi resiko kecelakaan adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami resiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negatif.

Persepsi resiko berperan terhadap pandangan resiko yang akan terjadi jika berkendara dengan cara-cara yang menimbulkan resiko, jika beberapa perilaku berkendara dipersepsikan memiliki resiko yang tinggi oleh pengendara, maka kecenderungan untuk melakukan hal-hal beresiko tidak ada (Sitkin & Weingart, 1995). Hasil kategorisasi data *aggressive driving* pengendara sepeda motor di kota Makassar menunjukkan bahwa subjek yang memberikan penilaian terhadap variabel *aggressive driving* dalam kategori sangat rendah adalah tidak ada yang memberikan penilaian pada kategori sangat rendah, subjek yang memberikan penilaian pada kategori rendah sebanyak 119 subjek (39%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori sedang sebanyak 83 subjek (28%), subjek yang memberikan penilaian pada kategori tinggi sebanyak 87 subjek (29%) dan subjek yang memberikan penilaian pada kategori sangat tinggi sebanyak 11 orang (4%).

Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden memiliki tingkat *aggressive driving* yang berada pada posisi kategori jawaban rendah, artinya pengendara sepeda motor yang melewati jalan perintis kemerdekaan tidak berperilaku agresif. Akan tetapi, terdapat 87 subjek (29%) yang memiliki perilaku agresif yang tinggi dalam berkendara. *Aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston, Harris dan Norman, 2003). Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan dengan sengaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan upaya untuk menghemat waktu.

Peneliti mengamati di beberapa ruas jalan di kota Makassar banyak pengendara-pengendara sepeda motor yang dapat dikatakan sebagai pengendara yang agresif dengan beberapa perilaku-perilaku berkendara yang ditunjukkan, salah satu contoh yang paling bisa dan mungkin akan sering dijumpai adalah perilaku melawan arus jalan. Perilaku berkendara dengan melawan arus jalan merupakan salah bentuk dari pengambilan resiko berkendara untuk menghindari macet dan mempersingkat waktu tempuh. Hasil penelitian dengan menggunakan teknik analisis *correlation product moment* dari Pearson didapatkan hasil nilai korelasi dengan arah positif sebesar 0,024. Nilai signifikansi pada taraf signifikansi 95% ($P = 0,678$: $P > 0,05$), maka H_a ditolak dan H_o diterima.

Dengan demikian H_a yang menyatakan ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* ditolak dan H_o yang menyatakan tidak ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* diterima, dengan hasil ini peneliti menduga ada variabel lain yang menjadi variabel moderator. Variabel moderator adalah variabel yang mempengaruhi baik itu melemahkan atau memperkuat hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat (Sugiyono, 2009). Hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* tidak terdapat hubungan yang signifikan dengan begitu maka H_a (Hipotesis alternatif) yang menyatakan ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* tidak diterima.

Dengan hasil yang didapatkan ini tidak sejalan dengan beberapa penelitian yang menunjukkan adanya hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. Penelitian Utami (2010) menunjukkan adanya hubungan negatif antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* dengan nilai koefisien r hitung sebesar $-0,237$. Korelasi dengan arah negatif menunjukkan apabila salah satu variabel meningkat, maka variabel yang satunya turun begitu pula sebaliknya. Pada penelitian Utami tersebut menunjukkan apabila persepsi resiko kecelakaan tinggi maka perilaku *aggressive driving* rendah, dan sebaliknya apabila persepsi resiko kecelakaan rendah maka perilaku *aggressive driving* menjadi tinggi.

Taraf signifikansi yang ditunjukkan pada penelitian Utami (2010) menunjukkan angka sebesar 0,018, yang berarti $0,018 < 0,05$ hal ini menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. Hasil penelitian Budiastomo & Guritnaningsih (2007) dalam terhadap 53 responden, persepsi resiko kecelakaan pengendara sepeda motor cenderung rendah. Para pengendara sepeda motor tidak memprioritaskan keselamatan dirinya pada saat mengambil keputusan untuk berhenti ketika lampu lalu lintas berwarna merah.

Munculnya keputusan para pengendara untuk tidak berhenti saat lampu lalu lintas berwarna merah, karena merasa tidak memiliki kepentingan dan ada tujuan untuk melanggar. Budiastomo & Guritnaningsih (2007) menyatakan bahwa ada adaptasi yang mempersepsi resiko kecelakaan, karena mereka tidak mengalami kecelakaan saat melanggar lampu merah dan pengendara yang lain pun melakukan hal sedemikian rupa, maka mereka mempersepsikan tindakan melanggar lampu merah sebagai hal yang berisiko rendah. Hasil penelitian di atas mestinya menjadi acuan bahwa adanya hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* atau pengendara yang agresif, namun dalam penelitian ini menunjukkan tidak adanya hubungan yang signifikan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara sepeda motor di kota Makassar, oleh sebab itu peneliti menduga ada variabel lain yang menjadi penghubung antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*.

. Penelitian yang dilakukan oleh Ismail, Che Din, Ong Lee, Norhayati & Fauzi (2015), menemukan nilai korelasi pengemudi beresiko dengan *aggression driving* sebesar 0,20 dan hubungan pengemudi beresiko dengan *sensation seeking* memiliki nilai korelasi sebesar 0,75, artinya pengaruh *sensation seeking* dalam perilaku berkendara beresiko seseorang lebih besar. *Sensation seeking* adalah sebuah perilaku kecenderungan untuk mencari perasaan dan pengalaman terhadap situasi asing, tidak menentu, rumit dan memiliki intensitas yang sangat kuat serta keinginan untuk mengambil resiko demi mendapat pengalaman tersebut. Perilaku berkendara yang beresiko termasuk melanggar lampu merah di pengaruhi oleh tingginya *sensation seeking* dan rendahnya kemampuan mempersepsi resiko kecelakaan (Rundmo & Iversen, 2002).

Melanggar lampu merah termasuk *aggressive driving*. *Sensation seeking* dan persepsi resiko terhadap kecelakaan merupakan hal yang dapat mempengaruhi perilaku berkendara seseorang (Eby & Molnar 1998). Pengemudi yang memiliki *sensation seeking* yang tinggi tidak akan menganggap beberapa perilaku berkendara sebagai bentuk perilaku berkendara yang berbahaya, hal itu karena pengemudi dengan *sensation seeking* tinggi menganggap telah memiliki pengalaman berkendara yang lama, kemudian pengemudi yang memiliki *sensation seeking* tinggi akan menganggap perilaku berkendara yang dilakukan berbahaya namun tetap mengambil resiko atas perilaku tersebut. Hal ini karena pengemudi yang memiliki *sensation seeking* yang tinggi ingin merasakan sensasi yang mendebarkan dari hasil pengambilan resikonya tersebut (Jonah, 1997).

Bentuk perilaku berkendara yang mengambil resiko tersebut bisa dalam bentuk melanggar lampu merah, memotong jalan pengendara lainnya dan berbelok secara tiba-tiba. Pengambilan resiko tersebut berhubungan dengan pengalaman pengendara melewati ruas jalan yang menjadi tempat mereka melakukan perilaku berkendara yang beresiko. Faktor baru tidaknya resiko yang dikemukakan oleh Ropeik & Slovic (2003) adalah apabila pengendara telah memiliki pengalaman melewati jalan, mereka akan mempersepsikan resiko kecelakaan yang terjadi itu rendah, sehingga kecenderungan mereka untuk melakukan perilaku *aggressive driving* menjadi tinggi.

Selain *sensation seeking*, peneliti juga menduga bahwa ada variabel lain lagi yang memungkinkan menjadi variabel moderator antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* yaitu kematangan emosi. Kematangan emosi merupakan wujud ekspresi emosi setiap individu, apabila individu mampu untuk mengontrol emosinya secara tepat akan mampu beradaptasi dengan situasi di sekitarnya dan memberikan reaksi yang tepat terhadap situasi yang dialaminya (Hurlock, 2002). Hasil penelitian yang dilakukan oleh Utari (2016), mendapatkan nilai korelasi antara kematangan emosi dan *aggressive driving* sebesar 0,915 dengan nilai signifikansi 0,000. Nilai tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan antara kematangan emosi dengan *aggressive driving*. Kematangan emosi mempengaruhi bagaimana individu mempersepsikan resiko kecelakaan yang akan terjadi apabila individu tersebut melakukan perilaku berkendara yang beresiko.

Selain dugaan adanya variabel moderator yaitu *sensation seeking* dan kematangan emosi, faktor yang menyebabkan tidak adanya hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* adalah nilai reliabilitas pada salah satu skala yaitu skala persepsi resiko kecelakaan yang menunjukkan nilai reliabilitas sebesar 0,606. Nilai tersebut sejatinya masuk ke dalam kategori cukup reliabel, akan tetapi suatu variabel akan terlihat hubungannya apabila kedua variabel menunjukkan nilai reliabilitas sebesar 0,80-0,95.

Azwar (2012) menyatakan bahwa koefisien reliabilitas menunjukkan hubungan skor yang diperoleh dengan skor yang sebenarnya, maka dengan nilai koefisien reliabilitas 0,606 yang artinya bahwa sekitar 40% dari variasi perbedaan skor bukanlah perbedaan yang sebenarnya, melainkan hasil dari variasi yang error atau kesalahan pengukuran tersebut. Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa terdapat beberapa hal yang mendasari tidak adanya hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengendara sepeda motor di kota Makassar. Hal tersebut diantaranya dugaan adanya variabel moderator yaitu *sensation seeking* dan kematangan emosi, nilai koefisien reliabilitas yang menunjukkan hasil 0,606 yang termasuk kategori cukup reliabel tapi akan lebih baik jika koefisien reliabilitas kedua variabel 0,80-0,95.

C. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki kekurangan yaitu peneliti tidak melakukan penelitian pada ruas-ruas jalan lain agar tergambar dengan rinci bagaimana persepsi resiko kecelakaan pengendara sepeda motor yang ada di kota Makassar dan bagaimana persepsinya tersebut menghasilkan perilaku yang aman atau perilaku berkendara yang agresif. Panjangnya rentang usia subjek yaitu 17-30 pun menyebabkan adanya bias dalam penelitian. Pemilihan rentang usia 17-30 berdasar dari data kecelakaan lalu lintas SATLANTAS Polrestabes kota Makassar.

UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil deskripsi karakteristik responden berdasarkan skala persepsi resiko kecelakaan ditemukan bahwa pada skala persepsi resiko pengendara cenderung memiliki persepsi resiko kecelakaan dalam kategori sedang, jika ingin dilihat responden yang memberikan respon dengan kategori yang mana lebih tinggi dan rendah maka pengendara dengan usia 17-23 tahun memiliki kategori jawaban pada skala persepsi resiko kecelakaan yang lebih rendah dari pengendara berusia 24-30. Pengendara dengan jenis kelamin laki-laki memiliki kategori jawaban pada skala persepsi resiko kecelakaan yang lebih rendah. Pengendara bersuku Jawa memiliki kategori jawaban pada skala persepsi resiko kecelakaan yang lebih rendah, pengendara dengan pendidikan terakhir S2 memiliki kategori jawaban pada skala persepsi resiko kecelakaan yang lebih rendah. Jenis pekerjaan pegawai BUMN (Badan Usaha Milik Negara) memiliki kategori jawaban pada skala persepsi resiko kecelakaan yang lebih rendah dan pengendara yang belum menikah memiliki kategori jawaban pada skala persepsi resiko kecelakaan yang rendah.

Sedangkan hasil deskripsi karakteristik responden berdasarkan skala *aggressive driving* ditemukan bahwa pada skala *aggressive driving* pengendara cenderung rendah, jika ingin melihat responden dengan kategori mana yang memiliki kategori jawaban lebih tinggi dan rendah, maka pengendara dengan usia 24-30 memiliki kategori jawaban pada skala *aggressive driving* yang lebih tinggi, pengendara dengan jenis kelamin laki-laki memiliki kategori jawaban pada *aggressive driving* yang lebih tinggi,

pengendara bersuku Makassar memiliki kategori jawaban yang lebih tinggi pada skala *aggressive driving*, pengendara dengan pendidikan terakhir S2 (Strata 2) memiliki kategori jawaban pada skala *aggressive driving* yang lebih tinggi. Jenis pekerjaan yang memiliki kategori jawaban pada skala *aggressive driving* yang lebih tinggi adalah pegawai BUMN (Badan Usaha Milik Negara) dan pengendara sudah menikah yang memiliki kategori jawaban yang tinggi pada skala *aggressive driving*.

Hasil penelitian yang menemukan bahwa tidak ada hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*, peneliti berasumsi bahwa hal-hal yang menyebabkan hasil tersebut karena adanya variabel moderator untuk mendukung hubungan antara persepsi resiko kecelakaan dengan *aggressive driving*. Salah satu contoh variabel yang didapatkan peneliti yang menjadi pendukung hubungan adalah *sensation seeking* dan kematangan emosi.

B. Saran

Ada beberapa saran yang peneliti ajukan dari kesimpulan yang didapatkan, yaitu :

1. Bagi mahasiswa/i yang tertarik untuk meneliti masalah psikologi transportasi, masalah pengendara motor yang agresif atau perilaku-perilaku yang membuat pelanggaran lalu lintas lebih memperhatikan variabel lain yang terkait masalah persepsi resiko kecelakaan dan *aggressive driving*.
2. Agar mahasiswa/i mencari lebih banyak bahan bacaan untuk membahas masalah pelanggaran-pelanggaran lalu lintas dan faktor psikologi apa yang mempengaruhi.

3. Bagi mahasiswa/i yang tertarik untuk meneliti masalah ini untuk menentukan populasi dan sampel yang lebih spesifik agar tergambar populasi masyarakat seperti apa yang lebih agresif saat berkendara dan faktor-faktor apa yang menyebabkan perilaku itu terjadi.



Daftar Pustaka

- Azwar, Saifuddin. 2009. *Penyusunan skala psikologi*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Azwar, Saifuddin. 2012. *Reliabilitas dan Validitas*. Edisi IV Cetakan III. Yogyakarta : Pustaka Belajar.
- Azwar, Saifuddin. 2014. *Reliabilitas dan Validitas*. Edisi IV Cetakan IV. Yogyakarta : Pustaka Belajar.
- Beritatrans.com. 2015. *Pertumbuhan populasi sepeda motor di Indonesia tertinggi*. Diambil dari <http://beritatrans.com/2015/08/18pertumbuhan-populasi-sepeda-motor-di-indonesia-tertinggi/> tanggal 9 mei 2015
- Badan pusat statistik. 2014. *Table statistik pertumbuhan kendaraan bermotor dari tahun ke tahun*. Diambil dari <http://www.bps.go.id/tabel/view/id/1413> tanggal 14 februari 2016
- Budiastomo N & Santoso, Guritnaningsih.A. 2007. *Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan dan Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah*. Jurnal Psikologi Fakultas Psikologi Universitas Indonesia : Depok, Vol.13 No.1
- Creswell. 2016. *Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran*. Yogyakarta : Pustaka Belajar.
- Diamant, I & K. Brousand. 2002. *DDM (Driving Decission Making) : Decission making pattern in graphic driving situation : Relation to personality factors and driving attitudes*. Psychological and Medical Evaluation Center. Israel.
- Eby. D. W, Molnar, L.J. 1998. *Matching Traffic Safety Strategies to Youth Characteristics : A Literature Review of Cognitive Development*. University of Michigan : Transportation Research Institute.
- Ferguson, Susan A. 2003. *Other high risk factor for young drivers how graduated licensing does, doesn't, or could address them*. Journal of safety research (online serial), 34, 71-77.
- Gibsons, James L., Jihn M. Ivan dan James H. Donelly. 1996. *Organisasi : Perilaku, struktur, proses (terjemahan)*. Edisi 8. Jakarta : Bunarupa Aksara.
- Granita. 2006. *Pengaruh tugas ganda terhadap waktu reaksi menginjak rem pada perempuan usia 20-25 Tahun*. Skripsi Fakultas Psikologi Universitas Indonesia : Depok.
- Houston, John M., Harris, Paul B., Norman, Marcia. 2003. *The aggressive driving behavior scale : Developing a self-report measure of unsave driving*. North American Journal of Psychology (NAJP). Vol. 5, No.2, 269-278.
- Hurlock, Elizabeth B. 2002. *Psikologi Perkembangan : Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan (Edisi 5)*. Jakarta: Erlangga.

