

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. *Aggtressive Driving*

1. **Pengertian *Aggressive Driving***

Mengemudi agresif (*aggressive driving*) merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengkelakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalulintas tenang (Houston J, M., 2003). *Aggressive driving* adalah suatu perilaku mengemudi di katakana agresif jika di lakukan secara sengaja cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan di motivasi oleh ketidaksabaran, kejengkelan, permusuhan, dan usaha untuk menghemat waktu Tasca, 2000 (Naomi Srie Kusumastutie,2015).

Aggressive driving adalah perilaku mengendarai dibawah gangguan emosi sehingga memaksakan suatu tingkat resiko pada pengguna jalan James & Nahl, 2000 (dalam Binti Muallifatul Rosyadah dkk,2017). Sedangkan menurut (James & Nahl, 2000) perilaku *aggressive driving* dengan kategori tinggi adalah menilai suatu resiko dari sebuah insiden berkendara apakah akan menyebabkan kematian. Sejalan dengan itu Dula,etall, 2010 (dalam Binti Muallifatul Rosyadah dkk,2017) menjelaskan *aggressive driving* yang tinggi akan menimbulkan kematian lewat insiden dijalan. Perilaku *aggressive driving* dengan kategori tinggi seperti berkendara diatas kecepatan yang wajar, melawan arah atau memotong lajur berkendara Fars, 2008 (dalam Binti Muallifatul Rosyadah dkk,2017). Sedangkan untuk kategori rendah para driver yang mengikuti peraturan lalu lintas (James&Nahl, 2000). Mereka yang berperilaku *aggressive driving* sedang adalah perilaku pengendara yang beresiko tetapi tidak menyebabkan kematian dalam sebuah insiden.

Shinar 2007 (Naomi Srie Kusumastutie, 2015) mejelaskan bahwa mengemudi agresif berakar dari rasa frustrasi yang kemudian termanifestasi pada perilaku mengemudi yang dapat membahayakan orang lain. Situasi yang dapat menimbulkan frustrasi saat mengemudi dapat berupa kemacetan maupun tundaan. Situasi eksternal ini akan dipengaruhi oleh faktor kepribadian maupun faktor lingkungan. Pengemudi memiliki dua pilihan,

yaitu untuk mengalihkan dorongan agresinya atau memanifestasikan dorongan agresinya ke dalam bentuk perilaku mengemudi agresif.

Berdasarkan beberapa definisi dari beberapa para ahli mengenai *aggressive driving*, maka dapat di simpulkan bahwa, *aggressive driving* adalah perilaku yang dilakukan oleh pengemudi motor yang mengganggu keamanan publik dan melibatkan berbagai perilaku yang berbeda juga cenderung meningkatkan risiko kecelakaan pada pengemudi. Sejalan dengan itu jika pengemudi motor mengendarai dengan kecepatan yang tinggi dapat menyebabkan kematian pada pengemudi. Perilaku agresif tersebut terjadi karena adanya frustrasi pada pengemudi saat berkendara ketika pengemudi berada disituasi macet dijalanan.

2. Ciri-ciri *Aggressive Driving*

Aggressive driving adalah teknik mengemudi yang di motivasi oleh ketidaksabaran sebagai upaya menghemat waktu dengan mengabaikanaturan lalu lintas sehingga dapat membahayakan pengemudi lainnya (James, 2000). Dalam penelitian ini, James (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori, yaitu : *impatience and inattentiveness, power struggle, recklessness and road rage*.

Kategori 1 : *impatience* (ketidaksabaran) dan *inattentiveness* (ketidakperhatian).

1. Menerobos lampu merah
2. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning
3. Berpindah-pindah jalur
4. Kecepatan mengemudi 5-15 km/jam
5. Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan di depan
6. Tidak memberikan tanda jika berbelok/berhenti
7. Menambah dan mengurangi kecepatan mendadak

Kategori 2 : *power struggle* (adu kekuatan)

1. Menghalangi orang yang akan berpindah jalur
2. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya
3. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain
4. Memotong jalan

5. Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain

Kategori 3 : *recklessness* (ugal-ugalan) dan *road rage* (kemarahan di jalan)

1. Mengejar pengemudi lain untuk berduel
2. Mengemudi dalam kondisi mabuk
3. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan mobilnya
4. Mengemudi dengan kecepatan tinggi

Sedangkan menurut Tasca L (2000), megemukakan beberapa tingkah laku yang dapat di kategorikan sebagai pengemudi agresif, antara lain :

