

## **PERILAKU AGRESIF PENGENDARA MOTOR DI KOTA BUKITTINGGI DITINJAU DARI USIA DAN JENIS KELAMIN**

**Mega Masyitha Anggraini, Nurmina**

<sup>1</sup> Departemen Psikologi/ Fakultas Psikologi dan Kesehatan, Universitas Negeri Padang

<sup>2</sup> Departemen Psikologi/ Fakultas Psikologi dan Kesehatan, Universitas Negeri Padang

*E-mail: Megamasyithaa@gmail.com*

### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui adanya perbedaan *perilaku agresif* pengendara motor di kota Bukittinggi. Agresifitas merupakan konstruk pada penelitian ini. Pengendara dengan usia produktif masuk dalam usia milenial cenderung lebih agresif daripada usia dewasa karena memiliki kecenderungan pameran kemampuan namun tidak dibarengi dengan keahlian dalam berkendara yang baik dan benar. Perilaku mengemudi yang agresif sering dipandang sebagai pola perilaku sosial yang disfungsi yang menimbulkan berbagai risiko serius terhadap keselamatan. Penelitian ini dilakukan di kota Bukittinggi. Responden pada penelitian ini yaitu 153 orang pengendara motor di kota Bukittinggi. Menggunakan pendekatan kuantitatif dengan rancangan penelitian komparatif. Analisis data dilakukan dengan analisis komparatif dengan bantuan program *SPSS 20.0 for windows*. Hasil analisis menunjukkan bahwa nilai signifikansi dalam penelitian ini didapatkan sebesar  $0.000 < 0,05$  ( $p < 0,05$ ), yang berarti H1 diterima sedangkan H0 ditolak. Hasil dari penelitian ini adalah terdapat perbedaan perilaku agresif pengendara motor di Kota Bukittinggi ditinjau dari jenis kelamin.

**Keywords:** Agresifitas, pengendara motor, perilaku agresif

### **ABSTRACT**

*This research aims to determine differences in aggressive behavior of motorbike riders in the city of Bukittinggi. Aggressiveness is a construct in this research. Drivers of productive age, including millennials, tend to be more aggressive than adults because they have a tendency to show off their abilities but are not accompanied by good and correct driving skills. Aggressive driving behavior is often viewed as a dysfunctional social behavior pattern that poses serious risks to safety. This research was conducted in the city of Bukittinggi. The respondents in this study were 153 motorbike riders in the city of Bukittinggi. Using a quantitative approach with a comparative research design. Data analysis was carried out using comparative analysis with the help of the SPSS 20.0 for Windows program. The results of the analysis show that the significance value in this study was  $0.000 < 0.05$  ( $p < 0.05$ ), which means that H1 was accepted while H0 was rejected. The results of this research are that there are differences in the aggressive behavior of motorbike riders in Bukittinggi City in terms of gender.*

**Keywords:** Aggressiveness, motorbike riders, aggressive behavior

## **PENDAHULUAN**

*World Health Organization* atau Organisasi Kesehatan Dunia mencatat bahwa setiap hari lebih dari 1000 orang muda meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dimana korban tersebut berada pada rentang usia 14-25 tahun. Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kedua kematian secara global di kalangan anak-anak dan orang muda. Beragam upaya sudah dilakukan oleh penegak hukum, organisasi pemerintahan maupun swasta yang peduli dengan keselamatan jalan, namun kecelakaan lalu lintas terus saja bertambah. Hal tersebut dikarenakan kurangnya keahlian pengemudi dalam menggunakan kendaraan dan juga disebabkan oleh emosi negatif yang terjadi

atau sebelum berkendara. Gicquel et al (2017), dalam jurnalnya juga menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas biasanya didominasi oleh faktor manusia yaitu dari pengendara yang berkaitan dengan konsentrasi, ketepatan persepsi, keterampilan dan juga emosi.