- Inilah.com, 2009. *Pengemudi agresif penyebab kecelakaan*. Diambil dari [http://m.inilah.com/news/detail/100880/pengemudi-agresif-penyebab-kecelakaan tanggal 9 mei 2016](http://m.inilah.com/news/detail/100880/pengemudi-agresif-penyebab-kecelakaan-tanggal-9-mei-2016)
- Ismail, Che Din, Ong Lee, Ibrahim, Sukimi. 2015. *Role of sensation seeking and aggression on risk riding behaviors among motorcycle street racers in Malaysia*. Special Issue (1). 169-179.
- Iversen, H., Rundmo, T. *Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers*. *Personality and Individual Differences* 33. 1251-1263.
- James, Leon. dan Diane Nahl. 2000. *Aggressive Driving is emotionally impaired driving*. Diambil dari <http://www.aggressive.drivers.com/paper/james-nahl/james-nahl.pdf> tanggal 20 Januari 2016
- James, Leon. dan Diane Nahl. 2000. *Road rage and aggressive driving : Steering clear of highway warfare*. New York : Prometheus Books.
- Jonah, B. A. 1997. *Sensation seeking and risky driving : a review and synthesis of the literature*. *Accid, anal and prev* 29 (5). 651-665.
- Kompasiana.com. 2011. *Makassar menuju kota macet sedunia*. Diambil dari http://m.kompasiana.com/ratugosip/makassar-menuju-kota-macet-sedunia_5500f966813311275efa82b5 tanggal 5 mei 2016
- Kompasiana.com. 2012. *Berspekulasi di jalan raya hanya mempercepat kematian*. Diambil dari http://www.kompasiana.com/pettarani/berspekulasi-di-jalan-rya-hanya-mempercepat-kematian_550d3168a33311c91c2e3a2d tanggal 19 februari 2016
- Kompasiana.com. 2012. *Penyebab kemacetan di Kota Makassar*. Diambil dari http://www.kompasiana.com/heriyanto_rantelino/penyebab-kemacetan-di-kota-makassar_551b3102813311591a9de555 tanggal 20 februari 2016
- Komariah, Siti. 2007. *Tingkat agresifitas pada pengemudi bus umum dalam kota dan luar kota di terminal kampung rambutan*. Skripsi Fakultas Psikologi UIN : Jakarta.
- Korlantas, Mabes Polri. 2017. *Data Kecelakaan Lalu Lintas*.
- Kountur, Ronny. 2009. *Metode penelitian untuk penulisan skripsi dan tesis*. Jakarta : PPM.
- Kuncono. 2004. *Aplikasi komputer psikologi*. Jakarta : Universitas Persada Indonesia.
- Kusumadani. 2008. *Kecelakaan tergantung persepsi*. Diambil dari <http://yamaha-matic.4umer.com/article-s-f2/kecelakaan-tergantung-persepsit39.htm#bottom> tanggal 21 Januari 2016

- Utami, Nadiyya. 2010. *Hubungan persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja*. Skripsi Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah : Jakarta.
- Otosia.com. 2013. *Berapa sebenarnya jumlah total sepeda motor di Indonesia*. Diambil dari <http://m.otosia.com/berita/berapa-sebenarnya-jumlah-total-sepeda-mptpr-di-indonesia.html> tanggal 9 Mei 2015
- Perhubungan, Dinas. 2010. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*.
- Philipe, F.L., Vallerand, R. J., Catherine, E. A., & Celline, M. B. 2009. *Passion for driving and aggressive driving behavior : a look at their relationship*. Journal of Applied Social Psychology. 39, (12), 3020-3043.
- Puspita, Ayu Dwi.,dkk. 2013. *Hubungan antara faktor pengemudi dan faktor lingkungan dengan kepatuhan mengendarai sepeda motor*. Jurnal Berkala Epidemiologi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga : Surabaya.
- Prisilika, T. 2007. *Studi persepsi risiko keselamatan berkendara serta hubungan dengan locus of control pada Mahasiswa FKM Universitas Indonesia yang mengendarai motor tahun 2007*. Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat : Depok.
- Rakhmani, Feti. 2013. *Kepatuhan remaja dalam berlalu lintas*. Sociodev Jurnal Fakultas Isipol Universitas Tanjungpura : Pontianak, Vol.2 No.1.
- Robbins, Stephen P. 2001. *Perilaku Organisasi (terjemahan)*. 10th Ed. Jakarta : PT Indeks
- Ropeik, David & Paul Slovic. 2003. *Risk in perspective : Risk communication : A neglected tool in protecting public health*. Harvard Centre for Risk Analysis, Vol.11 Issue 2.
- Rundmo, Tornbjorn & Hilde Iversen. 2004. *Risk perception and driving behavior among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic campaign*. Pergamon Journal of Safety Science. 42, 1-21.
- Salihat. I. K. 2009. *Persepsi terhadap resiko berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan selama berkendara pada Mahasiswa Universitas Indonesia*. Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia : Depok.
- Saleh, Abdul Rahman dan Muhib Abdul Wahab. 2004. *Psikologi suatu pengantar dalam perspektif Islam*. Jakarta : Kencana.
- Satlantas, Polrestabes Makassar. 2015. *Data Kecelakaan dan Pelanggaran Lalu Lintas*.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 1992. *Psikologi Lingkungan*. Jakarta : Grasindo.

- Sarwono, Jonathan. 2006. *Analisis Data Penelitian Menggunakan SPSS*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Sitkin, S. B. Weingart. L. R. 1995. *Determinants of Risky Decision Making Behavior : A Test of the Mediating Role of Risk Perceptions an Propensity*. The Academy of Management Journal 38 (6). 1573-1592.
- Sjoberg, Lennart, Bjorg –Elin Moen, & Torbjorn Rundmo. 2004. *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Diambil dari http://www.svt.ntnu.no/psy/Torbjorn.Rundmo/Psycometric_paradigm.pdf pada tanggal 21 Januari 2016
- Sugiyono. 2009. *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono 2012. *Memahami Penelitian Kuantitatif*. Bandung : ALFABETA.
- Sugiyono 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : ALFABETA.
- Susilo, Joko. 2008. *Tantangan dan dilema penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi*. Diambil dari <http://www.komisikepolisianindonesia.com/main.php?page=ruu&id=139&halaman=98> tanggal 8 april 2016
- Tasca, Leo. 2000. *A review of the literature on aggressive driving research. Road User Safety Branch. Canada*. Diambil dari <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca/tasca.pdf> pada tanggal 14 Februari 2016
- Tribunnews.com. 2014. *Jumlah kendaraan di Indonesia capai 104211 juta unit*. Diambil dari <http://www.tribunnews.com/otomotif/2014/04/15/jumlah-kendaraan-di-indonesia-capai-104211-juta-unit> pada tanggal 9 maret 2016

LAMPIRAN 1

BLUE PRINT



1. Blue Print Skala Persepsi Resiko Kecelakaan Sebelum Uji Coba Terpakai

No.	Faktor-faktor persepsi resiko kecelakaan	Indikator perilaku	Jumlah item		Bobot
			Fav	Unfav	
1.	Ketakutan (dread)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi apabila resikonya menakutkan seperti kematian atau kecelakaan.	5, 7, 10, 35	18, 32, 40	10%
2.	Kontrol	Mempersepsikan resiko kecelakaan rendah apabila memiliki kontrol penuh atas kendaraan yang dikendarai.	2, 8, 19, 62	3, 45	10%
3.	Asal resiko (alam atau manusia)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi saat resiko tersebut berasal dari manusia dan menjadi rendah jika berasal dari alam.	1, 15, 29, 39	6, 27	10 %
4.	Pilihan	Persepsi resiko kecelakaan menjadi tinggi saat pengendara lain yang melakukan aktifitas-aktifitas berkendara yang berbahaya di sekitar kita.	4, 50, 61	11, 21, 30	10 %
5.	Melibatkan anak-anak	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi ketika anak-anak terlibat saat berkendara.	12, 14, 36	13, 24, 53	5 %
6.	Baru tidaknya resiko	Persepsi resiko terhadap kecelakaan akan rendah apabila pengendara telah mengenal kondisi jalan yang akan dilewati dan menjadi tinggi persepsinya apabila kondisi jalan belum pernah dilewati sebelumnya.	16, 51, 60, 65	9, 17, 23	10 %
7.	Kewaspadaan	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi di jalanan yang beresiko terjadi kecelakaan.	20, 52, 63	22, 31, 54	10 %
8.	Bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri	Memiliki anggapan akan mengalami kecelakaan pada jalan yang memiliki informasi atau data yang menyebutkan bahwa jalan tersebut sering memakan korban jiwa.	25, 28, 37, 38	26, 41	10 %
9.	Pertukaran resiko keuntungan	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi rendah apabila ada keuntungan yang di dapat dari pengambilan resiko tersebut.	33, 42, 46, 55, 58, 66	34, 44, 57	15 %

10.	Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan	Mempersepsikan resiko kecelakaan kecil apabila memiliki kepercayaan terhadap sepeda motor dan alat kelengkapan yang digunakan.	43, 49, 59, 64	47, 48, 56	10 %
Jumlah			39	27	100 %
			66		

2. Blue Print Skala Persepsi Kecelakaan Setelah Uji Coba Terpakai

No.	Faktor-faktor persepsi resiko kecelakaan	Indikator perilaku	Jumlah item		Bobot
			Fav	Unfav	
1.	Ketakutan (dread)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi apabila resikonya menakutkan seperti kematian atau kecelakaan.	5		10%
2.	Kontrol	Mempersepsikan resiko kecelakaan rendah apabila memiliki kontrol penuh atas kendaraan yang dikendarai.	2, 19, 62	45	10%
3.	Asal resiko (alam atau manusia)	Persepsi terhadap resiko menjadi tinggi saat resiko tersebut berasal dari manusia dan menjadi rendah jika berasal dari alam.	1, 39	6	10 %
4.	Pilihan	Persepsi resiko kecelakaan menjadi tinggi saat pengendara lain yang melakukan aktifitas-aktifitas berkendara yang berbahaya di sekitar kita.	4		10 %
5.	Melibatkan anak-anak	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi ketika anak-anak terlibat saat berkendara.	12, 36	13, 24, 53	5 %
6.	Baru tidaknya resiko	Persepsi resiko terhadap kecelakaan akan rendah apabila pengendara telah mengenal kondisi jalan yang akan dilewati dan menjadi tinggi persepsinya apabila kondisi jalan belum pernah dilewati sebelumnya.		9, 17	10 %
7.	Kewaspadaan	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi tinggi di	52, 63	22, 31, 54	10 %

		jalan yang beresiko terjadi kecelakaan.			
8.	Bias hal itu akan terjadi pada diri sendiri	Memiliki anggapan akan mengalami kecelakaan pada jalan yang memiliki informasi atau data yang menyebutkan bahwa jalan tersebut sering memakan korban jiwa.	25	26	10 %
9.	Pertukaran resiko keuntungan	Persepsi terhadap resiko kecelakaan menjadi rendah apabila ada keuntungan yang di dapat dari pengambilan resiko tersebut.	42		15 %
10.	Kepercayaan terhadap faktor yang menghindarkan kecelakaan	Mempersepsikan resiko kecelakaan kecil apabila memiliki kepercayaan terhadap sepeda motor dan alat kelengkapan yang digunakan.	43, 49, 59	48, 56	10 %
	Jumlah		16	13	100 %
			29		

3. Blue Print Skala *Aggressive Driving* Sebelum Uji Coba Terpakai

No.	Kategori <i>Aggressive Driving</i>	Item		Bobot
		Fav	Unfav	
1.	Membuntuti terlalu dekat	3, 9, 13	4, 8	10 %
2.	Keluar masuk jalur	1, 10, 12	6, 45	10 %
3.	Menyalip dengan kasar	5, 16, 26	42, 50	10 %
4.	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	15, 20, 46	18, 25	10 %
5.	Menyalip dari bahu jalan	2, 17, 31	22, 39	10 %
6.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	7, 30, 47	14, 27	10 %
7.	Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	19, 38, 41	29, 33	10 %
8.	Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	21, 32, 37	36, 40	10 %
9.	Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur	23, 35, 44, 51	24, 48	10 %

10	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya	28, 34, 43	11, 49	10 %
	Jumlah	31	20	100 %
		51		

3. Blue Print Skala *Aggressive Driving* Setelah Uji Coba Terpakai

No.	Kategori <i>Aggressive Driving</i>	Item		Bobot
		Fav	Unfav	
1.	Membuntuti terlalu dekat	3	8	10 %
2.	Keluar masuk jalur	1, 10, 12	6, 45	10 %
3.	Menyalip dengan kasar	5, 26		10 %
4.	Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	15, 20, 46	18, 25	10 %
5.	Menyalip dari bahu jalan	2, 31	22, 39	10 %
6.	Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda	7, 47	27	10 %
7.	Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	19		10 %
8.	Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	21, 32, 37	36, 40	10 %
9.	Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur	23, 35, 51		10 %
10	Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya	28, 34,	11, 49	10 %
	Jumlah	22	20	100 %
		34		

LAMPIRAN 2

SKALA PENELITIAN



SKALA PSIKOLOGI



FAKULTAS PSIKOLOGI

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

Pengantar

Assalamualaikum Wr Wb

Saya Agung Wicaksono mahasiswa Universitas Bosowa Makassar Fakultas Psikologi. Saya mengadakan penelitian sebagai tugas skripsi, saya membutuhkan partisipasi Saudara/i untuk menjadi responden dalam penelitian saya untuk mengisi skala terlampir. Saudara/i harap mengisi identitas di bawah dan membaca petunjuk dengan seksama sehingga jawaban yang diberikan sesuai dengan apa yang diminta, jawaban yang Saudara/i berikan tidak dinilai benar atau salah, saya sebagai peneliti juga akan menjaga kerahasiaan.

Terima kasih atas partisipasi Saudara/i, semoga bermanfaat bagi ilmu pengetahuan kedepannya.

Petunjuk Pengisian Skala Psikologi

Di bawah ini merupakan contoh pengisian gambaran situasi berkendara yang anda temui dan alami di jalan raya. Pengisian yang sebenarnya ada pada halaman ke tiga. Saudara/i diminta untuk memilih frekuensi situasi tersebut dengan memilih salah satu jawaban diantara lima kolom yang ada di sebelah kanan dengan melingkari situasi tersebut sesuai dengan petunjuk berikut ini :

1. Jika anda **Hampir Selalu** menemui dan mengalami situasi tersebut maka pilih jawaban **HS**.
2. Jika anda **Sering** menemui dan mengalami situasi tersebut maka pilih jawaban **S**.
3. Jika anda **Kadang-kadang** menemui dan mengalami situasi tersebut maka pilih jawaban **KK**.
4. Jika anda **Jarang** menemui dan mengalami situasi tersebut maka pilih jawaban **J**.
5. Jika anda **Tidak Pernah** menemui dan mengalami situasi tersebut maka pilih jawaban **TP**.

