

Hubungan *Risk Taking Behavior* dengan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Kendaraan Bermotor di Jalan Surapati Kota Bandung Usia Dewasa Awal

¹Monica Wulandari, ²Endah Nawangsih

^{1,2}Fakultas Psikologi, Universitas Islam Bandung, Jl.Tamansari No.1 Bandung 40116

e-mail : ¹monicawulandarry@gmail.com, ²nawangsihendah@yahoo.com

Abstrak. Jalan Surapati merupakan salah satu jalan yang dipenuhi oleh banyak pengemudi kendaraan bermotor sehingga sering terjadi kemacetan dan sering terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas. Menurut data yang diperoleh dari SatLantas, banyaknya pelanggaran dilakukan oleh kendaraan mobil dan sepeda motor, dalam rentang waktu satu tahun terhitung dari bulan November 2014 sampai dengan bulan November 2015 terdapat 1.335 pelanggaran. Dari 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 risiko yang memunculkan tindakan agresif yang dapat membahayakan diri termasuk pengemudi kendaraan bermotor lain. 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 & 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 di jalan Surapati kota Bandung.

Kata Kunci : *Risk Taking Behavior*, *Aggressive Driving*, Pengemudi Kendaraan Bermotor, Usia Dewasa Awal.

A. Pendahuluan

Kota Bandung adalah kota terbesar ketiga yang dipenuhi oleh banyak pengemudi kendaraan bermotor sehingga tidak jarang terjadi kemacetan dan sering terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas. Dikutip dari informasi Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Barat (2015), kecelakaan yang terjadi di Bandung didominasi oleh pengemudi kendaraan bermotor usia muda. Dari 228 kasus kecelakaan pengemudi kendaraan bermotor, sebanyak 3.199 korban meninggal dunia dan selebihnya, 8.787 korban luka berat dan luka ringan. Hampir 66,7 % korban kecelakaan pengemudi kendaraan bermotor merupakan usia 20-39 tahun. Kemudian korban dari usia 10-19 tahun menempati posisi kedua terbanyak yakni 20,37% dan usia 40-69 tahun di posisi ketiga sekitar 12,96% (Pikiran rakyat online, 2015).

Dengan melihat angka kecelakaan yang tinggi, pengemudi kendaraan bermotor harus lebih berhati-hati dan disiplin dalam mengemudi. Salah satu jalan yang sering terjadi kecelakaan di kota Bandung adalah sepanjang jalan Surapati, ditambah lagi kondisi jalan Surapati yang agak miring (Harismanto, Tribun Jabar, 2014). Disisi lain, menurut SatLantas di jalan Surapati juga sering terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan pribadi seperti mobil dan sepeda motor, dalam rentang waktu 1 tahun terhitung dari bulan November 2014 sampai dengan bulan November 2015 terdapat

pelanggaran sebanyak 1.335 pengemudi kendaraan bermotor pribadi. Dari hasil observasi dan wawancara peneliti menemukan bahwa pengemudi kendaraan bermotor sering mengabaikan konsekuensi-konsekuensi yang dipengaruhi oleh hasil pilihan secara emosional yang dimanfaatkan oleh pengemudi kendaraan bermotor tersebut terutama usia dewasa awal, hal ini dipicu oleh kepentingan pribadi, situasi dan kondisi lalu lintas pada saat itu sehingga banyak pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal mengambil risiko yang memunculkan tindakan agresif dalam mengemudi yang dapat membahayakan diri termasuk pengemudi kendaraan bermotor lain. Menurut teori perkembangan dewasa awal (Santrock, 2002), usia dewasa awal seharusnya sudah memiliki kematangan emosi yang baik sehingga memiliki etika yang baik dalam mengemudi, namun pada kenyataannya masih banyak pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal melakukan perilaku agresif dalam berlalu lintas di jalan raya. Berdasarkan fenomena dan penjelasan diatas, peneliti termotivasi untuk menemukan “*Seberapa erat hubungan risk taking behavior dengan aggressive driving pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal?*”.

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.