Di Indonesia sepeda motor masih berkontribusi sebagai penyumbang kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan pada data tahun 2010 hingga 2016, pada Badan Pusat Statistik menjabarkan peningkatan kecelakaan motor mencapai tiga kali lipat, ditambah lagi dengan jumlah kecelakaan pada tahun 2021 mencapai lebih dari 100 ribu kecelakaan dan menyebabkan lebih dari 25 ribu jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan tersebut, 117 ribu jiwa lainnya mengalami luka berat dan terancam disfungsi anggota tubuhnya (bps.go.id, 2021). Riandini, Susanti dan Yanis, (2015) dalam penelitiannya menemukan bahwa 80 persen korban kecelakaan lalu lintas didominasi dengan rentang usia 19 tahun sampai 35 tahun.

Pengendara sepeda motor tidak jarang melakukan perilaku berkendara yang cenderung berbahaya, diantaranya adalah menerobos lampu lalu lintas, tidak patuh pada larangan tertulis, bertelepon atau mengirim sms disaat berkendara, menghindari macet dengan berkendara di atas trotoar, bergoncengan dengan lebih dari 2 orang di motor, merokok saat berkendara dan mengobrol di jalan dengan pengendara lain saat sedang berkendara. Marsaid, et al (2013) menjelaskan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan paling besar didominasi dari ketidaksadaran pengendara terhadap peraturan lalu lintas, kurangnya keterampilan dalam mengemudi, dan juga mengemudi secara agresif.

Menurut *Safety Defensive Consultant* Indonesia (Nugroho, 2021) juga menjelaskan bahwa pengendara dengan usia produktif masuk dalam usia milenial yang cenderung lebih agresif karena memiliki kecenderungan pamer akan kemampuan namun tidak dibarengi dengan keahlian dalam berkendara yang baik. Perilaku mengemudi yang agresif sering dipandang sebagai pola perilaku sosial yang disfungsi yang menimbulkan risiko serius terhadap keselamatan publik (Houston, Harris, dan Norman, 2003). Perilaku mengemudi yang agresif dapat dimanifestasikan dalam berbagai praktik mengemudi yang tidak aman seperti gerakan menyulut, membunyikan klakson, perilaku cabul dan kasar, menggunakan trotoar saat macet, dan mengebut. Menurut laporan National Highway Traffic Safety Administration (2007) mengemudi secara agresif adalah penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan cedera.

Dalam survei yang dilakukan *The National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) pada tahun 2010, 40% pengemudi mengaku bahwa mereka kadang-kadang menambah kecepatan kendaraannya saat berada di persimpangan lalu lintas meski lampu lalu lintas yang menyala kuning dan 11% melaporkan melakukannya hal tersebut dalam intensitas sering. Terdapat beberapa faktor munculnya pengemudi agresif baik faktor internal maupun faktor eksternal. Faktor internal antara lain emosi negatif seperti frustrasi, stress, hormonal, jenis kelamin, dan juga kepribadian, sedangkan faktor eksternal yaitu: kekuasaan dan kepatuhan, alkohol dan obat-obatan, suhu udara, polusi udara, media, dan budaya (Santoso, Maulina, Adystia & Oei, 2013).

Herani dan Jauhari (2017) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa bentuk perilaku agresif dalam mengemudi yaitu *impatience and inattention* (ketidaksabaran dan kecerobohan), *power struggle* (perlawanan), serta *recklessness and road rage* (kesembrotoan dan amukan jalan), maka ditemukan bahwa perilaku yang paling sering terjadi adalah menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning menyala, berkendara secara zig-zag (berpindah-pindah jalur) untuk mencari celah jalan, mengemudi melebihi batas kecepatan maksimum, memperkecil jarak kedekatan kendaraan mereka dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi pengendara lain yang akan mengambil jalan (menyerobot), menghalangi pengendara lain yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberikan jalan kepada pengendara lain, dan mengemudi dengan kecepatan sangat tinggi.

