

SKRIPSI

**Perbedaan *Aggressive Driving Behavior* Berdasarkan Rentang Usia
Perkembangan Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang**



Oleh:

Muhammad Syahrurromdhon

125120301111058

**JURUSAN PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

LEMBAR PENGESAHAN

**Perbedaan *Aggressive Driving Behavior* Berdasarkan Rentang Usia
Perkembangan) Pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang**

SKRIPSI

Disusun Oleh :

Muhammad Syahrurromdhon

NIM. 125120301111058

Telah disetujui dan dinyatakan lulus dalam ujian sarjana

Pada tanggal **4 Juli 2018**

Tim Penguji

Ketua Majelis Sidang Penguji,

Thoyyibatus Sarirah S.Psi, M.Si

NIK. 2013048311242001

Ketua Penguji

Anggota Penguji,

Yuliezar Perwira Dara S.Psi, M.Psi

NIK. 2016078507022001

Dian Putri Permatasari S.Psi, M.Si

NIK. 2012018407232001

Malang, Juli 2018

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dekan



Prof. Dr. Idris Ludigdo, Ak

NIP. 19690814 199402 1 001





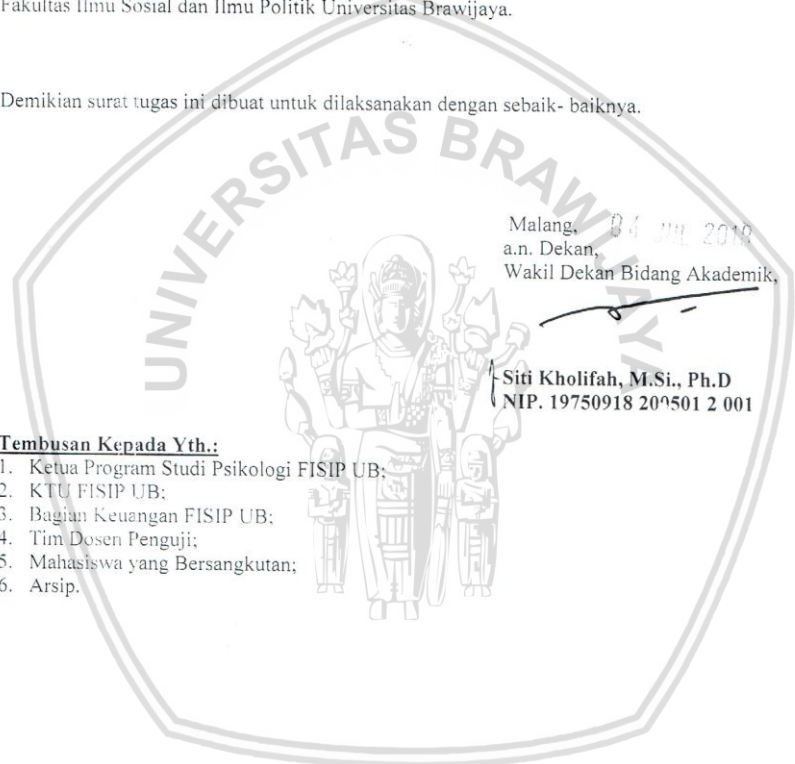
KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
Jalan Veteran, Malang 65145, Indonesia
Telp. (0341) 575755; Fax (0341) 570038
Website : www.fisip.ub.ac.id Email : fisip@ub.ac.id

SURAT TUGAS

Nomor : 481 /UN10.F11.05.01/PP/2018

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya memperhatikan Surat Usulan Penguji oleh Program Studi S-1 Psikologi menugaskan kepada nama-nama yang tercantum dalam lampiran Surat Tugas ini sebagai Penguji Ujian Skripsi mahasiswa Program Studi S-1 Psikologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Brawijaya.

Demikian surat tugas ini dibuat untuk dilaksanakan dengan sebaik- baiknya.



Malang, 04 JUL 2018
a.n. Dekan,
Wakil Dekan Bidang Akademik,

Siti Kholifah, M.Si., Ph.D
NIP. 19750918 200501 2 001

Tembusan Kepada Yth.:

1. Ketua Program Studi Psikologi FISIP UB;
2. KTU FISIP UB;
3. Bagian Keuangan FISIP UB;
4. Tim Dosen Penguji;
5. Mahasiswa yang Bersangkutan;
6. Arsip.



Lampiran Surat Tugas Dekan FISIP UB
 Nomor :
 Tanggal :

: 481 /UN10.F11.05.01/PP/2018
 Tanggal : 10/05/2018

DAFTAR NAMA PEMBIMBING DAN PENGUJI UJIAN SKRIPSI PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
 FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLTEK UNIVERSITAS BRAWIJAYA

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	PEMBIMBING 1 DAN KETUA SIDANG UJIAN	PEMBIMBING 2 DAN SEKRETARIS SIDANG UJIAN	KETUA PENGUJI	ANGGOTA PENGUJI
1	Evi Indriani	105120313111003	Faizah, S.Psi., M.Psi		Dr. Lusy Asa Akhrani, S.Psi., M.Psi.T	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si
2	Ervin Cahyaningsih	115120301111014	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si		Dr. Intan Rahmawati, S.Psi., M.Si	Nur Hasanah, S.Psi., M.Si
3	Dhien Saraswaty	115120305111004	Selly Dian Widayanti, S.Psi., M.Psi		Dian Putri Permatasari, S.Psi., M.Si	Ratri Nurwanti, S.Psi., M.Psi
4	Vanessa Elysia Arminto	115120300111018	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si		Dian Putri Permatasari, S.Psi., M.Si	Ratri Nurwanti, S.Psi., M.Psi
5	Nur Rizki Budhasri	145120301111062	Sukaesi Mariani, S.Psi., M.Si., Ph.D		Ulita Werdi Rahajeng, S.Psi., M.Psi	Nur Hasanah, S.Psi., M.Si
6	Dwi Ajeng Ramadhanyngyas	145120301111040	Sukaesi Mariani, S.Psi., M.Si., Ph.D		Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si
7	Rizky Febr H	135120300111011	Faizah, S.Psi., M.Psi		Ulita Rahma, S.Psi., M.Psi	Ari Pratiwi, S.Psi., M.Psi
8	Shinta Dewayani Nugroho	145120300111053	Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi		Ulita Werdi Rahajeng, S.Psi., M.Psi	Nur Hasanah, S.Psi., M.Si
9	Muhammad Syahrurromdh	125120301111058	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si		Yulhezar Perwira Dara, S.Psi., M.Psi	Dian Putri Permatasari, S.Psi., M.Si
10	Jovita Nabila Priranda	145120307111070	Faizah, S.Psi., M.Psi		Ari Pratiwi, S.Psi., M.Psi	Ulita Rahma, S.Psi., M.Psi
11	Rheiza Vashri R	135120300111071	Selly Dian Widayanti, S.Psi., M.Psi		Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi	Sukaesi Mariani, S.Psi., M.Psi
12	Nirnas Setya Ayuining	145120300111006	Drs. Amir Hasan Ramli, M.Si., Psi		Sukaesi Mariani, S.Psi., M.Si., Ph.D	Dr. Lusy Asa Akhrani, S.Psi., M.Psi.T
13	Viola Chelsea E. T.	135120301111009	Nur Hasanah, S.Psi., M.Si		Selly Dian Widayanti, S.Psi., M.Psi	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si
14	Yeni Ardyaningrum	145120307111022	Dr. Lusy Asa Akhrani, S.Psi., M.Psi.T.		Ari Pratiwi, S.Psi., M.Psi	Selly Dian Widayanti, S.Psi., M.Psi
15	Radella Ridha Kharsmarza	135120301111052	Faizah, S.Psi., M.Psi		Ulita Werdi Rahajeng, S.Psi., M.Psi	Ulita Rahma, S.Psi., M.Psi
16	Sonya Leontia	145120307111023	Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi		Nur Hasanah, S.Psi., M.Si	Sukaesi Mariani, S.Psi., M.Si., Ph.D
17	Danang Kamal A*	145120300111037	Sukaesi Mariani, S.Psi., M.Si., Ph.D		Nur Hasanah, S.Psi., M.Si	Ika Ertha, S.Psi., M.Psi
18	Montica Alfa Tiurmuuli Siregal	145120307111010	Dr. Sumi Lestari, S.Psi., M.Si		Dian Putri Permatasari, S.Psi., M.Si	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si
19	Yulia Dwi Anggreni	145120301111082	Ulita Rahma, S.Psi., M.Psi		Faizah, S.Psi., M.Psi	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si
20	Lisanya Liane * ad	145120307111017	Selly Dian Widayanti, S.Psi., M.Psi		Faizah, S.Psi., M.Psi	Ari Pratiwi, S.Psi., M.Psi
21	Kristina	145120301111043	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si		Yulhezar Perwira Dara, S.Psi., M.Psi	Yunda Megawati, S.Psi., M.Psi
22	Haihmah Rizkia Ayueningtyas	145120301111033	Ulita Rahma, S.Psi., M.Psi		Dr. Intan Rahmawati, S.Psi., M.Si	Dr. Lusy Asa Akhrani, S.Psi., M.Psi.T.
23	Nisrina Purnomo	135120300111060	Faizah, S.Psi., M.Psi		Faizah, S.Psi., M.Psi	Dr. Sumi Lestari, S.Psi., M.Si
					Sukaesi Mariani, S.Psi., M.Si., Ph.D	Thoyyibatus Sarriah, S.Psi., M.Si



**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

Jalan Veteran, Malang, 65145, Indonesia
Telp. :+62341 575755; Fax : +62-341-570038
Website: www.fisip.ub.ac.id Email: fisip@ub.ac.id

SURAT KETERANGAN

Nomor: 341/UN10.F11.15/PP/2018

Lampiran : 2 halaman

Perihal : Hasil *Scanning* Plagiasi

Berdasarkan hasil *scanning* terhadap karya ilmiah mahasiswa:

Nama : Muhammad Syahrurromdhon
NIM : 125120301111058
Jurusan/Prodi : Psikologi
Judul Skripsi : Perbedaan *Aggressive Driving Behavior* Berdasarkan Kasifikasi Usia pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang

Kami selaku tim deteksi plagiasi menyatakan bahwa karya tersebut mempunyai tingkat plagiasi sebesar:

No.	Data Base	Hasil
1	Online	2%
2	Perpustakaan FISIP UB	2%
Rerata		2,0%

sehingga dapat dipertimbangkan untuk melaksanakan Ujian Skripsi pada Jurusan/Prodi yang bersangkutan.

Demikian surat keterangan ini dibuat, diharapkan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Malang, 14 MAY 2018

Ketua Lab. Komputer FISIP-UB

Indhar Wahyu Wira Harjo, S.Sos., MA.
NIK. 201201860915 1 001





KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
 Jl. Veteran, Malang 65145, Indonesia
 Telp. : (0341) 575755; Fax (0341) 570038
 Website : www.fisip.ub.ac.id E-mail: fisip@ub.ac.id

BIODATA MAHASISWA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK -UB

I. DATA MAHASISWA

Nama Lengkap Mahasiswa : Muhammad Syahrurromdhan
 Nomor Induk Mahasiswa : 12512030111058
 Tempat/Tanggal Lahir : Jakarta, 20 Februari 1994
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Agama : Islam
 Alamat ASAL (LENGKAP) : Jl. Jatayu No. 11 Rt. 09, Rw. 05, Kel. Kebayoran Lama, Dki. Jakarta 12250. 0819.37738933
 Termasuk RT dan RW, Propinsi
 Kode Pos, Tlp Rumah dan HP
 Alamat di Malang : Jalan Ikan Kakap No. 1 Rt. 01 Rw. 06 Kel. Tunjung Selatan, Kec. Laweolawan, Malang, Jawa Timur. 65142. 0819.37738933
 Termasuk RT dan RW, Propinsi
 Kode Pos, Tlp Rumah dan HP
 Email : dhonnim@gmail.com

II. DATA KELUARGA

Nama Ayah : O. Waselja Suryaman
 Nama Ibu : Hani Hapsah S.Pd
 Alamat Orang Tua : Jl. Jatayu No. 11 Rt. 09, Rw. 05, Kel. Kebayoran Lama Utara, Kec. Kebayoran Lama, Jakarta Selatan
 No Tlp. Orang Tua : 081380335106
 Email Orang Tua : hanihapsah13@gmail.com

III. RIWAYAT PENDIDIKAN

Angkatan-Seleksi : Tahun : 2017 Seleksi : Prestasi Akademik
 Terminal/Cuti : Tidak pernah / pernah kali
 Jurusan/Peminatan : Psikologi Industri dan Organisasi
 Dosen Pembimbing : Dr. Gy. Asa Akhroni S.Psi, M.Psi.T.