1. Membuntuti terlalu dekat
2. Keluar masuk jalur
3. Menyalip dengan kasar
4. Memotong kedepan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat
5. Berpindah-pindah jalan tanpa memberikan tanda
6. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip
7. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk kedalam jalur
8. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur
9. Melewati (melanggar) rambu lalu lintas
10. Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

3. Faktor-faktor Penyebab *Aggressive Driving*

Menurut (Tasca L., 2000), penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

a. Usia dan Jenis Kelamin

Aggressive driving termasuk perilaku yang melanggar lalu lintas, menurut (Tasca L., 2000) pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas karena menurut mereka peraturan lalu lintas adalah suatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai suatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi oleh karena itu pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

b. Faktor Sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, reward, hukuman, dan model yang ada dalam masyarakat (Tasca L.,2000) banyaknya kasus dalam *aggressive driving* yang tidak mendapat hukuman dapat membentuk persepsi bahwa perilaku seperti ini normal dan di terima. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa bahwa perilaku *aggressive driving* selama tidak membahayakan masi bias di lakukan agar tepat sampai tujuan.

c. Keperibadian

Penelitian (Tasca L.,2000) melaporkan bahwa faktor peribadi yang berhubungan dengan kecelakaan kendaraan pada umumnya adalah termasuk agresi tingkat tinggi dan permusuhan, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional, implusif, dan mengambil resiko.

d. Gaya Hidup

Gaya hidup memiliki hubungan pada aspek kehidupan seseorang, termasuk saat berkendara. Gaya hidup dalam hal ini meliputi minum minuman keras, menggunakan obat-obat terlarang, merokok, dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam.

e. Tingkah Laku Pengemudi

Tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu faktor penyebab *aggressive driving*. Di temukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya, pengemudi yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas dan menghambat laju kendaraannya. Hal ini dapat berarti bahwa orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih berpeluang untuk melakukan *aggressive driving*. Sedangkan orang yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kecil kemungkinan untuk melakukan *aggressive driving*, karena ia mengutamakan keselamatan.

f. Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan juga mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. (Sarwono, 1995) menyatakan bahwa kepadatan sering kali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yaitu timbulnya perilaku agresif. Hal ini dikarenakan tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang ditampilkan pada saat berbeda dalam kondisi padat. Kepadatan dalam hal ini diartikan sebagai kemacetan. (Tasca L., 2000) mengatakan bahwa kemacetan yang tidak dapat diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemusian dapat meningkatkan kecendrungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving*.

4. Pencegahan dan Pengendalian *Aggressive Driving*

Pengendalian dalam perilaku mengemudi memang sangat dibutuhkan demi terciptanya pengemudi yang sadar akan keselamatan, (Elizabeth M. Grey, 1989) membagi beberapa teknik sebagai upaya pencegahan dan pengendalian *aggressive driving* :

a. *Screening Drivers*

Salah satu pendekatan yang pertama untuk menghadapi agresi saat mengemudi mungkin untuk kondisi pengemudi yang diduga mengalami masalah (termasuk penyakit mental dan driver di bawah stress emosional). Noyes (1985) berpendapat bahwa dokter dapat

membantu dalam pencegahan kecelakaan kendaraan bermotor jika mereka menadari faktor kejiwaan yang berhubungan dengan gangguan kemampuan dalam mengemudi.

b. Modifikasi Perilaku Pengemudi

Upaya untuk mengubah perilaku dalam pendidikan mengemudi sangat diperlukan, Naatanen dan Summala (1976) berpendapat bahwa modifikasi perilaku manusia dalam mengemudi sangat produktif untuk mengurangi resiko kecelakaan (Henderson, 1971). Komponen dalam modifikasi dalam mengemudi sangat kompleks dalam penanggulangan resiko kecelakaan lalu lintas.

Seperti halnya (Brawn dan Birne, 1960) menyatakan bahwa kecelakaan dapat di kurangi dengan cara memodifikasi perilaku pengemudi dengan cara memberikan pendidikan atas faktor tingginya resiko kecelakaan. Menurut Henderson (1971) modifikasi perilaku mengemudi telah banyak berhasil dalam penurunan tingkat kecelakaan, hal ini di pengaruhi oleh faktor motivasi pengemudi untuk mengemudi secara aman.

c. *Enforcement* (Penyelenggaraan)

Penyelenggaraan atau penegakan hokum dalam lalu lintas mungkin di pandang sebagai penguatan negative bagi para pengemudi sehingga terkadang mereka lebih mengutamakan waktu dari pada aturan lalu lintas yang ada (sinear, 1978). Untuk itu Drown dan Copeman (1979) berpendapat bahwa perhatian yang lebih besar harus diberikan pada pengemudi terkait dengan penegakan hokum dan pemberlakuan sanksi yang tegas bagi pelanggarnya. Idealnya sanksi ini akan menggambarkan batas-batas perilaku mengemudi yang dapat diterima oleh hokum.

