

## Perilaku Mengemudi Berisiko

Maria Chrisnatalia, Dian Kemala Putri, Stephanus Benedictus Bera Liwun

Fakultas Psikologi, Universitas Gunadarma, Depok, Indonesia

e-mail: maria\_c@staff.gunadarma.ac.id, stephanus\_liwun@staff.gunadarma.ac.id

### Abstract

*Several accidents while driving occur in early adulthood. This study aims to describe risky driving-behavior in early adulthood using four-wheeled vehicles and to determine risky driving-behavior in early adulthood which is influenced by aggressive driving and attitudes towards driving safety. The measurement tools used are risk driving scale, driving anger inventory and attitude scale towards driving safety. The method used in this study was quantitative, with a purposive sampling technique. The subjects obtained were 151 car drivers who had a driver's license for at least one year. The results of this study are that there are relations between aggressive driving and driving safety attitudes on one hand, and risky driving-behavior on the other.*

**Keywords:** *Risky driving behavior, attitude towards driving safety, aggressive driving, early adulthood*

### Abstrak

Kecelakaan ketika berkendara beberapa kali terjadi pada usia dewasa awal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran perilaku mengemudi yang berisiko pada dewasa awal pengguna kendaraan roda empat serta mengetahui perilaku mengemudi berisiko pada dewasa awal yang dipengaruhi oleh aggressive driving serta sikap terhadap keselamatan berkendara. Alat ukur yang digunakan skala risky driving, driving anger inventory dan skala sikap terhadap keselamatan berkendara. Metode yang digunakan dalam penelitian ini kuantitatif, dengan teknik purposive sampling, subjek yang di peroleh sebanyak 151 subjek pengendara mobil yang memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) minimal satu tahun. Hasil dari penelitian ini adalah terdapat hubungan antara aggressive driving dan sikap keselamatan berkendara di satu sisi, dan perilaku mengemudi berisiko di sisi lain.

**Kata kunci:** Perilaku mengemudi berisiko, Sikap terhadap keselamatan berkendara, *aggressive driving*, dewasa awal

## I. Pendahuluan

Berbagai jenis transportasi banyak digunakan di Indonesia mulai dari transportasi umum maupun transportasi pribadi, baik penggunaan sepeda, sepeda motor hingga kendaraan beroda empat seperti mobil. Data kepemilikan kendaraan per Maret 2023 tercatat sebanyak 154 juta kendaraan bermotor di Indonesia (Novanto & Prayogi, 2023). Berdasarkan data jumlah kendaraan di Indonesia dapat berdampak pula pada jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia pada tahun 2022 sebanyak 94.617 kasus kecelakaan lalu lintas, dari data tersebut terdapat peningkatan sebesar 34% dari tahun 2021 dan pada Oktober 2023 data kecelakaan pada menunjukkan angka sebesar 11.750 kecelakaan lalu lintas (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2023)

Menggunakan kendaraan pribadi menjadi cara bagi beberapa orang menuju ke tempat sekolah, bekerja ataupun tujuan lainnya baik menggunakan sepeda motor maupun menggunakan mobil. Pada usia muda, beberapa pengemudi kendaraan bermotor seringkali mengabaikan

keselamatan dalam berlalu lintas. Pengemudi usia muda seringkali menggunakan *handphone* atau gawai. Ketika sedang berkendara di dalam mobil bahkan tak jarang para pengemudi mengabaikan rambu yang berlaku (Pamungkas, 2019).

Pada tahun 2017 terdapat 56,87% kecelakaan di alami oleh usia muda, berkisar antara usia 15-19 tahun (Azka, 2019). Kejadian kecelakaan yang melibatkan remaja usia 16 tahun terjadi di Gowa, Sulawesi selatan, pengemudi mengantuk ketika mengendarai mobil dan menabrak warung dan setelah diperiksa pengemudi ternyata belum memiliki surat ijin mengemudi dan mengemudi dengan kecepatan yang cukup tinggi (Christina, 2020). Pada usia dibawah 17 tahun dianggap masih belum bisa melihat jarak dan orientasi ruang secara sempurna dan pada masa itu faktor emosi menjadi masalah utama bagi pengemudi yang usianya dibawah 17 tahun sehingga bagi remaja yang mengendarai kendaraan di bawah usia 17 tahun rentan terhadap kecelakaan (Pawenang, 2019).