Berdasarkan beberapa penelitian terdahulu, didukung dari hasil observasi yang telah peneliti lakukan terhadap pengendara motor roda dua di kota Bukittinggi, peneliti menemukan adanya perbedaan perilaku mengemudi antara anak remaja yang masih bersekolah dengan orang dewasa, yaitu pada anak remaja lebih banyak membawa motor dengan kecepatan tinggi serta melanggar peraturan lalu lintas. Hasil wawancara yang peneliti lakukan pada salah seorang anak remaja menyatakan bahwa alasannya membawa motor dengan kecepatan tinggi agar dia bias sampai lebih cepat ditempat tujuan dan terkadang mendapatkan kepuasan tersendiri meskipun dia tidak memikirkan akibat buruk yang akan terjadi padanya. Sedangkan hasil wawancara yang peneliti lakukan pada dua orang dewasa yang menyatakan bahwa meskipun sesekali pernah membawa motor dengan kecepatan tinggi, namun mereka lebih sering mempertimbangkan akibat dari perilaku berkendara mereka yang buruk seperti kebut-kebutan, melanggar peraturan lalu lintas, maupun berkata kasar saat berkendara.

## **METODE PENELITIAN**

Desain yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan rancangan penelitian komparatif. Penelitian kuantitatif menurut Sugiono adalah suatu metode penelitian yang digunakan untuk meneliti populasi ataupun sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan suatu instrumen penelitian, analisis data bersifat statistik yang bertujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiono, 2013).

Variabel yang akan digunakan dalam penelitian terdiri dari dua macam variabel yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah usia dan jenis kelamin. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah *aggressive driving*.

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas subjek maupun objek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sugiono, 2013, Jakni, 2016). Populasi yang digunakan pada penelitian ini adalah pengendara motor di Kota Bukittinggi. Sampel dalam penelitian ini adalah pengguna sepeda motor dengan criteria memiliki rentang usia yaitu 17-26 tahun, dan berkendara

sehari-hari dengan sepeda motor. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *sampling incidental*. *Sampling incidental* adalah “teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/incidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data (Sugiyono, 2011). Jumlah sampel dalam penelitian ini 150 Orang dengan pertimbangan bahwa peneliti tidak mengetahui secara pasti jumlah populasi remaja yang menggunakan motor.

Prosedur penelitian pada tahap awal peneliti mempersiapkan alat ukur penelitian yaitu alat ukur yang diadaptasi dari skala *aggressive driving* milik Adimas (2016). Skala dalam penelitian menggunakan 4 rentang pilihan, diantaranya SS (Sangat Setuju), S (Setuju), TS (Tidak Setuju), dan STS (Sangat Tidak Setuju). Subjek diminta memilih satu dari empat kategori jawaban berdasarkan pernyataan yang terdapat di skala *aggressive driving* yang di bagikan peneliti kepada responden penelitian. Pada pengambilan data untuk penelitian dilaksanakan pada tahun 2023. Proses pengambilan data penelitian ini dilakukan dengan cara membagikan skala penelitian kematangan karir melalui *google form*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil dari uji normalitas yang dilakukan menggunakan *Kolmogorov-smirnof test* dengan nilai  $\text{sig} > 0.05$ . Hasil uji normalitas diperoleh sebesar (0,100) lebih besar dari 0,05. Hasil dari uji hipotesis dilakukan dengan menggunakan *independent sample test*. Adapun hasil uji hipotesis yang diperoleh yaitu :

Tabel 1 Independent Sample Test

		T	Df	P	Mean Difference	Std.Error Difference
Equal Variances Assumed		4,823	150	,217	,45	,82238

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa nilai signifikansi dalam penelitian ini didapatkan sebesar  $0.217 > 0,05$  ( $p > 0,05$ ), yang berarti bahwa  $H_0$  diterima. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan perilaku agresif pengendara motor di Kota Bukittinggi ditinjau dari usia dan jenis kelamin.

Hasil penelitian ini menunjukkan tidak adanya perbedaan perilaku agresif pengendara motor di Kota Bukittinggi ditinjau dari usia dan jenis kelamin. Hal ini sejalan dengan penelitian Utami (2010) yang mana individu di usia 18-22 sama-sama memiliki kecenderungan berperilaku agresif. Hasil tersebut juga menunjukkan hal yang sama dengan penelitian yang dilakukan oleh Hutomo (2016) yang menjelaskan bahwa remaja laki-laki dan perempuan memiliki kecenderungan dalam berperilaku agresif saat berkendara.