B. Landasan Teori

1. Risk Taking Behavior

Menurut Yates (1994) risk taking behavior adalah bagaimana seseorang berperilaku dalam situasi berisiko, dimana situasi ini mengandung tingkat ketidakpastian tinggi dan kemungkinan kerugian. Steinberg (1999) menyatakan tingkah laku adalah hasil dari rangkaian proses yaitu identifikasi alternatif pilihan, identifikasi konsekuensi dari tiap pilihan, evaluasi terhadap kemungkinan dari tiap konsekuensi, mengecek segala sesuatu yang biasa terjadi pada tiap konsekuensi, dan mengkombinasikan seluruh informasi yang didapat untuk membuat keputusan. Berikut dimensi-dimensi risk taking behavior yaitu Risk Perception, Perceived Benefit, dan Consequences.

Risk perception adalah segala informasi yang dimiliki individu yang kemudian digunakan dalam memahami berbagai kemungkinan tindakan yang akan diambil (aktif atau pasif) terhadap suatu objek atau peristiwa.

Perceived benefits adalah memikirkan tentang manfaat atau hasil apa yang akan didapatkannya bila melakukan suatu tindakan. Apakah hal yang dilakukannya sesuai dengan kepentingan.

Consequences adalah setiap kemungkinan akibat yang akan diterimanya pada dasarnya setiap orang dapat menjadi risk seeking maupun risk averse didalam kondisi yang berbeda didalam hidup dan tergantung nilai-nilai yang mereka pegang serta yakini. Sebagai contoh, seorang pembalap belum tentu berani mempertaruhkan semua uangnya diatas meja judi, begitu pula seorang penjudi bisa jadi sangat takut untuk diajak balapan.

2. Aggressive Driving

Menurut James dan Nahl (2000) aggressive driving adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu yang menghasilkan perilaku yang mengakibatkan tingkat risiko terhadap orang lain.” Dikatakan agresif karena pengemudi tersebut berasumsi bahwa orang lain dapat mengatasi tingkat risiko yang sama, dan pengemudi yang seperti ini menyebabkan bahaya yang besar

bagi orang lain. Jenis-jenis aggressive driving yaitu Impatience and inattention (tidak sabar dan tidak atensi) seperti menerobos lampu merah, melanggar batas kecepatan, mengikuti kendaraan lain terlalu dekat, dan berpindah jalur tanpa memberikan tanda; Power Struggle (saling berebut) seperti menghalangi jalur setelah mendahului, tidak memberikan jalan, memotong jalur dengan sengaja, dan mengerem secara mendadak dengan sengaja; Recklessness and road rage (ceroboh dan marah-marah) seperti duel kejar-kejaran, berkendara sambil mabuk, menyerang kendaraan lain, dan berkendara dengan kecepatan yang sangat tinggi.

C. Hasil dan Pembahasan

Penelitian ini menggunakan alat ukur yang dikonstruksikan langsung oleh peneliti berdasarkan teori *risk taking behavior* dan *aggressive driving*. Sampel penelitian berjumlah 73 orang.

Dapat diketahui bahwa koefisien korelasi (r) *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* adalah 0,746 dengan nilai signifikansi 0,000, besaran korelasi ini menurut kriteria *Guilford* erat dan signifikan. Angka korelasi tersebut menjelaskan hubungan negatif antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving*, artinya makin rendah *risk taking behavior* semakin tinggi *aggressive driving* yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal. Menurut Sutawi (2006), kecenderungan pengemudi kendaraan bermotor untuk berperilaku agresif dalam mengemudi (*aggressive driving*) berhubungan dengan kecenderungan pengemudi kendaraan bermotor untuk berani mengambil risiko (*risk taking behavior*) namun pengemudi kendaraan bermotor tidak mempertimbangkan risiko apa yang diperoleh jika melakukan *aggressive driving*.

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) dimensi *risk perception* dengan *aggressive driving* adalah 0,358 dengan nilai signifikansi 0,002, besaran korelasi ini menurut kriteria *Guilford* lemah dan signifikan. Angka korelasi tersebut menjelaskan hubungan negatif antara dimensi *risk perception* dengan *aggressive driving*. Pengemudi kendaraan bermotor kurang mengetahui informasi-informasi mengenai apa yang menyebabkan kecelakaan dan peraturan lalu lintas sehingga pengemudi kendaraan bermotor melakukan *aggressive driving* yang berisiko terhadap kecelakaan lalu lintas di jalan. Seperti yang digambarkan dari pernyataan kuesioner yang disusun oleh peneliti bahwa pengemudi kendaraan bermotor yang melewati jalan Surapati kurang menguasai informasi-informasi mengenai apa yang menyebabkan kecelakaan dan peraturan lalu lintas sehingga masih banyak pengemudi kendaraan bermotor melakukan tindakan pelanggaran, misalnya menerobos lampu merah.