Di Indonesia penelitian yang dilakukan pada pengemudi muda menyatakan bahwa pengemudi di usia muda ketika berkendara cenderung menggunakan telepon genggam dalam kendaraan ketika mengemudi, hal tersebut dapat membagi konsentrasi antara mengemudi dengan penggunaan *handphone* sehingga dapat menyebabkan kecelakaan (Bagaskara, 2017; Susanto et al., n.d.-a). Penelitian yang telah dilakukan dengan menggunakan *driving simulator* pada dua jenis jalan yaitu jalan perkotaan dan jalan pedesaan, masing-masing jalan diberikan perlakuan, Hasil menunjukkan bahwa perilaku yang dihasilkan ketika menggunakan telepon genggam sambil berkendara, seringkali pengemudi cenderung untuk mengurangi kecepatannya dan mengubah posisi duduk saat berkendara (Susanto & Purwaningsih, 2017).

Kecelakaan seringkali tidak bisa dihindari oleh para pengemudi terutama pengemudi pada usia muda, yaitu usia 17 tahun keatas atau usia pertama kali memiliki kendaraan sering kali melakukan kelalaian saat berkendara. Seperti halnya penggunaan obat terlarang, pengemudi seringkali merasa mengantuk saat sedang mengemudi yang mengakibatkan sulitnya berkonsentrasi dan terjadinya kecelakaan yang dapat merugikan orang lain (Editors, 2022). Perilaku mengemudi merupakan perilaku yang dilakukan oleh seseorang dibelakang kemudi (Hardiansyah, 2009). Perilaku mengemudi seperti memandang kearah depan, memperhatikan spidometer kecepatan, mengemudi sambil mengamati pengendara lain dengan menggunakan spion serta membaca rambu lalu lintas dan mematuhi rambu yang berlaku.

Penelitian lain yang dilakukan pada usia muda menyatakan bahwa pada usia ini memiliki sifat *argumentative*, yaitu pengemudi usia muda senantiasa mencari kesempatan untuk mencoba

atau menunjukkan kemampuan dalam mempertimbangkan sesuatu yang baru bagi pengemudi itu sendiri. Dan pengemudi meyakini bahwa mereka lebih mengetahui bagaimana menjalani dunianya dibandingkan dengan orang lain (Elkind dalam Papalia, 2008).

Beberapa pengemudi memiliki perilaku yang berbeda ketika berkendara, misalnya dalam hal menginjak pedal gas dan rem, dalam hal memutar stir kemudi dan seberapa jauh jarak yang dapat di tempuh oleh pengemudi dalam berkendara (Miyajima et al., 2007). Perilaku tersebut yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan.

Keadaan emosional terutama kemarahan dan kegelisahan telah banyak ditemukan meningkatkan risiko kecelakaan dalam berlalu lintas pada pengemudi usia muda diantara usia 19 tahun keatas, kemarahan ini bisa mengarahkan kepada perilaku mengemudi yang tidak aman sehingga menimbulkan perilaku yang berisiko dalam berkendara (De et al., 2001).

Menurut Deery dan Fildes (1999), *Perceived risk while driving* merupakan penilaian yang lebih subyektif yang dibuat oleh pengemudi saat mengemudi dan dapat dipengaruhi oleh pengalaman berkendara dan usia pengemudi, seperti halnya pengemudi usia 18 sampai 24 tahun seringkali berkendara dengan rasa percaya diri yang tinggi. Pengemudi yang memiliki kepercayaan diri yang berlebih disebabkan oleh persepsi mereka bahwa mereka lebih terampil dan lebih aman dibandingkan pengemudi pada umumnya.

Penilaian subyektif dasar adalah ketika seorang individu belajar, berdasarkan pengalaman langsung, untuk memperoleh efek positif atau negatif dari suatu tindakan. Bandura dan Walters (1977) ketika individu menghadapi peristiwa sehari-hari dalam mengemudi, pengemudi memungkinkan individu untuk menentukan mana yang digunakan dan mana yang dibuang dalam ingatan atau pembelajaran. Perilaku individu dapat berubah tanpa adanya hubungan antara kesadaran akan tindakan dan hasil serta kemampuan kognitif manusia yang memungkinkan individu memiliki rentang pengalaman yang lebih luas.