Henderson (1971) juga berpendapat bahwa untuk menjadi efektif, penanggulangan kecelakaan seperti menegakan hokum harus disesuaikan dengan persepsi pengemudi terhadap langgaran dan penegak hukum.

d. Pendidikan Bagi Pengemudi

Naatanen dan Summala (1989) menyarankan bahwa pendidikan mengemudi mungkin dapat menekankan kesalahan dalam mengemudi dari pada peran pelatihan untuk meningkatkan keterampilan mengemudi. Pendekatan umumnya akan mengarahkan perhatian

mengemudi terhadap informasi dari kesalahan yang cenderung mereka lakukan dan mengerjakan mereka untuk menyesuaikan batas keselamatan yang sesuai.

Bidang pendidikan dalam mengemudi dapat di bagi menjadi tiga bagian yaitu pendidikan mengemudi untuk orang dewasa, peserta didik, atau siswa sekolah menengah, pendidikan mengemudi untuk mereka yang diidentifikasi sebagai pengemudi yang bermasalah, dan pendidikan melalui iklan di media massa.

e. Kursus Pendidikan Mengemudi

Edward dan Ellis (1976) mencoba mendalami pengaruh program peningkatan kesadaran dalam mengemudi, mereka memberikan sekala pada mengemudi yang terkait dengan sikap yang dilakukan pengemudi saat smengendarai kenderaannya.

B. KelompokUsia

1. Kelompok Usia

Pengemudi diusia muda sering lebih agresif dan berisiko lebih besar di dibandingkan dengan yang lebih tua (Lawton & Parker dkk.,1997; Evans, 1991). Dikarenakan, mereka seringkali ugal-ugalan dan melampaui batas kecepatan yang ditentukan sehingga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas (Elander, West, & French, 1993). Dari banyak negara, termasuk Latvia, telah di ambil data statistik yang menunjukkan bahwa kelompok usia yang memiliki risiko tertinggi adalah 18 hingga 24 tahun terutama pria berusia 20 tahun kebawah (celu satiksmes negadijumu statistika Latvija, 2009).

Menurut Hobss (2005) usia muda mempunyai risiko lebih kecil mengalami kecelakaan dibanding usia tua. Pengendara usia muda masih memiliki fisik yang masih bugar yang akan membantu meningkatkan produktivitas kerja. Sari (2015) dalam penelitiannya juga mengatakan bahwa konsentrasi dalam mengemudi pengemudi usia muda sangat baik sehingga memperkecil potensi kecelakaan. Hal yang berbeda dikatakan oleh Wisnu dan Dyah (2011) menurut hasil penelitiannya yang berjudul Studi Deskriptif tentang *Aggressive Driving* Sepeda Motor di Jalan Raya pada Peserta Didik SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang bahwa terdapat agresivitas dalam

berkendara di jalan raya pada semua peserta didik berusia sekitar 16 – 18 tahun yang merupakan pengendara berusia muda. *Agresive driving* pengendara berusia muda lebih mengarah ke bentuk – bentuk pelanggaran lalu lintas yang berdampak pada kecelakaan yang dapat mengakibatkan luka berat maupun meninggal dunia. Ambarwati, dkk (2012) juga mengatakan bahwa pengendara pada rentang usia 17 – 24 tahun menunjukkan agresif dalam mengemudi yang tinggi sehingga sering menyebabkan timbulnya ketidakdisiplinan yang dapat berakibat terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Lajunen & Parker menyatakan bahwa usia memiliki kaitan dengan adanya penurunan perilaku agresif pada pengemudi pria, namun tidak sama dengan pengemudi wanita. Menurut Dariyo (Sundari, 2009) 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 tidak semena-mena langsung dapat diadopsi dalam perilakunya sehari-hari, padahal banyak remaja itu belum genap usia 17 tahun, selain tidak memiliki SIM (surat izin mengemudi) kebanyakan remaja sering melakukan aksi ugal-ugalan di jalan, tanpa mereka sadari perbuatan mereka tersebut dapat membahayakan diri orang lain, karena pada fase remaja ini merupakan masa yang menarik perhatian karena sifat-sifat khasnya dan perannya yang menentukan dalam kehidupan individu dalam masyarakat orang dewasa (Yusuf, 2012).