KATA PENGANTAR

Alhamdulillah puji syukur kepada Allah SWT penulis ucapkan karena dengan rahmatnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih sebanyak-banyaknya penulis ucapkan kepada pihak-pihak yang telah membantu penulis baik secara langsung maupun tidak langsung. Terimakasih banyak penulis ucapkan khususnya kepada:

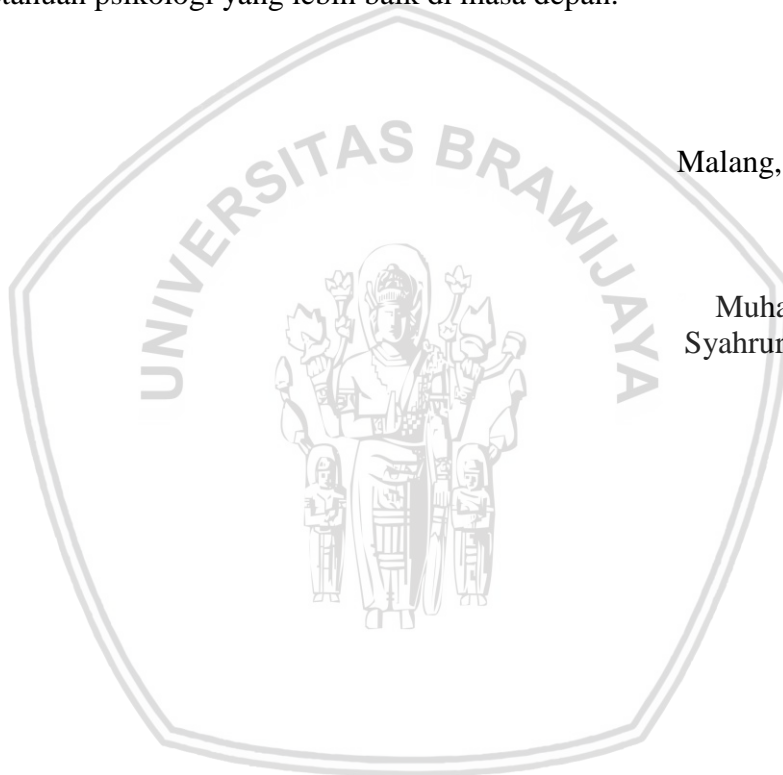
1. Wasdja Suryaman, Hanni Hapsah S.Pd, ayah dan ibu saya. Terimakasih atas doa dan dukungannya yang tiada henti selama ini
2. Prof. Dr. Unti Ludigdo, Ak selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Brawijaya.
3. Ibu Cleoputri Al Yusainy, S.Psi., M.Psi., Ph.D selaku ketua program studi Psikologi.
4. Thoyyibatus Sarirah, S.Psi., M.Si., dan semua pihak akademik psikologi, terimakasih banyak atas kebaikan dan kesabarannya dalam membimbing saya selama proses penulisan skripsi dan membantu saya dalam proses administrasi di kampus.
5. Dewan penguji, Ibu Yuliezar Perwira Dara, S.Psi., M.Psi. dan Ibu Dian Putri Permatasari, S.Psi., M.Si selaku dosen penguji yang telah banyak memberi arahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Liliek rusdiana, titin kartini, puteri maharani asyifa, almarhum novi ambarwati, keluarga wasdja suryaman yang selalu mendukung penulis baik secara psikologis dan materi.
7. Sueb, Noe, Reinisya, Nadya, Afit, Widi, Vernandia, Teman-teman dekat psikologi yang turut mendukung penulis, teman-teman psikologi

angkatan 2012, teman kost, uthie, fildza nabila, terimakasih telah membantu dan memberikan dukungan selama proses penulisan skripsi.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak sempurna. Oleh karena itu, masukan, saran, dan kritik akan penulis terima dengan tangan dan pikiran yang terbuka melalui alamat surel saya di dhonnim@gmail.com. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat memberikan kontribusi terhadap perkembangan ilmu pengetahuan psikologi yang lebih baik di masa depan.

Malang, Juli 2018

Muhammad
Syahrurromdhon



Perbedaan *Aggressive Driving Behavior* Berdasarkan Rentang Usia Pada
Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang

Muhammad Syahrurromdhon
Jurusan Psikologi Universitas Brawijaya
dhonnim@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah ingin mengetahui perbedaan *aggressive driving behavior* berdasarkan klasifikasi usia pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Penelitian ini menggunakan metode komparatif. Jumlah subjek dalam penelitian ini adalah 225 orang dan terbagi menjadi 3 (tiga) yakni 75 pada usia remaja akhir, 75 pada dewasa awal dan 75 pada usia dewasa madya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan *Aggressive driving behavior* pada setiap kategori usia dengan nilai F sebesar 58,270 dan nilai p sebesar 0,000

Kata Kunci: *Aggressive Driving Behavior*, Sepeda Motor

*Differences Aggressive Driving Behavior Based on Age Classification On
Motorcycle Riders in Malang*

Muhammad Syahrurromdhon
Psychology Majors Brawijaya University
dhonnim@gmail.com

ABSTRACT

The purpose of this study is to find out differences in aggressive driving behavior based on age classification on motorcyclists in Malang. This study uses a comparative method. The number of subjects in this study was 225 people and is divided into 3 (three) 75 in late adolescence, 75 in early adulthood and 75 in middle adulthood. The results showed that aggressive driving behavior had difference in age clasiffication, the f value 58,270 and p value 0,000 .

Keywords: *Aggressive Driving Behavior, Motorcycle*



DAFTAR ISI

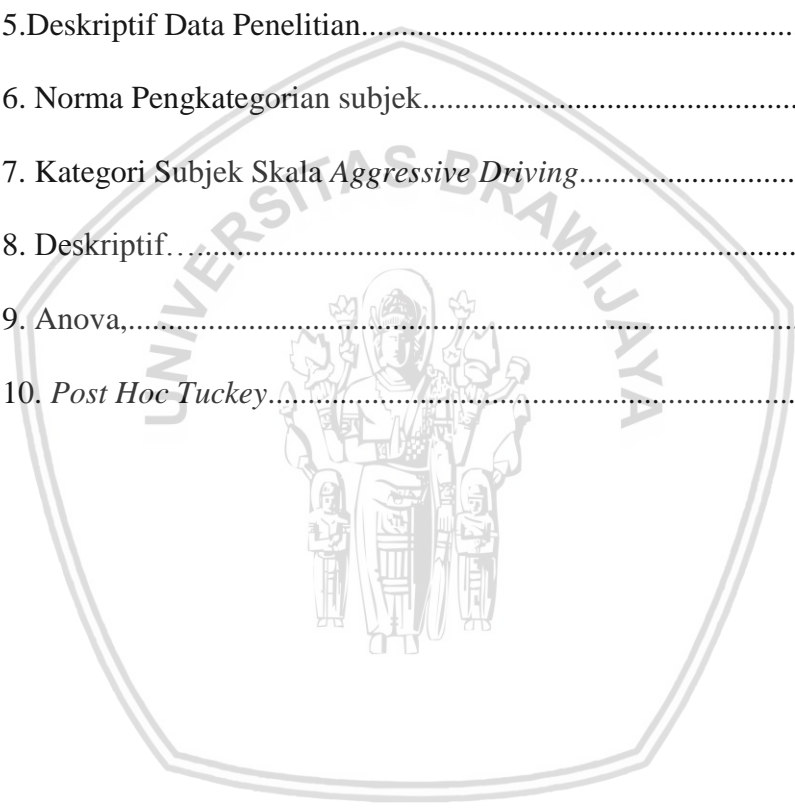
LEMBAR PERSETUJUAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
E. Penelitian Terdahulu	7
BAB II KAJIAN PUSTAKA	12
A. <i>Aggressive Driving Behavior</i>	12
B. Usia	17
C. Pengendara Sepeda Motor.....	20
D. Kerkaitan Usia Terhadap <i>Aggressive Driving Behavior</i>	21
E. Kerangka Pemikiran.....	22
F. Hipotesis.....	23
BAB III METODE PENELITIAN	24
A. Desain Penelitian.....	24
B. Identifikasi Variabel Penelitian	24
C. Definisi Operasional.....	24
D. Populasi, Sampel dan Teknik Sampling.....	25
E. Tahapan Pelaksanaan Penelitian	27
F. Instrumen Penelitian.....	31
G. Pengujian Instrumen.....	34
H. Analisis Data	39
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	40

A. Hasil Penelitian	40
B. Hasil Analisis Data.....	43
C. Pembahasan.....	47
BAB V PENUTUP.....	51
A. Kesimpulan	51
B. Saran.....	51



DAFTAR TABEL

TABEL 1. Skor Alternatif Respon.....	32
TABEL 2. <i>Blue Print</i> Skala <i>Aggressive Driving</i>	32
TABEL 3. <i>Blue Print</i> Skala <i>Aggressive Driving</i> Setelah diuji Coba.....	36
TABEL 4. Data Demografis.....	40
TABEL 5. Deskriptif Data Penelitian.....	42
TABEL 6. Norma Pengkategorian subjek.....	42
TABEL 7. Kategori Subjek Skala <i>Aggressive Driving</i>	43
TABEL 8. Deskriptif.....	44
TABEL 9. Anova.....	45
TABEL 10. <i>Post Hoc Tuckey</i>	46



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Kerangka Berpikir.....	22
Gambar 2 Kurva Normalitas.....	43



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor masih menjadi penyumbang tertinggi kasus kecelakaan di wilayah hukum Polres Kota Malang. Berdasarkan data kecelakaan satuan lalu lintas Polres Malang Kota sepanjang tahun 2013 telah terjadi 158 kasus kecelakaan. Jumlah tersebut didominasi oleh kecelakaan sepeda motor dengan kasus sebanyak 93 kali. Jumlah ini mengalami kenaikan dibandingkan tahun 2012 dengan jumlah 89 kasus kecelakaan sepeda motor (Berita Jatim, 2015)

Kepala Satuan Lalu Lintas Malang Kota melalui Kanit Laka Polres Malang Kota Ipda Ega Prayudi mengatakan jumlah kecelakaan sepeda motor yang meningkat setiap tahunnya akibat kelalaian manusia yang memang menjadi faktor utama terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Penyebab kecelakaan lalu lintas jalan khususnya sepeda motor paling banyak disebabkan oleh faktor *human error* sebesar 90 %, sedangkan faktor lainnya, seperti kendaraan tak layak jalan 9 %, lalu kondisi jalan seperti rusak, bergelombang dan unsur lingkungan misalnya hujan, dan lain-lain 1 %. Setidaknya lebih dari 40 orang tewas akibatnya. Kerugian materil akibat kecelakaan lalu lintas khususnya sepeda motor di wilayah Malang Kota mencapai Rp 119.670.000,- hingga bulan September 2013 (Berita Jatim, 2015)

Meningkatnya jumlah kendaraan di kota Malang juga menjadi salah satu faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas selain faktor lainnya (Berita Jatim, 2015). Kapolres Malang pada tahun 2015 menyatakan, terdapat peningkatan angka

kecelakaan di Kota Malang yakni sebanyak 317 kasus dari yang sebelumnya sejumlah 199 kasus pada tahun 2014. Departemen Perhubungan Republik Indonesia juga menyatakan 8 dari 10 kecelakaan yang terjadi di Indonesia melibatkan kendaraan roda dua. Berdasarkan hal tersebut sekitar 85% kecelakaan terjadi karena kesalahan pengendara itu sendiri (Berita Jatim.com, 2015). Sedangkan pada tahun 2017 kecelakaan lalu lintas di Kota Malang terjadi sebanyak 899 kasus dengan korban jiwa dan korban maupun luka. Hal tersebut mengalami peningkatan jumlah dibandingkan dengan tahun 2016 dengan jumlah kasus sebanyak 774 (pojokpitu.com, 2017).

