

## ***Risk Perception dan Aggressive Driving Pada Pengendara Roda Dua di Kota Makassar***

### ***Risk Perception and Aggressive Driving Againsts Two Wheel Riders In Makassar City***

<sup>1</sup>Muhammad Ulil Albab Adnan, <sup>2</sup>Sulasmi Sudirman, <sup>3</sup>Syahrul Alim  
<sup>1,2,3</sup>Fakultas Psikologi, Universitas Bosowa

<sup>1</sup>[uliladnan98@gmail.com](mailto:uliladnan98@gmail.com), <sup>2</sup>[sulasmi\\_psy@universitasbosowa.ac.id](mailto:sulasmi_psy@universitasbosowa.ac.id),  
<sup>3</sup>[syahrul.alim@universitasbosowa.ac.id](mailto:syahrul.alim@universitasbosowa.ac.id)

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

**Keywords :** *Risk Perception, Aggressive Driving, Two Wheels Riders*

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

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

#### **Pendahuluan**

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

Menurut data kecelakaan Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia di tahun 2018 dari 196.467 kasus kecelakaan lalu-lintas 73.49% kasus melibatkan kendaraan bermotor (Djoko, 2020)) Dalam buku potret lalu-lintas di Indonesia (2019) populasi kendaraan bermotor di seluruh wilayah Indonesia pada tahun 2018 sebanyak 141.428.052 dan 81.5 % populasi kendaraan bermotor di dominasi oleh sepeda motor (Djoko, 2020)

Terdapat 1.281 kasus kecelakaan lalu-lintas yang tercatat di wilayah hukum Polrestabes Makassar hingga 22 Desember 2019. Menurut BA Mindik Laka Unit Laka Lintas Polrestabes Makassar Aiptu sumadi terdapat 95 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan januari, 102 kasus kecelakaan di bulan Februari, 117 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Maret, 121 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan April, dan 102 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Mei, 104 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Juni, 126 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Agustus, 123 kasus kecelakaan di bulan September, 132 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Oktober, 93 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan November, dan 70 kasus kecelakaan lalu-lintas di bulan Desember 2019 (otomania.gridoto.com). Menurut Aiptu Sumadi korban kecelakaan lalu-lintas berusia 18-30 tahun dan jumlah kerugian ditaksir mencapai Rp 2.096.720.000.

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

Menurut Shinar (1999) *Aggressive Driving* adalah perilaku yang melibatkan agresi verbal dan agresi fisik yang ditandai dengan isyarat dan kata-kata kasar, penganiayaan, dan *stress* saat berada pada kondisi lalu-lintas yang padat. Kekesalan pengemudi pada pengemudi lain dan pejalan kaki akan meningkatkan resiko kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. Balogun et.al (2012) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai suatu bentuk mobilisasi kendaraan dimana seorang pengendara dengan sengaja akan melakukan penghinaan terhadap pengemudi lain dan mengemudi secara berbahaya untuk meningkatkan risiko kecelakaan (Shinar, 1998). *National Highway Traffic Safety Administration* (1990) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai cara mengemudi yang membahayakan pengendara atau hal lain di sekitarnya.

Terdapat tiga karakteristik pengemudi yang agresif. Sebuah studi yang dilakukan oleh *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) dan ilmuwan Psikologi pada tahun 1990 menunjukkan hasil bahwa beberapa pengemudi berkendara secara agresif ketika mereka kurang

terlihat, misalnya pada malam hari atau kendaraan mereka menggunakan kaca film yang gelap membuat sulit untuk diungkap. Penelitian yang dilakukan oleh *American Automobile Association Foundation* menemukan bahwa lebih dari setengah total angka kecelakaan di Amerika Serikat melibatkan setidaknya satu pengemudi yang agresif (*American Automobile Association, 2019*)

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

Namun mengemudi dengan mengabaikan aturan lalu-lintas tetaplah tidak diperbolehkan karena dengan mematuhi aturan lalu-lintas akan mengurangi resiko terjadinya kecelakaan lalu-lintas. Maka dari itu pentingnya pengetahuan yang terkait dengan *risk perception* agar pengendara bisa lebih bijak lagi dalam mengambil tindakan, Slovic (1987) mendefinisikan *risk perception* sebagai perantara antara emosi dengan akal yang akan menciptakan perilaku rasional. Resiko adalah ancaman berupa bahaya atau probabilitas yang memiliki akibat yang dapat merugikan diri sendiri ataupun orang banyak (Slovic, 1987)

