

## HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI TERHADAP RISIKO DENGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA SOPIR BUS AKAP

Fathoni Dwi Kurniawan dan Joko Kuncoro  
Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung Semarang  
Jl. Kaligawe Raya Km. 4, Kota Semarang, Jawa Tengah 50112

*E-mail: kuncoro@unissula.ac.id*

### Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara persepsi terhadap risiko dengan *aggressive driving* pada sopir bus AKAP. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Subjek penelitian ini adalah sopir bus AKAP PO Pahala Kencana yang berjumlah 30 orang. Metode pengumpulan data menggunakan dua skala, yaitu skala *aggressive driving* (21 aitem) dan skala persepsi terhadap risiko (20 aitem) serta 1 kuesioner demografi (5 aitem). Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *incidental sampling*. Pengolahan data menggunakan statistik non-parametrik dengan uji korelasi dari Kendall tau, diperoleh koefisien korelasi  $\tau = 0,048$  dengan taraf signifikansi  $p = 0,719$  ( $p > 0,05$ ). Hasil uji korelasi menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap risiko dengan *aggressive driving* pada sopir bus AKAP. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini ditolak.

Kata Kunci : *Aggressive driving*, Persepsi risiko

## THE RELATIONSHIP BETWEEN RISK PERCEPTION WITH *AGGRESSIVE DRIVING* ON DRIVER OF AKAP BUS

### Abstract

*This research aimed to determine the correlation between risk perception with aggressive driving on driver of AKAP's bus. This research use quantitative methods. The resource subject are driver of AKAP's bus PO Pahala Kencana who totaled 30. The data collection method using two scale that is aggressive driving scale (21 item), risk perception scale (20 item) and a demographic questionnaire (5 item). Technique sampling of this research is incidental sampling. Processing data by non-parametric statistic with correlation test from Kendall tau, obtained correlation coefficient  $\tau = 0,048$  and significant level  $p = 0,719$  ( $p > 0,05$ ). That result of correlation test show about there is no correlation between risk perception with aggressive driving on driver of AKAP's bus. The conclusion is hypothesis in this research rejected.*

*Keyword: Aggressive Driving, Risk Perception*

### Pendahuluan

Transportasi publik merupakan suatu alat transportasi yang digunakan masyarakat untuk berpergian. Di Indonesia, transportasi publik masih digemari masyarakat ketika pergi keluar kota meskipun tidak seperti dulu. Masyarakat menganggap bahwa transportasi publik merupakan sarana yang nyaman dan aman serta tidak membutuhkan biaya terlalu banyak. Transportasi publik seperti pesawat, kereta api dan bus masih digemari masyarakat Indonesia.

Masyarakat menganggap bahwa pesawat terbang merupakan salah satu alat transportasi yang cepat, aman dan nyaman. Hal ini dikarenakan masyarakat ingin sampai ke tempat tujuan dengan cepat. Fasilitas yang memadai serta harga tiket yang tidak terlalu mahal juga menjadi pertimbangan masyarakat untuk menggunakan alat transportasi pesawat terbang.

Transportasi publik lainnya seperti kereta api juga masih digemari masyarakat. Hal ini dikarenakan harga tiket yang tergolong murah serta fasilitas yang diberikan juga menjadi pertimbangan masyarakat untuk menggunakan transportasi kereta api. Masyarakat menganggap bahwa naik kereta api dapat menghemat waktu perjalanan serta dapat menghemat tenaga.

Salah satu transportasi publik yang juga masih digemari masyarakat yaitu transportasi bus. Bus merupakan suatu alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut penumpang baik antar kota dalam provinsi (AKDP) atau antar kota antar provinsi (AKAP). Banyak fasilitas yang diberikan perusahaan otobus demi kenyamanan penumpang saat perjalanan. Misalnya fasilitas *legrest*, selimut dan bantal, kupon makan dan *free wifi* dalam bus.