Perilaku manusia digambarkan sebagai sesuatu yang dibentuk dan dikendalikan adanya faktor yang memengaruhi seperti lingkungan maupun faktor internal individu. Bandura (1999) menyatakan bahwa teori sosio-kognitif menjelaskan fungsi psikososial yang dipengaruhi oleh penyebab triadik, yaitu: sifat individu (P), perilaku individu (B) dan lingkungan (E). Selain itu, Bandura (1999) menyatakan adanya kondisi kausalitas, artinya terdapat ketergantungan fungsional antar peristiwa, seperti faktor internal personal berupa peristiwa kognitif, afektif dan biologis, pola

perilaku dan peristiwa lingkungan, semua hal tersebut bertindak sebagai penentu interaksi yang saling mempengaruhi.

Perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku yang mengambil risiko saat mengemudi, keterlibatan dalam perilaku seperti berkendara melebihi batas kecepatan yang ada, mengemudi sambil melakukan hal lain seperti minum, menelpon saat mengemudi (Carey, 2013). Penelitian lain menjelaskan bahwa terdapat tiga komponen dalam pengukuran perilaku mengemudi yang berisiko, yaitu kecepatan (*speeding*), pelanggaran aturan (*rule violation*) dan *self-assertiveness* (Ulleberg & Rundmo, 2003).

Para pengemudi muda tidak hanya memiliki risiko dalam berkendara, namun ada beberapa dari para pengemudi yang berkendara dengan agresif, seperti memaki pengemudi lain ketika berjalan lambat, mengomel ketika terjadi kemacetan lalu lintas atau bahkan memotong jalur pengemudi lain ketika sedang terburu-buru (Deffenbacher et al., 2003). Perilaku mengemudi agresif merupakan jenis perilaku baik secara fisik atau emosional bisa melukai orang lain, baik bagi pengemudi lain maupun bagi pejalan kaki (Dula & Geller, 2003). Mengemudi dengan agresif memiliki tujuan salah satunya untuk mengintimidasi, mengancam, mendominasi, membalas, atau mengekspresikan ketidaksenangan terhadap pengguna jalan yang lain (Deffenbacher, Richards, & Lynch dalam (Oi & Holman, 2016).

*Aggressive driving* merupakan pola mengemudi yang didasarkan pada interaksi sosial, terlibat dalam perilaku kompetitif saat mengemudi yang bisa dianggap agresif. Selain itu perilaku mengemudi dengan agresif dikaitkan dengan pikiran dan emosi negatif bisa berkaitan dengan stress terhadap lingkungan mengemudi sehingga pengemudi mengendarai dengan agresif (Houston, Harris & Norman, 2003).

Faktor *human error* dari perilaku mengemudi biasanya didominasi oleh perilaku dan kemampuan dalam mengemudi, kemampuan mengenali kondisi jalan dan faktor prasarana jalan raya. Salah satu faktor prasarana yang di temui ialah ketiadaan rambu lalu lintas atau bahkan tidak terlihat jelas rambu tersebut oleh pengemudi. Selain itu kelelahan, mengantuk serta menggunakan telepon genggam, tidak menggunakan sabuk pengaman, mengemudi dengan kecepatan tinggi serta terdapat faktor karakteristik serta kebiasaan dari para pengemudi itu sendiri (Sign, 2019). Hal ini yang berpengaruh terhadap sikap terhadap keselamatan berkendara.

Sikap terhadap keselamatan berkendara atau di kenal dengan *attitude safety driving* adalah salah satu strategi paling populer dalam mempromosikan keselamatan jalan bertujuan untuk

mengubah sikap remaja dan persepsi risiko terkait mengemudi (Ulleberg & Rundmo, 2003). Penelitian yang dilakukan oleh Iversen dan Rundmo (2004) menyatakan bahwa tiga dimensi sikap, yaitu arus lalu lintas vs kepatuhan terhadap aturan, melaju dengan kecepatan dan *funriding*. Ketiga sikap yang diukur berhasil untuk memprediksi perubahan perilaku mengemudi berisiko menyumbang 52%. Mengemudi berisiko berhubungan positif dengan keterlibatan kecelakaan lalu lintas yang cukup lebih tinggi, risiko ini terjadi di Italia dan dalam penelitian ini menjelaskan hampir semua usia memiliki risiko yang sama ketika mengemudi (Lucidi et al., 2014)

Penelitian yang dilakukan oleh Bachoo, Bhagwanjee dan Govender (2013) menunjukkan hasil bahwa pengemudi yang marah ketika berkendara lebih tinggi risikonya, serta pada jenis kelamin laki-laki melaporkan secara signifikan lebih banyak tindakan perilaku mengemudi berisiko (RDB) daripada perempuan, pengemudi yang lebih tua (25 tahun ke atas) memiliki sikap pengemudi yang lebih aman.