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) dimensi *perceived benefit* dengan *aggressive driving* adalah 0,732 dengan nilai signifikansi 0,000, besaran korelasi ini menurut kriteria *Guilford* erat dan signifikan. Angka korelasi tersebut menjelaskan hubungan negatif antara dimensi *perceived benefit* dengan *aggressive driving*. Sebelum pengemudi kendaraan bermotor melakukan suatu tindakan yang sesuai dengan kepentingan, pengemudi kendaraan bermotor tidak memikirkan manfaat dari tindakan yang diambil. Seperti yang digambarkan pada pernyataan kuesioner yang disusun oleh peneliti bahwa masih banyak pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas demi kepentingan pribadi, contohnya banyak pengemudi kendaraan bermotor khususnya pengguna sepeda motor pada saat kondisi sedang macet menggunakan trotoar sebagai jalan agar menghemat waktu sehingga tepat waktu sampai ke tempat tujuan sehingga perilaku yang dilakukannya hanya

bermanfaat bagi diri pengemudi kendaraan bermotor tersebut dan tidak memikirkan pengguna jalan yang lain bahkan merugikan seperti pejalan kaki tidak bisa jalan di trotoar.

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) dimensi *consequences* dengan *aggressive driving* adalah 0,621 dengan nilai signifikansi 0,000, besaran korelasi ini menurut kriteria *Guilford* erat dan signifikan. Angka korelasi tersebut menjelaskan hubungan negatif antara dimensi *consequences* dengan *aggressive driving*. Pengemudi kendaraan bermotor tidak memikirkan akibat yang akan diterima dari tindakan yang diambil. Seperti yang digambarkan pada pernyataan kuesioner yang disusun oleh peneliti bahwa sebagian besar pengemudi kendaraan bermotor tidak memikirkan apabila mengemudi dengan kecepatan tinggi pada kondisi jalan yang padat akan mengakibatkan kecelakaan, hal ini disebabkan pengemudi kendaraan bermotor memiliki rasa percaya terhadap kemampuan yang dimiliki sehingga pengemudi kendaraan bermotor merasa lebih puas ketika berhasil melewati kondisi jalan yang padat dengan kecepatan tinggi.

D. Kesimpulan

Terdapat hubungan yang erat dan signifikan antara *Risk Taking Behavior* dengan *Aggressive Driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal.

Dimensi *Perceived Benefit* memiliki korelasi yang erat dengan *Aggressive Driving* dibandingkan dengan dua dimensi lainnya sedangkan dimensi *Risk Perception* memiliki korelasi yang lemah dengan *Aggressive Driving*.

Berdasarkan data demografi pengemudi kendaraan bermotor yang memiliki *Risk Taking Behavior* rendah dan *Aggressive Driving* tinggi terletak pada rentang usia 20-25 tahun.

Daftar Pustaka

- Anonim. (2015). *Kecelakaan didominasi oleh pengendara usia muda*. Bandung. www.pikiranrakyat.com (diakses 2 Mei 2015).
- Harismanto. (2014). *Jalan yang sering terjadi kecelakaan*. Bandung. www.tribunjabar.com (diakses 7 Mei 2015).
- James, L. & Nahl, D. (2000). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. Hawaii. *Journal research*, 3-6.
- _____. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving, Steering Clear of Highway Warfare*. Amhest, New York : Prometheus Books.
- Santrock, J.W. (2002). *Life-Span Development: perkembangan masa hidup (edisi kelima)*. Jakarta : Erlangga.
- Silalahi, U. (2009). *Metode penelitian sosial*. Bandung : PT Refika Aditama.
- Steinberg, L. (1999). *Adolescence*. Fifth Edition, New Bakersville : The McGraw- Hill Companies Inc.
- Sutawi.(2006). *Bersama kita bisa membangun budaya keselamatan jalan*. Karya Ilmiah (tidak diterbitkan).
- Yates, J.F. (1994). *Risk Taking Behavior*. New York : J. Wiley.