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

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

Beberapa pengemudi mengabaikan aturan lalu-lintas yang berlaku karena mereka merasa tidak perlu untuk mematuhi aturan lalu-lintas (*American Automobile Association, 2019*). Mereka memanfaatkan cara mengemudi orang lain dan tahu bahwa mereka akan menang untuk menghindari kecelakaan. Perilaku mereka tidak dapat diprediksi karena mereka tidak mematuhi standar keselamatan yang sama dengan yang dilakukan pengguna jalan raya lainnya (*American Automobile Association, 2019*).

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

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

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

Mengemudi agresif menjadi sindrom perilaku instrumental yang didorong oleh rasa frustrasi yang dimanifestasikan dalam ketidakpedulian terhadap pengemudi lain, dan mengemudi secara berbahaya untuk menghemat waktu dengan mengorbankan keselamatan orang lain. Definisi oleh Balogun (2012) dan Shinar (1998) tampaknya berfokus pada perilaku mengemudi agresif terhadap pengemudi lain, dan bukan terhadap pengguna jalan lain seperti pengendara sepeda, dan definisi Balogun et al berfokus pada peningkatan risiko kecelakaan lalu lintas daripada perilaku agresif yang diwujudkan melalui pelecehan.

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

Perilaku mengemudi agresif ini dapat bersifat bermusuhan atau instrumental (Shinar, 1998). Ulleberg (2004) mencatat bahwa kelas-kelas perilaku mengemudi agresif ini mungkin bermasalah sejauh mereka mengandaikan niat, sulit untuk mendapatkan ukuran niat yang obyektif,

mengingat bahwa hanya pengemudi itu sendiri yang menyadari apa yang memotivasi perilaku mengemudi yang dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

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

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

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

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

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

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

Shinar (1998) menyatakan bahwa model agresi frustrasi adalah kerangka kerja yang dapat digunakan dalam psikologi lalu lintas, terutama karena dapat dikonseptualisasikan sebagai

pendekatan sistem. "Dengan demikian dapat digunakan untuk menunjukkan bahwa mengemudi agresif dapat dikurangi tidak hanya dengan mengubah perilaku pengemudi secara langsung (misalnya, melalui penegakan hukum) tetapi juga melalui perubahan lingkungan yang menyebabkan agresi (Shinar, 1998)

Shinar (1998) melakukan serangkaian penelitian untuk menyelidiki apakah faktor lingkungan yang membuat frustrasi (kemacetan, mobilitas yang berkurang) dikaitkan dengan agresi pengemudi (klakson klakson, lampu merah menyala), dan menemukan bahwa hal tersebut menjadi kasusnya. Keuntungan menarik dari model agresi-frustrasi adalah bahwa model ini mampu menjelaskan bentuk-bentuk agresi mengemudi yang ringan dan lebih serius (Lennon & Watson, 2011).

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

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

Pengendara sepeda yang menggunakan jalan raya dapat, dari sudut pandang pengemudi, dianggap sebagai rintangan yang tidak perlu dan agak tidak terduga dan, oleh karena itu, dapat menjadi sumber frustrasi. Selain itu, terdapat pendapat bahwa komunikasi yang buruk dalam situasi lalu lintas menyulitkan pengemudi untuk mengambil sudut pandang pengguna jalan lain, dan dengan demikian meningkatkan risiko pengemudi menilai perilaku pengguna jalan lain sebagai sikap bermusuhan, yang, pada gilirannya, dapat menyebabkan agresi (Mesken et al, 2003).

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

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

Cara orang berpikir tentang bahaya sering kali menyimpang dari penilaian para ahli kemungkinan dan tingkat keparahannya. Dengan demikian penelitian ini berfokus pada dua jalur penelitian penting. Yang pertama adalah penelitian tentang paradigma psikometrik, yang menjelaskan variasi antara persepsi risiko yang berbeda, dan yang kedua adalah penelitian tentang faktor-faktor yang dapat menentukan persepsi individu tentang risiko (yaitu, manfaat yang dirasakan, kepercayaan, pengetahuan, asosiasi afektif, nilai-nilai, dan keadilan).