Perilaku-perilaku para pengemudi motor tersebut termasuk kedalam perilaku mengemudi agresif atau disebut juga dengan *aggressive driving*. Suatu perilaku mengemudi agresif dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya untuk menghemat waktu (Tasca, 2000).

Masa remaja merupakan masa peralihan dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa yang berlangsung antara usia 10-19 tahun. Masa peralihan yang dialami remaja akan berpengaruh terhadap pola pikir, sikap dan pola perilaku. Seorang remaja akan cenderung melakukan pencarian jati diri. Remaja yang melakukan pencarian jati diri akan cenderung berperilaku yang mengarah pada kesenangan sesaat tanpa memperhatikan

norma yang berlaku di lingkungan sekitar (Depkes RI, 2001). Klasifikasi remaja berdasarkan Depkes RI (2001)

menyebutkan bahwa rentang usia siswa SMA termasuk dalam masa remaja penengahan dan akhir yang berlangsung pada usia antara 14-19 tahun.

Menurut PP No.43 tahun 1993, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Kamus Besar Bahasa Indonesia/KBBI (2002), menjelaskan bahwa pengemudi adalah orang yang (pekerjaannya) mengemudikan (perahu, mobil, pesawat terbang, sepeda motor, dsb). Oleh karena itu, pengguna sepeda motor remaja adalah orang yang mengemudikan sepeda motor dalam usia 12 tahun sampai 22 tahun (dalam Santrock, 2003).

Batasan usia remaja dikemukakan dalam berbagai pendapat, antara lain (Monks, dkk, 2002) memberi batasan usia remaja adalah 12-21 tahun. Sedangkan Santrock (2003) berpendapat bahwa usia remaja berada pada rentang usia 12-23 tahun. Berdasarkan pernyataan ahli di atas dapat diamati bahwa proses mulainya masa remaja relatif sama sedangkan masa berakhirnya berbeda-beda. Ada yang dipercepat dan ada yang diperlambat. Hal ini tergantung dari kondisi lingkungan tempat remaja tersebut berkembang. Monks, dkk, (2002) menambahkan pembagian masa remaja mulai dari remaja awal antara usia 12-15 tahun, remaja tengah antara usia 15-18 tahun dan remaja akhir antara usia 18-22 tahun. Batasan usia pengemudi remaja sendiri telah dikemukakan oleh beberapa ahli.

Pengemudi remaja termasuk ke dalam golongan pengemudi usia muda. Tasca (2000) menyatakan bahwa perilaku *aggressive driving* paling banyak ditampilkan oleh pengemudi yang berusia 17-35 tahun, yaitu young driver atau pengemudi muda. Penelitian menunjukkan bahwa perilaku agresif di jalan didominasi oleh pengemudi usia muda (16-23 tahun), biasanya mereka tidak menggunakan sabuk pengaman, dibawah kendali alkohol, tidak mempunyai surat ijin yang valid. Selain itu situasi juga memicu terjadinya *aggressive driving*, diantaranya seorang remaja membawa penumpang sesama remaja, kondisi jalan padat pada pagi hari, dan batas kecepatan yang ada pada peraturan (Paleti, Eluru & Bath, 2010).

Beberapa studi juga menemukan penilaian subyektif pengemudi usia muda terkait kesesakan yang dialami di lalu lintas. Shinar (2004) menjabarkan dalam penelitiannya bahwa kondisi lalu lintas yang padat akan memicu *aggressive driving*. Respon yang muncul antara lain perilaku agresif, kompetitif dan perilaku negatif lainnya (Holahan, 1982). Holahan, (1982) menambahkan bahwa perilaku reaktif ditunjukkan pada individu dengan usia muda lebih banyak dibanding usia tua. *Aggressive driving* sendiri telah dimasukkan menjadi salah satu pembahasan dalam psikologi perkembangan remaja. Beberapa diantaranya telah diuraikan oleh Santrock (1988); Papalia, Old, & Feldman (2009).