Fasilitas yang diberikan perusahaan otobus nyatanya tidak diimbangi dengan keselamatan yang memadai. Salah satunya yaitu perilaku mengemudi dari sopir bus AKAP itu sendiri. Banyak sopir bus AKAP dalam mengendarai masih cenderung mengabaikan keselamatan penumpang. Bentuk perilaku yang dilakukan misalnya ugal-ugalan, melebihi batas kecepatan maksimal serta melanggar peraturan lalu lintas. Para sopir bus AKAP beralasan bahwa tindakan yang mereka lakukan bertujuan agar cepat sampai ke tempat tujuan dan penumpang tidak merasa kecewa. Hal tersebut dapat memicu terjadinya kecelakaan dan dapat merugikan penumpang yang dikarenakan oleh perilaku mengemudi sopir bus AKAP yang tidak memperhatikan keselamatan (Departemen Perhubungan, 2000 dalam Iskandar, 2009).

*Aggressive Driving* adalah perilaku mengemudi yang cenderung sengaja untuk meningkatkan risiko kecelakaan yang didukung dengan kondisi emosi yang sedang tidak stabil (Tasca, 2000). *American Automobile Association* (2009) menjelaskan bahwa *aggressive driving* adalah suatu tindakan mengemudi dengan mengabaikan keselamatan yang dilakukan dengan sengaja yang dapat membahayakan orang lain.

James dan Nahl (2000) membagi kategori *aggressive driving* menjadi beberapa kategori, yakni:

- a. Kategori 1, terdiri dari *impatience* (ketidaksabaran) dan *inattentiveness* (ketidakterperhatian). Bentuk-bentuk dari *impatience* (ketidaksabaran) dan *inattentiveness* (ketidakterperhatian), antara lain menerobos lampu merah, menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning, berpindah-pindah jalur, mengemudi dengan 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maksimal, berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan, seperti berbelok atau berhenti, dan menambah atau mengurangi kecepatan secara mendadak.
- b. Kategori 2, *power struggle* (adu kekuatan). Bentuk-bentuk *power struggle* (adu kekuatan), antara lain menghalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberi jalan atau jalur, memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan yang ada didepannya untuk menghalangi orang yang mengantri, mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali, membuntuti kendaraan lain dengan untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut, memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain dan mengerem secara mendadak untuk menyerang pengemudi lain.

- c. *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *road rage* (kemarahan di jalan). Bentuk-bentuk *recklessness* dan *road rage* antara lain mengejar pengemudi lain untuk berduel, mengemudi dalam kondisi mabuk, mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain, menyerang pengemudi lain menggunakan mobilnya sendiri atau memukul suatu objek serta mengemudi dengan kecepatan sangat tinggi.

Varmazyar, et.al (2013) menyatakan bahwa *aggressive driving* yang dilakukan sopir bus dipengaruhi oleh usia dan pengalaman dalam mengemudi bus. Para sopir bus yang sudah berusia tua dan berpengalaman memiliki risiko kecelakaan lebih rendah. Hal ini dikarenakan sopir yang berusia tua lebih memahami aturan terkait dengan mengemudi yang aman. Sedangkan para sopir yang berusia muda, dalam mengendarai bus lebih memiliki risiko kecelakaan lebih tinggi. Bentuk *aggressive driving* saat mengemudi misalnya tidak menjaga jarak dengan mobil yang ada didepannya dan kurang memperhatikan situasi saat akan menyalip kendaraan yang melaju lambat. Rata-rata dalam tiga tahun, para sopir bus mengalami dua kali kecelakaan.

Beberapa penelitian menjelaskan bahwa kecenderungan pengemudi yang tergolong dalam *aggressive driving* antara lain mengambil jarak terlalu dekat dengan kendaraan lain yang ada didepannya, nekat memotong jalur, menerobos rambu lalu lintas dan menyalakan lampu flash didepan kendaraan (Hakim & Nukul 2011). Hal ini didukung dengan penelitian Paleti et.al (2010) yang menjelaskan bahwa mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, tidak menggunakan seat belt, menggunakan obat dan alkohol, melanggar lalu lintas dan emosi ketika berkendara merupakan bentuk *aggressive driving*.

Paleti et.al (2010) menyatakan bahwa pengemudi pemula yang berusia muda cenderung berperilaku agresif dalam berkendara. Pengemudi yang berperilaku agresif dalam berkendara misalnya tidak mengenakan sabuk pengaman, dibawah pengaruh alkohol, dan mengemudi dengan kecepatan tinggi. Pengemudi yang berperilaku agresif dalam berkendara memiliki risiko kecelakaan sangat tinggi. Hal tersebut memungkinkan pengemudi mengalami risiko cedera yang parah.