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

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

Salah satu strategi luas untuk mempelajari risiko yang dirasakan telah mengembangkan sebuah taksonomi untuk bahaya yang dapat digunakan untuk memahami dan memprediksi individu. Pendekatan yang paling umum telah menggunakan paradigma psikometrik (Slovic, 1987). Pendekatan ini menggunakan penskalaan psikofisik dan teknik analisis multivariat untuk menghasilkan representasi kuantitatif atau "peta kognitif" risiko dan persepsi. Jadi, dalam paradigma psikometri, manusia membuat penilaian kuantitatif tentang risiko saat ini berdasarkan bahaya yang berbeda.

## **METODE PENELITIAN**

Sampel yang terlibat dalam penelitian ini 953 pengendara roda dua (Laki-Laki=512, Perempuan=441). Instrumen penelitian yang digunakan meliputi skala *risk perception* yang dikonstruksi oleh peneliti berdasarkan teori *risk perception* Paul Slovic (1986) yang mengukur

dimensi resiko berbahaya dan resiko menakutkan dengan nilai reliabilitas 0.884. selanjutnya skala *aggressive driving behavior scale* (ADBS) yang dibuat oleh Houston & Harris, terdiri dari 2 aspek yaitu perilaku konflik dan mengebut dengan nilai reliabilitas 0.792

Uji normalitas dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis *skewness kurtosis* dengan ketentuan jika nilai signifikansi berada pada rentang -2 sampai 2 maka data dikatakan berdistribusi normal namun jika memiliki nilai signifikansi dibawah rentang -2 sampai 2 maka data dikatakan tidak berdistribusi normal (Sugiyono 2013).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan ditemukan bahwa *Risk Perception* berpengaruh terhadap *Aggressive Driving*

Tabel 1. Demografi Responden

Demografi		Frekuensi	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	512	53.7
	Perempuan	441	46.3
Usia	18-21	69	7.2
	22-26	149	15.6
	27-31	233	24.4
	32-36	240	25.2
	37-41	148	15.5
	42-46	84	8.8
	47-51	30	3.1
Suku	Bugis	115	12.1
	Makassar	191	20
	Toraja	100	10.5
	Mandar	102	10.7
	Jawa	274	28.8
	Lainnya	171	17.9
Pekerjaan	PNS	143	15
	Wiraswasta	195	20.5
	Karyawan	406	42.6
	Tidak Bekerja	72	7.6
	Lainnya	137	14.4
Pengalaman Kecelakaan Lintas	Pernah	461	48.4
	Lalu- Belum Pernah	492	51.6
Pengalaman Terkena Tilang	Pernah	369	38.7
	Sanksi Belum Pernah	584	61.3



Berdasarkan tabel demografi di atas terdapat 512 responden berjenis kelamin laki laki (53.7%) dan 441 responden dengan jenis kelamin perempuan (46.3%). Demografi responden berdasarkan rentang usia terdiri atas 69 responden dengan rentang usia 18-21 tahun (7.2%), 149 responden dengan rentang usia 22-26 tahun (15.6%), 233 responden dengan rentang usia 27-31 tahun (24.4%), 240 responden dengan rentang usia 32-36 tahun (25.2%), 148 responden dengan rentang usia 37-41 tahun (15.5%), 84 responden dengan rentang usia 42-46 tahun (8.8%) dan 30 responden dengan rentang usia 57-51 tahun (3.1%).

Demografi berdasarkan suku terdapat 115 responden berasal dari suku Bugis (12.1%), 191 responden berasal dari suku Makassar (20%), 100 responden berasal dari suku Toraja (10.5%), 102 responden berasal dari suku Mandar (10.7%), 274 responden berasal dari suku Jawa (28.8%) dan 137 responden berasal dari suku lainnya (14.4%)

Demografi berdasarkan pekerjaan terdapat 143 responden dengan pekerjaan PNS (15%), 195 responden dengan pekerjaan Wiraswasta (20.5%), 406 responden dengan pekerjaan Karyawan (42.6%), 72 responden yang tidak memiliki pekerjaan (7.6%) dan 137 responden dengan jenis pekerjaan lainnya (14.4%)

Demografi responden berdasarkan pengalaman kecelakaan lalu-lintas terdapat 461 responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas (48.4%) dan 492 responden belum pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas (51.6%). Demografi responden berdasarkan sanksi tilang terdapat 369 responden yang pernah terkena sanksi tilang (38.7%) dan 584 responden belum pernah terkena sanksi tilang (61.3%)