Contoh :

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
1.	Menelepon saat berkendara	HS	S	(KK)	J	TP

***Artinya anda Kadang-kadang (KK) menelepon saat berkendara.**

IDENTITAS RESPONDEN

Berikan tanda silang (√) pada kotak yang ada di kolom identitas.

INISIAL :

USIA :

JENIS KELAMIN :

SUKU :

PEKERJAAN :

PENDIDIKAN TERAKHIR : SD SMP SMA S1 S2

LAMA BERKENDARA SEPEDA MOTOR : LEBIH DARI 6 BULAN KURANG DARI 6 BULAN

STATUS PERKAWINAN : MENIKAH BELUM MENIKAH

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		HS	S	KK	J	TP
1.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat hujan deras.	HS	S	KK	J	TP
2.	Menyalip kendaraan yang ada di depan secara zig-zag.	HS	S	KK	J	TP
3.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat membonceng orang lain.	HS	S	KK	J	TP
4.	Melambung pengendara lain dari bahu jalan.	HS	S	KK	J	TP
5.	Menjaga jarak dengan kendaraan lain walaupun memiliki pengalaman berkendara yang lama.	HS	S	KK	J	TP
6.	Membuntuti di belakang mobil pribadi.	HS	S	KK	J	TP
7.	Menjaga jarak saat berkendara di antara supporter sepak bola yang ugal-ugalan.	HS	S	KK	J	TP
8.	Menjaga jarak dengan kendaraan lain yang ada di depan.	HS	S	KK	J	TP
9.	Menjaga jarak dengan pengendara yang mabuk.	HS	S	KK	J	TP
10.	Memotong jalan pengendara lain dengan kencang.	HS	S	KK	J	TP
11.	Menurunkan laju kendaraan saat hujan deras.	HS	S	KK	J	TP
12.	Tetap melaju di jalur jalan yang seharusnya.	HS	S	KK	J	TP

13.	Menjaga jarak dengan pengendara lain saat berada di tikungan tajam.	HS	S	KK	J	TP
14.	Berbelok tanpa menyalakan lampu weser.	HS	S	KK	J	TP
15.	Mengabaikan teguran orang yang anda bonceng saat anda melambung dengan kecepatan tinggi.	HS	S	KK	J	TP
16.	Menjaga jarak dengan kendaraan kursus mobil.	HS	S	KK	J	TP
17.	Menyalip di tikungan jalan yang sering dilewati.	HS	S	KK	J	TP
18.	Berkendara dengan terlalu dekat dengan bus.	HS	S	KK	J	TP
19.	Menurunkan kecepatan di jalan yang banyak persimpangan.	HS	S	KK	J	TP

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
20.	Berpindah jalur saat jalanan padat.	HS	S	KK	J	TP
21.	Menelepon saat berkendara di jalan raya.	HS	S	KK	J	TP
22.	Memperlambat laju kendaraan di jalanan yang terdapat zebra cross.	HS	S	KK	J	TP
23.	Menjaga jarak dengan kendaraan lain saat membonceng anak-anak.	HS	S	KK	J	TP
24.	Berpindah jalur dengan cepat saat ada celah di antara kendaraan lain yang ada di depan.	HS	S	KK	J	TP
25.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat membonceng anak kecil.	HS	S	KK	J	TP
26.	Mengabaikan jarak dengan kendaraan lain yang ada di depan.	HS	S	KK	J	TP
27.	Berkendara di jalur kiri saat membonceng balita.	HS	S	KK	J	TP
28.	Berbelok dengan menyalakan lampu weser.	HS	S	KK	J	TP
29.	Menjaga jagak dengan iring-iringan pengantar jenazah.	HS	S	KK	J	TP
30.	Memotong jalan mobil yang ada di depan dengan cepat.	HS	S	KK	J	TP
31.	Melewati turunan curam yang pertama kali di lewati dengan kencang.	HS	S	KK	J	TP
32.	Menyalip dari jalur kiri jalan.	HS	S	KK	J	TP
33.	Berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan yang sering di lewati.	HS	S	KK	J	TP

34.	Melambung kendaraan lain dengan kencang saat ada celah di bahu jalan.	HS	S	KK	J	TP
35.	Menaikkan kecepatan kendaraan di jalan yang berlubang.	HS	S	KK	J	TP

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		HS	S	KK	J	TP
36.	Menjaga jarak dengan truk molen yang ada di depan.	HS	S	KK	J	TP
37.	Menegur orang yang membonceng anda saat ia selap-selip dengan kecepatan tinggi.	HS	S	KK	J	TP
38.	Mengambil jalur pengendara lain.	HS	S	KK	J	TP
39.	Mengikuti petunjuk yang ada di papan pemberitahuan bahwa jalan yang dilewati rawan kecelakaan.	HS	S	KK	J	TP
40.	Memotong jalan ke depan pengendara motor lain.	HS	S	KK	J	TP
41.	Berfoto selfie saat sedang berkendara di jalanan yang padat.	HS	S	KK	J	TP
42.	Menghalangi pengendara lain masuk ke dalam jalur saat macet dengan mengklaksonnya.	HS	S	KK	J	TP
43.	Menerobos lampu merah di jalan yang rawan kecelakaan.	HS	S	KK	J	TP
44.	Menjaga jarak meskipun ada celah untuk melambung dari sisi bahu jalan	HS	S	KK	J	TP
45.	Berkendara dengan cepat di jalanan rusak yang sering dilewati.	HS	S	KK	J	TP
46.	Mengerem dengan jarak terlalu dekat dengan kendaraan yang ada di depan.	HS	S	KK	J	TP
47.	Memotong jalan pengendara lain saat membonceng anak-anak.	HS	S	KK	J	TP
48.	Memberikan tanda setiap akan berpindah jalur jalan.	HS	S	KK	J	TP
49.	Data statistik menunjukkan jalan yang selalu anda lewati rawan kecelakaan, maka setiap lewat di jalan itu anda merasa akan mengalami kecelakaan juga.	HS	S	KK	J	TP
50.	Menjaga jarak dengan pengendara motor lain.	HS	S	KK	J	TP

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		HS	S	KK	J	TP
51.	Anda tetap balap-balap walaupun selalu mendengar bahwa jalan yang anda lewati selalu memakan korban jiwa.	HS	S	KK	J	TP
52.	Melambung dengan cepat saat berada di tikungan.	HS	S	KK	J	TP
53.	Melambung pengendara yang ugal-ugalan di depan anda.	HS	S	KK	J	TP
54.	Berputar arah dengan menyalakan lampu weser.	HS	S	KK	J	TP
55.	Kerabat anda mengatakan bahwa anda akan mengalami kecelakaan jika tidak menurunkan kecepatan di jalan yang akan anda lewati.	HS	S	KK	J	TP
56.	Berhenti di depan garis yang ada di zebra cross saat lampu merah.	HS	S	KK	J	TP
57.	Memperlambat laju kendaraan saat kendaraan lain yang ada di depan anda ugal-ugalan.	HS	S	KK	J	TP
58.	Memberikan celah saat di klakson oleh kendaraan lain.	HS	S	KK	J	TP
59.	Mengetik handphone saat sedang berkendara.	HS	S	KK	J	TP
60.	Berbelok secara tiba-tiba.	HS	S	KK	J	TP
61.	Mengabaikan papan pemberitahuan di jalan yang rawan kecelakaan.	HS	S	KK	J	TP
62.	Ke jalur kiri jalan tanpa menyalakan lampu weser.	HS	S	KK	J	TP
63.	Memotong jalan pengendara lain saat jalanan licin.	HS	S	KK	J	TP
64.	Menghalangi pengendara lain untuk masuk ke dalam jalur jalan dengan menaikkan kecepatan setiap pengendara tersebut ingin masuk ke dalam jalur.	HS	S	KK	J	TP
65.	Memotong jalan pengendara lain untuk sampai di tujuan dengan cepat.	HS	S	KK	J	TP
66.	Memberikan celah pengendara lain saat macet.	HS	S	KK	J	TP

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		HS	S	KK	J	TP
67.	Mencari jalan alternatif untuk menghindari macet.	HS	S	KK	J	TP
68.	Menerobos lampu merah saat menjadi pengantar mayat.	HS	S	KK	J	TP
69.	Menurunkan kecepatan di jalan yang licin.	HS	S	KK	J	TP
70.	Berpindah-pindah jalur setiap ada celah di antara kendaraan lain.	HS	S	KK	J	TP
71.	Menjaga jarak di tikungan saat membonceng anak-anak.	HS	S	KK	J	TP
72.	Memberikan kesempatan pengendara lain masuk ke dalam jalur jika di klakson.	HS	S	KK	J	TP
73.	Menjaga jarak dengan pengendara lain di jalanan yang selalu memakan korban.	HS	S	KK	J	TP
74.	Berkendara melawan arah jalan saat macet.	HS	S	KK	J	TP
75.	Merasa akan mengalami kecelakaan di jalan yang rawan kecelakaan jika menaikkan kecepatan di jalan tersebut.	HS	S	KK	J	TP
76.	Menghalangi pengendara lain untuk lewat saat mengantar jenazah.	HS	S	KK	J	TP
77.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat jalanan berdebu.	HS	S	KK	J	TP
78.	Menyalakan lampu weser setiap ingin menepikan kendaraan ke sebelah kiri.	HS	S	KK	J	TP
79.	Berkendara dengan kencang di jalanan yang banyak persimpangannya.	HS	S	KK	J	TP
80.	Berkendara sesuai arah jalan di situasi jalan macet.	HS	S	KK	J	TP
81.	Mengabaikan informasi bahwa jalan yang sering anda lewati rawan kecelakaan.	HS	S	KK	J	TP

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		HS	S	KK	J	TP
82.	Mengabaikan pengendara lain yang mengklakson di belakang.	HS	S	KK	J	TP
83.	Melawan arah jalan saat macet.	HS	S	KK	J	TP
84.	Menyalakan lampu weser saat ingin melambung dari sisi kanan jalan.	HS	S	KK	J	TP
85.	Berkendara dengan jarak terlalu dekat dengan kendaraan lain karena menggunakan rem berstandar	HS	S	KK	J	TP

	nasional.					
86.	Melanggar lampu merah saat tidak ada polisi.	HS	S	KK	J	TP
87.	Berhenti saat lampu merah walaupun sudah terlambat ke tempat tujuan.	HS	S	KK	J	TP
88.	Berpindah-pindah dari sisi kiri ke kanan jalan dan sebaliknya dengan kencang.	HS	S	KK	J	TP
89.	Menurunkan kecepatan kendaraan saat ditegur oleh orang yang anda bonceng.	HS	S	KK	J	TP
90.	Memperhatikan tanda lalu lintas sebelum berputar arah.	HS	S	KK	J	TP
91.	Naik turun trotoar saat macet.	HS	S	KK	J	TP
92.	Memotong ke depan truk saat bersama rombongan supporter.	HS	S	KK	J	TP
93.	Menggunakan alat-alat atau suku cadang yang imitasi.	HS	S	KK	J	TP
94.	Berputar arah tanpa menyalakan wesor.	HS	S	KK	J	TP
95.	Berkendara dengan kondisi rem yang tidak berfungsi dengan baik.	HS	S	KK	J	TP
96.	Menjaga jarak dengan pengendara lain di jalanan yang padat	HS	S	KK	J	TP

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
97.	Memilih berkendara menggunakan ban dengan kualitas nasional.	HS	S	KK	J	TP
98.	Berhenti di belakang garis yang ada di zebra cross saat lampu merah.	HS	S	KK	J	TP
99.	Menjaga jarak dengan pengendara lain yang bermain handphone.	HS	S	KK	J	TP
100.	Melambung kendaraan lain dengan perlahan di jalan yang padat.	HS	S	KK	J	TP
101.	Menurunkan kecepatan di jalanan yang baru dilewati.	HS	S	KK	J	TP

102.	Beradu kecepatan pengendara motor lain di jalan raya.	HS	S	KK	J	TP
103.	Menjaga jarak dengan kendaraan lain di jalan yang rawan kecelakaan.	HS	S	KK	J	TP
104.	Menyalip truk saat membonceng anak kecil.	HS	S	KK	J	TP
105.	Menyalip saat ada celah di jalan yang rawan kecelakaan.	HS	S	KK	J	TP
106.	Menerobos lampu merah saat terlambat ke tempat tujuan.	HS	S	KK	J	TP
107.	Mengabaikan pengecekan kelayakan kendaraan setiap akan mengendarainya.	HS	S	KK	J	TP
108.	Melambung dari sisi kanan jalan dengan memberi petunjuk ingin melambung kepada pengendara yang ada di depan.	HS	S	KK	J	TP
109.	Saat lampu kuning terlihat dari jauh, anda menaikkan kecepatan agar tidak kena lampu merah.	HS	S	KK	J	TP
110.	Memilih berkendara menggunakan helm berstandar nasional.	HS	S	KK	J	TP

NO	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
111.	Menurunkan kecepatan di tikungan yang baru pertama kali di lewati.	HS	S	KK	J	TP
112.	Menjaga jarak dengan beberapa pengendara lain yang ngobrol satu sama lain saat berkendara.	HS	S	KK	J	TP
113.	Mengabaikan teguran orang lain saat anda melanggar lampu merah.	HS	S	KK	J	TP
114.	Menurunkan kecepatan saat malam hari di jalan yang rawan kecelakaan.	HS	S	KK	J	TP
115.	Berkendara dengan kondisi lampu weser yang berfungsi dengan baik.	HS	S	KK	J	TP
116.	Menyalip setiap ada celah di jalanan yang sering dilewati.	HS	S	KK	J	TP

117.	Melambung dari bahu jalan untuk sampai ke tujuan dengan cepat.	HS	S	KK	J	TP
------	--	----	---	----	---	----





LAMPIRAN 3

EXPERT REVIEW

BOSOWA



1. Skala Persepsi Resiko Kecelakaan

NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
1.	Menyalip di tikungan yang baru pertama kali dilewati						
2.	Memotong jalan mobil truk						
3.	Menurunkan laju kendaraan saat hujan deras						
4.	Berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan baru pertama kali dilewati						
5.	Menelepon saat berkendara						
6.	Menjaga jarak di belakang kendaraan lain terlalu dekat, walaupun memiliki kemampuan berkendara yang lebih						
7.	Orang yang membonceng anda berkendara dengan kecepatan tinggi						
8.	Mendudukkan anak di bagian belakang sadel sepeda motor saat berkendara						
9.	Walaupun ada celah tidak menyalip kendaraan yang ada di depan						
10.	Menyalip dijalanan yang padat						
11.	Memacu kendaraan di jalanan yang rawan kecelakaan						
12.	Memotong jalan pengendara lain untuk sampai ke tujuan dengan cepat						
13.	Mengabaikan <i>handphone</i> yang berdering saat						

	berkendara						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
14.	Menaikkan kecepatan saat ada kabut di jalanan						
15.	Memaksimalkan kecepatan saat jalanan sepi						
16.	Anda menuruni turunan curam yang baru pertama kali anda lewati						
17.	Menjaga jarak saat berada di tikungan						
18.	Berkendara dengan kecepatan tinggi saat hujan deras						
19.	Berfoto <i>selfie</i> saat berkendara di jalan raya						
20.	Memperlambat laju kendaraan saat ada iring-iringan pengantar jenazah melintas di dekat anda						
21.	Orang yang ada di depan anda membuntuti kendaraan di depannya terlalu dekat						
22.	Mengabaikan papan pemberitahuan di jalan yang menyatakan jalan tersebut rawan kecelakaan						
23.	Menurunkan kecepatan di jalan yang baru pertama kali dilewati						
24.	Melawan arah jalan saat macet						

NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
25.	Menjaga jarak dengan kendaraan saat membonceng anak-anak						
26.	Orang yang membonceng anda tidak menyalip walaupun ada celah						
27.	Menyalip mobil pribadi yang ada di depan anda saat berkendara						
28.	Mengabaikan penggunaan helm pada anak-anak saat memboncengnya						
29.	Kendaraan umum di depan anda menepikan kendaraannya tanpa menyalakan lampu weser						
30.	Berkendara di dekat dua pengendara lain yang sedang <i>ngobrol</i> di jalan						
31.	Naik turun trotoar saat jalanan macet						
32.	Membonceng lebih dari tiga orang anak dengan kecepatan tinggi						
33.	Melanggar lampu lalu lintas saat terlambat ke kampus/kantor						
34.	Menurunkan kecepatan di tikungan yang baru pertama kali dilewati						
35.	Berkendara di jalanan rusak yang belum						

	pernah dilewati sebelumnya						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
36.	berkendara dengan pandangan fokus ke arah depan						
37.	Memperlambat laju kendaraan saat malam hari di jalanan yang rawan kecelakaan						
38.	Berpindah jalur tanpa melihat kaca spion						
39.	Menaikkan kecepatan kendaraan di jalan yang rawan kecelakaan						
40.	Berkendara di jalur kiri saat membonceng anak-anak						
41.	Kurangnya pengetahuan tentang kondisi jalan yang akan dilewati						
42.	Anda berkendara disaat ada sekelompok pengendara yang balapan liar						
43.	Merasa akan mengalami kecelakaan di jalan yang rawan kecelakaan jika tidak mengatur kecepatan di jalanan tersebut						
44.	Menaati lampu lalu lintas saat terlambat untuk ke kampus/kantor						
45.	Saat lampu lalu lintas berwarna kuning, anda menaikkan kecepatan kendaraan						

46.	Menyalip saat ada celah di jalanan yang rawan kecelakaan						
47.	Berbalik arah jalan dengan menyalakan lampu weser						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
48.	Berkendara menggunakan helm standar internasional						
49.	Membuntuti kendaraan terlalu dekat karena rem yang pakem dan berstandar internasional						
50.	Merasa akan mengalami kecelakaan saat melewati tikungan yang rawan kecelakaan						
51.	Berkendara menggunakan ban berstandar internasional						
52.	Menyalip dari sisi kanan jalan						
53.	Menjaga jarak dengan kendaraan lain di tikungan saat membonceng anak-anak						
55.	Anda menonton di televisi jalanan yang anda lewati setiap hari kembali memakan korban jiwa						
56.	Menaikkan kecepatan di jalan yang banyak tanda yang menyatakan jalan tersebut rawan kecelakaan						

57.	Menikung di jalanan yang rawan kecelakaan						
58	Menjaga jarak dengan pengendara yang sedang bermain <i>handphone</i>						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
59.	Menegur pengendara yang melakukan selfie saat berkendara						



2. Expert Review Skala *Aggressive Driving*

No.	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
1.	Menyalip kendaraan yang ada di depan secara zig-zag						
2.	Menyalip dari bahu jalan						
3.	Membuntuti di belakang mobil pribadi						
4.	Menjaga jarak dengan kendaraan lain yang ada di depan						
5.	Memotong jalan pengendara lain						
6.	Tetap melaju di jalur jalanan						
7.	Berbelok tanpa menyalakan lampu weser						
8.	Mengetahui bahwa trotoar adalah hak pejalan kaki						
9.	Berkendara dengan jarak terlalu dekat dengan bus						
10.	Berpindah jalur saat jalanan padat ke arah yang						

	berlawanan						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
11.	Memperlambat laju kendaraan di jalanan yang ada zebra cross						
12.	Berpindah jalur dengan cepat saat ada celah di antara kendaraan lain yang ada di depan						
13.	Mengabaikan jarak dengan kendaraan lain di depan						
14.	Berbelok dengan menyalakan lampu wesor						
15.	Memotong jalan mobil pribadi dengan jarak yang dekat						
16.	Menyalip dari jalur kiri jalan						
17.	Tidak mengetahui fungsi bahu jalan						
18.	Menjaga jarak dengan truk tronton yang ada di depan						
19.	Mengambil jalur jalan pengendara lain						
20.	Memotong ke depan						

	pengendara motor yang lain						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
21.	Menghalangi pengendara lain untuk masuk ke dalam jalur saat macet						
22.	Mengetahui fungsi bahu jalan						
23.	Berkendara dengan memaksimalkan kecepatan kendaraan						
24.	Memperlambat laju kendaraan saat lampu lalu lintas berwarna kuning						
25.	Menjaga jarak dengan pengendara motor yang lain						
26.	Melambung saat berada di tikungan						
27.	Berputar arah dengan menyalakan lampu weser						
28.	Berhenti di depan garis yang ada di zebra cross saat lampu lalu lintas berwarna merah						
29.	Memberikan celah saat diklakson oleh pengendara motor yang lain						

30.	Berbelok secara tiba-tiba						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	
31	Ke jalur kiri jalan tanpa menyalakan lampu weser						
32.	Menghalangi pengendara lain untuk masuk ke dalam jalur dengan menaikkan kecepatan						
33.	Memberikan celah ke pengendara motor lain saat macet						
34.	Mengabaikan lampu merah saat mengantar jenazah						
35.	Tidak mengetahui fungsi lampu kuning						
36.	Berkendara sesuai arah jalan						
37.	Berkendara dengan melawan arah jalan saat macet						
38.	Menghalangi laju pengendara lain saat mengantar jenazah						
39.	Menyalakan lampu weser saat ingin ke sisi kiri jalan						
NO	Item	Skor					Komentar

		1	2	3	4	5	
40.	Menghalangi pengendara lain masuk ke dalam jalur dengan mengklakson terus menerus						
41.	Menghalangi pengendara lain untuk menyalip						
42.	Menyalakan lampu weser saat ingin melambung dari sisi kanan jalan						
43.	Melanggar lampu merah saat tidak ada polisi						
44.	Berpindah-pindah jalur dari sisi kiri ke kanan, kanan ke kiri dengan kecepatan tinggi						
45.	Tidak membuntuti dengan jarak terlalu dekat dengan pengendar lain						
46.	Memotong ke depan truk saat mengikuti iring-iringan <i>supporter</i>						
47.	Berbalik arah tanpa menyalakan lampu weser						
NO	Item	Skor					Komentar
		1	2	3	4	5	

48.	Berhenti saat lampu lalu lintas berwarna merah walaupun sedang mengantar jenazah						
49	Berhenti di belakang garis zebra cross saat lampu merah						
50	Menjaga jarak dengan pengendara lain saat di tikungan						

LAMPIRAN 4

SURAT IZIN PENELITIAN

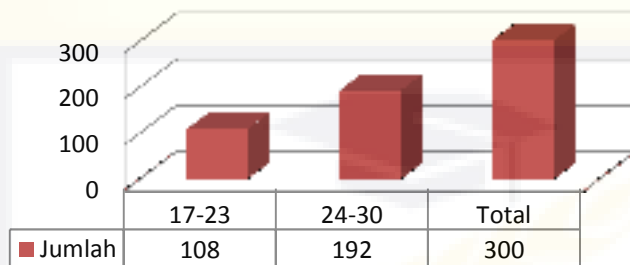




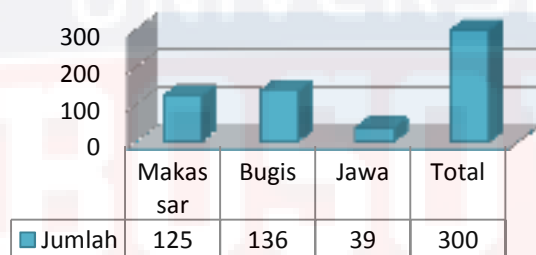
LAMPIRAN 5

**RANGKUMAN
KARAKTERISTIK
RESPONDEN**

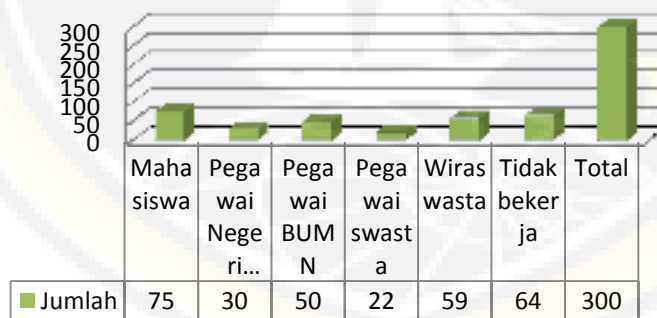
Usia



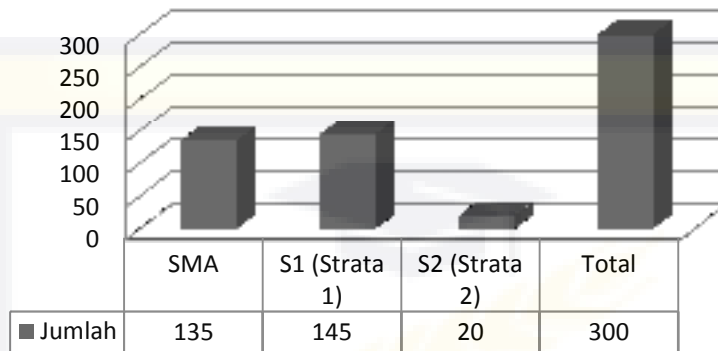
Suku



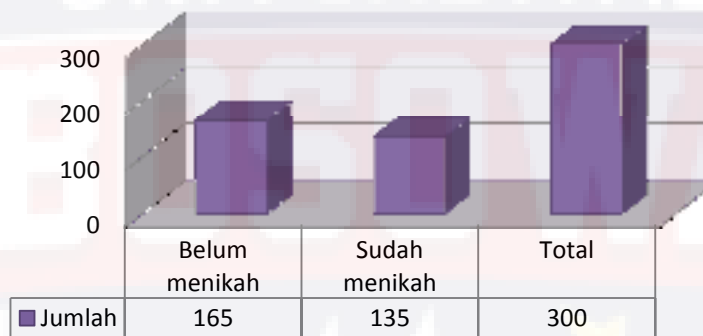
Pekerjaan



Pendidikan Terakhir

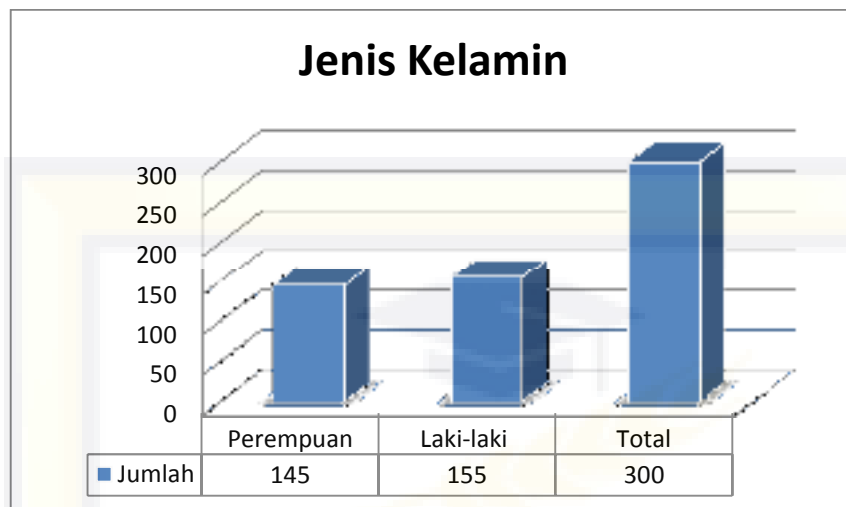


Status Perkawinan



Lama Berkendara





UNIVERSITAS

BOSOWA

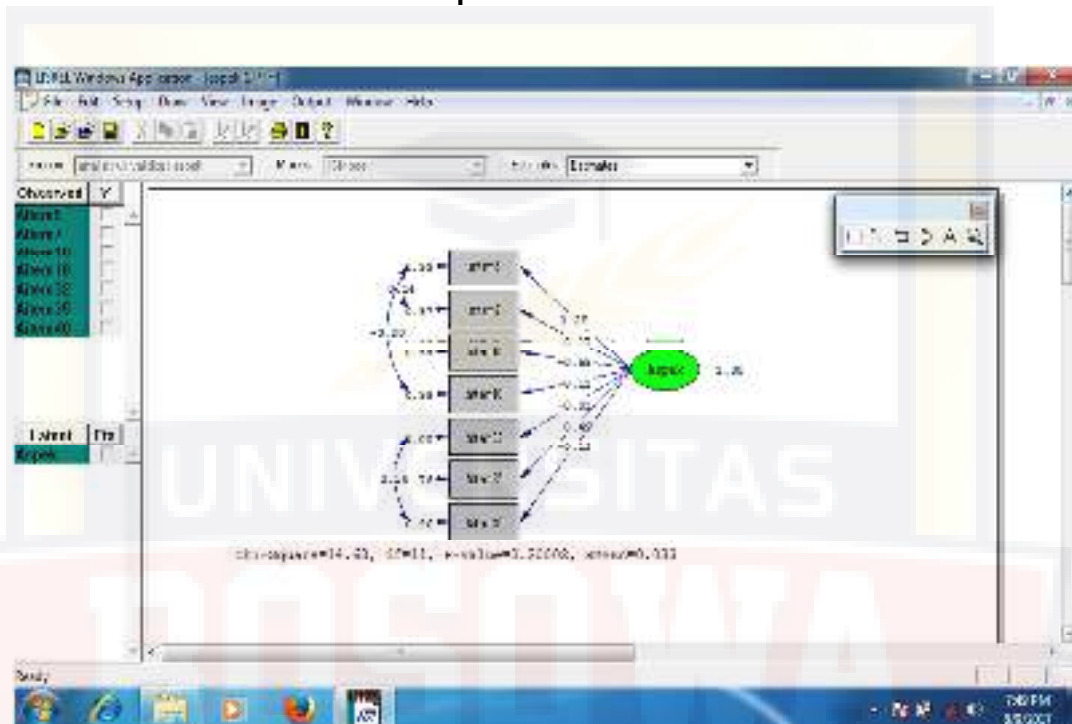
LAMPIRAN 6

UJI VALIDITAS



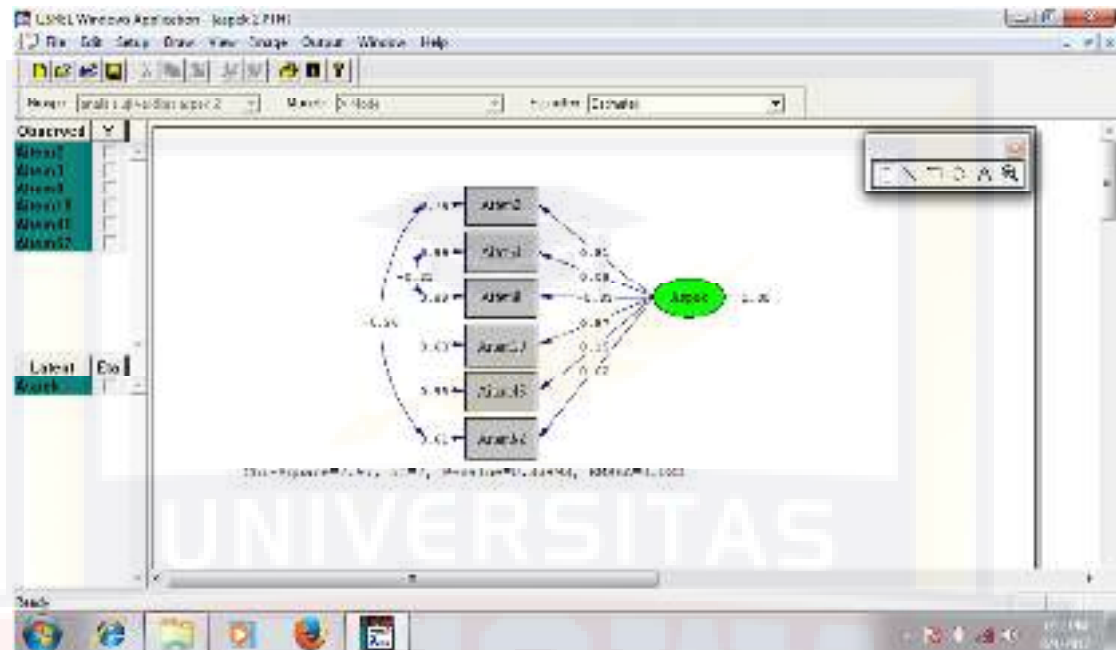
Analisis Uji Validitas Skala Persepsi Resiko Kecelakaan