Kovar (1991), Millstein & Litt (1990) & Takanishi (1993) menguraikan bahwa tiga penyebab utama kematian pada masa remaja adalah kecelakaan, bunuh diri, dan pembunuhan (dalam Santrock, 2003). Lebih dari setengah seluruh kematian pada remaja usia 10-19 disebabkan karena kecelakaan, dan kebanyakan berupa kecelakaan kendaraan bermotor, terutama pada remaja yang lebih tua. Kebiasaan mengemudi berisiko yang sering menyebabkan kecelakaan pada usia remaja yaitu ngebut (*speeding*), membuntuti (*tailgating*), dan mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan (Santrock, 2003).

C. Tingkat Pendidikan

1. Tingkat Pendidikan

Pendidikan mengemudi mungkin dapat menekankan kesalahan dalam mengemudi dari pada peran pelatihan untuk meningkatkan keterampilan mengemudi. Pendekatan umumnya akan mengarahkan perhatian mengemudi terhadap informasi dari kesalahan yang cenderung mereka lakukan dan mengerjakan mereka untuk menyesuaikan batas keselamatan yang sesuai Naatanen dan Summala (1989).

Bidang pendidikan dalam mengemudi dapat di bagi menjadi tiga bagian yaitu pendidikan mengemudi untuk orang dewasa, peserta didik, atau siswa sekolah menengah, pendidikan mengemudi untuk mereka yang diidentifikasi sebagai pengemudi yang bermasalah, dan pendidikan melalui iklan di media massa.

Sikap agresif dalam mengemudi dengan tingkat pendidikan, mendapatkan hasil bahwa yang memiliki jenjang pendidikan SD dan SMP memiliki kecenderungan melakukan tindakan agresif di jalan raya.

Secara keseluruhan tindakan agresif menurun sejalan dengan peningkatan pendidikan. Tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat agresif dalam mengemudi termasuk dalam menghindari risiko kecelakaan. Hal yang serupa di sampaikan oleh Prasetya (2016), ia mengatakan bahwa tingkat pendidikan tinggi tidak menjamin pengemudi melakukan tindakan aman dalam mengemudi karena pengalaman dan masa kerja yang lama yang lebih berpengaruh terhadap pembelajaran safety driving.

Kunaryo (2014) mengemukakan bahwa semakin tinggi jenjang pendidikan yang ditempuh seseorang maka kemungkinan akan semakin baik pola praktik dan pola pikirnya. Sehingga diharapkan pekerja dengan tingkat pendidikan yang tinggi maka perilakunya lebih baik daripada pekerja tingkat pendidi rendah

D. Aggressive Driving dan Usia

Perilaku *aggressive driving* banyak dilakukan oleh pengemudi motor, salah satunya pengemudi motor usia remaja yang diindikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak yaitu pada pengemudi usia remaja. Perilaku *aggressive driving* tidak selamanya berujung selamat, terbukti banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku *aggressive driving*. Hal ini sesuai dengan pernyataan Tasca (2000) bahwa *aggressive driving* cenderung meningkatkan risiko tabrakan. Selain itu dapat dikatakan bahwa *aggressive driving* merupakan perilaku beresiko. Lajunen & Parker menyatakan bahwa usia memiliki kaitan dengan adanya penurunan perilaku agresif pada pengemudi pria, namun tidak sama dengan pengemudi wanita.

Dalam sebuah penelitian menunjukkan hasil bahwa kebanyakan *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun, lebih tinggi dari pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama. *Aggressive driving* termasuk perilaku melanggar lalu lintas, pengemudi laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan

pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka, peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta merasa memiliki kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu, pengemudi laki-laki lebih banyak terlibat perilaku *aggressive driving* dari pada pengemudi perempuan.

E. Aggressive driving dan Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan dapat mempengaruhi seseorang untuk melakukan agresif saat berkehadapan di jalan. Rendahnya pengetahuan atau pendidikan pada seorang pengemudi motor, peluang besar untuk melakukan agresif di jalan. Seperti yang dijelaskan oleh Binti Mualifatul Rosyidah (2017) pada penelitiannya tentang tabulasi silang untuk sikap agresif dalam mengemudi dengan tingkat pendidikan, mendapatkan hasil responden yang memiliki jenjang pendidikan SD(16.92%) dan SMP (17.74%) memiliki kecenderungan melakukan tindakan agresif di jalan raya.