Berdasarkan penjelasan di atas maka peneliti tertarik untuk mengetahui gambaran *aggressive driving* dan sikap terhadap keselamatan berkendara terhadap perilaku mengemudi berisiko.

## II. Metode Penelitian

Partisipan dalam penelitian ini ialah pengemudi usia muda dengan rentang usia 17-22 tahun dengan karakteristik kepemilikan SIM (Surat Ijin Mengemudi), di Indonesia minimal kepemilikan SIM minimal usia 17 tahun, maka peneliti menggunakan usia minimal dari partisipan dalam kepemilikan SIM. Teknik yang digunakan adalah *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah suatu teknik penetapan sampel dengan cara memilih sampel di antara populasi sesuai dengan yang dikehendaki peneliti (tujuan atau masalah dalam penelitian), sehingga sampel tersebut dapat mewakili karakteristik populasi yang telah dikenal sebelumnya (Siyoto & Sodik, 2015). Karakteristik dalam penelitian ini adalah kepemilikan SIM A (Surat Ijin Mengemudi) minimal 1 tahun serta mengendarai kendaraan roda empat dalam kesehariannya.

Desain dalam penelitian ini adalah uji regresi sederhana untuk melihat seberapa besar pengaruh dari sikap keselamatan dalam berkendara dan *aggressive driving* terhadap perilaku mengemudi yang berisiko pada remaja. Prosedur dalam penelitian ini, peneliti menyiapkan tiga alat ukur dari masing-masing variabel yang akan digunakan, adapun skalanya ialah *risky driving* dari Ulleberg dan Rundmo (2003), *driving anger inventory* dari Deffenbacher et al., (1994) dan

skala sikap terhadap keselamatan berkendara yang dibuat oleh Iversen dan Rundmo (2004); Ulleberg dan Rundmo (2003). Masing-masing memiliki lima pilihan jawaban. Peneliti menyebarkan angket melalui *google form* dan fisik. Didapatkan 160 kuisioner yang kembali namun hanya 151 saja yang memenuhi penelitian ini, sisanya tidak bisa dipakai karena partisipan dalam pengisian kuisioner tidak secara lengkap di isi. Teknik yang digunakan adalah regresi sederhana.

### III. Hasil Penelitian

Berdasarkan penghitungan menggunakan SPSS, item perilaku mengemudi berisiko dari 14 item yang ada hanya 11 item yang memiliki nilai daya diskriminasi yang baik, untuk sikap terhadap keselamatan berkendara dari 15 item tersisa 12 item yang memiliki nilai daya diskriminasi yang baik serta *aggressive driving* memiliki 12 item yang baik dari 14 item asli. Memiliki nilai reliabilitas serta daya diskriminasi item yang di jelaskan dalam tabel I.

**Tabel I.** Nilai Reliabilitas dan daya diskriminasi item

Variabel	Nilai Reliabilitas	Nilai Daya Diskriminasi Item	Nilai Mean Empirik
Perilaku Mengemudi Berisiko	0.883	0.420-0.929	40.01
Sikap Terhadap Keselamatan Berkendara	0.881	0.426- 0.689	35.87
<i>Aggressive Driving</i>	0.871	0.332- 0.855	36.27

Berdasarkan data pada tabel 1 didapatkan bahwa nilai reliabilitas dari perilaku mengemudi berisiko sebesar 0.883, untuk daya diskriminasi item 0.420 sampai 0.929. Untuk nilai reliabilitas sikap terhadap keselamatan berkendara sebesar 0.881, memiliki nilai daya diskriminasi item sebesar 0.426 sampai dengan 0.689 dan untuk nilai reliabilitas *aggressive driving* sebesar 0.871 serta memiliki nilai daya diskriminasi item sebesar 0.332 sampai dengan 0.855. Hal ini menunjukkan bahwa beberapa item dari variabel yang digunakan memiliki nilai yang cukup baik.

Sedangkan untuk uji hipotesis serta uji R Square untuk melihat seberapa besar pengaruh sikap terhadap keselamatan berkendara serta *aggressive driving* terhadap perilaku mengemudi berisiko di peroleh data sebagai berikut, dalam Tabel II.