“Aspek Ketakutan”



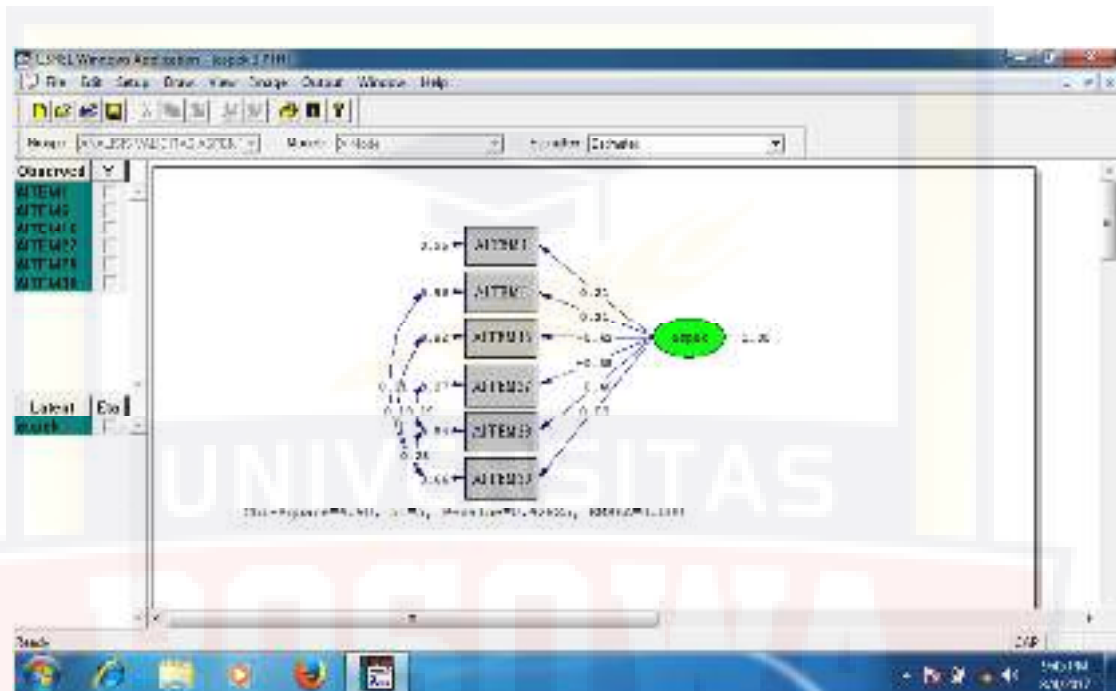
No	Item	Factor Loading (FL)	Error	T-Value	Keterangan Item
1	Aitem 5	0.25	0.09	2.91	Valid
2	Aitem 7	-0.17	0.09	-1.99	Tidak Valid
3	Aitem 10	-0.55	0.12	-4.78	Tidak Valid
4	Aitem 18	-0.11	0.09	-1.31	Tidak Valid
5	Aitem 32	-0.01	0.08	-0.16	Tidak Valid
6	Aitem 35	-0.49	0.11	-4.61	Tidak Valid
7	Aitem 40	-0.19	0.08	-2.23	Tidak Valid

“Aspek Kontrol”



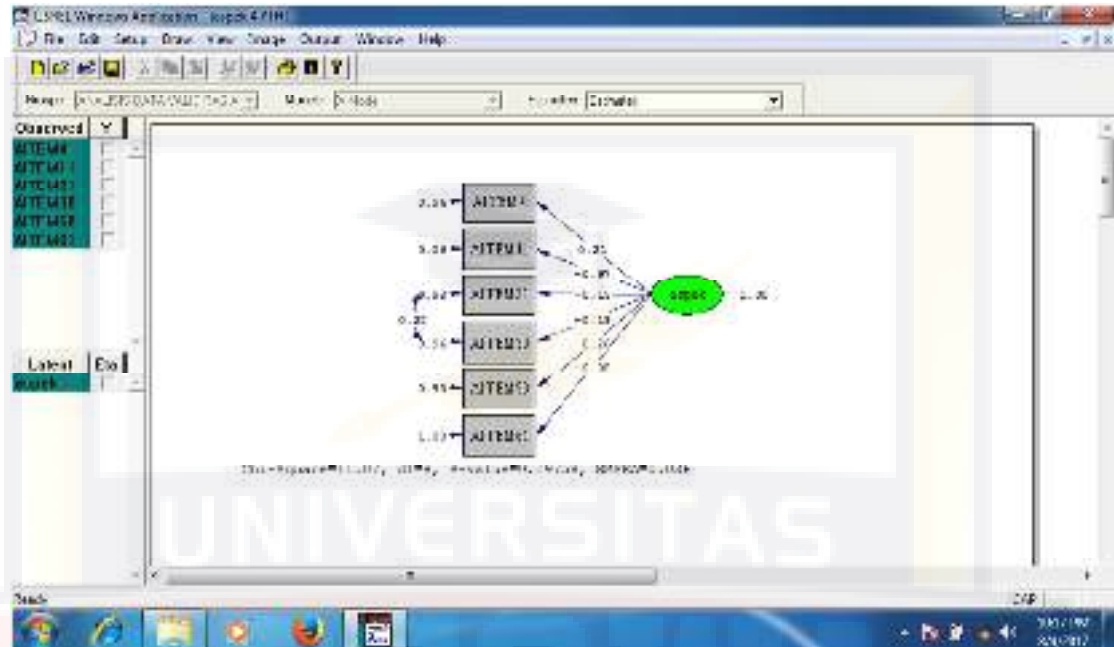
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
8	Aitem 2	0.51	0,10	5,00	Valid
9	Aitem 3	0.09	0.07	1.34	Tidak Valid
10	Aitem 8	-0.33	0.07	-4.56	Tidak Valid
11	Aitem 19	0.57	0.09	6.26	Valid
12	Aitem 45	0.15	0.07	2.2	Valid
13	Aitem 62	0.62	0.11	5.91	Valid

“Aspek Asal Resiko”



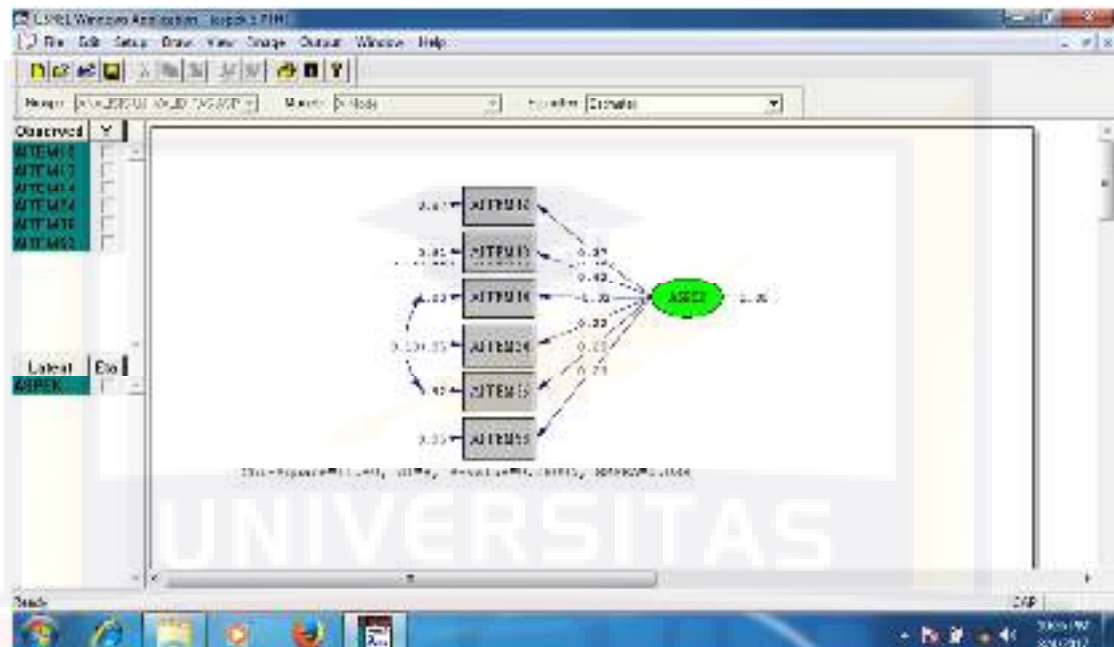
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
14	Aitem 1	0.21	0.07	2.86	Valid
15	Aitem 6	0.21	0.09	2.28	Valid
16	Aitem 15	-0.42	0.17	-3.5	Tidak Valid
17	Aitem 27	-0.35	0.11	-3.25	Tidak Valid
18	Aitem 29	-0.4	0.14	-2.91	Tidak Valid
19	Aitem 39	0.58	0,20	2.9	Valid

“Aspek Pilihan”



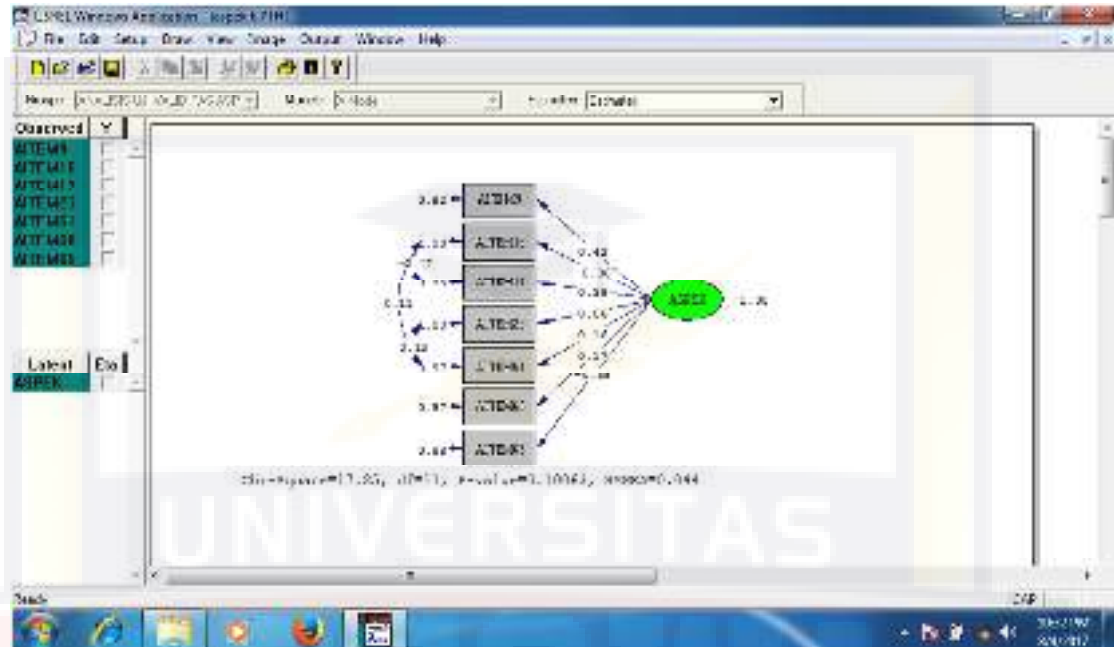
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
20	Aitem 4	0.21	0.09	2.48	Valid
21	Aitem 11	-0.97	0.29	-3.33	Tidak Valid
22	Aitem 21	-0.15	0.07	-2.06	Tidak Valid
23	Aitem 30	-0.19	0.08	-2.34	Tidak Valid
24	Aitem 50	-0.26	0,10	-2.69	Tidak Valid
25	Aitem 61	-0.05	0.06	-0.75	Tidak Valid

“Aspek Melibatkan Anak-anak”



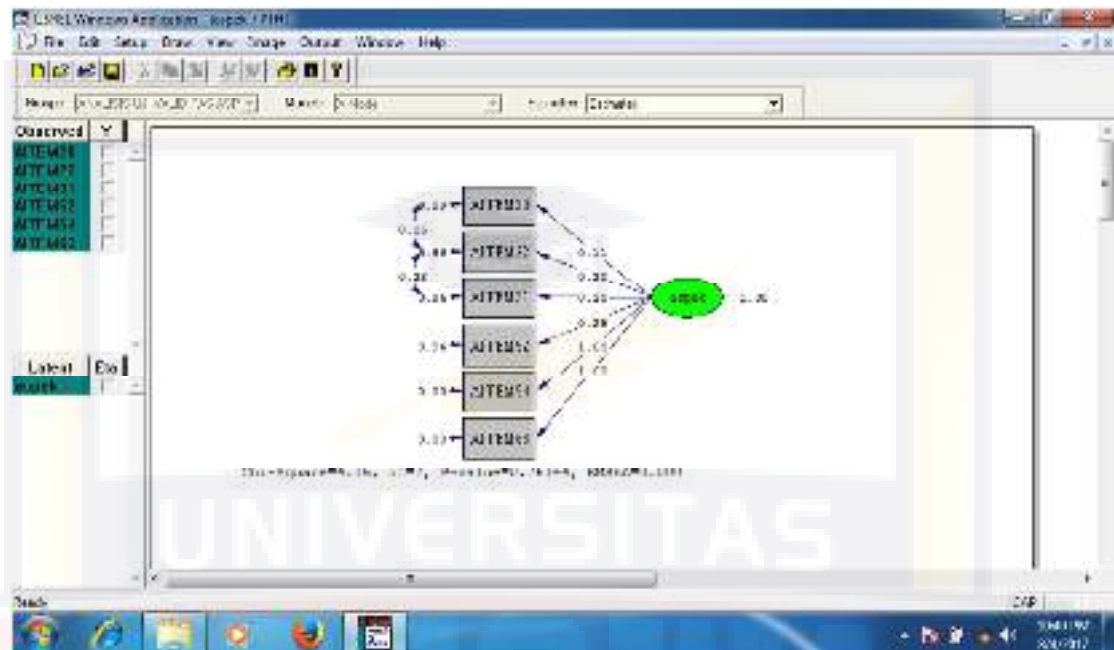
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
26	Aitem 12	0.37	0.09	3.96	Valid
27	Aitem 13	0.62	0.13	4.92	Valid
28	Aitem 14	-0.02	0.08	-0.22	Tidak Valid
29	Aitem 24	0.22	0.08	2.64	Valid
30	Aitem 36	0.28	0.09	3.26	Valid
31	Aitem 53	0.23	0.08	2.67	Valid