Tarko et.al, 2011 dalam Golshani, N., (2015) menjelaskan bahwa mayoritas pengemudi yang melakukan *aggressive driving* tidak menyadari bahwa telah melakukan pelanggaran lalu lintas yang dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Pengemudi beranggapan bahwa pengemudi mengemudikan kendaraan dalam kondisi sadar dan tidak melakukan *aggressive driving* sehingga menjadi suatu kebiasaan.

Lund dan Rundmo, (2009) melakukan penelitian terkait persepsi resiko dan sikap pengambilan resiko terhadap keselamatan lalu lintas di Ghana dan Norwegia menunjukkan bahwa pengemudi yang masih remaja lebih berani mengambil risiko dibandingkan pengemudi dengan usia yang lebih tua di kedua Negara.

Ma, et.al (2009) menjelaskan persepsi risiko, sikap dan perilaku mengemudi pada pengemudi transportasi umum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi risiko memiliki dampak secara langsung terhadap *aggressive driving* seperti melanggar peraturan lalu lintas, misalnya melebihi batas kecepatan maksimal.

Ferguson, (2003) menjelaskan bahwa pengemudi yang masih berusia muda memiliki persepsi risiko yang rendah terhadap kecelakaan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan penelitian Syaaf, 2008 dalam Kusumadani (2008) yang menjelaskan bahwa persepsi risiko kecelakaan dapat mempengaruhi pengemudi dalam berkendara. Semakin rendah persepsi risiko pengemudi, maka *aggressive driving*

pada pengemudi semakin tinggi. Sebaliknya, semakin tinggi persepsi risiko pengemudi, maka semakin rendah *aggressive driving* pengemudi.

Berdasarkan fenomena tersebut, maka peneliti tertarik untuk mengetahui sudut pandang sopir bus AKAP tentang risiko kecelakaan yang dapat mempengaruhi *aggressive driving* saat berkendara.

### Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data berupa skala dan kuesioner. Skala yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari skala *aggressive driving* (21 aitem) dan skala persepsi terhadap risiko (20 aitem) serta kuesioner demografi (5 aitem). Skala *aggressive driving* disusun berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh James & Nahl (2000), yaitu: *Impatience* dan *Inattentiveness*, *Power Struggle*, dan *Recklessness*. Skala *aggressive driving* secara keseluruhan berjumlah 21 aitem yang secara keseluruhan terdiri dari aitem favourable. Aitem-aitem tersebut disusun dengan memberikan empat alternatif jawaban yaitu sering (SR), kadang-kadang (KD), jarang (JR), tidak pernah (TP). Pemberian skor untuk aitem bergerak mulai angka 4 sampai 1. Skala persepsi terhadap risiko disusun berdasarkan dua aspek, yaitu afeksi dan kognitif. Skala persepsi risiko secara keseluruhan berjumlah 20 aitem yang terdiri dari 10 aitem favourable dan 10 aitem unfavourable. Aitem-aitem tersebut disusun dengan memberikan empat alternatif jawaban, yaitu sangat sesuai (SS), sesuai (S), tidak sesuai (TS) dan sangat tidak sesuai (STS). Subjek penelitian ini adalah sopir bus AKAP PO Pahala Kencana yang berjumlah 30 orang. Teknik pengambilan sampel menggunakan *incidental sampling*.

Metode analisis data menggunakan statistik non parametrik dari Kendall tau ( $\tau$ ). Korelasi statistik non-parametrik digunakan karena salah satu uji asumsi, yaitu uji linieritas tidak terbukti. Alasan lain menggunakan statistik non-parametrik dikarenakan teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini tidak secara random. Perhitungan statistik dalam penelitian ini menggunakan bantuan SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) versi 21.