**Tabel II.** Uji Hipotesis

Variabel	Uji Hipotesis		Uji Kontribusi	
	<i>Sig</i>	<i>Corelation</i>	<i>R Square</i>	<i>Sig</i>
Sikap terhadap Keselamatan Berkendara Dan Perilaku Mengemudi Berisiko	0.020	0.128	0.02	0.020
<i>Aggressive driving</i> dan Perilaku Mengemudi Berisiko	0.000	0.666	0.443	0.000
Sikap terhadap Keselamatan Berkendara Dan <i>Aggressive driving</i> Terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko	-	-	0.445	0.000

Untuk uji hipotesis pada sikap terhadap keselamatan berkendara dan perilaku mengemudi berisiko tidak memiliki hubungan karena hanya memiliki nilai pengaruh kurang dari 10%, hal ini terlihat dari *R Square* yang terdapat di tabel II, menunjukkan nilai sebesar 0.02. Namun untuk *aggressive driving* dan perilaku mengemudi berisiko memiliki hubungan yang cukup erat, hal ini di dapatkan nilai signifikansi sebesar 0.000 yang artinya *aggressive driving* memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi berisiko, serta memiliki pengaruh sebesar 44,3% hal ini di dapatkan dari nilai *R Square* yang terdapat pada tabel II sebesar 0.443.

Jika kedua variabel di lakukan uji secara bersama dalam hal ini sikap terhadap keselamatan berkendara dan *aggressive driving* terhadap perilaku mengemudi berisiko didapatkan nilai *R Square* sebesar 0.445 yang artinya variabel sikap terhadap keselamatan berkendara dan *aggressive driving* memiliki sumbangan pengaruh sebesar 44,5% terhadap perilaku mengemudi berisiko, angka tersebut terlihat pada tabel II.

Adapun untuk data deskriptif diperoleh dengan menghitung nilai mean dari masing-masing identitas yang ada, adapun sebaran mean dari masing-masing variabel terdapat dalam tabel III.

**Tabel III.** Kategorisasi Mean

	Nilai Mean Deskriptif ( Nilai Kategorisasi )				Sangat Tinggi	Nilai Mean Empirik
	Sangat Rendah	Rendah	Sedang	Tinggi		
Perilaku Mengemudi Berisiko	18.4	25.7	33	40.3	47.6	40.1
Sikap Terhadap Keselamatan Berkendara	20	28	36	44	52	35.87
<i>Aggressive Driving</i>	20	28	36	44	52	36.72

Berdasarkan data mean empirik pada tabel III yang didapatkan pada masing-masing variabel maka nilai mean pada perilaku mengemudi berisiko sebesar 40.01, masuk dalam kategori

sedang menuju tinggi, sedangkan untuk sikap terhadap keselamatan berkendara sebesar 35.87 masuk dalam kategori sedang menuju rendah, dan untuk *aggressive driving* sebesar 36.27 masuk dalam kategori rendah menuju tinggi.

Data mean di tabel III, akan dijadikan referensi pada data deskriptif yang terdapat di tabel IV sebagai data tambahan untuk mengetahui deskripsi dari masing-masing data identitas yang peneliti peroleh. Data mean deskriptif dari subyek akan di jelaskan dalam tabel IV.

**Tabel IV.** Data Deskriptif

Data Identitas		Jumlah Subyek	Mean Perilaku Mengemudi Berisiko	Mean Sikap Terhadap Keselamatan Berkendara	Mean <i>Aggressive Driving</i>	
Ketika Berkendara	Sendiri	65	41.77	35.58	36.92	
	Dengan Orang Lain	17	13	39.62	34.92	37.62
		18	29	37.59	35.83	34.79
		19	34	37.56	36.35	35.62
Usia	20	16	44.00	38.63	37.19	
	21	6	41.33	31.33	36.50	
	22	40	41.63	36.73	36.55	
	23	13	41.77	31.69	37.85	
Waktu Berkendara	Pagi Hari	39	40.38	36.38	35.51	
	Siang Hari	112	39.88	35.69	36.54	
Kecepatan Ketika Mengemudi	40-60 km/jam	36	40.81	37.56	34.75	
	60-80km/jam	115	39.77	35.34	36.75	
Jenis Kendaraan Ketika di Kemudikan	Manual	81	40.90	35.81	35.62	
	Matic		39.93	35.93	37.03	
		70				
Kepemilikan SIM Selain SIM A	Ya	92	39.42	34.97	35.89	
	Tidak	59	40.93	37.27	36.86	
Jenis Kelamin	Pria	73	40.41	36.18	36.92	
	Wanita	78	39.64	35.58	35.67	