Meningkatnya kecelakaan lalu lintas di Kota Malang disebabkan salah satunya oleh faktor manusia. Menurut Odge (Luthfie, 2014), indikator dari penyebab kecelakaan faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat atau narkoba, serta aspek lain yang mempengaruhi sikap pengendara. Perilaku para pengemudi sepeda motor seperti mengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi dan melanggar rambu lalu lintas termasuk dalam perilaku mengemudi yang agresif atau biasa disebut *aggressive driving*. *Aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari pola perilaku yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan perilaku yang berbeda yakni diantaranya perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, menyalakan dan mematikan lampu jauh secara berulang-ulang di lalu lintas tenang (Houston, Harris dan Norman, 2003).

Grey, Tigs dan Haworth (1989) mendefinisikan *aggressive driving* dalam dua hal, yang pertama adalah perilaku *aggressive driving* diklasifikasikan sebagai

perilaku ekstrem, tindakan pembunuhan sengaja, membunuh diri dan serangan berbahaya baik fisik maupun secara psikologis. Definisi kedua mencakup konsep mengambil resiko dan perilaku mengemudi yang agresif. Menurut Luthfie (2014), beberapa riset yang sudah dilakukan di Amerika, terjadinya perilaku mengemudi yang agresif dikarenakan pengendara tidak mampu mengendalikan emosi dan belum bisa berpikir secara jangka panjang ketika ia mengemudi secara agresif.

Grey (Tasca, 2000) menyatakan *aggressive driving* dipengaruhi oleh dua faktor yakni faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi faktor kepribadian individu yang berhubungan dengan cara berpikir, emosi dan faktor fisiologi. Faktor lain yang mempengaruhi *aggressive driving* faktor eksternal adalah keluarga dan lingkungan teman sebaya. Adapun faktor lain dari *aggressive driving* yakni faktor sosial dan faktor lingkungan. *Aggressive driving* merupakan pengaruh dari norma, *reward* (penghargaan), *punishment* (hukuman), dan model yang terdapat pada masyarakat. Novaco menyatakan kasus *Aggressive driving* yang terjadi dan tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa *Aggressive driving* dapat dikatakan normal dan diterima. Kondisi tersebut menyebabkan pengendara merasa bahwa perilaku *Aggressive driving* tidak salah sehingga para pengendara tetap melakukan perilaku *Aggressive driving*. Faktor lingkungan juga mempengaruhi munculnya perilaku *Aggressive driving*. Sarwono (1995) menyatakan, kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia yakni timbulnya perilaku agresif. Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi saat mengemudi. Namun, kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi pada pengendara yang dapat menimbulkan perilaku *aggressive driving*.

Menurut Parry (Tasca, 2000), *aggressive driving behavior* banyak dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang berusia 17-35 tahun. Usia tersebut disebut sebagai *young driver* dan masuk pada kategori usia remaja akhir dan dewasa. Remaja yang berusia 17 tahun ke atas merupakan remaja yang harus banyak melakukan penyesuaian karena ia akan masuk ke usia dewasa. Remaja memiliki relasi sosial yang cenderung mengikuti perilaku yang dilakukan oleh kelompoknya karena terdapat tekanan atau konformitas pada teman sebaya. Masa remaja juga merupakan masa yang sangat berenergi namun sangat mudah terpengaruh dan terprovokasi baik dalam hal positif atau negative. Bentuk provokasi atau persaingan positif bisa dalam bentuk prestasi akademik atau non akademik. Sementara itu bentuk negatifnya yakni merokok, minum-minuman beralkohol tawuran dan balapan liar atau kebut-kebutan.

Orang dewasa dalam beberapa kasus juga terlibat dalam perilaku *aggressive driving*. Salah satu contoh yakni kecelakaan yang terjadi di jalan L.A Sucipto Kota Malang pada tanggal 13 november 2016, kecelakaan terjadi antara mobil Yaris yang di kendarai oleh Rafly Ramadhan yang berusia 19 tahun dengan pengendara sepeda motor bernama Fery Anton yang berusia 25 tahun. Menurut kesaksian warga sekitar, di lokasi tersebut memang sering terjadi kecelakaan terutama saat jalanan sepi atau saat cuaca akan hujan. Kendaraan yang melintas pada saat kondisi tersebut pasti melaju sangat kencang. Kecelakaan ini pun bermula saat jalanan lengang dan kedua kendaraan memacu kendaraan dengan kencang lalu salah satu kendaraan yakni mobil yaris tidak stabil dan melewati marka jalan lalu menabrak sepeda motor tersebut (surya malang.tribun news.com, 2016).

Berdasarkan studi yang dilakukan oleh Merengo, Settani & Vidotto (2012) orang-orang muda atau mereka yang baru-baru ini telah memperoleh izin mengemudi lebih agresif dalam lalu lintas dari yang lebih tua atau individu yang lebih berpengalaman. Namun, pada fakta diatas seorang individu dewasa pun masih melakukan *aggressive driving behavior*.

Secara hukum, kepolisian Republik Indonesia sebetulnya sudah menetapkan peraturan mengenai batas usia untuk berkendara yaitu 17 tahun. Menurut seorang neuropsikologi Elizabeth Sowell, bahwa bagian otak remaja yaitu lobus fronta belum berkembang secara sempurna sebelum usia 17 tahun. Hal tersebut menunjukkan bahwa seorang yang belum berusia 17 tahun masih lemah dalam mengatur perencanaan, pengorganisasian, serta antisipasi dalam hidupnya sedangkan dibutuhkan fokus yang tinggi dan pengambilan keputusan yang tepat saat berkendara. (hipwee.com, 2018).

Berdasarkan penelitian dan fakta diatas, peneliti tertarik untuk meneliti perbedaan *aggressive driving behavior* berdasarkan rentang usia perkembangan pada pengendara sepeda motor di Kota Malang dimana masih terjadinya *aggressive driving behavior* yang dilakukan pada rentang usia yang seharusnya sudah memiliki kematangan dalam berkendara.

B. Rumusan Masalah

Apakah terdapat perbedaan *aggressive driving behavior* berdasarkan rentang usia perkembangan (remaja akhir, dewasa awal, dewasa madya) pada pengendara sepeda motor di Kota Malang

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah ingin mengetahui apakah terdapat perbedaan *aggressive driving behavior* berdasarkan klasifikasi usia pada pengendara sepeda motor di Kota Malang

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini sebagai bahan untuk melengkapi teori tentang perbedaan *Aggressive driving* berdasarkan klasifikasi usia pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Sebagai langkah untuk mendorong penelitian-penelitian lebih selanjutnya yang diharapkan lebih aplikatif dan bermanfaat khususnya untuk masyarakat dan instansi terkait.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan dan pemahaman mengenai perbedaan *aggressive driving behavior* berdasarkan klasifikasi usia. Manfaat praktis yang diberikan adalah bagi remaja, orang tua, dan bagi kepolisian:

a. Bagi Remaja:

Remaja diharapkan agar tidak mengendarai kendaraan jika belum memiliki SIM

b. Bagi Orang Tua:

Orang Tua agar lebih menaruh perhatian kepada anak-anaknya yang belum cukup umur untuk tidak mengendarai kendaraan, dan bagi yang sudah cukup umur agar lebih berhati-hati dalam mengendarai kendaraan.

c. Bagi kepolisian, sebagai penegak hukum agar lebih tegas menegakkan peraturan khususnya bagi yang belum memiliki SIM sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan.

E. Penelitian Terdahulu

1. *Personality Factors, Age, and Aggressive driving: A Validation Using A Driving Simulator*. Jose Antonio Vazquez. Jurnal. 2013

Penelitian ini menggunakan dua studi kasus yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara usia, faktor kepribadian dan perilaku mengemudi yang agresif. metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan menggunakan kuesioner. Studi kasus pertama penelitian ini menggunakan 1112 responden dan survey dilaksanakan secara online yang terdiri dari kuesioner data demografi, faktor kepribadian dan perilaku mengemudi. Faktor kepribadian menggunakan *Revised Competitiveness Index*, *The Sensation Seeking Scale*, *Big Five Inventori*, dan *The Cook Medley Hostility Scale*. Sedangkan perilaku agresif mengemudi diukur dengan menggunakan *The Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)*.

Usia responden pada penelitian ini berkisar antara 18 sampai 87 tahun. studi kasus kedua menggunakan 98 responden dari studi kasus pertama diminta untuk melakukan simulasi mengemudi dengan dua skenario. Responden ini terdiri dari 52 perempuan dan 46 laki-laki. Hasil dari penelitian ini yakni terdapat korelasi positif antara perilaku mengemudi yang agresif dan daya saing, sensasi mencari permusuhan, *extraversion*, *neuroticism*. Sementara terdapat korelasi negatif antara perilaku mengemudi yang agresif dan usia, kemarahan, *conscientiousness*, dan keterbukaan tidak ada hubungan signifikan yang di peroleh antara gender dan perilaku mengemudi yang agresif. hasil utama dari penelitian ini adalah skor ADBS berkorelasi positif dengan komposit skor yang mengukur perilaku mengemudi yang agresif di simulator. Pola hasil tidak hanya memvalidasi ADBS tetapi juga menyediakan mekanisme lain untuk mempelajari perilaku *aggressive driving* dalam mengemudi.

2. Hubungan Antara Perilaku Agresivitas dengan Pelanggaran Lalu Lintas Pada Remaja di SMA 8 Surakarta. Ayu Wulan Sari . Jurnal. 2016

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti adakah hubungan antara perilaku agresivitas dengan perilaku melanggar tata tertib lalu lintas. Hipotesis pada penelitian ini adalah ada hubungan positif antara perilaku agresivitas dengan pelanggaran lalu lintas pada remaja di SMA 8 Surakarta. Metode pengambilan data menggunakan *cluster sampling* dan responden terdiri dari kelas X IPS 1, X IPS 2 dan X IPS 3. Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan alat ukur skala agresivitas dan skala

perilaku melanggar lalu lintas. Teknik analisa data menggunakan *product momen pearson* dan menghasilkan adanya hubungan positif antara perilaku agresivitas dengan melanggar lalu lintas di SMA 8 Surakarta.

3. Drivers Perceptions of Unsafe Driving Behaviors and Their Countermeasures: A Study in Saudi Arabia. Tanweer Hasan. Jurnal. 2014

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi perilaku mengemudi yang tidak aman dan agresif bagaimana cara pengemudi mengatasinya. Penelitian ini menggunakan responden berjumlah 300 orang di Kota Jeddah Arab Saudi. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner serta melakukan wawancara. Item yang digunakan dalam kuesioner sebanyak 26 pertanyaan.. Hasil penelitian ini menunjukkan secara umum para pengemudi lebih memilih memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi dengan persentase sebesar 70%. Adapun aspek lainnya yakni menjaga jarak kendaraan sebesar 57%, tidak menggunakan dan mengkiraukan signal kendaraan sebesar 53%, kelalaian pengemudi 50%, menerobos lampu merah 43%, tekanan waktu 66%, agresi dari orang lain 52%, tidak menaati rambu lalu lintas 51%. Hasil lain dari penelitian ini adalah 50% dari responden menganggap bahwa cara yang tepat dalam menanggulangi masalah dalam penelitian ini dengan menambah jumlah polisi sebanyak 66%, memberikan denda yang lebih besar sebanyak dua kali lipat atau tiga kali lipat 54%, memperpanjang durasi hukuman penjara 53%.