“Aspek Baru Tidaknya Resiko”



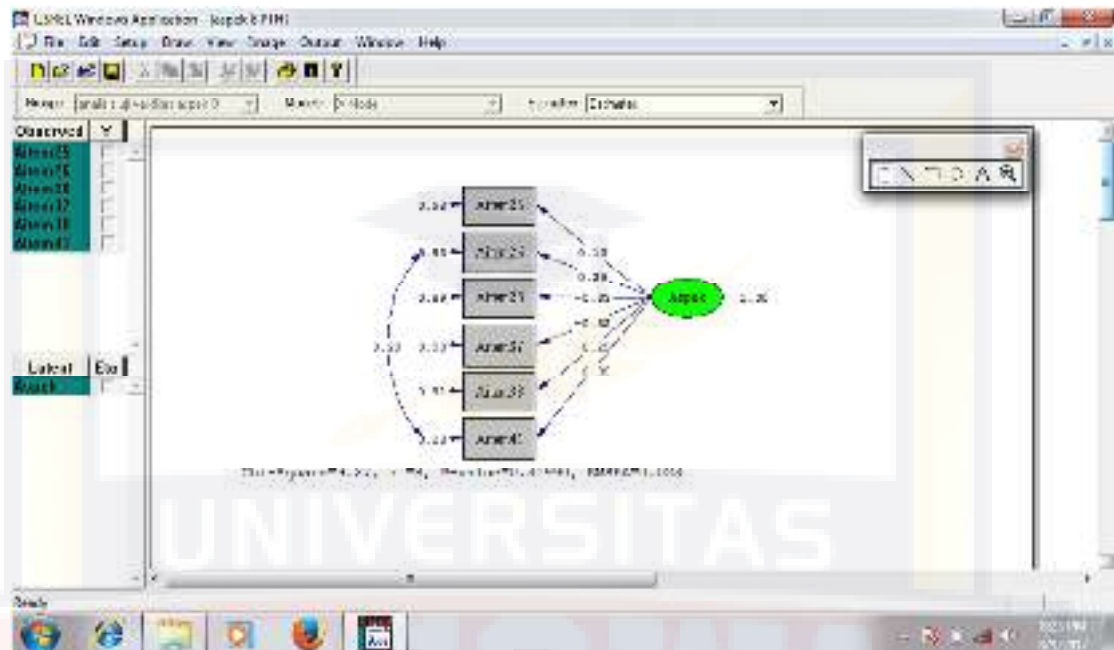
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
32	Aitem 9	0.42	0.12	3.58	Valid
33	Aitem 16	-0.06	0.11	-0.57	Tidak Valid
34	Aitem 17	0.39	0.11	3.49	Valid
35	Aitem 23	0.06	0,10	0.63	Tidak Valid
36	Aitem 51	0.16	0,10	1.7	Tidak Valid
37	Aitem 60	0.17	0,10	1.78	Tidak Valid
38	Aitem 65	-0.35	0.11	-3.28	Tidak Valid

“Aspek Kewaspadaan”



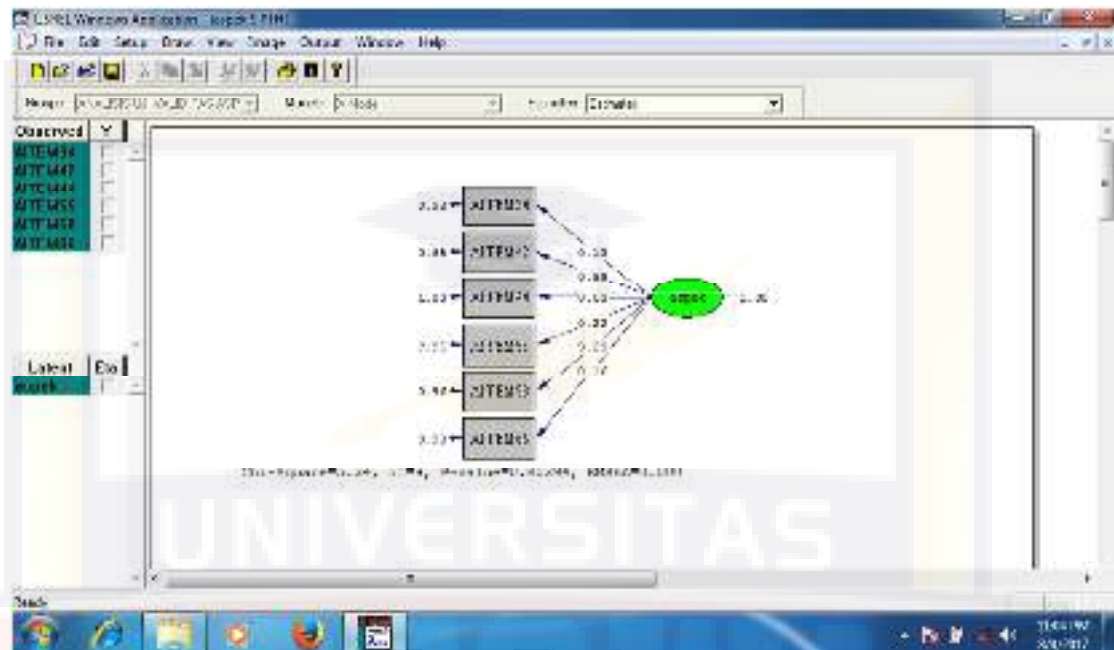
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
39	Aitem 20	0.11	0.06	1.84	Tidak Valid
40	Aitem 22	0.2	0.06	3.49	Valid
41	Aitem 31	0.2	0.06	3.45	Valid
42	Aitem 52	0.25	0.06	4.43	Valid
43	Aitem 54	1	0.04	23.34	Valid
44	Aitem 63	1	0.04	23.34	Valid

“Aspek Bias Resiko Akan Terjadi Pada Diri Sendiri”



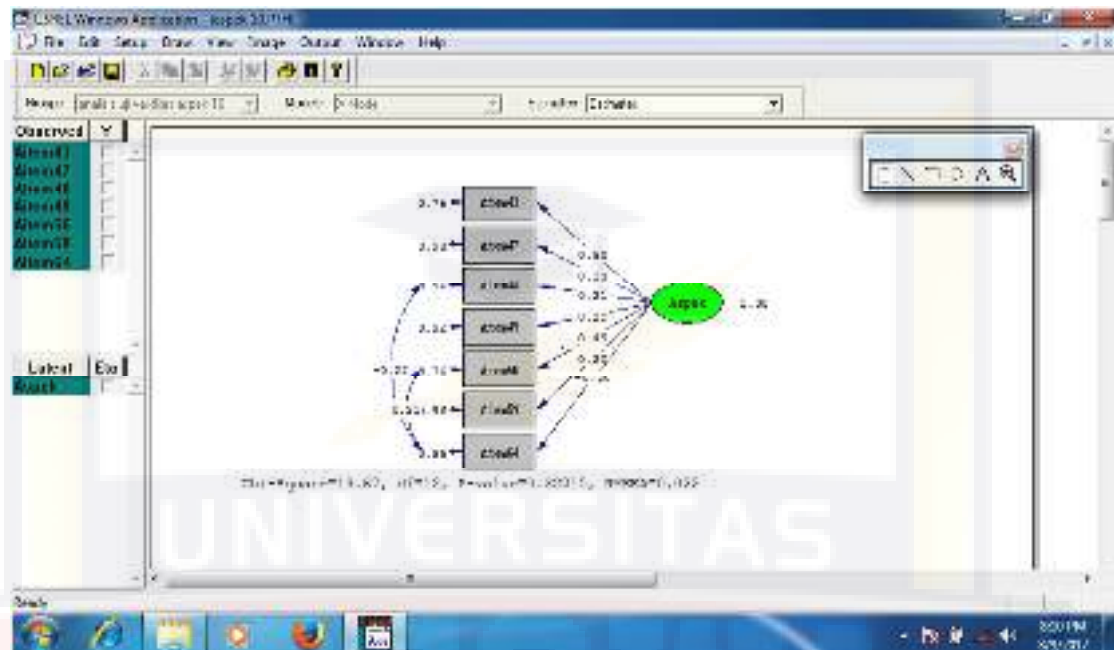
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
45	Aitem 25	0.13	0.07	2,00	Valid
46	Aitem 26	0.26	0.12	2.25	Valid
47	Aitem 28	-0.33	0.08	-4.29	Tidak Valid
48	Aitem 37	-0.32	0.08	-4.22	Tidak Valid
49	Aitem 38	-0.29	0.07	-4	Tidak Valid
50	Aitem 41	-0.85	0.14	-6.06	Tidak Valid

“Aspek Pertukaran Resiko Keuntungan”



No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
51	Aitem 33	Dibuang	Dibuang	Dibuang	Dibuang
52	Aitem 34	0.13	0.1	1.29	Tidak Valid
53	Aitem 42	0.59	0.26	2.31	Valid
54	Aitem 44	0.03	0.09	0,30	Tidak Valid
55	Aitem 46	Dibuang	Dibuang	Dibuang	Dibuang
56	Aitem 55	0.22	0.12	1.87	Tidak Valid
57	Aitem 57	Dibuang	Dibuang	Dibuang	Dibuang
58	Aitem 58	0.2	0.11	1.79	Tidak Valid
59	Aitem 66	0.16	0.12	1.53	Tidak Valid

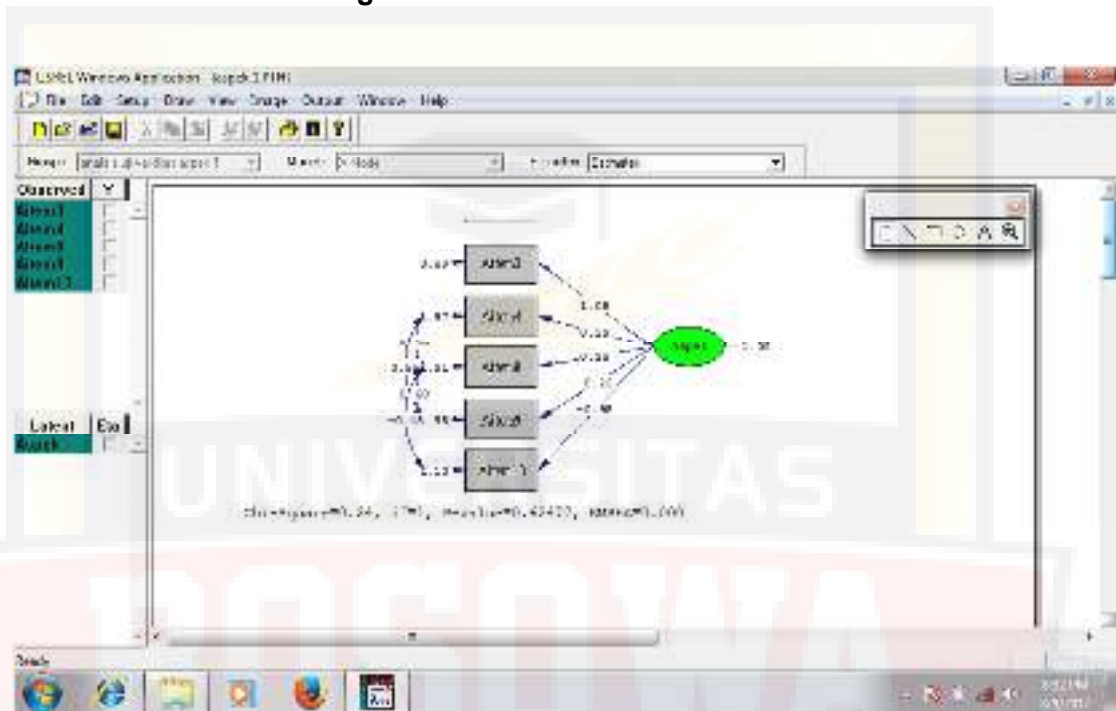
“Aspek Kepercayaan Terhadap Faktor yang Menghindarkan Kecelakaan”



No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
60	Aitem 43	0.5	0.1	4.9	Valid
61	Aitem 47	0.13	0.08	1.56	Tidak Valid
62	Aitem 48	0.21	0.09	2.37	Valid
63	Aitem 49	0.29	0.08	3.38	Valid
64	Aitem 56	0.49	0.1	4.65	Valid
65	Aitem 59	0.2	0.08	2.36	Valid
66	Aitem 64	-0.2	0.1	-1.99	Tidak Valid

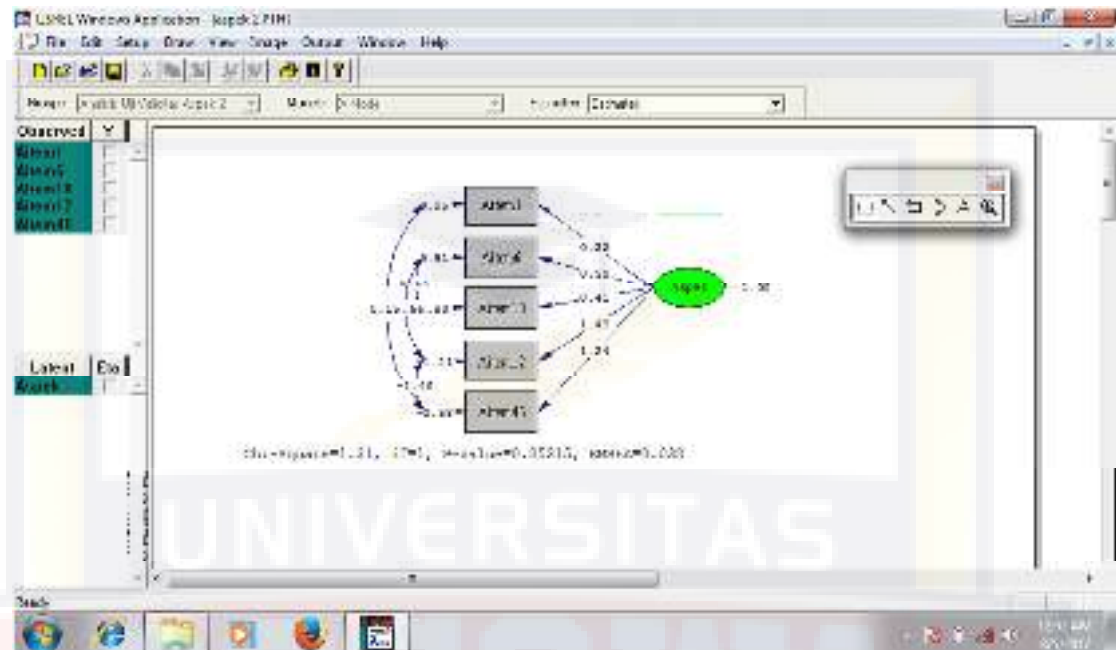
Analisis Uji Validitas Skala Aggressive Driving

“Kategori Membuntuti Terlalu Dekat”