#### IV. Pembahasan

Berdasarkan data di atas maka sikap terhadap keselamatan berkendara dan *aggressive driving* memiliki sumbangan pengaruh sebesar 44,5% terhadap perilaku mengemudi berisiko Hal ini berarti perilaku mengemudi berisiko terjadi pada subjek usia remaja akhir, dimana remaja akhir masih merasakan sensasi kesenangan ketika berkendara. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Blanco (dalam Santrok, 2011) pengemudi usia muda sulit berkonsentrasi ketika mengemudi, para pengemudi cenderung untuk melakukan beberapa perilaku ketika mengemudi, misalnya ketika berkendara mengirimkan pesan menggunakan gawainya atau sambil



menelpon, hal ini sangat merugikan bagi pengemudi yang dapat membuat seseorang menjadi celaka, sehingga dalam hal ini pengemudi muda memiliki risiko yang cukup besar dalam mengemudi.

Hasil menunjukkan bahwa perilaku *aggressive* memiliki nilai signifikan yang cukup baik dan memiliki nilai pengaruh sebesar 44% terhadap perilaku mengemudi berisiko pada karakteristik penelitian ini, yaitu memiliki SIM dan berusia di antara 17-24 tahun. Hal dikarenakan pengemudi usia muda mudah terbawa emosinya ketika berkendara di jalan, seperti ketika jalannya di potong oleh pengendaraan lain. Penelitian yang dilakukan di Yogyakarta menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara gaya mengemudi dengan perilaku mengemudi berisiko pada remaja, hubungan yang sangat signifikan antara gaya mengemudi nekat dan ceroboh dan perilaku mengemudi berisiko. Dan dalam penelitian ini peneliti memecah ketiga aspek perilaku mengemudi sehingga didapatkan hasil bahwa terdapat hubungan antara gaya mengemudi pencemas dan perilaku mengemudi berisiko, ada hubungan antara gaya mengemudi pemaarah dan bermusuhan dan perilaku mengemudi berisiko (Putri, 2016).

Apabila individu dapat mengontrol emosi serta perilaku ketika berkendara maka perilaku mengemudi berisiko dapat berkurang dan menyakini bahwa semakin baik sikap terhadap keselamatan maka perilaku mengemudi berisiko akan menurun juga. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Bintaristian (2016) menyatakan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara kontrol diri dengan perilaku mengemudi berisiko pada remaja, dimana semakin baik kontrol yang dilakukan oleh subjek maka risiko berkendara akan rendah atau akan menurun.

Berdasarkan data dekriptif identitas subyek, didapatkan bahwa ketika subyek berkendara sendiri subjek memiliki mean yang tinggi, hal ini berarti subyek dalam penelitian ini hanya terfokus pada jalan saat berkendara. Hal tersebut bisa saja membuat pengemudi mudah mengantuk dan bisa mengalami risiko kecelakaan, beberapa pengemudi agar tidak mengalami kantuk maka pengemudi cenderung untuk mengerjakan kegiatan lain seperti menggunakan *handphone* atau gawai untuk menelpon atau mengirim pesan yang dapat memiliki risiko dalam berkendara (Strayer, Cooper & Drews, 2011 (Deery & Fildes, 1999; Maciej et al., 2011; Susanto et al., 2018.; Triman et al., 2017); makan atau minum ketika berkendara (Triman et al., 2017); mengganti frekuensi radio mobil (Deery & Fildes, 1999; Triman et al., 2017).

Selain itu dalam penelitian ini juga menemukan perilaku mengemudi berisiko saat dengan orang lain ketika berkendara, hal ini berarti pengemudi bisa saja terganggu dengan adanya orang lain namun di sisi lain pengemudi merasa bahwa ada teman untuk berkendara.