Secara keseluruhan tindakan agresive dalam mengemudi menurun sejalan dengan peningkatan pendidikan responden. Jadi tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat agresif dalam mengemudi termasuk dalam menghindari risiko kecelakaan. Hal yang serupa disampaikan oleh Prasetya (2016), yang mengatakan bahwa tingkat pendidikan tinggipun tidak menjamin pengemudi melakukan tindakan aman dalam mengemudi karena pengalaman dan masa kerja yang lama yang lebih berpengaruh terhadap pembelajaran safety driving.

F. Kerangka Berpikir

Mengemudi agresif (*aggressive driving*) merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengkelakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas tenang (Houston J, M., 2003). *Aggressive driving* adalah suatu perilaku mengemudi di katakana agresif jika dilakukan secara sengaja cenderung meningkatkan risiko kecelakaan dan di motivasi oleh

ketidaksabaran, kejengkelan, permusuhan, dan usaha untuk menghemat waktu (Tasca, 2000)

Pengemudi usia muda sering lebih agresif dan berisiko lebih besar dibandingkan dengan yang lebih tua (Lawton & Parker dkk.,1997; Evans, 1991). Dikarenakan, mereka seringkali ugal-ugalan dan melampaui batas kecepatan yang ditentukan sehingga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas (Elander, West, & French, 1993). Dari banyak negara, termasuk Latvia, telah di ambil data statistik yang menunjukkan bahwa kelompok usia yang memiliki risiko tertinggi adalah 18 hingga 24 tahun terutama pria berusia 20 tahun kebawah (celu satiksmes negadijumu statistika Latvija, 2009).Menurut Hobss (2005) usia muda mempunyai risiko lebih kecil mengalami kecelakaan dibanding usia tua. Pengendara usia muda masih memiliki fisik yang masih bugar yang akan membantu meningkatkan produktivitas kerja. Sari (2015) dalam penelitiannya juga mengatakan bahwa konsentrasi dalam mengemudi pengemudi usia muda sangat baik sehingga memperkecil potensi kecelakaan. Hal yang berbeda dikatakan oleh Wisnu dan Dyah (2011) menurut hasil penelitiannya yang berjudul Studi Deskriptif tentang *Aggressive Driving* sepeda motor di jalan raya pada Peserta Didik SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang bahwa terdapat agresivitas dalam berkendara di jalan raya pada semua peserta didik berusia sekitar 16 – 18 tahun yang merupakan pengendara berusia muda. Sedangkan pada sikap agresif dalam mengemudi dengan tingkat pendidikan, mendapatkan hasil bahwa yang memiliki jenjang pendidikan SD dan SMP memiliki kecenderungan melakukan tindakan agresif di jalan raya. Secara keseluruhan tindakan agresif menurun sejalan dengan peningkatan pendidikan. Tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat agresif dalam mengemudi termasuk dalam menghindari risiko kecelakaan (Binti Mualifatul dkk, 2017).

Dari pembahasan terkait *aggressive driving* berdasarkan usia dan tingkat pendidikan pada pengemudi ojek memiliki perbedaan dimana seorang pengemudi akan cenderung agresif dijalanan jika dilihat dari usia dan tingkat pendidikan, seperti bila usia pengemudi gojek berada pada yang usia remaja atau usia muda akan cenderung agresif berbeda dengan yang usia tua, tingkat agresif pada pengemudi usia tua lebih berkurang . Begitupun pada pendidikan para pengemudi motor, jika dilihat dari segi pendidikan para pengemudi yang kurang memiliki pengetahuan yang cukup tentang berbagai

aturan lalu lintas di jalanan akan cenderung melakukan tindakan agresif saat mengemudi dibandingkan dengan yang berpendidikan tinggi atau yang mengerti tentang aturan lalu lintas di jalan.

G. Hipotesis

1. Ada hubungan negatif antara tingkat pendidikan dan *agresive driving*. Artinya semakin tinggi tingkat pendidikan maka semakin rendah perilaku *agresive driving* pada pengemudi ojek *online*
2. Ada hubungan negatif antara usia dengan *aggressive driving* pada pengemudi ojek *online*. Artinya semakin tinggi usia maka semakin rendah perilaku *agresive driving* pada pengemudi ojek *online*
3. Memberikan solusi pada perusahaan agar dalam merekrut pengemudi ojek *online* dapat mempertimbangkan pendidikan akhir yang ditempuh oleh para pelamar supaya mengurangi tingkat agresif yang disebabkan oleh kurangnya memahami berbagai aturan lalu lintas jalan atau kurang bijak dalam berkendara saat bertugas.