### Hasil Penelitian

Hasil hipotesis menunjukkan bahwa koefisien korelasi  $\tau = 0,048$  dan taraf signifikansi  $p = 0,719$  ( $p > 0,05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi terhadap risiko dengan *aggressive driving* pada sopir bus AKAP. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini ditolak. Hasil analisis korelasi non-parametrik menggunakan SPSS tertera dalam tabel berikut:

**Tabel 1. Hasil uji korelasi non-parametrik**

		Correlations	
		Persepsi Risiko	Aggressive Driving
Persepsi Risiko	Correlation Coefficient	1.000	.048
	Sig. (2-tailed)	.	.719
	N	30	30
Kendall's tau_b	Correlation Coefficient	.048	1.000
	Sig. (2-tailed)	.719	.
	N	30	30

Nilai skala *aggressive driving* subjek dalam penelitian ini secara empirik dideskripsikan mendapatkan nilai minimum sebesar 6,00, nilai maksimum sebesar 37,00, mean secara empirik sebesar 19,13 serta standar deviasi empirik sebesar 8,169. Rerata nilai empiris nilai subjek didasarkan pada norma kategorisasi pada skala *aggressive driving* diperoleh 19,13, dimana nilai rerata hipotetik yang diperoleh sebesar 19,5. Rerata yang diperoleh subjek masuk dalam kategori rendah, hal tersebut dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

**Tabel 2. Kategorisasi Nilai Skala Aggressive Driving**

Norma	Kategori	Jumlah Subjek	Persentase
$31,2 < X \leq 39$	Sangat Tinggi	0	0%
$23,4 < X \leq 31,2$	Tinggi	2	6,67%
$15,6 < X \leq 23,4$	Sedang	9	30%
$7,8 < X \leq 15,6$	Rendah	10	33,33%
$0 < X \leq 7,8$	Sangat Rendah	9	30%
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>100%</b>

Nilai skala persepsi terhadap risiko dalam penelitian ini secara empirik dideskripsikan mendapatkan nilai minimum sebesar 22, nilai maksimum sebesar 43, *mean* secara empirik sebesar 33,67, serta standar deviasi empirik sebesar 4,894. Rerata nilai empiris nilai subjek didasarkan pada norma kategorisasi pada skala persepsi terhadap risiko diperoleh 33,67, dimana nilai rerata hipotetik yang diperoleh sebesar 27,5. Rerata yang diperoleh subjek masuk dalam kategori tinggi, hal tersebut dapat dilihat pada tabel 12 sebagai berikut:

**Tabel 3. Kategorisasi Nilai Skala Persepsi Terhadap Risiko**

Norma	Kategori	Jumlah Subjek	Persentase
$37,4 < X \leq 44$	Sangat Tinggi	5	16,67%
$30,8 < X \leq 37,4$	Tinggi	17	56,66%
$24,2 < X \leq 30,8$	Sedang	6	20%
$17,6 < X \leq 24,2$	Rendah	2	6,67%
$11 < X \leq 17,6$	Sangat Rendah	0	0%
<b>Total</b>		<b>30</b>	<b>100%</b>

## Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis statistik non-parametrik dari Kendal Tau menunjukkan bahwa hipotesis yang diajukan ditolak. Nilai koefisien korelasi  $\tau$  sebesar 0,048 dengan taraf signifikansi  $p = 0,719$  ( $p > 0,05$ ). Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi terhadap risiko dengan *aggressive driving* pada sopir bus AKAP. Hal ini didukung dengan hasil penelitian Nawasari (2015) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara persepsi risiko dengan *aggressive driving*.

Penelitian yang dilakukan Utami (2010) menunjukkan hasil yang sebaliknya. Hasil penelitian tersebut menjelaskan bahwa ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi risiko dengan *aggressive driving*. Semakin tinggi *aggressive driving* pengemudi, maka semakin rendah persepsi risiko. Sebaliknya, semakin rendah *aggressive driving*, maka semakin tinggi persepsi risiko.

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, *aggressive driving* tidak sepenuhnya dipengaruhi oleh persepsi risiko kecelakaan. Namun terdapat faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi pengemudi melakukan *aggressive driving* di jalan raya, misalnya *self-control*.

*Aggressive driving* yang dilakukan pengemudi dipengaruhi oleh *self-control* pengemudi yang rendah. Hal ini di dukung oleh penelitian Luthfie (2014) yang menyatakan bahwa ada hubungan yang signifikan antara *self-control* dan *moral disengagement* dengan *aggressive driving* pada pengemudi. Hal tersebut menunjukkan bahwa semakin rendah *self-control* pengemudi dalam berkendara, maka pengemudi akan cenderung melakukan *aggressive driving* lebih besar.

Anderson dan Bushman (2002) menyatakan bahwa pengemudi melakukan *aggressive driving* disebabkan lemahnya *self-control* pengemudi dalam menahan diri berperilaku yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain.