4. Hubungan *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan surapati Kota Bandung usia dewasa awal. Monica Wulandari. Jurnal. 2016

Jalan surapati merupakan salah satu jalan yang dipenuhi oleh banyak pengemudi kendaraan bermotor sehingga sering terjadi kemacetan dan kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas. Menurut data satlantas banyak pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan mobil dan sepeda motor dalam jangka waktu setahun terhitung sejak November 2014 sampai November 2015 terdapat 1335 pelanggaran. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi peneliti mendapatkan suatu temuan bahwa pengemudi kendaraan bermotor tidak jarang mengabaikan konsekuensi-konsekuensi yang dipengaruhi oleh hasil pilihan secara emosional yang dapat dimanfaatkan oleh pengemudi kendaraan bermotor tersebut terutama usia dewasa awal. Hal ini dipicu oleh kepentingan pribadi dan juga situasi dan kondisi lalu lintas pada saat itu sehingga banyak pengemudi kendaraan bermotor mengambil resiko yang memunculkan tindakan agresif. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh data mengenai seberapa erat hubungan *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan surapati Kota Bandung usia dewasa awal. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi korelasi dengan jumlah subjek 73 pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas di jalan surapati. Pengambilan data menggunakan alat ukur yang dikonstruksikan peneliti berdasarkan teori *risk taking behavior* (yates, 1994) dan *aggressive driving* (James dan Nahl, 2000). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel *risk taking behavior* mempunyai hubungan yang negatif dan

tergolong erat dengan variabel *aggressive driving* dengan nilai korelasi 0,746, artinya makin rendah *risk taking behavior* maka semakin tinggi *aggressive driving* yang dilakukan pengemudi kendaraan bermotor.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. *Aggressive Driving Behavior*

1. Definisi *Aggressive Driving Behavior*

Aggressive driving merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk yakni membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, menyalakan dan mematikan lampu jauh secara berulang-ulang di suasana lalu lintas tenang (Naddya, 2010).

Menurut James dan Nahl (2000), *Aggressive driving behavior* adalah mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu risiko pada pengemudi lain. Perilaku dikatakan agresif karena di asumsikan bahwa orang lain mampu menangani tingkat risiko yang sama atau di asumsikan bahwa seseorang berhak meningkatkan risiko orang lain untuk terkena bahaya. Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika perilaku tersebut dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan resiko kecelakaan dan di motivasi oleh ketidaksabaran, kesal, permusuhan, dan upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Berdasarkan beberapa definisi diatas yang dikemukakan para ahli mengenai *aggressive driving*, maka dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi yang dilakukan secara sengaja, dimotivasi oleh kesabaran, kesal, permusuhan, dan upaya menghemat waktu yang dapat melibatkan berbagai perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengklakson,

melakukan gerakan kasar, membuntuti, serta menyalakan dan mematikan lampu jauh secara berulang-ulang disaat lalu lintas tenang yang dapat mengakibatkan membahayakan orang lain, diri sendiri dan fasilitas umum.

2. Dimensi *Aggressive Driving Behavior*

James dan Nahl (2000) membagi perilaku *Aggressive driving* menjadi beberapa dimensi yaitu sebagai berikut :

Dimensi 1: *Impatience* (ketidaksabaran) dan *Inattentiveness* (ketidakperhatian)

- a. Menerobos lampu merah
- b. Menambah kecepatan saat melihat lampu kuning
- c. Berpindah-pindah jalur sembarangan
- d. Mengemudi dengan kecepatan 5-15 km/jam diatas batas kecepatan maksimum
- e. Mengendarai kendaraan yang jaraknya terlalu dekat dengan kendaraan di depannya.
- f. Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan seperti saat hendak berbelok atau berhenti
- g. Menambah dan mengurangi kecepatan secara tiba-tiba

Dimensi 2: *Power Struggle* (adu kekuatan)

- a. Menghalangi kendaraan lain yang akan berpindah jalur dan menolak memberikan jalan.
- b. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi kendaraan lain yang mengantre.

- c. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali.
- d. Membuntuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut.
- e. Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.
- f. Mengerem secara tiba-tiba untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.

Dimensi 3: *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (Kemarahan di jalan)

- a. Mengajak pengemudi lain untuk beradu mulut
- b. Mengemudi dalam keadaan mabuk
- c. Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain.
- d. Menyerang pengemudi lain dengan kendaraan sendiri atau memukul suatu objek.
- e. Mengemudi dengan kecepatan sangat tinggi

3. Faktor-faktor penyebab *Aggressive driving behavior*

Menurut Tasca (2000), faktor-faktor penyebab *Aggressive driving* yaitu:

- a. Usia dan jenis kelamin

Menurut James dan Nahl (2000) yang termasuk dalam kategori *young driver* adalah pengemudi dengan usia 18-25 tahun. sedangkan menurut Parry, perilaku *Aggressive driving* paling banyak ditampilkan oleh pengemudi yang berusia 17-35 tahun yang masuk dalam kategori *young driver* atau pengemudi muda. Penelitian dari Paleti, Eluru, dan Bath mendukung pendapat tersebut

bahwa pengendara usia muda yang berusia 16-23 tahun cenderung lebih agresif dalam mengemudi dan melanggar lalu lintas.

b. Anonimitas

Anonimitas dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia mempunyai arti tidak ada nama (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2015). Hal ini biasanya mengacu pada seseorang yang sering diketahui sebagai informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui. Jalan raya dapat dijadikan contoh terutama pada malam hari, memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Keadaan tersebut memberikan kesempatan kepada pengemudi untuk melarikan diri begitu saja dan pengemudi tersebut diketahui sebagai pelaku yang melakukan *Aggressive driving* (Novaco, 1998). Anonimitas merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan pengemudi tersebut tidak diketahui identitasnya. (Tasca, 2000)

c. Faktor sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, *reward*, hukuman dan model yang ada di masyarakat (Grey, 1989). Banyaknya kasus *aggressive driving* yang terjadi dan tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku tersebut dapat dikatakan wajar dan diterima (Novaco, 1989). Kondisi seperti ini menyebabkan para pengemudi merasa bahwa perilaku *aggressive driving* yang dilakukan tidak salah dan membuat para pengemudi tetap melakukan *aggressive driving*.

d. Kepribadian

Individu memiliki ciri yang menentukan mereka untuk berperilaku secara teratur dan terus-menerus dalam berbagai situasi. Sifat-sifat ini dikatakan dapat membentuk kepribadian mereka. Grey berpendapat bahwa faktor pribadi faktor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai hal yang berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang peduli dengan orang lain, sikap pengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelampiasan emosi, impulsive dan mengambil resiko.

e. Gaya hidup

Gaya hidup merupakan salah satu faktor penyebab *Aggressive driving*. Individu yang memiliki gaya hidup seperti minum-minuman keras, menggunakan obat-obatan terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam. Gaya hidup tersebut masuk pada semua aspek kehidupan individu termasuk saat berkendara (Tasca, 2000). Perilaku tersebut masuk ke dalam mengemudi dibawah gangguan emosional yang disebut *aggressive driving* (James dan Nahl, 2000).

f. Tingkah laku pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *Aggressive driving*. Tasca (2000) menyatakan bahwa individu yang merasa dirinya memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal mengemudi kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, individu yang menilai diri mereka sendiri memiliki keterampilan yang sangat tinggi dalam hal keselamatan memungkinkan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas

yang menghambat laju kendaraannya. Hal ini dapat disimpulkan bahwa individu yang memiliki keterampilan tinggi dalam hal menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *Aggressive driving*. Individu lain yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan akan kecil kemungkinannya untuk melakukan *Aggressive driving*.

g. Faktor lingkungan

Faktor lingkungan yang juga mempengaruhi timbulnya perilaku *Aggressive driving* adalah kepadatan. Sarwono (1995) menyatakan bahwa kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yakni timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang di tampilkan pada saat berada dalam kondisi padat (Mann dkk, 1982).

Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *Aggressive driving* (Tasca, 2000).

B. Usia

Usia adalah indeks yang menempatkan individu-individu dalam urutan perkembangan. Erikson membagi rentang kehidupan ke dalam delapan tahap dengan nama dan komponen dasar yakni masa bayi, masa kanak-kanak, usia pra sekolah, usia sekolah, masa remaja, masa dewasa awal, masa dewasa dan masa dewasa tua. Saat ini masa perkembangan atau rentang kehidupan di bagi dalam sepuluh periode yakni periode pranatal (konsepsi kelahiran), bayi (saat kelahiran sampai akhir minggu kedua), masa bayi (akhir minggu kedua sampai

akhir tahun kedua), awal masa kanak-kanak (dua sampai enam tahun), akhir masa kanak-kanak (enam sampai dua belas tahun), masa puber atau masa pra remaja (dua belas tahun sampai empat belas tahun), masa remaja (empat belas tahun sampai delapan belas tahun), awal masa dewasa (delapan belas tahun sampai empat puluh tahun), usia dewasa madya/pertengahan (empat puluh tahun sampai enam puluh tahun), masa usia lanjut (enam puluh tahun sampai meninggal) (Hurlock, 1980).

Menurut peraturan Kepolisian Republik Indonesia, seseorang harus memenuhi beberapa persyaratan untuk membuat surat izin mengemudi yang tertuang dalam pasal 217 (1) PP 44/93 yakni mengajukan permohonan tertulis, bisa membaca dan menulis, mengetahui peraturan lalu lintas dan teknik dasar kendaraan bermotor, batas usia 16 tahun untuk SIM C, 17 tahun untuk SIM A, dan 20 tahun untuk SIM golongan B I/B II. Berdasarkan peraturan tersebut, peneliti dalam hal ini menggunakan subjek dengan kategori usia remaja yang berusia mulai dari 16 tahun karena sudah masuk pada usia yang sah untuk mengemudi dan sah untuk memiliki Surat Izin Mengemudi serta menggunakan subjek maksimal sampai kategori usia lanjut karena tidak ada batasan usia dalam berkendara di jalan raya.

1. Usia Remaja

Remaja mempunyai istilah yakni *adolescene* atau dalam bahasa latin disebut *adolescere*. *Adolescene* memiliki arti luas yang mencakup kematangan mental, emosional, sosial dan fisik. Awal masa usia remaja berkisar antara tiga belas tahun sampai berakhir pada usia delapan belas tahun. Secara psikologi, masa remaja adalah usia dimana individu berintegrasi dengan masyarakat usia

dewasa dan seorang remaja tidak lagi berada pada tingkat usia yang lebih muda atau anak-kanak (Hurlock, 1980).

Aggressive driving behavior pada usia remaja di dijelaskan oleh beberapa peneliti, salah satunya dijelaskan oleh Dariyo (Utari, 2016). Menurut Dariyo (Utari, 2016), masa remaja merupakan masa dimana emosi sedang meluap-luap sehingga berdampak pada perilaku remaja yang cenderung melakukan tindakan yang melanggar norma, sehingga pengetahuan yang didapatkannya dengan semena-mena langsung diadopsi dalam perilakunya sehari-hari, padahal banyak remaja belum genap berusia 17 tahun. Remaja yang tidak memiliki SIM (surat izin mengemudi) kebanyakan sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri orang lain, karena pada fase remaja merupakan masa yang menarik perhatian karena sifat-sifat khasnya dan perannya yang menentukan dalam kehidupan individu dalam masyarakat orang dewasa (Yusuf, 2012).

Peneliti lain yakni Samarra (2009) menyatakan, Remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai kendaraan di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang berkendara yang dangkal sering menyebabkan terjadinya kecelakaan.