Efek distraksi dapat mengakibatkan lambatnya respon seseorang dalam menentukan sesuatu (Darmawan Hangkawidjaja et al., 2023). Hal ini seringkali terjadi ketika berkendara, pengemudi seringkali terganggu dengan adanya orang lain yang mengajak pengemudi berbicara dianggap sebagai gangguan saat berkendara. Beberapa penelitian yang menyatakan bahwa distraksi atau gangguan orang lain cukup memberikan dampak risiko bagi pengemudi, dalam hal ini penumpang di samping pengemudi (Morrisey, 2014; Dahlen & White, 2006; Maciej et al., 2011)

Pada usia 20-23 tahun memiliki perilaku mengemudi berisiko dalam kategori tinggi, hal ini dikarenakan usia muda memicu untuk berkendara sesuai dengan emosi saat itu ataupun sambil melakukan berbagai kegiatan saat berkendara seperti mendengarkan radio atau menggunakan *handphone*. Penelitian yang dilakukan oleh Blanco (dalam Santrok, 2011) para pengemudi dengan usia muda seringkali sulit untuk berkonsentrasi sehingga cenderung memiliki risiko yang cukup besar dalam perilaku mengemudi, hal ini dikarenakan para pengemudi cenderung melakukan berbagai kegiatan ketika mengemudi.

Berkendara di pagi hari memiliki perilaku mengemudi berisiko cukup tinggi. Hal ini dikarenakan ketika pagi hari subyek terburu oleh waktu atau bahkan jarang untuk mengecek kondisi kendaraan ketika ingin dikemudikan sehingga risiko terhadap kecelakaan pun cukup tinggi dibandingkan siang hari.

Pada jenis kendaraan yang biasa di kemudikan dengan transmisi manual, subyek memiliki perilaku mengemudi berisiko sebesar 40.9, hal ini dikarenakan transmisi manual lebih mudah untuk di kendalikan ketimbang transmisi otomatis atau matik yang sulit untuk di kendalikan dalam keadaan bahaya namun penggunaan transmisi otomatis pun masuk kategori tinggi, hal ini bisa saja terjadi *human error* pengemudi. Penelitian yang dilakukan oleh Susanto et al., (2017) menyatakan bahwa kesalahan yang terjadi pada transmisi otomatis lebih sedikit dibandingkan dengan transmisi manual, umumnya kesalahan yang terjadi pada kedua transmisi merupakan pelanggaran batas kecepatan dan memahami rambu lalu lintas. Transmisi manual secara teknis lebih sulit dioperasikan. Penggunaan kopling dan hand rem yang tidak tepat justru membahayakan pengemudi pemula. Tujuan awal transmisi otomatis atau matik dinilai lebih baik dalam meningkatkan keamanan berkendara bagi pengemudi (Neubauer et al., 2012).

Pada subyek dengan jenis kelamin pria memiliki nilai mean sebesar 40.41 masuk dalam kategori tinggi pada perilaku mengemudi yang berisiko, namun wanitapun memiliki nilai yang tidak jauh beda, yaitu sebesar 39.46. Hal ini dikarenakan gender atau jenis kelamin tidak berpengaruh terhadap risiko mengemudi karena baik pria dan wanita memiliki risiko yang sama besar. Dalam penelitian ini juga di peroleh bahwa nilai mean dari *aggressive driving* dan sikap terhadap keselamatan berkendara pada jenis kelamin pria dan wanita tidak memiliki perbedaan yang jauh.

Hasil penelitian ini, sama seperti penelitian yang dilakukan oleh Deffenbacher et al., (2003) bahwa jenis kelamin pria terlibat dalam perilaku yang lebih berisiko namun ketika efek tersebut ditemukan nilainya cukup kecil dan tidak ditemukan kemarahan dan agresi ketika mengemudi, hal ini juga terjadi pada wanita yang tidak memiliki perbedaan pada risiko mengemudi. Selain itu dalam hal kemarahan dan kecenderungan agresif tidak terdapat perbedaan yang cukup signifikan karena baik pria maupun wanita memiliki agresi yang sama-sama tinggi ketika dihadapkan dengan perilaku mengemudi yang berisiko.

## **V. Simpulan dan Saran**

Adapun kesimpulan dari penelitian ini ialah sikap terhadap keselamatan berkendara dan *aggressive driving* memiliki sumbangan pengaruh sebesar 44,5% terhadap perilaku mengemudi berisiko. Selain itu berdasarkan data deskriptif pengemudi yang berkendara sendiri memiliki risiko yang tinggi, serta pengemudi dengan jenis kelamin tidak ada perbedaan yang signifikan mengenai risiko mengemudi karena baik pria maupun wanita memiliki risiko yang sama.

Penelitian ini memiliki keterbatasan bahwa penelitian ini menggunakan kuisisioner secara *online*, sehingga hasil yang didapatkan masih belum komprehensif sehingga diharapkan penelitian kedepannya untuk bisa menggunakan simulator berkendara serta kuisisioner diberikan secara langsung sehingga bila ada kata atau kalimat dari pernyataan kurang jelas, subjek dapat bertanya kepada peneliti secara langsung.