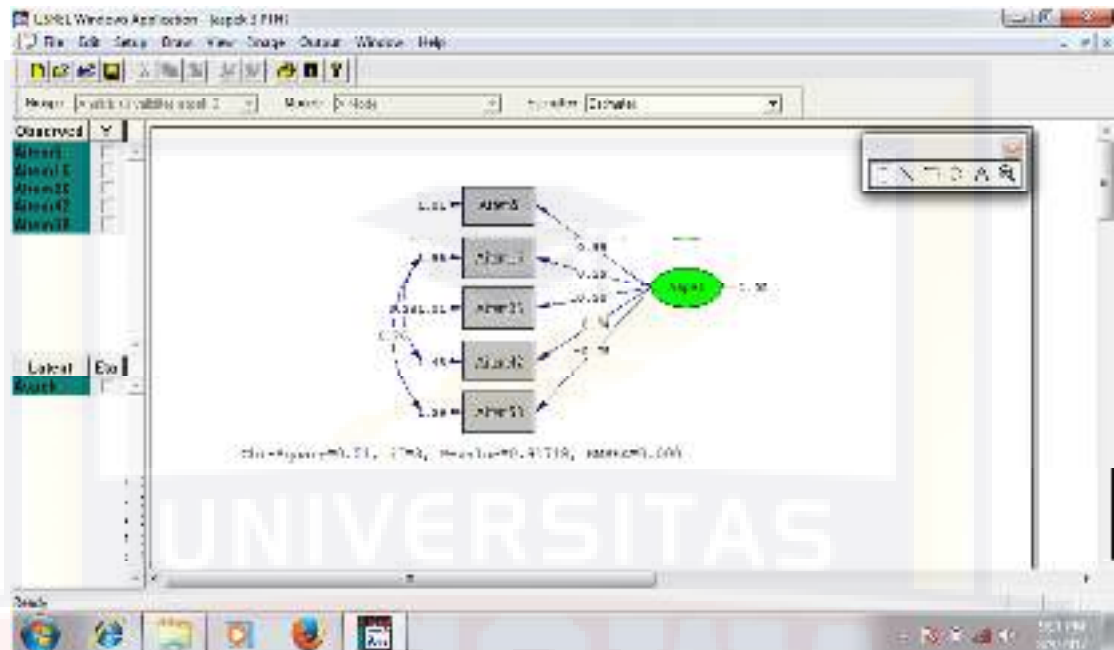
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
1	3	1.05	0.19	5.61	Valid
2	4	0.19	0.1	1.88	Tidak Valid
3	8	0.28	0.12	2.41	Valid
4	9	-0.23	0.1	-2.36	Tidak Valid
5	13	-0.95	0.17	-5.5	Tidak Valid

“Kategori Keluar Masuk Jalur”



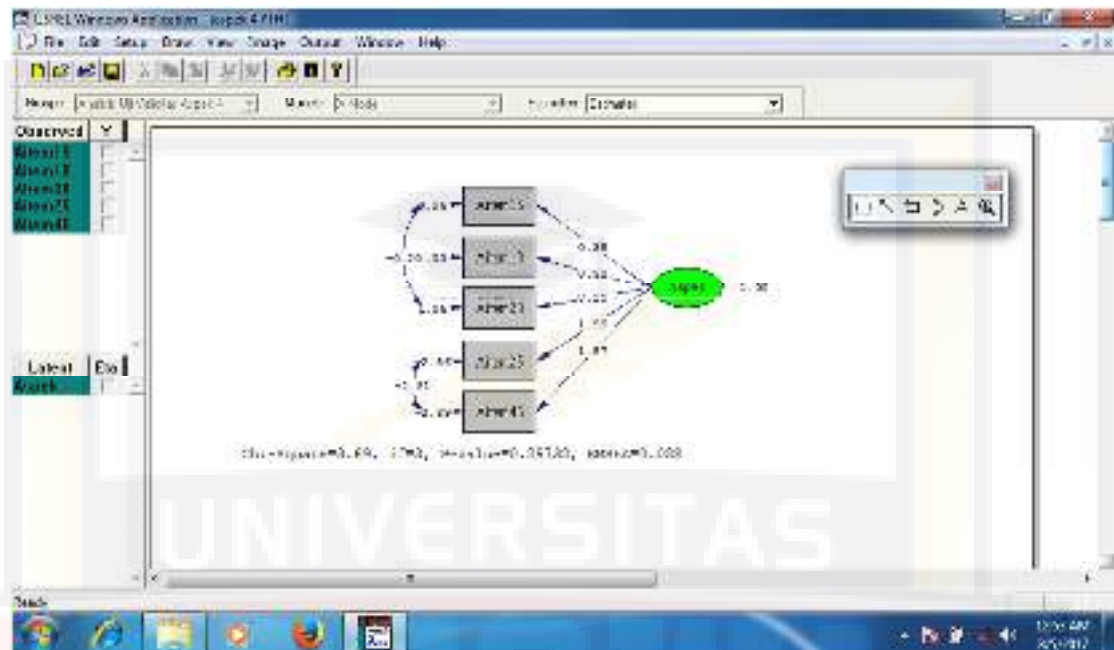
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
6	1	0.22	0.07	3.06	Valid
7	6	0.3	0.09	3.23	Valid
8	10	0.41	0.12	3.49	Valid
9	12	1.48	0.38	3.9	Valid
10	45	1.24	0.32	3.93	Valid

“Kategori Menyalip Dengan Kasar”



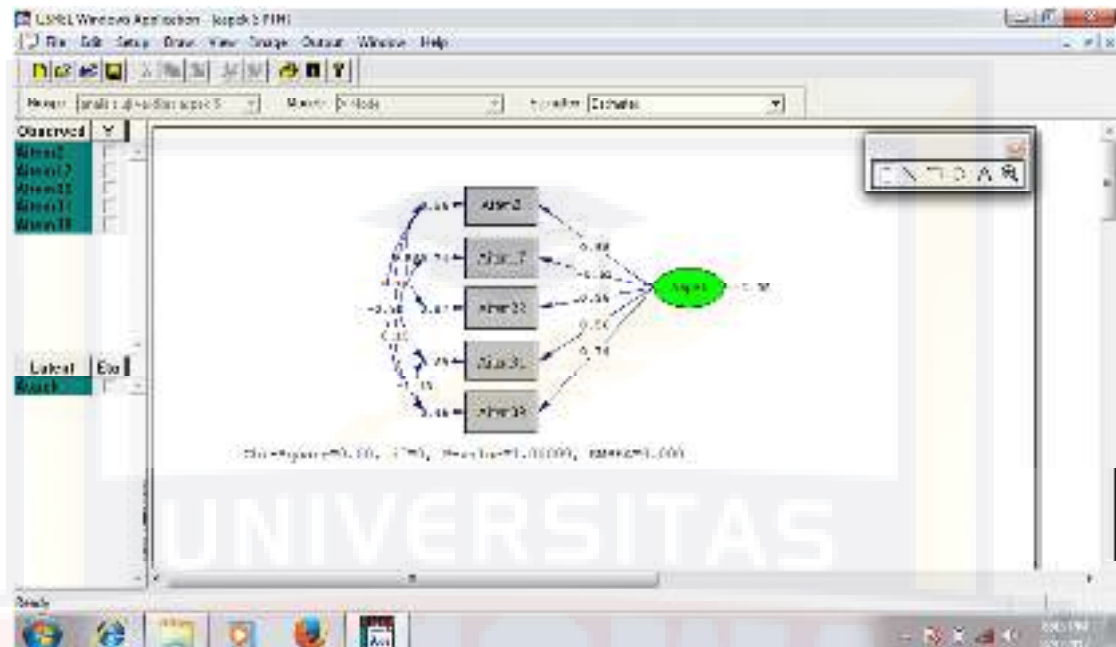
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
11	5	0.99	0.08	11.74	Valid
12	16	0.19	0.1	1.92	Tidak Valid
13	26	0.99	0.08	11.74	Valid
14	42	-0.74	0.09	-8.24	Tidak Valid
15	50	-0.78	0.09	-8.71	Tidak Valid

“Kategori Memotong Ke Depan Kendaraan”



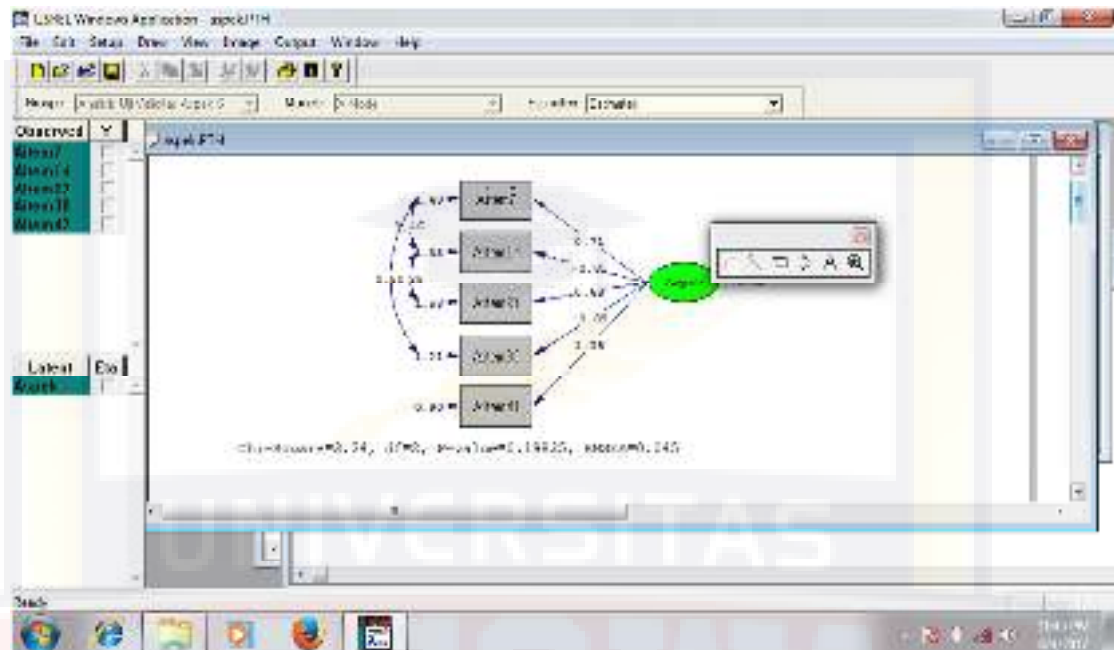
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
16	15	0.38	0.08	4.65	Valid
17	18	0.32	0.08	4.01	Valid
18	20	0.19	0.05	4.02	Valid
19	25	1.99	0.33	6.04	Valid
20	46	1.87	0.31	5.99	Valid

“Kategori Menyaliq Dari Bahu Jalan”



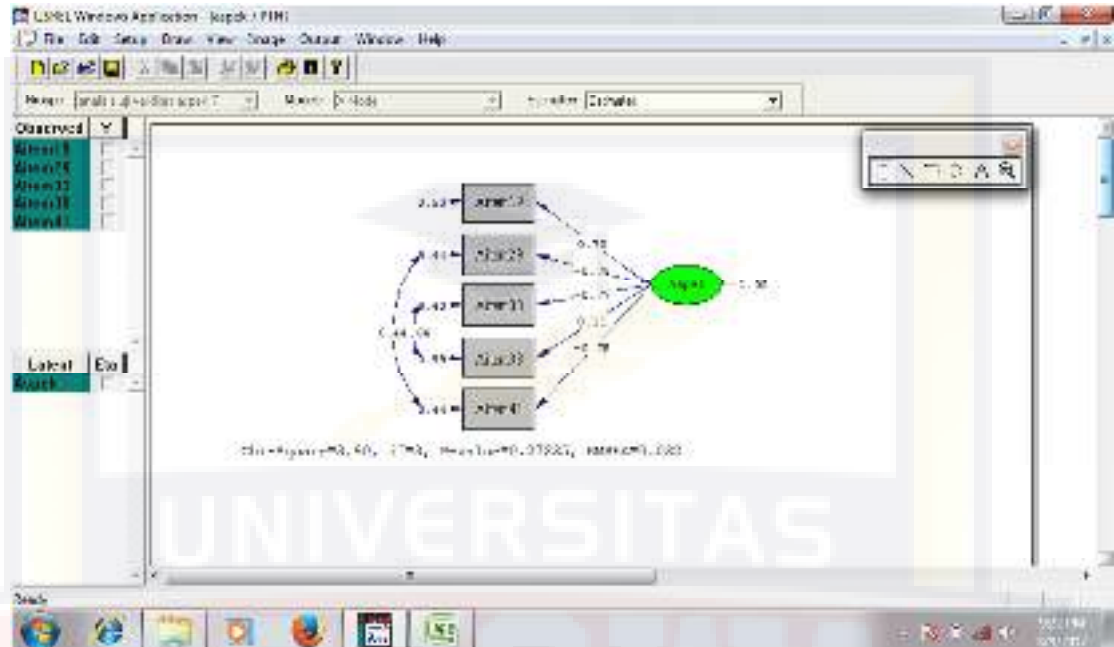
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
21	2	0.66	0.11	6.28	Valid
22	17	-0.51	0.11	-4.72	Tidak Valid
23	22	0.36	0.09	4.14	Valid
24	31	0.56	0.12	4.82	Valid
25	39	0.74	0.27	2.79	Valid

“Kategori Berpindah Jalur Tanpa Memberi Tanda”



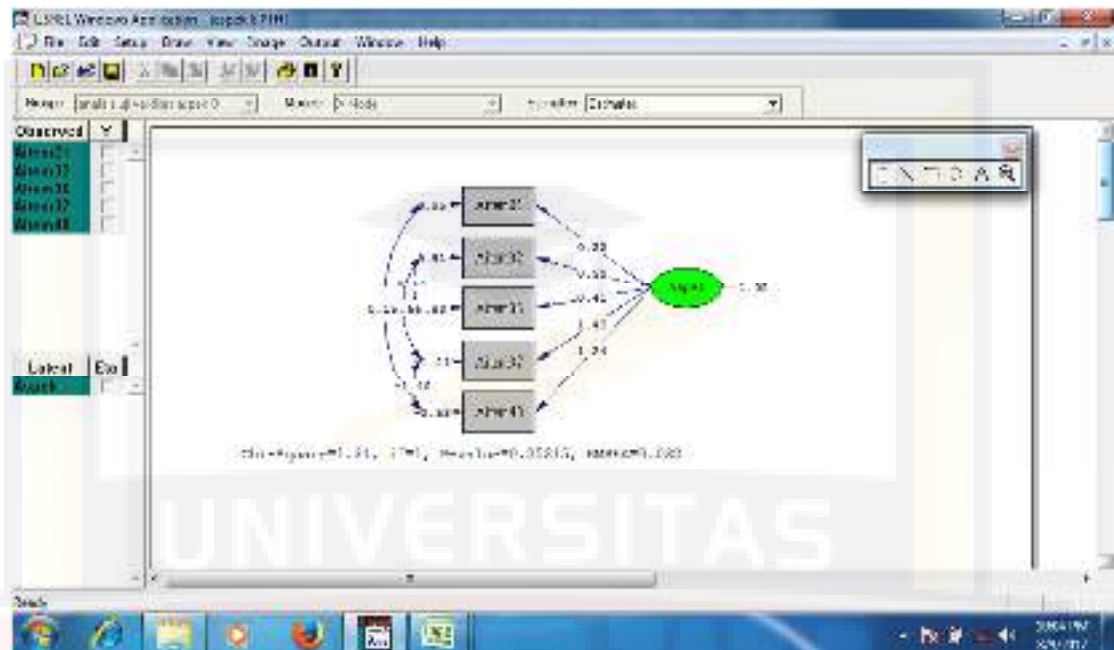
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
26	7	0.71	0.1	6.98	Valid
27	14	-0.81	0.09	-8.75	Tidak Valid
28	27	0.68	0.09	7.86	Valid
29	30	-0.89	0.09	-10.11	Tidak Valid
30	47	1.05	0.08	12.63	Valid