2. Usia Dewasa Awal

Orang dewasa adalah seseorang yang telah menyelesaikan pertumbuhannya dan siap menerima kedudukannya di dalam masyarakat bersama dengan orang dewasa lainnya (Hurlock, 1980). Dewasa awal adalah masa peralihan dari masa remaja. Hurlock (1980) mengatakan

bahwa dewasa awal dimulai pada 18 tahun sampai kira-kira 40 tahun. Terdapat beberapa karakteristik dewasa awal dan pada salah satu intinya dikatakan bahwa dewasa awal merupakan suatu masa penyesuaian (Hurlock, 1986)

Menurut Santrock (1999), orang dewasa muda termasuk masa transisi, baik secara fisik, intelektual dan peran sosial. Perkembangan sosial dewasa awal adalah puncak dari perkembangan sosial masa dewasa. Masa dewasa awal adalah masa beralihnya pandangan egosentris menjadi sikap empati (Santrock, 1999).

3. Usia Dewasa Madya

Usia dewasa madya biasa disebut juga dengan dewasa tengah. Menurut Hurlock (1980) rentang usia dewasa madya meliputi 40 tahun sampai dengan 60 tahun. Pada masa dewasa madya individu melakukan penyesuaian diri secara mandiri terhadap kehidupan dan harapan sosial. Kebanyakan orang telah mampu menentukan masalah-masalah mereka dengan cukup baik sehingga cenderung cukup stabil dan matang emosinya (Hurlock, 1980).

C. Pengendara Sepeda motor

1. Definisi Pengendara Sepeda Motor

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengendara mempunyai arti yakni orang yang mengendarai sesuatu dalam hal ini yaitu mobil, motor ataupun kuda. Sedangkan pengertian dari sepeda motor menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 yakni kendaraan bermotor yang memiliki dua

roda dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

D. Keterkaitan Usia terhadap *Aggressive Driving Behavior*

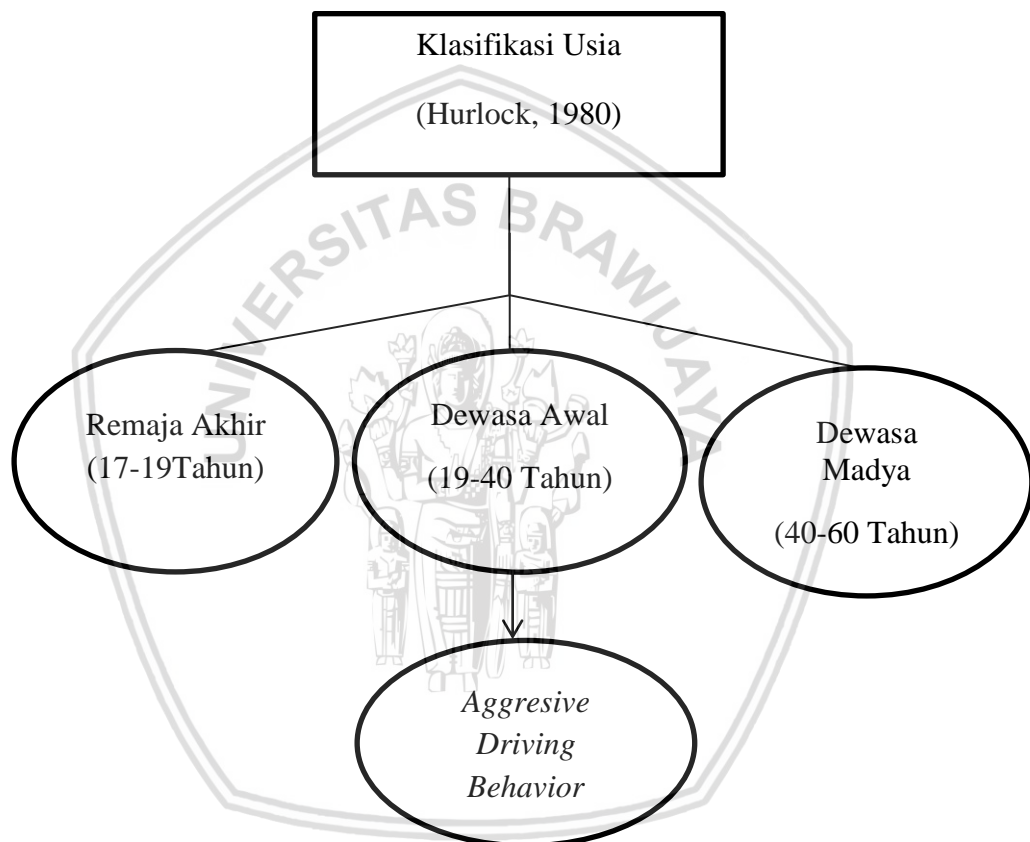
Fakta yang terjadi saat ini, usia pengemudi kendaraan bermotor di jalan raya sangat beragam. Anak yang masih dibawah umur atau belum berhak berkendara pun sering kita jumpai di jalan. Menurut Hurlock (1980), Pola emosi pada masa remaja tidak berbeda jauh dengan pola emosi pada masa kanak-kanak yang belum stabil. Perbedaannya terletak pada rangsangan yang membangkitkan emosi khususnya pada pengendalian individu terhadap ungkapan emosi mereka. Ada persepsi dimasyarakat yang menyatakan bahwa semakin dewasa seseorang emosinya pun akan semakin matang. Menurut Hurlock (1980), masing-masing kategori usia memiliki masalahnya sendiri. Seseorang pada usia dewasa dini pun masih memiliki ketegangan emosi yang akan terjadi pada pertengahan usia 30. Setelah itu seseorang masuk pada usia dewasa madya. Usia dewasa madya pun mempunyai ciri yakni sebagai masa usia transisi dan usia stres dimana seseorang harus meninggalkan pola perilaku lama ke pola perilaku dan peran yang baru.

Adapun salah satu faktor penyebab *aggressive driving behavior* menurut Tasca (2000) salah satunya adalah usia dan jenis kelamin. Menurut James dan Nahl (2000) yang termasuk dalam kategori *young driver* adalah pengemudi dengan usia 18-25 tahun. sedangkan menurut Parry, perilaku *Aggressive driving* paling banyak ditampilkan oleh pengemudi yang berusia 17-35 tahun yang masuk dalam kategori *young driver* atau pengemudi muda.

Berdasarkan beberapa hal tersebut, keterkaitan antara usia dan *aggressive driving behavior* yakni perilaku *aggressive driving* disebabkan oleh usia

dimana seorang anak-anak pun saat ini sudah mulai berkendara sedangkan emosi anak tersebut belum stabil dan akan mempengaruhi cara berkendara di jalan raya.

E. Kerangka Pemikiran



Gambar 1. Kerangka Berpikir

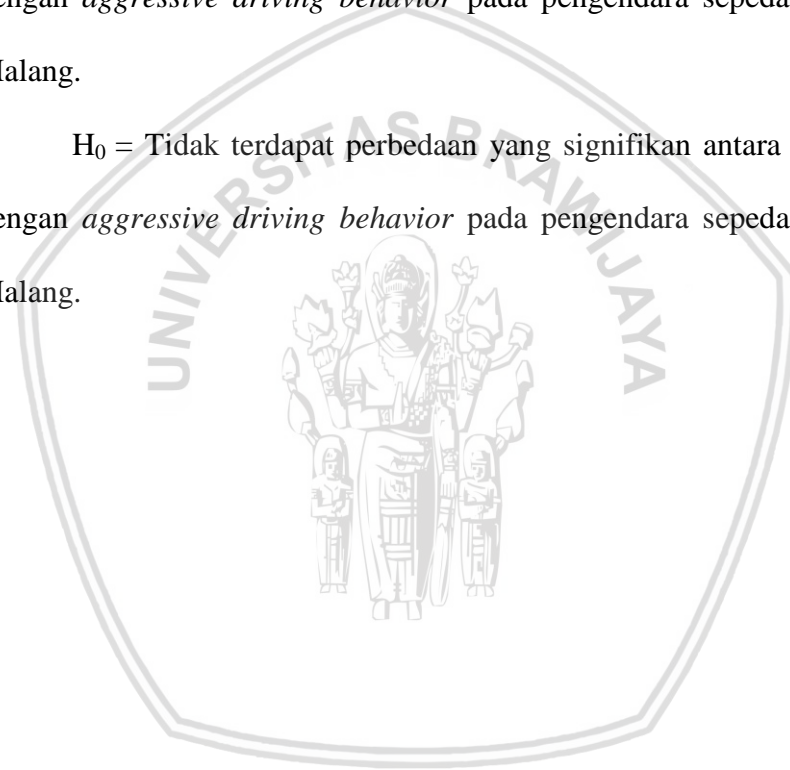
Kerangka berpikir diatas menunjukkan bagaimana perbedaan *aggressive driving behavior* berdasar kan klasifikasi usia (remaja akhir, dewasa awal, dewasa madya. Gambar diatas menjelaskan variabel bebas yaitu *aggressive driving behavior* dan variabel terikat yaitu klasifikasi usia berdasarkan teori Hurlock. Penelitian ini ingin melihat perbedaan *aggressive driving behavior* berdasarkan klasifikasi usia.

F. Hipotesis

Hipotesis adalah asumsi-asumsi prediksi-prediksi spesifik yang dapat diuji untuk menentukan ketepatannya (santrock, 2007). Sugiyono (2013) juga menyatakan bahwa hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Berdasarkan pengertian diatas, maka hipotesis dari penelitian ini adalah:

H_a = Terdapat perbedaan yang signifikan antara klasifikasi usia dengan *aggressive driving behavior* pada pengendara sepeda motor di kota Malang.

H_0 = Tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara klasifikasi usia dengan *aggressive driving behavior* pada pengendara sepeda motor di kota Malang.





BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain penelitian

Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dimana informasi dan datanya dianalisa menggunakan teknik statistik. Penelitian dengan pendekatan kuantitatif menekankan analisis pada data-data *numerical* (angka) yang diolah dengan metode statistic (Azwar, 2013). Penelitian ini menggunakan metode komparatif dimana peneliti ingin meneliti apakah ada hubungan dari sebuah variabel dengan variabel lainnya sesuai dengan yang di jelaskan oleh Nazir (2005). Penelitian ini dilakukan untuk melihat perbedaan *aggressive driving behavior berdasarkan klasifikasi usia* pada pengendara sepeda motor di kota Malang.

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Berikut ini adalah variabel bebas dan variabel terikat pada penelitian ini:

1. Variabel bebas (X) : *aggressive driving behavior*
2. Variabel terikat (Y) : Klasifikasi Usia

C. Definisi Operasional

Definisi operasional dari masing-masing variabel yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah :

1. Usia

Berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), pengertian dari usia atau umur yakni lama waktu hidup ada keberadaan seseorang. Pada penelitian ini peneliti

menggunakan tiga kategori usia yakni usia remaja akhir yang berusia 17 hingga 19 tahun, dewasa awal yang berusia 19 hingga 40 tahun dan dewasa madya yang berusia 41 hingga 60 tahun.

2. *Aggressive Driving Behavior*

Aggressive driving behavior yang dimaksud adalah perilaku berkendara atau mengemudi yang dilakukan secara agresif baik disengaja atau tidak disengaja, dimotivasi oleh ketidaksabaran, penuh kekesalan, rasa permusuhan, dan upaya menghemat waktu yang dapat melibatkan berbagai perilaku yang berbeda termasuk membunyikan klakson berulang-ulang, melakukan gerakan kasar, membuntuti, serta menyalakan dan mematikan lampu jauh secara berulang disaat lalu lintas tenang.

D. Populasi, Sampel, dan Teknik Sampling

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dari karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian menarik kesimpulannya (Sugiono, 2013). Populasi dari penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di Kota Malang yang berusia 17 tahun ke atas, sudah mempunyai SIM dan mengendarai sepeda motor untuk kegiatan sehari-hari.