## Daftar Pustaka

- Bagaskara, S. (2017). Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian. In *Jurnal Transportasi* (Vol. 17, Issue 2).
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2023, September 19). *Tekan angka kecelakaan lalu lintas, kemenhub ajak masyarakat beralih ke transportasi umum dan utamakan keselamatan berkendara*. <https://www.dephub.go.id/post/read/%E2%80%8Btekan-angka-kecelakaan-lalu-lintas,-kemenhub-ajak-masyarakat-beralih-ke-transportasi-umum-dan-utamakan-keselamatan-berkendara>
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). *The Big Five factors , sensation seeking , and driving anger in the prediction of unsafe driving I*. 41, 903–915. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2006.03.016>
- Darmawan Hangkawidjaja, A., Analya, P., & Adelina, I. (2023). Implementasi Perangkat Lunak Attention Distraction Test. *Humanitas*, 7(2), 163–178.
- De, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Yingling, D. A. (2001). *Driving anger : correlates and a test of state-trait theory*. 31, 1321–1331.
- Deery, H. A., & Fildes, B. N. (1999). *Young Novice Driver Subtypes : Relationship to High-Risk Behavior , Traffic Accident Record , and Simulator Driving Performance*. 41(4), 628–643.
- Deffenbacher, J. L., Deffenbacher, D. M., Lynch, R. S., & Richards, T. L. (2003). *Anger , aggression , and risky behavior : a comparison of high*. 41, 701–718. [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(02\)00046-3](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(02)00046-3)
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83–91. <https://doi.org/10.2466/pr0.1994.74.1.83>
- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). *Risky , aggressive , or emotional driving : Addressing the need for consistent communication in research*. 34, 559–566. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.004>

- Editors. (2022, January 21). *Teen Drivers: how to reduce the risk*. morrisbart.com. [https://www-morrisbart-com.translate.google.com/blog/teen-driver-risk/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=id&\\_x\\_tr\\_hl=id&\\_x\\_tr\\_pto=tc](https://www-morrisbart-com.translate.google.com/blog/teen-driver-risk/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=id&_x_tr_hl=id&_x_tr_pto=tc)
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47(5), 555–572. <https://doi.org/10.1080/00140130410001658709>
- Lucidi, F., Mallia, L., Lazuras, L., & Violani, C. (2014). Personality and attitudes as predictors of risky driving among older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 318–324. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.07.022>
- Maciej, J., Nitsch, M., & Vollrath, M. (2011). Conversing while driving : The importance of visual information for conversation modulation. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 14(6), 512–524. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.05.001>
- Miyajima, B. C., Nishiwaki, Y., Ozawa, K., Wakita, T., Itou, K., Takeda, K., & Itakura, F. (2007). *Driver Modeling Based on Driving Behavior and Its Evaluation in Driver Identification*.
- Neubauer, C., Matthews, G., & Saxby, D. (2012). The effects of cell phone use and automation on driver performance and subjective state in simulated driving. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society*, 1987–1991. <https://doi.org/10.1177/1071181312561415>
- Novanto, R., & Prayogi, G. (2023, March 27). *Populasi kendaraan bermotor di RI capai 154 juta unit, 59 persen ada di pulau Jawa*. Kumparan.Com. <https://kumparan.com/kumparanoto/populasi-kendaraan-bermotor-ri-capai-154-juta-unit-59-persen-ada-di-pulau-jawa-205yy0ebekF/full>
- Oi, S. P. Ş., & Holman, A. (2016). *Driving anger and aggressive tendency : the moderating role of emotion regulation strategy*. 9(2).
- Staf, H., Studi, P., Sipil, T., Bengkulu, U., & Kandang, R. (2009). *Hubungan tingkat emosional dengan perilaku pengemudi dalam berlalu lintas*. 1(1), 23–30.
- Susanto, N., Suliantoro, H., & Tindaon, U. A. (n.d.-b). *Analisis performansi dan perilaku mengemudi dengan menggunakan gadget secara hand-held dan hands-free*. 1–12.

Triman, A., Bagaskara, S., & Kunci, K. (2017). *Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta The Role of Personality Trait to the Driving Behavior in Motorcycle Rider in Jakarta*. 5(2).

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427–443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)