Pengemudi bus yang melakukan *aggressive driving* juga dipengaruhi oleh faktor demografi, yang terdiri dari usia, pengalaman mengemudi, jarak tempuh, tingkat pendidikan dan pengalaman kecelakaan.

Hasil analisis demografi diperoleh pengemudi bus yang berada di usia kurang dari 30 tahun sebanyak 2 orang. Pengemudi yang memiliki rentang usia antara 31–50 tahun sebanyak 26. Sedangkan pengemudi yang memiliki usia lebih dari 50 tahun sebanyak 2 orang. Pengemudi bus yang memiliki usia kurang dari 30 tahun memiliki tingkat *aggressive driving* lebih rendah dibandingkan dengan pengemudi bus yang memiliki rentang usia 31–50 tahun dan usia lebih dari 50 tahun yang memiliki tingkat *aggressive driving* yang cenderung tinggi. Namun, sebagian pengemudi bus yang memiliki rentang usia antara 31–50 tahun memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah. Sedangkan dari segi persepsi terhadap risiko kecelakaan, pengemudi bus memahami pentingnya keselamatan berlalu lintas. Hal ini berdasarkan tingkat persepsi terhadap risiko kecelakaan pengemudi bus yang tinggi.

Pengemudi yang memiliki pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun sebanyak 12 orang. Pengemudi bus yang memiliki pengalaman mengemudi antara 6–10 tahun sebanyak 14 orang. Pengemudi bus yang memiliki pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun sebanyak 4 orang. Hasil analisis menunjukkan bahwa pengemudi bus yang memiliki pengalaman mengemudi kurang dari 5 tahun serta memiliki pengalaman lebih dari 10 tahun memiliki tingkat *aggressive driving* yang lebih rendah dibandingkan dengan sebagian pengemudi bus yang memiliki pengalaman antara 6 – 10 tahun. Sebagian pengemudi bus yang memiliki pengalaman mengemudi antara 6 – 10 tahun memiliki tingkat *aggressive driving* yang cenderung tinggi. Pengemudi bus juga memiliki persepsi terhadap risiko kecelakaan yang tinggi pula.

Pengemudi bus yang mengemudikan bus dengan jarak kurang dari 1000 km dalam seminggu tidak ada. Pengemudi bus yang mengemudikan bus dengan jarak anatar 1000 – 3000 km setiap minggu sebanyak 18 orang. Pengemudi bus yang mengemudikan bus dengan jarak lebih dari 3000 km dalam seminggu sebanyak 12 orang. Hasil analisis menunjukkan bahwa pengemudi bus yang mengemudikan bus dengan jarak antara 1000 – 3000 km memiliki tingkat *aggressive driving* lebih rendah dibandingkan dengan pengemudi bus yang mengendarai lebih dari 3000 km. Pengemudi bus yang mengemudikan bus dengan jarak lebih dari 3000 km sebagian memiliki tingkat *aggressive driving* yang cenderung tinggi. Namun, pengemudi bus menyadari risiko kecelakaan lalu lintas sehingga lebih mengutamakan keselamatan penumpang. Hal ini berdasarkan tingkat persepsi terhadap risiko kecelakaan pengemudi bus yang tinggi.

Pengemudi bus yang memiliki tingkat pendidikan SD/SMP sebanyak 11 orang. Pengemudi bus yang memiliki tingkat pendidikan SMA sebanyak 19 orang. Pengemudi bus yang memiliki tingkat pendidikan Perguruan Tinggi tidak ada. Hasil analisis menunjukkan bahwa pengemudi bus yang

memiliki tingkat pendidikan SD/SMP dan SMA/SMK memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah. Ada sebagian pengemudi bus yang memiliki tingkat pendidikan SMA/SMK yang memiliki tingkat *aggressive driving* yang cenderung tinggi. Tingkat pendidikan tidak memiliki pengaruh pada persepsi pengemudi terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. Hal ini berdasarkan tingkat persepsi terhadap risiko kecelakaan pengemudi bus yang tinggi.