2. Sampel

Azwar (2013) menjelaskan bahwa sampel adalah sebagian dari populasi, sehingga harus memiliki ciri-ciri yang dimiliki oleh populasi. Sampel dalam penelitian ini dibagi menjadi tiga yakni usia remaja akhir, usia dewasa awal, dan usia dewasa madya. Jumlah sampel dalam ini ditentukan dengan menggunakan G*Power 3.1.9.2 dan diperoleh jumlah sampel sebanyak 134 subjek dengan effect size medium (0.3) dengan power sebesar 0.95. Peneliti dalam hal ini memilih jumlah responden menjadi 225 untuk mengantisipasi data error. Subjek dibagi menjadi 3 (tiga) dengan jumlah 75 orang pada klasifikasi usia remaja akhir, 75 orang pada usia dewasa awal, dan 75 orang pada usia dewasa madya. Jumlah sampel tersebut juga didasarkan pada Roscoe (1975) yang menyatakan bahwa ukuran sampel yang jumlahnya lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat.

3. Teknik Sampling

Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik *stratified sampling*. Teknik ini digunakan peneliti karena penentuan sampel berdasarkan kategorisasi usia dan diambil secara proporsional. Peneliti mengkategorisasikan usia berdasarkan kategori Hurlock (1980) dimana kategori usia dibagi menjadi tiga yaitu remaja akhir (17-19 tahun), dewasa awal (20-40 tahun) dan dewasa madya (41-60 tahun).

E. Tahapan Pelaksanaan penelitian

Terdapat tahapan yang harus dilakukan peneliti untuk melakukan sebuah penelitian. Berikut merupakan tahapan-tahapan atau proses penelitian kuantitatif menurut azwar (2013).

1. Identifikasi Masalah

Langkah awal yang harus dilakukan oleh peneliti setelah menentukan topik penelitian adalah mengidentifikasi permasalahan yang hendak dipelajari. Identifikasi dimaksudkan sebagai penegasan batas-batas permasalahan sehingga cakupan penelitian tidak keluar dari tujuannya. Identifikasi masalah terdiri dari dua langkah pokok ,yakni :

- a. Penguraian latar belakang permasalahan. Penguraian tersebut dimaksudkan untuk mengutarakan dan menjelaskan latarbelakang dari sesuatu yang di anggap sebagai masalah dan mengetahui fenomena apa yang tampak dimata peneliti sehingga memerlukan penelitian.
- b. Perumusan masalah, dimaksudkan sebagai rangkuman dari permasalahan yang telah diuraikan dari latar belakang masalah. Perumusan masalah biasanya berupa pertanyaan-pertanyaan dasar dalam penelitian dan seringkali terdapat jawaban sementara terhadap pernyataan yang diformulasikan dalam bentuk hipotesis penelitian.

2. Menyusun Landasan Teori dan merumuskan Hipotesis

Sebelum menentukan hipotesis, peneliti harus melakukan beberapa hal yakni :

a. Membaca dan menelaah ulang teori serta konsep-konsep yang membahas variabel-variabel penelitian dan hubungannya.

b. peneliti haru membaca dan menelaah ulang temuan-temuan terdahulu yang relevan dengan permasalahan penelitian.

3. Menentukan variabel penelitian

Hipotesis yang sebelumnya telah mengarahkan pada penelitian yang selanjutnya menentukan variabel yang menjadi target utama penelitian. Identifikasi variabel pada dasarnya adalah pernyataan eksplisit mengenai apa dan bagaimana fungsi masing-masing variabel yang kita perhatikan. Variabel yang sudah diidentifikasi perlu dilakukan operasionalisasi yaitu merumuskan definisi operasional masing-masing variabel.

4. Memilih Instrumen Penelitian

Instrumen pengukur variabel penelitian memegang peranan penting dalam memperoleh informasi yang akurat dan terpercaya. Bahkan validitas hasil penelitian sebagian besar sangat bergantung pada kualitas instrumen pengumpulan data. Bentuk-bentuk instrumen pengumpulan



data yang digunakan, masalah ketepatan tujuan dan penggunaan instrumen (validitas) dan keterpercayaan hasil ukurannya (reliabilitas) merupakan dua karakter yang tidak dapat ditawar-tawar, disamping tuntutan akan adanya objektivitas, efisiensi dan ekonomis. Peneliti sebelumnya melakukan uji coba kepada 30 responden dengan hasil *cronbach`s alpha* sebesar 0.951.

5. Menentukan Subjek Penelitian

Subjek penelitian adalah sumber utama data penelitian, yaitu yang memiliki data mengenai variabel-variabel yang diteliti. Apabila subjek penelitian terbatas dan masih dalam jangkauan sumber daya, maka dapat dilakukan studi populasi, yaitu mempelajari seluruh subjek secara langsung. Sebaliknya, jika subjek penelitian sangat banyak dan berada di luar jangkauan sumber daya peneliti, atau apabila batasan populasinya tidak mudah untuk didefinisikan, maka dapat dilakukan studi sampel.

6. Mengumpulkan Data

Data penelitian dapat dikumpulkan melalui beberapa macam-macam metode pengumpulan data, yaitu dengan instrumen pengumpulan data. Data yang dikumpulkan berupa data primer. Data primer diperoleh dari teknik pengambilan data yang berupa kuesioner. Dalam penelitian ini cara mengumpulkan data menggunakan *print out*

kuisisioner penelitian. Kuisisioner tersebut ditujukan kepada subjek yang sesuai dengan kriteria yaitu masyarakat kota malang yang mengendarai sepeda motor dengan usia 17 tahun ke atas.

7. Mengolah Data

Pengolahan data diawali dengan tabulasi data ke dalam suatu tabel induk, klasifikasi data, analisis deskriptif, pengujian hipotesis penelitian dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan. Data yang diperoleh akan peneliti olah dengan menggunakan program aplikasi SPSS 2.0 for Windows dalam membantu proses penghitungan uji asumsi klasik dan uji hipotesis serta analisis deskriptif.

8. Menulis Laporan Hasil Penelitian

Tahap akhir dalam tahap pelaksanaan penelitian adalah melaporkan hasil penelitian di lapangan dalam bentuk laporan ilmiah tertulis yang dapat dipertanggung jawabkan.

F. Instrumen Penelitian

Menurut Siregar (2013), Instrument penelitian merupakan alat yang dapat digunakan untuk memperoleh, mengolah dan menginterpretasikan informasi yang diperoleh dari para responden yang dilakukan dengan menggunakan pola ukur yang sama. Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala likert. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang

fenomena sosial (Djaali, 2008). Penelitian ini menggunakan satu skala yaitu skala *aggressive driving behavior* dan menggunakan instrumen yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya oleh sebesar 0,785. Adapun dimensi dari skala *aggressive driving* tersebut menurut Sofyan (2015) yaitu:

- a. *Impatience* (ketidaksabaran) dan *Innattentiveness* (ketidakperhatian)
- b. *Power struggle* (adu kekuatan)
- c. *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (kemarahan di jalan)

Skala ini berisi aitem-aitem berupa pertanyaan dengan empat alternatif respon jawaban pada setiap aitem dengan skor skala *likert* yang dimodifikasi menjadi empat skor skala.

Tabel 1. Skor alternatif respon pada skala *aggressive driving*

<i>Favorable</i>	Skor	<i>Unfavorable</i>	Skor
Sangat setuju(SS)	4	Sangat setuju (SS)	1
Setuju (S)	3	Setuju (S)	2
Tidak Setuju (TS)	2	Tidak Setuju (TS)	3
Sangat Tidak Setuju (STS)	1	Sangat Tidak Setuju (STS)	4

Tabel 2. Blueprint Skala Aggressive Driving

NO.	DIMENSI	INDIKATOR	(SEBELUM TRY OUT)		BOBOT	
			<i>Favorable</i>	<i>unfavorable</i>		
1	<i>Impatience and Inattentive</i>	Melanggar lampu lalu lintas (<i>Traffic light</i>)	19,21	2,18	4	
		Berkendara 10- 20km/jam dari batas kecepatan maksimum	23,25	32,34	4	
		Berpindah jalur	27,55	40,36	4	
		Tidak memberi tanda ketika hendak belok atau berhenti	53,51	38,42	4	
		Berkendara terlalu dekat dengan kendaraan didepannya	49,47	4,46	4	
		<i>Power Struggle</i>	Menolak memberi jalan	45,43	48,50	4

Menantang			
pengendara			
lain untuk	11,9	12,10	4
beradu			
kecepatan			
Menyerang			
pengendara			
lain dengan			
menabrakkan	7,5	8,6	4
kendaraannya			
atau memukul			
dengan suatu			
benda			
Mengancam			
pengendara	3,1	4,16	4
lain			
Jumlah pernyataan	28	28	56

G. Pengujian Instrumen Penelitian

1. Validitas Alat Ukur

Validitas berasal dari kata *validity* yang memiliki arti sejauh mana akurasi suatu alat ukur atau skala dalam menjalankan fungsi pengukurannya (Azwar, 2012). Uji validitas bertujuan untuk mengetahui apakah skala mampu menghasilkan data yang akurat sesuai dengan tujuan ukurnya (Azwar, 2014). Penelitian ini



menggunakan tipe validitas isi (*content validity*) yaitu validitas logis (*logical validity*).

Validitas logis didasarkan pada sejauh mana aitem tes merupakan representasi dari ciri-ciri atribut yang hendak diukur (Azwar, 2012). Suatu objek ukur harus dibatasi kawasan keberilakuannya secara jelas dan komprehensif, kalau tidak akan menyebabkan terikutnya aitem yang tidak relevan dan tertinggalnya bagian penting dari aspek yang diukur (Azwar, 2012). Validitas logis dalam penelitian menggunakan masukan oleh *expert judgement* (penilaian dari ahli). Para ahli yang dimaksud adalah individu yang ahli dibidangnya serta memiliki kemampuan yang baik dalam menganalisa aitem. *Expert judgement* dalam penelitian ini adalah dosen pembimbing yang menilai apakah aitem-aitem tes telah mencerminkan perilaku yang hendak diukur atau tidak.

2. Daya Diskriminasi Aitem

Daya diskriminasi aitem digunakan untuk melihat sejauh mana aitem yang bersangkutan berfungsi sebagai skala dan sejauh mana aitem tersebut mampu membedakan antara individu atau kelompok individu yang memiliki dan yang tidak memiliki atribut yang diukur. Pengujian daya diskriminasi aitem dilakukan dengan cara menghitung koefisien korelasi antara distribusi skor aitem dengan distribusi skor skala itu sendiri (Azwar, 2012).

Pengujian daya diskriminasi ini dilakukan dengan bantuan program SPSS 20.0 for windows. Daya diskriminasi dapat dilihat melalui skor corrected item-total correlation. Sebuah aitem dikatakan memiliki daya beda yang bagus apabila memiliki nilai koefisien korelasi aitemtotal minimal $>0,30$ akan tetapi apabila ada banyak aitem yang gugur dan tidak terwakili dalam satu dimensi, maka koefisien korelasi dapat diturunkan menjadi 0.25 (Azwar, 2012). Aitem yang memiliki nilai koefisien korelasi aitem total di bawah standar yang digunakan, maka aitem tersebut dinyatakan gugur.

Hasil dari 30 subjek penelitian untuk uji coba skala kemudian dihitung dengan SPSS untuk mengetahui nilai koefisien korelasi aitem total masing-masing aitem. Aitem yang memiliki koefisien korelasi aitem total di bawah 0.25 dinyatakan gugur. Hal ini sesuai dengan pendapat Azwar yang telah dikemukakan sebelumnya. Hasil dari daya diskriminasi aitem adalah terdapat 9 aitem yang gugur.