Gambaran umum responden adalah pengendara motor di Kota Bukittinggi sebanyak 150 responden. Responden rata-rata berada pada rentang usia 17 tahun sampai 26 tahun, dari rentang usia tersebut yang paling banyak ialah usia 19 tahun yaitu sebanyak 41 responden. Tasca (2000) memaparkan bahwa perilaku berkendara dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko kecelakaan, dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan upaya menghemat waktu.

Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian sebelumnya. Penelitian yang dilakukan oleh Gicquel et al (2017) mengatakan bahwa pengendara kendaraan roda dua yang berada pada rentang usia 18-21 tahun cenderung berkendara untuk menunjang aktivitas, meningkatkan kepercayaan diri dengan lebih menunjukkan kemampuan. Pada rentang usia 17-26 tahun merupakan tahapan awal dari remaja menuju dewasa awal yang sangat memiliki peranan penting bagi individu, salah satu dalam berperilaku. Vazquez (2013) memaparkan bahwa usia merupakan faktor yang berperan penting pada individu dalam berperilaku agresif, individu dengan rentang usia dewasa muda 18-22 tahun dan 23-37 tahun memiliki perilaku berkendara agresif yang tinggi dibandingkan dengan individu yang berusia lebih tua.

Huang (2014) selama 30 hari menunjukkan hasil bahwa pengendara dengan usia berkisar 18-39 tahun mempunyai kesadaran terhadap kecelakaan yang lebih rendah dibandingkan dengan individu yang berusia 40-65 tahun. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Renge (2011) bahwa faktor-faktor yang dapat mempengaruhi individu melakukan perilaku agresif dalam berkendara adalah usia, jenis kelamin, jarak tempuh perjalanan. Jenis kelamin merupakan prediktor perilaku mengemudi menyimpang dengan pelanggaran lalu lintas yang lebih tinggi.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan hipotesis mengenai perilaku agresif pengendara motor di kota bukittinggi ditinjau dari usia dan jenis kelamin, maka diperoleh nilai signifikansi sebesar  $0.217 > 0,05$  ( $p < 0,05$ ), yang berarti bahwa  $H_0$  diterima. Artinya tidak terdapat perbedaan perilaku agresif pengendara motor di Kota Bukittinggi ditinjau dari jenis kelamin. Sehingga diperoleh kesimpulan sebagai berikut: Secara umum *perilaku agresif* saat berkendara terjadi pada rentang usia dewasa di kota bukittinggi, perilaku berkendara agresif erat kaitannya dengan kematangan emosi individu. Pengendara yang memiliki tingkat kematangan emosi yang tinggi akan berkendara dengan tenang dan mempunyai pemikiran yang jauh untuk mengambil suatu tindakan. Secara umum *perilaku agresif* pada pengendara motor berjenis kelamin laki laki di kota bukittinggi. Pengendara laki-laki memiliki kesamaan dalam perilaku agresif membawa kendaraan bermotor dilihat dari beberapa bagian yaitu usia dan tingkat kepiawaannya dalam mengendarai motor.