Pengemudi bus yang memiliki pengalaman kecelakaan lalu lintas sebanyak 7 orang. Pengemudi bus yang tidak memiliki pengalaman kecelakaan lalu lintas sebanyak 23 orang. Hasil analisis menunjukkan bahwa sebagian pengemudi bus yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas memiliki tingkat *aggressive driving* yang cenderung tinggi. Pengemudi bus yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas juga memiliki tingkat persepsi terhadap risiko kecelakaan yang tinggi. Pengemudi bus yang belum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sebagian besar memiliki tingkat *aggressive driving* yang rendah. Ada beberapa pengemudi bus yang belum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas memiliki tingkat *aggressive driving* yang cenderung tinggi. Pengemudi yang belum pernah mengalami kecelakaan lalu lintas memiliki persepsi terhadap risiko kecelakaan yang tinggi sehingga lebih berhati-hati dalam mengemudi.

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa hipotesis ditolak karena tidak ada hubungan negatif yang signifikan antara persepsi terhadap risiko dengan *aggressive driving* pada sopir bus AKAP. Hal ini ditunjukkan dengan hasil koefisien korelasi ( $\tau$ ) sebesar 0,048 dengan nilai signifikansi 0,719.

### **Saran**

#### **a. Saran bagi Pengemudi**

Bagi pengemudi bus Pahala Kencana diharapkan untuk lebih bisa mengontrol emosi saat mengemudi. Hal ini bertujuan agar pengemudi tidak mengemudikan bus secara ugal–ugalan dan tetap memperhatikan keselamatan penumpang.

#### **b. Saran bagi Perusahaan Otobus**

- 1) Bagi perusahaan otobus diharapkan memberikan sanksi tegas kepada pengemudi yang membahayakan penumpang dan pengendara lain. Hal ini bertujuan agar pengemudi yang sudah pernah atau belum pernah mengalami kecelakaan untuk lebih berhati–hati saat mengemudi.
- 2) Perusahaan otobus diharapkan untuk memberikan pelatihan terhadap pengemudi, misalnya pelatihan manajemen emosi. Hal ini bertujuan agar pengemudi yang memiliki rentang usia 31 – 50 tahun ke atas lebih mampu mengontrol diri untuk tidak melakukan tindakan yang dapat membahayakan orang lain saat mengemudi.
- 3) Perusahaan otobus juga diharapkan untuk menerapkan sistem *rolling*. Hal ini bertujuan agar pengemudi bus tidak jenuh dengan jarak tempuh saat mengemudi.
- 4) Perusahaan otobus diharapkan untuk melakukan evaluasi kerja terhadap pengemudi bus setiap 3 bulan sekali. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan performansi kerja pada pengemudi bus.

**c. Saran bagi Peneliti Selanjutnya**

Bagi peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian dengan variabel *aggressive driving* disarankan untuk menghubungkan dengan variabel lain. Hal ini bertujuan apakah ada faktor lain yang mempengaruhi pengemudi bus melakukan *aggressive driving*. Variabel lain meliputi kepribadian, pengambilan keputusan, kontrol diri sehingga dapat menghasilkan sumbangan ilmu pengetahuan psikologi lalu lintas yang lebih banyak.

**Daftar Pustaka**

- AAA Foundation for Traffic Safety. (2009, April). Retrieved October 15, 2015, from Aggressive driving : research update: <https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/AggressiveDrivingResearchUpdate2009.pdf>
- af Wahlberg, A. E., Dorn, L., & Kline, T. (2011). The manchester driver behavior questionnaire as a predictor of road traffic accidents. *Volume 12* (Theoretical Issues in Ergonomics Science), pp. 66-86.
- Agung, I. M. (2014). Model perilaku pengendara beresiko pada remaja. *Jurnal Psikologi Integratif* , *Volume 2*, 35-41.
- Akaateba, M. A., & Gyimah, R. A. (2013). Driver attitude towards traffic safety violations and risk taking behavior in kumasi : the gender and age dimension. *International Journal for Traffic and Transport Engineering* , *4*, 479 - 494.
- Anderson, C., & Bushman, B. J. (2002). *Human aggression*. Anual Review Psychology, Iowa State University.
- Azwar, S. (2012). *Metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2015). *Penyusunan skala psikologi* (2 ed.). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Brown, S. L. (2005). Relationships between risk-taking behavior and subsequent risk perception. *British Journal of Psychology* , 155-164.
- Budiastomo, N., & Santoso, G. A. (2007). Hubungan persepsi risiko kecelakaan dan pengambilan keputusan melanggar lampu merah. *Jurnal Psikologi Sosial* , *Vol. 13* (No. 01).
- Dewi, I. K. (2008). *Hubungan antara persepsi risiko, spiritualitas dan kecemasan menghadapi risiko kecelakaan pesawat terbang pada calon pramugari*. Universitas Sanata Dharma Yogyakarta, Fakultas Psikologi, Yogyakarta.
- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003, March 3). Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consisent communication in research. *Journal of Safety Research* , 559-566.