“Kategori Menghalangi Pengendara Lain Untuk Menylip”



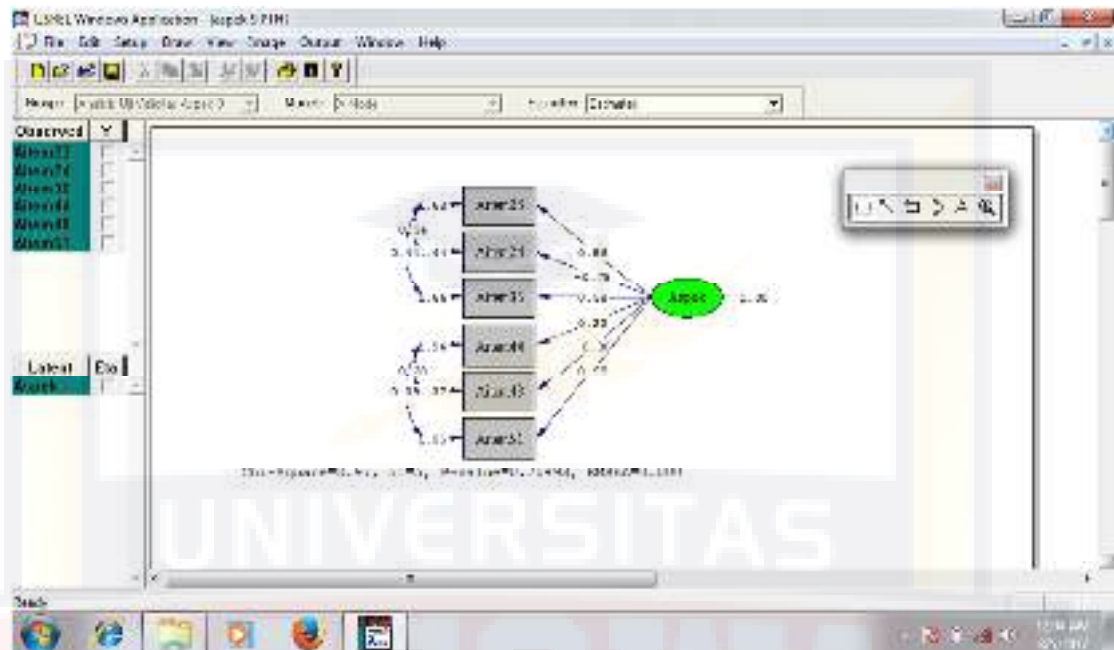
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
31	19	0.7	0.05	13.25	Valid
32	29	-0.75	0.05	-14.26	Tidak Valid
33	33	0.77	0.06	-13.38	Tidak Valid
34	38	0.11	0.07	1.52	Tidak Valid
35	41	-0.75	0.05	-14.26	Tidak Valid

“Kategori Tidak memberikan Pengendara Lain Masuk Ke Dalam Jalur”



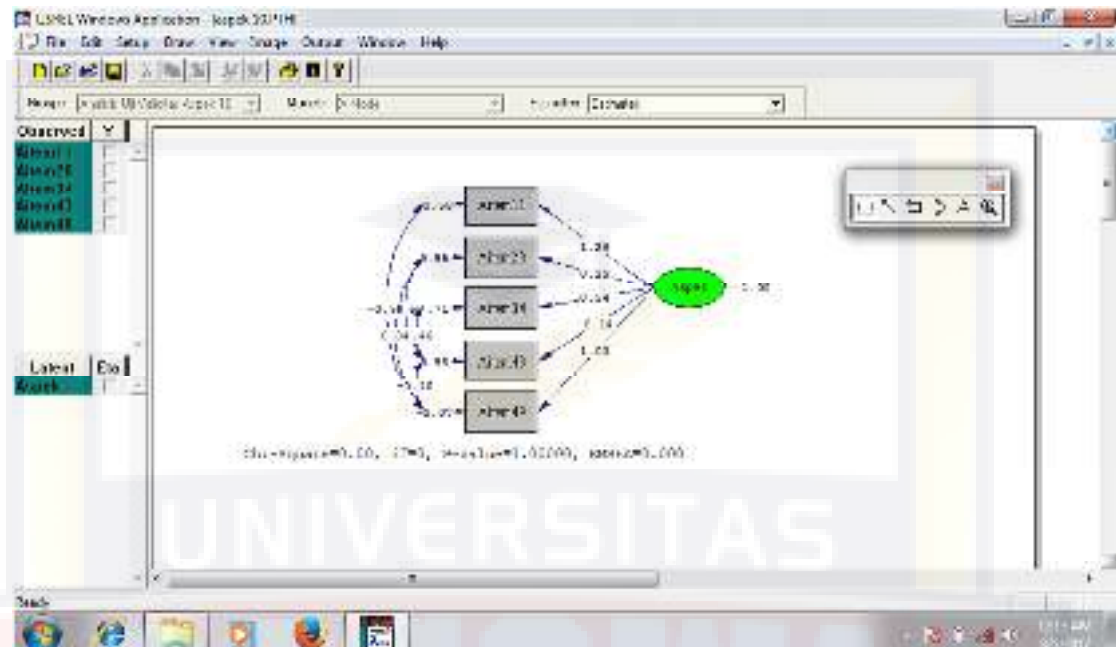
No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
36	21	0.22	0.07	3.06	Valid
37	32	0.3	0.09	3.23	Valid
38	36	0.41	0.12	3.49	Valid
39	37	1.48	0.38	3.9	Valid
40	40	1.24	0.32	3.93	Valid

“Kategori Mengemudi Dengan Kecepatan Tinggi”



No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
41	23	0.56	0,10	5.38	Valid
42	24	-0.75	0,10	-7.61	Tidak Valid
43	35	0.58	0,10	5.94	Valid
44	44	0.23	0.12	1.92	Tidak Valid
45	48	-0.8	0.09	-8.4	Tidak Valid
46	51	0.98	0,10	9.92	Valid

“Kategori Melewati Tanda Berhenti”



No.	Item	Factor Loading	Error	T-Value	Keterangan
47	11	1.26	0.22	5.69	Valid
48	28	0.23	0.07	3.3	Valid
49	34	0.54	0.11	4.98	Valid
50	43	-0.14	0.06	-2.48	Tidak Valid
51	49	1.03	0.16	6.6	Valid

LAMPIRAN 7

UJI RELIABILITAS



UJI RELIABILITAS PERSEPSI

Reliability

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	300	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	300	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,606	29

UJI RELIABILITAS AGGRESSIVE

Reliability

Scale: ALL VARIABLES

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	300	100,0
	Excluded ^a	0	,0
	Total	300	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,817	34



LAMPIRAN 8

UJI PRASYARAT

(NORMALITAS

DAN LINEARITAS)



Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Persepsi	Aggressive
N		300	300
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	104,4400	70,9000
	Std. Deviation	9,04021	13,68702
	Absolute	,053	,139
Most Extreme Differences	Positive	,045	,139
	Negative	-,053	-,122
Kolmogorov-Smirnov Z		,925	2,400
Asymp. Sig. (2-tailed)		,360	,000

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Aggressive ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Persepsi

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,013 ^a	,000	-,003	9,05458

a. Predictors: (Constant), Aggressive

b. Dependent Variable: Persepsi

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	105,060	2,762		38,032	,000
	Aggressive	-,009	,038	-,013	-,229	,819

a. Dependent Variable: Persepsi

Casewise Diagnostics^a

Case Number	Std. Residual	Persepsi	Predicted Value	Residual
-------------	---------------	----------	-----------------	----------

24	-3,565	72,00	104,2817	-32,28173
272	-3,580	72,00	104,4129	-32,41289

a. Dependent Variable: Persepsi

Residuals Statistics^a

	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	N
Predicted Value	104,2205	104,6228	104,4400	,11968	300
Residual	-32,41289	21,58711	,00000	9,03942	300
Std. Predicted Value	-1,834	1,527	,000	1,000	300
Std. Residual	-3,580	2,384	,000	,998	300

a. Dependent Variable: Persepsi

Uji Linearitas

Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Aggressive Driving * Persepsi Resiko Kecelakaan	300	100,0%	0	0,0%	300	100,0%

Report

Aggressive Driving

Persepsi Resiko Kecelakaan	Mean	N	Std. Deviation
72,00	81,5000	2	10,60660
79,00	75,0000	2	19,79899
84,00	72,0000	3	10,14889
85,00	66,0000	2	7,07107
86,00	61,5000	2	16,26346
87,00	74,0000	2	,00000
89,00	58,6667	3	4,04145
90,00	64,0000	4	6,68331
91,00	66,7500	4	20,80665
92,00	89,0000	1	.
93,00	64,3333	3	15,04438
94,00	79,8333	6	10,24532
95,00	70,8182	11	17,79224
96,00	79,0000	6	14,53272

97,00	69,3333	9	12,92285
98,00	73,1250	8	13,84029
99,00	72,8462	13	15,04907
100,00	67,1667	12	13,53671
101,00	69,5455	11	11,17465
102,00	71,7273	11	13,95773
103,00	71,3333	15	13,04753
104,00	66,2000	15	11,40927
105,00	73,0000	16	13,08434
106,00	74,3636	22	14,96836
107,00	66,2857	14	12,19980
108,00	69,5000	10	13,01495
109,00	78,6000	10	14,15156
110,00	68,2857	7	17,43286
111,00	70,5000	10	15,31339
112,00	71,5000	6	15,50161
113,00	62,4167	12	12,95066
114,00	80,0000	12	12,36564
115,00	71,0000	4	13,58921
116,00	77,5000	4	12,87116
117,00	66,5000	6	13,47219
118,00	69,0000	3	17,05872
119,00	69,2222	9	16,43759
120,00	61,5000	2	4,94975
121,00	50,0000	1	.
122,00	77,6667	3	4,72582
123,00	74,0000	1	.
124,00	74,0000	1	.
126,00	67,5000	2	9,19239
Total	70,9000	300	13,68702

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Aggressive Driving * Persepsi Resiko Kecelakaan	Between Groups	(Combine d) Linearity	7457,655	42	177,563	,940	,581
			9,818	1	9,818	,052	,820

Deviation from Linearity	7447,837	41	181,655	,961	,542
Within Groups	48555,345	257	188,931		
Total	56013,000	299			

Measures of Association

	R	R Squared	Eta	Eta Squared
Aggressive Driving * Persepsi Resiko Kecelakaan	-,013	,000	,365	,133

UNIVERSITAS

BOSOWA



LAMPIRAN 9

UJI HIPOTESIS

BOSOWA



Correlations

Two tailed

		Persepsi	Aggressive
Persepsi	Pearson Correlation	1	,024
	Sig. (2-tailed)		,678
	N	300	300
Aggressive	Pearson Correlation	,024	1
	Sig. (2-tailed)	,678	
	N	300	300

UNIVERSITAS

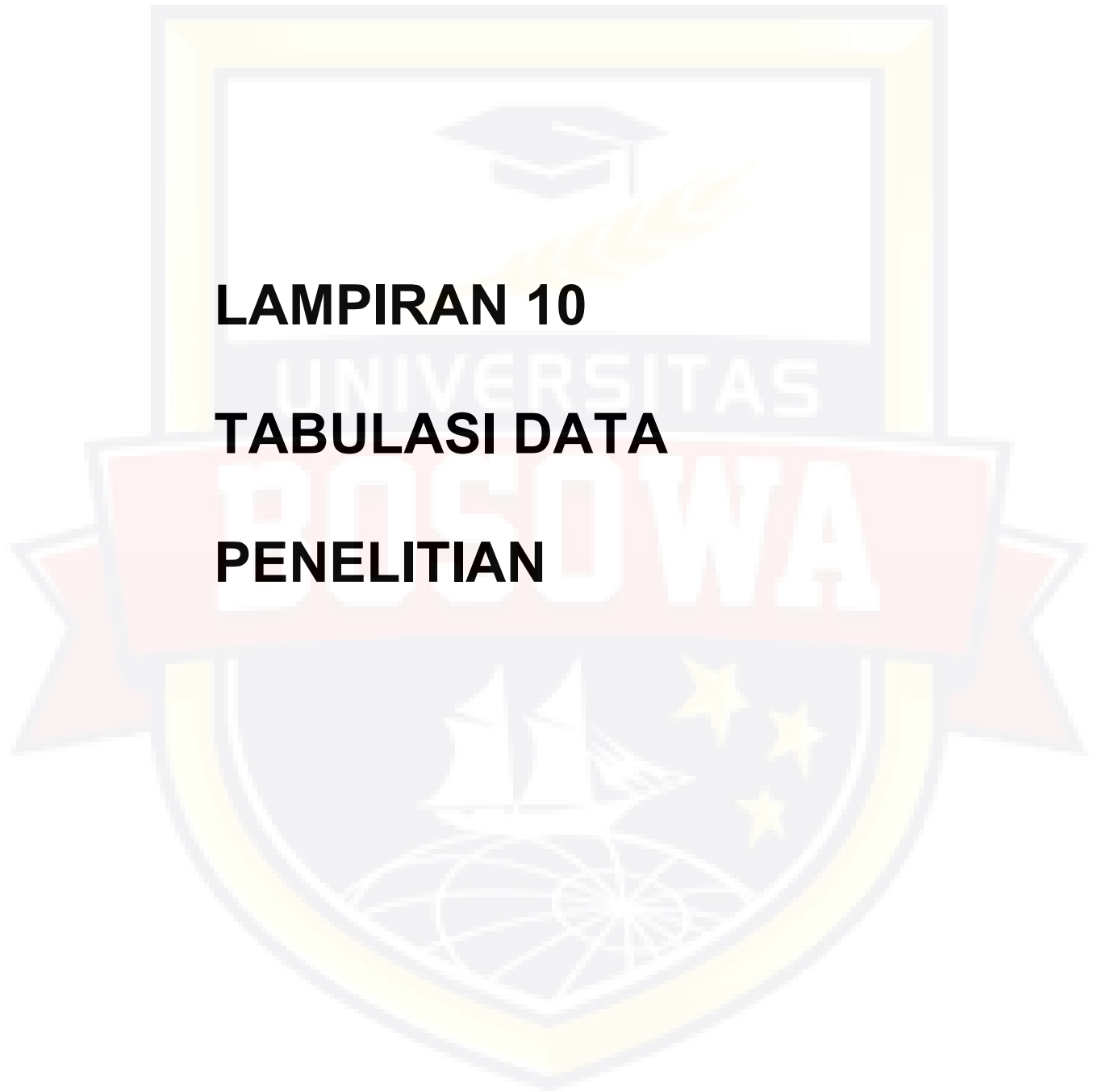
BOSOWA



LAMPIRAN 10

TABULASI DATA

PENELITIAN



1. Tabulasi Data Persepsi Resiko Kecelakaan Sebelum Uji Coba Terpakai
2. Tabulasi Data Persepsi Resiko Kecelakaan Setelah Uji Coba Terpakai
3. Tabulasi Data *Aggressive Driving* Sebelum Uji Coba Terpakai
4. Tabulasi Data *Aggressive Driving* Setelah Uji Coba Terpakai