Tabel 3. *Blueprint* Skala *Aggressive Driving* setelah uji coba

NO.	DIMENSI	INDIKATOR	SESUDAH TRY OUT		BOBOT
			<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1	<i>Impatience and Inattentive</i>	Melanggar lampu lalu lintas (<i>Traffic light</i>)	19	2,18	3
		Berkendara 10-20km/jam dari batas kecepatan maksimum	25	32,34	3

		Berpindah jalur	27,55	40,36	4
		Tidak memberi tanda ketika hendak belok atau berhenti	53	38,42	3
		Berkendara terlalu dekat dengan kendaraan didepannya	49,47	4,46	4
		Menolak memberi jalan pada pengendara lain.	45,43	48,50	4
	<i>Power Struggle</i>	Memancing kemarahan pengendara lain dengan berteriak, membuat gerakan tidak sopan atau membunyikan klaksos berkali-kali	41	52,54	3
		Membuntuti kendaraan lain	37,35	56,30	4
		Membalas perilaku kendaraan lain	33	28,26	3
		Berkendara dengan kecepatan tinggi	17	24,22	3
3	<i>Reckless and Road Rage</i>	Berkendara dalam kondisi mabuk	13	20,14	3
		Menantang pengendara lain untuk beradu kecepatan	9	12,10	3

Menyerang pengemudi lain dengan menabrakkan kendaraannya atau memukul dengan suatu benda	5	8,6	3
Mengancam pengemudi lain	3,1	4,16	4
Jumlah pernyataan	19	28	47

3. Reliabilitas Alat Ukur

Uji reliabilitas mengarah pada konsistensi alat ukur, yang mengandung seberapa tinggi kecermatan pengukuran (Azwar, 2012). Reliabilitas digunakan untuk melihat sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya. Suatu pengukuran yang mampu menghasilkan data yang tingkat reliabilitas tinggi disebut sebagai pengukuran yang reliabel.

Reliabilitas dalam penelitian ini menggunakan pendekatan konsistensi internal dengan perhitungan rumus *Cronbach's Alpha*. Azwar (2012) mengatakan bahwa nilai dari hasil perhitungan reliabilitas bergerak dari angka 0 hingga angka 1,00. Jika nilai reliabilitas semakin mendekati nilai 1,00 maka reliabilitasnya semakin baik atau reliable. Dari hasil uji reliabilitas didapatkan koefisien sebesar 0,962 pada skala *aggressive driving behavior* sehingga bisa dikatakan skala reliable dan dapat digunakan.

H. Analisis Data

1. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah distribusi data pada penelitian menyebar secara normal atau tidak. Penelitian ini , menggunakan *Kolmogrov Smirnov* (K-S) untuk mengetahui hasil dari uji normalitas. Data dapat dikatakan terdistribusi normal jika taraf signifikannya $> 0,05$.

2. Uji Homogenitas

Uji homogenitas dilakukan untuk mengetahui apakah data yang digunakan pada dua kelas memiliki varian yang sama atau sebaliknya. Uji homogenitas pada penelitian ini menggunakan uji levene. Data dapat dikatakan mempunyai ragam yang homogen jika taraf signifikannya $> 0,05$.

3. Uji Hipotesis

Uji Hipotesis dalam penelitian ini menggunakan uji ONE WAY ANOVA untuk mengukur perbedaan variabel dependen dalam kategori tertentu. Taraf signifikansi yang digunakan adalah 0,05 dan penelitian ini juga menggunakan Post Hoc Test dengan metode Tukey

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Bab ini menjelaskan mengenai hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Kuesioner disebarakan kepada warga Kota Malang berjumlah 225 orang dengan kategori usia mulai dari remaja akhir sampai dewasa madya. Penyebaran kuesioner dilakukan di tempat-tempat yang menjadi pusat keramaian di Kota Malang seperti alun-alun, *car free day* dan pusat perbelanjaan di Kota Malang. Hasil penelitian meliputi deskripsi data, uji asumsi, uji *one way anova*.

1. Usia Responden

Tabel 4. Data Demografis Subyek

No	Kategori	Macam Kategori	Jumlah
1	Usia	Remaja Akhir (17-19 Tahun)	75
		Dewasa Awal (20-40 Tahun)	75
		Dewasa Madya (41-60)	75
2	Jenis Kelamin	Laki-Laki	145
		Perempuan	85

Berdasarkan tabel 5 di atas, dapat diketahui bahwa responden yang berusia remaja akhir sebanyak 75 responden atau 33,33%, usia dewasa awal sebanyak 75 responden atau 33,33%, usia dewasa madya sebanyak 75 responden atau 33,33%. Responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 145 orang dan perempuan sebanyak 85 orang.

2. Deskriptif Data

Analisis deskriptif bertujuan untuk memberikan deskripsi mengenai subjek penelitian berdasarkan data dari variabel yang diperoleh melalui kelompok subjek yang diteliti dan tidak dimaksudkan untuk pengujian hipotesis. Gambaran umum dari analisis deskriptif penelitian yang membahas tentang *Aggressive Driving* ini menggunakan *software* SPSS versi 20.0. Agar mendapatkan hasil dari analisa deskriptif, perlu dilakukan suatu perhitungan skor secara hipotetik maupun empirik. Skor yang dihitung meliputi skor maksimum, skor minimum, mean (nilai tengah), serta standar deviasi dari masing-masing variabel.

Selain melakukan perhitungan secara hipotetik, perhitungan secara empirik juga perlu dilakukan. Hal ini bertujuan untuk membandingkan antara data hipotetik dengan data yang diperoleh di lapangan. Perhitungan secara hipotetik diperoleh melalui perhitungan skor maksimum dan skor minimum yang dihitung secara manual, sedangkan perhitungan secara empirik diperoleh melalui perhitungan yang ada pada SPSS. Berikut ini merupakan gambaran umum perbandingan antara skor hipotetik dan empirik pada setiap variabel penelitian:

Tabel 5. Deskripsi Data Variabel Penelitian

Variabel	Statistik	Data Hipotetik	Data Empirik
Aggressive Driving	Minimum	51	116
	Maximum	204	204
	Mean	102	176.23
	Std. Deviation	17.00	15.75

Setelah mendapatkan hasil dari skor hipotetik dan empirik pada masing-masing variabel penelitian, maka peneliti akan melakukan pengkategorisasian subjek yang disusun dalam sebuah norma berdasarkan jenjang nilai masing-masing subjek, sesuai dengan ketentuan berikut ini (Azwar, 2015) :

Tabel 6. Norma Pengkategorian Subyek

Kategori	Daerah Keputusan
Rendah	$X < (\mu - SD)$
Sedang	$(\mu - SD) \leq X < (\mu + SD)$
Tinggi	$(\mu + SD) \leq X$

Keterangan:

μ : Mean Hipotetik

X : Skor Subjek

Tahap selanjutnya yang dilakukan adalah menentukan batasan minimal dan maksimal masing-masing kategori pada setiap variabel skala penelitian. Subjek akan dikategorisasikan sesuai dengan daerah keputusan yang telah didapatkan. Berikut ini adalah kategorisasi subjek berdasarkan pada skor masing-masing skala penelitian :

Tabel 7. Kategori Subjek Skala *Aggressive Driving*

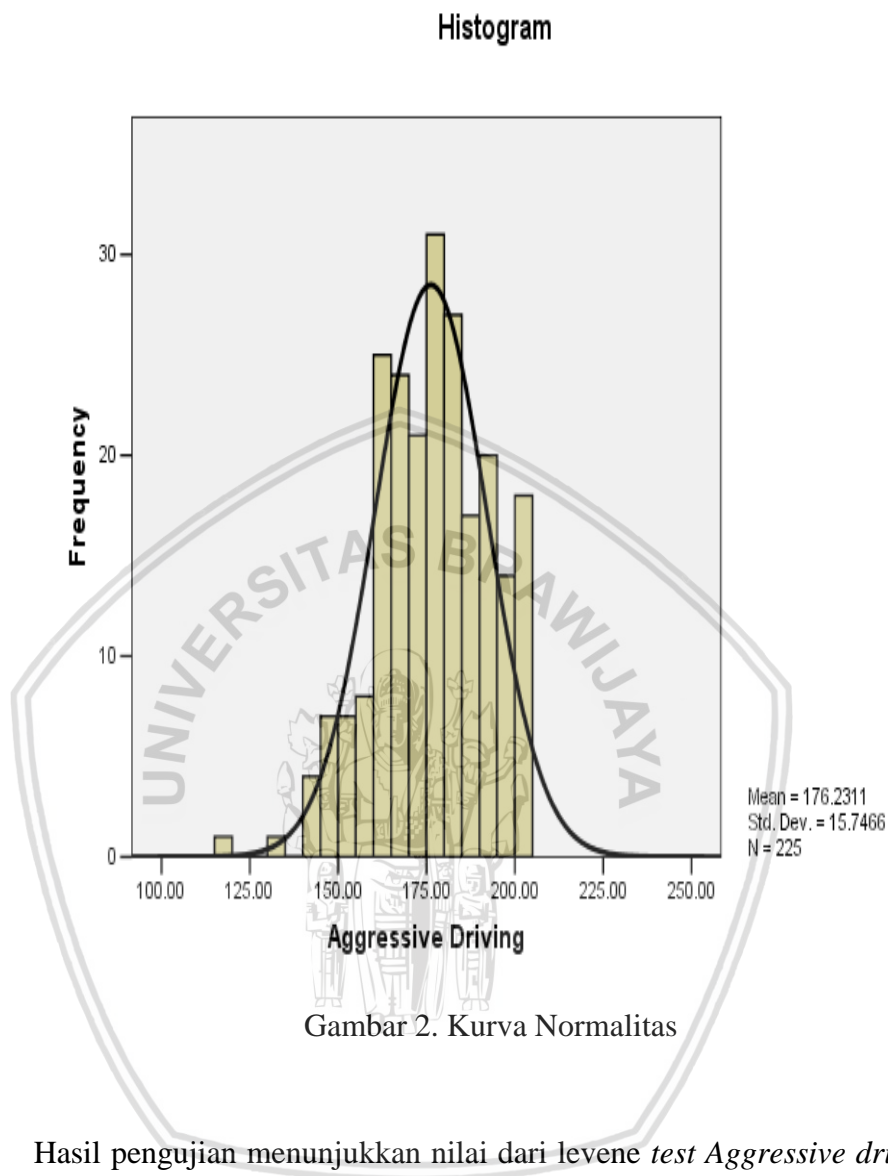
Variabel	Daerah Keputusan	Kategori	Jumlah Subjek	Presentase
<i>Aggressive Driving</i>	$X < 160,48$	Rendah	31	13.78
	$160,48 \leq X < 191,98$	Sedang	151	67.11
	$191,98 \leq X$	Tinggi	43	19.11
TOTAL			225	100%

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan subjek penelitian memiliki tingkat *Aggressive Driving* sedang sebanyak 151 dari 225 orang dengan persentase 67,11%. *Aggressive Driving* tinggi sebanyak 43 dari 225 orang dengan persentase 19,11%. *Aggressive Driving* rendah sebanyak 31 dari 225 orang dengan persentase 13,78%. Jadi disimpulkan mayoritas subyek dalam penelitian berada pada kategori sedang dan mayoritas subyek tidak memiliki kecenderungan untuk melakukan *Aggressive Driving*, hal tersebut dapat dilihat melalui tabel yang telah dipaparkan diatas.

B. Hasil Analisis Data

1. Uji Normalitas

Berdasarkan hasil pengujian menggunakan *One Sample Kolmogorov Smirnov*, diperoleh hasil bahwa nilai dari redsidual terdistribusi secara normal dengan taraf signifikansi sebesar 0,661 ($> 0,05$). Berikut adalah kurva normalitas dari hasil uji *kolmogorov smirnov*:



Gambar 2. Kurva Normalitas

Hasil pengujian menunjukkan nilai dari *levene test Aggressive driving* memiliki nilai signifikan sebesar 0,068 karena nilai $p > 0,05$, maka H_0 diterima dan dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan mempunyai ragam yang homogen.

2. Uji Homogenitas

Berdasarkan hasil uji homogenitas dengan metode *levene* didapatkan hasil nilai p sebesar 0,068 ($> 0,05$), karena nilai p lebih besar dari 0,05 maka

hasil uji homogenitas dikatakan signifikan dan dapat disimpulkan bahwa setiap kelompok dalam penelitian ini dapat dikatakan setara.