- Golshani, N. (2015). *Analysis of aggressive driving behavior : a driving simulation study*. Faculty of Graduate School the University at Buffalo, State University of New York in Partial Fulfillment of the requirements for the degree of Master of Science , Department Of Civil, Structural and Environmental Engineering. ProQuest LLC.
- Hadi, S. (2001). *Metode Research* (3rd ed.). Yogyakarta: Andi.
- Hadi, S. (2001). *Metodologi Research* (2nd ed.). Yogyakarta: Andi.
- Hakim, L., & Nuqul, F. L. (2011). Analisis sikap terhadap aturan lalu lintas pada komunitas bermotor. *Jurnal Psikologi Indonesia* , Vol. VIII (02), 93-103.
- Harre, N., Foster, S., & O'Neill, M. (2005). Self-enhancement, crash-risk optimism and the impact of safety advertisements on young drivers. *British Journal of Psychology* (96), 215-230.
- Jovanovic, D., Stanojevic, P., & Stanojevic, D. (2011). Motives for and attitudes about driving related anger and aggressive driving. *Social Behavior and Personality* , 6 (39), 755-764.
- Kusumadi, P. (2012). *Pengaruh persepsi risiko dan persepsi keuntungan terhadap pengambilan keputusan melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor berusia muda di Jakarta*. Fakultas Psikologi Universitas Indonesia, Jakarta.
- Luthfie, A. (2014). *Pengaruh self-control dan moral disengagement terhadap aggressive driving pada pengemudi sepeda motor*. Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Jakarta.
- Ma, M., Yan, X., Huang, H., & Abdel-Aty, M. (2009). Occupational driver safety of public transportation : risk perception, attitudes and driving behavior. *Journal of the Transportation Research Board* .
- Nawasari, E. V. (2015, Juni 10). Retrieved Juni 25, 2016, from <http://repository.uui.ac.id/100/SK/I/0/01/016/016233/uui-skripsi-berlalu%20lintas-fransiska%20estry%20vita%20nawasari-5753332591-abstract.pdf>
- Paleti, R., Eluru, N., & Bhat, C. R. (2010). *Examining the influence of aggressive driving behavior on driver injury severity in traffic crashes*. The University of Texas at Austin, Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering, Austin.
- Paton. (2000). Volcanic hazard : risk perception and preparedness. *New Zealand Journal of Psychology* .
- Reisinger, Y., & Mavondo, F. (2005). Travel anxiety and intensions to travel internationally : implications of travel risk perception. *Journal of Travel Research* (43), 212 - 225.
- Taneerananon, S. (2012). Speeding In Thailand : Drivers' Perceptions. *Journal of Society for Transportation and Traffic Studies (JSTS)* , Vol. 01.

- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Retrieved November 22, 2015, from <http://www.stopandgo.org/research/aggressive/tasca.pdf>
- Utami, N. (2010). *Hubungan persepsi risiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja*. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Fakultas Psikologi, Jakarta.
- Varmazyar, S., Mortazavi, S. B., Hajizadeh, E., & Arghami, S. (2013, July 18). The relationship between driving aberrant behavior and self-reported accident involvement amongst professional bus driver in the public transportation company. 2.
- Wang, J. (2006). *Operating speed models for low speed urban environments based on in-vehicle GPS data*. Georgia Institute of Technology, School of Civil and Environmental Engineering.
- Wong, J., Chung, Y., & Huang, S. (2010). Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident Analysis and Prevention*, Vol 4 (2), 275-281.
- Zhang, Q., Fu, R., Guo, Y., Guo, Y., Yuan, W., Wang, C., et al. (2011). Risk attitude, perception, behavior and personality as indicator of a driver's risk awareness in China. *Submitted to the 3rd International Conference on Road Safety and Simulation*. Indianapolis, USA.