Tabel 2. Kategorisasi Risk Perception

Kategorisasi	Frekuensi	Persentase
Sangat Rendah	87	9.12
Rendah	111	11.64
Sedang	433	45.4
Tinggi	307	32.21
Sangat Tinggi	15	1.56

Berdasarkan tabel kategorisasi di atas terdapat 87 responden dengan kategori sangat rendah (9.12%), 111 responden dengan kategori rendah (11.64%), 433 responden dengan kategori sedang (45.4%), 307 responden dengan kategori tinggi (32.21%) dan 15 responden dengan kategori sangat tinggi(1.56%)

Tabel 3. Tabel Kategorisasi Aggressive Driving

Kategori	Frekuensi	Presentasi
Sangat Rendah	13	1.36
Rendah	370	38.82
Sedang	320	33.57
Tinggi	177	18.57
Sangat Tinggi	73	7.66

Berdasarkan tabel kategorisasi diatas terdapat 13 responden dengan kategori sangat rendah (1.36%), 370 responden dengan kategori rendah (38.82%), 320 responden dengan kategori sedang (33.57%), 177 responden dengan kategori tinggi (18.57%) dan 73 responden dengan kategorisasi sangat tinggi (7.66%)

Tabel 4. Pengaruh *Risk perception* terhadap *aggressive driving*

Variabel	R Square	F	Sig F	Keterangan
<i>Risk perception</i> terhadap <i>Aggressive driving</i>	0.042	41.874	0.000	Signifikan

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

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

## Diskusi

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan variabel *risk perception* mempengaruhi *aggressive driving* sebesar 4.2% yang dimana nilai tersebut rendah mengingat masih terdapat 95.8% faktor lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan menunjukkan nilai koefisien regresi berganda negatif, dapat dikatakan terdapat hubungan negatif dari variabel *risk perception* terhadap variabel *aggressive driving*. Dengan demikian dapat dikatakan semakin tinggi *risk perception* maka semakin rendah *aggressive driving*.

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti lakukan kepada 10 orang responden ditemukan bahwa terdapat beberapa alasan yang menyebabkan pengendara mengemudi secara agresif, seperti ingin mempersingkat waktu tempuh, menghindari kemacetan, dan ingin menantang pengendara

lain. Selain itu responden juga menyatakan bahwa saat ingin berhenti di pinggir jalan ia jarang menggunakan lampu weser.

Peneliti melakukan observasi di beberapa jalan protokol di kota makassar. Masih banyak pengendara yang mengabaikan keselamatan dalam berlalu-lintas, seperti pengendara yang menggunakan lampu sein namun berbeda dengan arah beloknya, pengendara motor yang berjalan sangat lambat di lajur kanan, pengendara motor yang menggunakan peta elektronik namun tidak menggunakan holder. Selain itu peneliti juga mengamati video-video *dash cam* dan *cctv* yang tersebar di akun-akun sosial media seperti youtube dan Instagram. Terlihat banyak pengendara yang menjadi tidak sabar saat lampu lalu-lintas ingin berubah menjadi merah, berhenti tanpa memberikan tanda berupa lampu sein, dan juga mengumpat pengendara lain. Dari hasil wawancara, dan observasi yang dilakukan secara langsung dan melalui video maka dapat disimpulkan bahwa *risk perception* memiliki pengaruh terhadap *aggressive driving*

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Jenekova (2014) menunjukkan bahwa kepribadian adalah salah satu faktor yang berperan penting dalam mempengaruhi perilaku *aggressive driving*. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Kurniasih et al (2017) yang melibatkan pengemudi angkot di Kota Surabaya. Ditemukan hasil bahwa kepribadian berpengaruh terhadap perilaku *aggressive driving*, dalam penelitian ini juga ditemukan pengemudi angkot menunjukkan tingkat *aggressive driving* yang tinggi, ditandai dengan seringnya pengemudi angkot membunyikan klakson, memotong lajur pengendara lain, mengumpat, dan mengejar taksi online.

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

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

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Putra & Fadilah (2018) menunjukkan hasil *risk perception* berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Ma (2009) yang menyatakan *risk perception* berpengaruh secara

signifikan terhadap perilaku *aggressive driving*, dalam studi ini ditemukan bahwa pengendara yang pernah mengalami kecelakaan lalu-lintas berpotensi lebih besar untuk terkitab dalam sebuah kecelakaan lalu-lintas.