## **SARAN**

Beberapa saran yang dapat dikemukakan oleh peneliti berdasarkan gambaran penelitian yang dijelaskan sebelumnya: Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapatkan, peneliti berharap dapat dijadikan informasi ataupun data empiris bagi kajian psikologi khususnya dalam psikologi sosial tentang perilaku agresif pengendara motor dalam sudut pandang psikologi. Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapatkan, peneliti berharap dapat dijadikan informasi ataupun data empiris bagi kajian psikologi khususnya dalam psikologi sosial dan perkembangan tentang kontribusi pengaruh agresivitas pengendara motor ditinjau dari usia dan jenis kelamin dalam sudut pandang psikologi. Bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti pada tema yang sama, diharapkan dapat mempertimbangkan faktor-faktor lain yang mempengaruhi variabel. Dan disarankan lebih memperluas sampel penelitian untuk mendapatkan data yang lebih besar.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Adimas. (2016). *Hubungan Strategy Emotion Focused Coping Dan Aggressive Driving Pada Remaja. Universitas Muhammadiyah Malang*. . Malang.
- Aviyah, Evi, dan Muhammad Farid. (2014). "Religiusitas, Kontrol Diri dan Kenakalan Remaja." *Persona: Jurnal Psikologi Indonesia* 3 (02).
- Bagaskara, S. (2017). Perbandingan Perilaku Mengemudi Berisiko Antara Pengemudi Mobil dan Pengendara Sepeda Motor dan Kaitannya dengan Faktor-Faktor Kepribadian. *Jurnal Transportasi*, 17.
- Gicquel, L. O. (2017). Description Of Various factors Contributing To Traffic Accidents In Youth And Measures Proposed To Alleviate Recurrence. . *Frontiers In Psychiatry* .
- Guritnaningsih, A. S. (2013). The Influence Of Number Passengers An Music Gendre On Driving Speed Of Young Adult Angkot Drivers. *Traffic Psychology and Behavior* , 18, 1-10.
- Gicquel, L., Ordonneau, P., Blot, E., Toillon, C., Ingrand, P., & Romo, L. (2017). Description of various factors contributing to traffic accidents in youth and measures proposed to alleviate recurrence. *Frontiers in psychiatry*, 8, 94.
- Ghufron, M.N & Risnawita, R.S. (2012). *Teori-teori psikologi*. Yogyakarta: Ar-Ruzz.
- Herawati. (2014). Karakteristik dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2012. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(3).
- Harder, K. A., Kinney, T. A., & Bloomfield, J. R. (2008). Psychological and roadway correlates of aggressive driving. Skipsi Center for Human Factors Systems Research and Design University of Minnesota
- Harris, P. V. (2014). The Prosocial And Aggressive Driving Inventory (PADI): A Self-Report Measure Of Safe And Unsafe Driving Behaviors. *Accident Analysis & Prevention* , 1-8.

- Herani, I. J. (2017). Perilaku Berkendara Agresif Para Pengguna Kendaraan Bermotor Dikota Malang. *Mediapsi* , 3(2), 29-38.
- Houston, J. H. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing Self-Report Measure Of Unsafe Driviing Pratices. *North American Journal Of Psychology* , 269-278.
- Hutomo. (2016). Kecenderungan Agresivitas Ditinjau Dari Jenis Kelamin Pada Siswa SMP di Semarang. *Jurnal Empati* , 5 (4), 776-779.
- [http:// surabaya.tribunnews.com/2014/09/01/tiap-bulan-4000-unit-motor-baru-masuk-kota-malang-pada tanggal 27 Maret 2018.](http://surabaya.tribunnews.com/2014/09/01/tiap-bulan-4000-unit-motor-baru-masuk-kota-malang-pada-tanggal-27-Maret-2018)
- Kurniawan, M.W., & Nugroho, I.P.(2021). Peran Self Control terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor. *Psycho Idea*, 19.
- Marsaid. (2013). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian KecelakaanLalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan* , 1(2).
- Nugroho, I. (2021). Peran Self Kontrol Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor. *Psycho Idea* , 19.
- Perepjolkina, V. R. (2011). Drivers Age Gender, Driving Experience, and Aggressiveness As Predictors Of Aggressive Driving Behavior. *Journal Of Pedagogy And Psychology "Signum Temporis"* , 4(1), 62-72.
- Riadi, S. &. (2015). Luka Korban Kecelakan Lalu Lintas Yang dilakukan Pemeriksaan di RSUP Dr. M. Djamil Padang. *Jurnal Kesehatan Andalas* , 4(2).
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung. Alfabeta.
- Sugiyono. (2013). *Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif*. Bandung. Alfabeta.
- Saucan, D.S., Micle, M.I., Popa, C., & Oancea, G. (2012). Violence and aggressiveness in traffic. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 33, 343–347.
- Tasca.Leo. (2000). *A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research (Papers)*. Canada: <http://www.aggressive.drivers.com/papers/tasca.pdf>.
- Utami. (2010). *Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Motor Remaja*. Universitas Islam Negri Syarif Hidayatullah. Jakarta.
- Y., H. (2014). Analysis Of Risky Aggressive Driving Behaviors Among Adult Iowans. *Thesis Of Civil Engineering Iowa State University* .