3. Uji Hipotesis

Anova adalah salah satu uji komparatif yang di gunakan untuk menguji perbedaan mean (rata-rata) data yang lebih dari dua kelompok. Untuk mengetahui apakah ada perbedaan antar tingkat usia juga untuk menguji apakah ada perbedaan yang bermakna antara tingkat usia satu dengan tingkat usia yang lain, maka dilakukan analisis dengan menggunakan ONE WAY ANOVA *between subjek*, hasil dapat dilihat pada Tabel 11.

Tabel 8. Deskriptif

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
remaja akhir	75	166.88	13.710	141	198
dewas awal	75	173.04	11.658	116	199
dewas madya	75	188.77	12.974	133	204
Total	225	176.23	15.747	116	204

TABEL 9. ANOVA

	F	Sig.
Between Groups	58.270	.000
Within Groups		
Total		

Berdasarkan pada hasil analisis ANOVA pada Tabel 11 didapatkan hasil Variabel *Aggressive Driving* memiliki nilai F hitung pada variabel sebesar 58,270 dengan nilai $p = 0,000$, karena *Aggressive Driving* mempunyai nilai $p < 0,05$ dan F hitung $> F$ tabel, maka H_0 ditolak yang berarti bahwa terdapat perbedaan perilaku *aggressive driving* yang signifikan pada remaja akhir, dewasa awal dan dewasa madya.

Tabel 10. Post Hoc Tukey

(I) Usia	(J) Usia	Mean Difference (I-J)	Sig.
remaja akhir	dewasa awal	-6.160*	.010
	dewasa madya	-21.893*	.000
dewasa awal	remaja akhir	6.160*	.010
	dewasa madya	-15.733*	.000
dewasa madya	remaja akhir	21.893*	.000
	dewasa awal	15.733*	.000

Hasil *Post Hoc Tukey* menunjukkan bahwa kelompok remaja akhir memiliki perbedaan mean dengan dewasa awal sebesar -6,160 dan dewasa akhir sebesar -21,893. Pada kategori dewasa awal memiliki perbedaan mean dengan dewasa madya sebesar -15,733. Berdasarkan hasil diatas maka dapat kita ambil kesimpulan bahwa kelompok yang memiliki

kecenderungan perilaku agresif dalam mengemudi adalah kelompok dewasa madya dan tiap kelompoknya memiliki perbedaan sebesar koefisien yang sudah dijelaskan diatas

C. Pembahasan

Berdasarkan uji hipotesis dapat dilihat bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada *aggressive driving* pada remaja akhir, dewasa awal dan dewasa madya yang signifikan. Dalam hasil uji hipotesis dapat kita lihat bahwa kelompok remaja akhir adalah kelompok yang memiliki kecenderungan terendah (166,88) untuk melakukan perilaku mengemudi secara agresif kemudian diikuti oleh dewasa awal (173,04) dan kelompok usia dewasa madya (188,77).

Remaja akhir menjadi kelompok usia yang paling rendah kecenderungannya jika dibandingkan dengan dua kategori lainnya. Hasil dari penelitian ini berbeda dengan teori dari Parry. Menurut Parry, perilaku *Aggressive driving* paling banyak ditampilkan oleh pengemudi yang berusia 17-35 tahun yang masuk dalam kategori *young driver* atau pengemudi muda. Dalam kategori remaja akhir seseorang belum dikatakan cukup matang dalam hal emosi namun ketika memasuki usia dewasa awal menurut Hurlock (1980) seorang individu akan memasuki tahapan dimana emosi akan menjadi semakin matang, meskipun begitu seseorang pada usia dewasa dini masih mungkin memiliki ketegangan emosi. Jika remaja akhir dibandingkan dengan dewasa madya maka selisih mean yang didapatkan

sangat jauh karena dewasa madya memiliki koefisien mean yang tertinggi. Pada usia dewasa madya seorang individu memiliki beberapa permasalahan. Permasalahan yang terjadi pada masa dewasa madya tidak semata-mata terjadi begitu saja, permasalahan terjadi karena adanya kelemahan yang terjadi pada perkembangan dan karakteristik yang terjadi pada masa dewasa madya sehingga menimbulkan suatu masalah yang harus dihadapi oleh individu tersebut. Permasalahan tersebut meliputi permasalahan pada masa perkembangan fisik diantaranya dalam hal penampilan, berat badan yang dapat menimbulkan penyakit, depresi sampai kematian pada usia dini. Selanjutnya permasalahan pada perkembangan kognitif dimana individu mengalami permasalahan pada penurunan memori. Individu pada masa ini terkadang memecahkan masalah sesuai dengan keinginannya sendiri berdasarkan pengalaman yang pernah dilakukannya. Permasalahan selanjutnya yakni permasalahan pada perkembangan sosio emosi dimana seorang laki-laki mulai memikirkan hubungan sosial yang tidak terjadi karena mengejar karir. Bagi seorang laki-laki pada fase ini mengalami ketidakstabilan emosi sedangkan bagi perempuan dapat mengalami kecemasan dan ketakutan diantaranya dalam hal kehilangan pasangan, kesepian dan kemarahan. (Hurlock, 1980). Hal tersebut memungkinkan seseorang untuk melakukan perilaku agresif dalam mengemudi. Sebuah penelitian yang dilakukan Vazquez (1997) menyebutkan bahwa ada dua faktor yang signifikan dalam perilaku mengemudi agresif pada kelompok usia menengah (33 tahun - 57 tahun) yaitu faktor ketelitian dan permusuhan. Sementara itu, kelompok

orang dewasa yang lebih tua yakni usia 62 tahun – 87 tahun menunjukkan bahwa hanya ada tiga prediktor atau faktor signifikan yang membentuk perilaku mengemudi agresif yaitu *sensation seeking (Thrill and Adventure)*, *sensation seeking (Boredom Susceptibility)*, and *neuroticism*.

Berdasarkan penelitian Muhaz (2013), perilaku berkendara agresif berkaitan dengan tingkat kematangan emosi dari pengendara. Pengendara yang memiliki tingkat kematangan emosi yang tinggi akan mampu berkendara dengan tenang dan berpikir jauh sebelum mengambil tindakan. Sebaliknya, pengendara dengan tingkat kematangan emosi yang rendah akan cenderung meledakan kemarahannya dengan berkendara secara agresif karena kurang memikirkan resiko yang dapat menimpa dirinya maupun pengguna jalan lain. Hal ini juga diperkuat berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Grey (dalam Tasca, 2000) yang mengatakan bahwa perilaku mengemudi berbahaya salah satunya dipengaruhi oleh adanya pelepasan emosional dari pengendara. Ketidakmampuan pengendara untuk mengontrol emosinya, membuat pengendara cenderung melampiaskannya pada saat berkendara.

Jika dikaitkan antara teori dari tokoh-tokoh tersebut dengan penelitian ini dapat dikatakan bahwa setiap kategori usia masih melakukan *aggressive driving behavior* dalam mengendarai sepeda motor di Kota Malang. Secara spesifik, usia yang paling tinggi melakukan *aggressive driving behavior* adalah usia dewasa madya. Hal ini sesuai dengan pernyataan beberapa penelitian dan tokoh seperti pernyataan Hurlock bahwa setiap kategori usia memiliki masalahnya sendiri dalam arti setiap

kategori usia masih memiliki ketegangan emosi yang dapat menimbulkan perilaku agresi dan berdampak pada perilaku seseorang saat mengendarai kendaraan bermotor atau dapat dikatakan melakukan perilaku *aggressive driving*.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini diperoleh kesimpulan bahwa terdapat perbedaan *aggressive driving behavior* berdasarkan rentang usia perkembangan pada pengendara sepeda motor di Kota Malang yang signifikan *aggressive driving behavior* pada masing-masing kategori usia remaja akhir (166,68), dewasa awal (173,04) dan dewasa madya (188,77) dan Ha diterima.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, dapat dikemukakan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan maupun bagi pihak-pihak lain terkait dan memiliki wewenang. Adapun saran yang diberikan, antara lain:

1. Saran Praktis

- a. Bagi individu kategori usia agar lebih memperhatikan keselamatan berkendara sehingga pengemudi dan pengguna jalan raya dapat tiba di tempat tujuan dengan selamat
- b. Bagi institusi terkait dalam hal ini kepolisian agar menambahkan atau memperhatikan faktor psikologis dan emosi dalam proses pembuatan surat ijin mengemudi seperti diberikan tes psikologi agar dapat dipastikan bahwa individu tersebut benar-benar layak dalam mengemudi berdasarkan faktor psikologis dan kemampuan berkendara.

2. Saran Metodologis

Melakukan penelitian lanjutan mengenai *aggressive driving behavior* dan dihubungkan atau dibandingkan dengan variabel lain seperti perkembangan sosial dan perilaku prososial



DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. (2012). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Azwar, S. (2013). *Penyusunan Skala Psikologi Edisi 2*. Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Azwar, S. (2014). *Reliabilitas dan Validitas..* Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Burhan, Bungin. 2008. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana
- Djaali. (2008). *Pengukuran Dalam Bidang Pendidikan*. Jakarta: Grasindo
- Grey, Elizabeth M., Triggs, Thomas J., & Haworth. Narelle L. (1989) *Driver Aggression: The role of personality, social characteristics, risk and motivation*. Australia : Human Factors Group (Monash University).
- Houston , John, M.,Harris, Paul. B., Norman, Marcia. (2003). *The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self Report Measure of Unsafe Driving*. *North American Journal of Psychology* (NJAP). Vol.5, No.2. 269-278
- Hurlock, E. B. (1980). *Psikologi Perkembangan Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan, Edisi 5*. Jakarta: Erlangga
- James, L dan Nahl, D. (2000). *Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving*. <http://www.aggressive.drivers.com/papers/james-nahl/james-nahl.pdf>
- Kabar24Bisnis. (2014). *Kemacetan di Kota Malang Butuh Perhatian*. <http://kabar24.bisnis.com/read/20141012/78/264216/kemacetan-di-kota-malang-butuh-perhatian>
- Luthfie, Adam. (2014). Pengaruh *Self Control* dan *Moral Disengagement* Terhadap *Aggressive Driving* pada Penedara Sepeda Motor. *Skripsi*. Jakarta: Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri
- Nazir, Moh. 2005. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Roscoe. (1975). <http://zacoeb.lecture.ub.ac.id/files/2015/02/MG4-Populasi-dan-Sampel.pdf>
- Sarjono, Haryadi dan Julianita, Winda. (2011). *SPSS vs LISREL : Sebuah Pengantar, Aplikasi untuk Riset*. Salemba empat, Jakarta.
- Sarwono, J. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Sarwono, S. W. (1995). *Psikologi Lingkungan*. Jakarta: Grasindo
- Siregar, Sofyan. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif Dilengkapi dengan Perbandingan Perhitungan Manual dan SPSS Edisi Pertama*. Jakarta: Bumi Aksara

- Sugiono. (2013). Statistik Terapan: Konsep dan Aplikasi SPSS/LISREL dalam Penelitian Pendidikan, Psikologi dan Ilmu Sosial Lainnya. Jakarta: Elex Media Komputindo
- Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D). Penerbit CV. Alfabeta: Bandung.
- SuryaMalang.(2016).<http://suryamalang.tribunnews.com/2016/11/13/ditabrak-toyota-yaris-pengendara-motor-terpental-hingga-melewati-pagar-rumah-warga-di-kota-malang>. Html.
- Tasca, L. (2000). *A Review of the Literature on Aggressive Driving Research* (online). <https://www.stopandgo.org/research/aggressive/tasca.pdf>
- Utami, Naddya. (2010). Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pengemudi Motor Remaja. Skripsi. Jakarta: Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri
- Utari. (2016). Hubungan *Aggressive Driving* dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Samarinda. Jurnal. Samarinda: Fakultas Psikologi Universitas Mulawarman
- Wulandari, Monica., Nawangsih, Endah. (2016). Hubungan *Risk Taking Behavior* dengan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan Surapati Kota Bandung Usia Dewasa Awal. Jurnal. Bandung: Fakultas Psikologi Universitas Islam Bandung
- Yusuf, Syamsu. (2012). Psikologi Perkembangan Anak dan Remaja. Bandung: Remaja Rosdakarya.