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

### **Kesimpulan**

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

### **Limitasi Penelitian**

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

### **Daftar Pustaka**

Azwar.(2017). *METODE PENELITIAN PSIKOLOGI*. Bandung: Pustaka Pelajar.

Adams. (1995). *Risk*. London: Routledge.

- AAA. (2019). *Safety Driving Advice Aggressive Driving*. Diakses dari aaa.com: <https://exchange.aaa.com/safety/driving-advice/aggressive-driving/#.YH7xgi8RpQI>
- Balgoun. (2012). Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in lagos metropolis. *The Social Science Journal*, 83-89.
- Bjornskau. (1996). Why are the 'safest' norms, attitudes, and types of behavior not typical for the safest drivers? *Transport Rev* 16, 169-181.
- Djoko. (2020, Maret 01). *Keterlibatan Kendaraan Bermotor Dalam Kecelakaan Lalu-Lintas Tahun 2018*. diakses dari bisnisnews.id: <https://bisnisnews.id/detail/berita/sepeda-motor-penyumbang-kecelakaan-terbesar-di-jalan-raya>
- Jenekova. (2014). Personal characteristics of aggressive drivers in the perception of drivers and road traffic inspectors. 81-92.
- Mikulincer & Gillath. (2004). The Multidimensional Driving Style Inventory-Scale Construct and Validation. *Accident Analysis & Prevention*, 323-332.
- Dollard et al. (1939). Frustration and aggression. 115-120.
- Fadilah & Putra. (2018). The correlation between perception of accident risk and aggressive driving on teen drivers. 18-29.
- Hozworth, B. (1961). Social histories of successful and unsuccessful children. *Children development*, 135-149.
- Foundation, A. (2019, April 20). diakses dari <https://exchange.aaa.com/safety/driving-advice/aggressive-driving/#.YH7siS8RpQI>
- Johnson. (1996). Dialectic Between Conceptual and Causal Inquiry in Psychosocial Work-Environment Research. *Journal of Occupational Psychology*, 362-374.
- Lanjuen, P. &. (1998). Dimension of driving anger, aggressive, and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research*, 107-121.
- Lichtenstein et.al. (1978). Judge Frequency of Lethal Event. *Journal of Experimental Psychology: Human Learning and Memory*, 551-578.
- Lennon & Watson. (2011). Coping with aggressive driving : driver account how they manage themselves and others to reduce conflict on the road. 1-15.
- Miller, D. M. (1939). *Frustration and aggression*. New Heaven: Yale University Press.
- Mesken et al. (2003). *Personal versus situasional factors ini the elictation of anger*. Bron, France: ECTRI-FERSI Young Researcher Seminar.
- Norman, H. &. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale : Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices. 269-278.

- Pidgeon et.al. (1998). Risk assessment, risk values and the social science programme : why we do need risk perception research. *Reliability Engineering and System Safety*, 5-15.
- Royal Society Group. (1992). *Risk : analysis, perception and management*. London: Royal Society.
- Rundmo. (2006). The effect of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 621-628.
- Sauter. (2002). Occupational Stress and Work-Related Upper Wxtremity Disorders: Concepts and Models. *American Journal Of Industrial Medicine*, 298-314.
- Starr. (1969). Social Benefit versus Technological Risk. 1232-1238.
- Shinar. (1998). Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research*, 137-160.
- Slovic et.al. (1980). Fact and Fears: Understanding Perceived Risk . *Decision Research*, 181-214.
- Slovic. (1987). Perception of Risk. 280-285
- Smith & Smith. (2017). Perceptions of Risk Factors for Road Traffic Accidents. 140-146.
- Tasca. (2000). A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research.
- Taubman et al. (2012). Driving styles and their association with personality and motivation. *Accident analysis and prevention* , 416-422.
- Ulleberg & Rundmo. (2003). Personality, attitudes, and risk perception as predictors of risky driving . *Safety Science* , 427-443.
- Ulleberg. (2004). Aggressive Driving- a Literature Review. 1-36.
- Utami. (2010). Hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja . 1-18.
- Vaughan, H. &. (2005). In *Social Psychology*. Pearson: Harlow.
- Walters. (2000). Understanding road rage: Summary of first year project activities. 1-115.
- Yeihel, B. A. (2012). Driving Style and Their Association with Personality and Motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 416-422.