

BAB 5

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

5.01 Uji Asumsi

Pada penelitian ini terdapat dua jenis uji asumsi yang dilakukan yaitu uji normalitas dan uji linearitas. Uji normalitas dilakukan untuk menentukan jenis uji hipotesis yang akan dilakukan sesuai dengan hasil distribusi skala. Uji normalitas dilakukan pada kedua skala dengan *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* menggunakan tingkat taraf signifikansi 5%, distribusi dinyatakan normal bila taraf signifikansi berada diatas 0,05. Pada skala PMB hasil K-S Z adalah sebesar 0,098 dengan signifikansi di angka 0,200 ($p > 0,05$) sehingga dapat dinyatakan bahwa skala memiliki persebaran yang normal. Berbeda dengan skala PMB, skala kepribadian ekstraver memiliki K-S Z sebesar 0,142 dengan taraf signifikansi 0,042 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa skala kepribadian ekstraver memiliki persebaran yang tidak normal karena berada dibawah batas taraf signifikansi yang digunakan yaitu 5%. Berdasarkan hasil uji normalitas tersebut maka uji hipotesis yang akan digunakan adalah *Product Moment*.

Uji asumsi kedua yang dilakukan adalah uji linearitas antara kedua variabel yaitu perilaku mengemudi berisiko dan kepribadian ekstraver. Hasil uji linearitas menunjukkan nilai $F = 101.746$ dengan signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,01$). Maka dari itu dapat dinyatakan bahwa hubungan antara perilaku mengemudi berisiko dan kepribadian ekstraver bersifat linier. Kedua uji asumsi dilakukan dengan menggunakan alat bantu berupa program komputer yaitu *Statistical Packages for Social Sciences (SPSS)* versi 22.0. Hasil uji Normalitas dan linearitas dapat dilihat selengkapnya pada lampiran E.

5.02 Hasil Analisis Data

Uji hipotesis pada penelitian ini dilakukan dengan teknik korelasi *product moment* dan bersifat *one-tailed* karena hipotesis penelitian mengarah secara spesifik. Uji hipotesis dilakukan dengan bantuan program komputer yaitu Statistical Packages for Social Sciences (SPSS) versi 22.0. Hasil uji hipotesis menunjukkan koefisien korelasi sebesar 0,853 dengan taraf signifikansi 0,000 ($p < 0,01$). Maka dari itu dapat dinyatakan bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara kepribadian ekstraver dengan Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) pada remaja. Semakin tinggi tingkat ekstraversi seseorang, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi berisiko orang tersebut. Berdasarkan hasil uji hipotesis tersebut maka dapat dinyatakan bahwa hipotesis penelitian ini diterima. Hasil uji Hipotesis dapat dilihat selengkapnya pada lampiran F.

5.03 Pembahasan

Berdasarkan uji hipotesis *one-tailed* yang dilakukan menggunakan teknik korelasi *Product Moment*, didapatkan hasil koefisien korelasi sebesar 0,853 dengan $p < 0,01$. Hal ini membuktikan hipotesis penelitian bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara kepribadian ekstraver dengan Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) pada remaja. Semakin tinggi tingkat ekstraversi seseorang, maka semakin tinggi pula tingkat perilaku mengemudi berisiko orang tersebut, begitu pula sebaliknya.

Setiap peristiwa kecelakaan biasanya disebabkan oleh beberapa faktor, dilansir dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, faktor kelalaian manusia dalam berkendara (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi pada kasus kecelakaan lalu lintas, yaitu mencapai 80-90%. Sisanya merupakan faktor sarana

kendaraan (5-10%) dan kerusakan infrastruktur jalan (10-20%). Perilaku mengemudi berisiko (PMB) atau *Risky Driving Behaviour* (RDB) merupakan salah satu penyebab kecelakaan bila dilihat dari faktor manusia. Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB) adalah aktivitas atau kegiatan berkendara yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan dan membahayakan diri sendiri dan orang lain tetapi tidak dilakukan secara sengaja. Salah satu faktor yang memengaruhi tingkat perilaku mengemudi berisiko seseorang adalah kepribadian.

Kepribadian merupakan keseluruhan sifat / *trait* dalam diri seseorang yang relatif permanen, yang ditentukan oleh keturunan serta lingkungan, dan merupakan penentu pikiran dan perilaku eksternal orang tersebut. Jung berpendapat bahwa setiap manusia memiliki dua sisi sikap dalam kepribadian yaitu ekstraversi dalam salah satu kutub dan introversi di kutub sebaliknya, sehingga tidak ada orang yang seluruhnya ekstraversi atau seluruhnya introversi. Eysenck mengembangkan teori ekstraversi dari Jung. Berdasarkan teori superfaktornya, ia membagi ekstraversi menjadi sembilan *trait* atau dimensi, yaitu *sociable, lively, active, assertive, sensation seeking, carefree, dominant, surgent, dan venturesome* (Feist & Feist, 2016b).

Orang dengan kepribadian ekstraver memiliki dampak yang lebih besar pada lingkungan sosial mereka, seperti dengan sering berada di posisi kepemimpinan, sedangkan introver cenderung lebih penyendiri dan pasif (Jensen-Campbell & Graziano dalam Larsen & Buss, 2010). *Extravert* juga cenderung lebih bahagia, dan pengaruh positif ini dialami paling intens ketika mereka sedang berperilaku dengan cara *extravert* (Fleeson, Malanos & Achille, 2002). Terlepas dari kelebihan-kelebihan tersebut, ekstraversi juga memiliki kelemahan. Orang dengan kepribadian ekstraver memiliki tingkat rangsangan kortikal yang lebih

rendah daripada orang yang memiliki kepribadian introver, sehingga diperlukan stimulasi sensorik yang tinggi untuk mempertahankan tingkat stimulasi yang optimal, hal ini kemudian dapat berdampak pada munculnya perilaku mengemudi berisiko (Feist & Feist, 2016b).

Larsen and Buss (2010) juga membahas mengenai tingkat rangsangan kortikal pada *extravert* dan *introvert*. Pada bukunya "*Personality Psychology : Domains of Knowledge about Human Nature*" dinyatakan bahwa terdapat tingkat dimana rangsangan / gairah berada pada titik yang optimal (*optimal level of arousal*) yaitu tingkat dimana seseorang menjadi fokus, waspada, dan penuh perhatian, tetapi tidak terangsang sampai titik kecemasan. *Introvert* memiliki tingkat rangsangan yang lebih tinggi dari pada *extravert*, maka dari itu *introvert* lebih sering berada pada atau lebih dari titik rangsangan / gairah yang optimal. Berdasarkan teori tersebut, kondisi *introvert* yang umumnya terangsang membuat mereka lebih terkendali dan lebih dapat menahan diri. *Extravert* di sisi lain perlu meningkatkan level gairah, sehingga mereka mencari aktivitas yang merangsang dan terlibat dalam perilaku yang tidak terkendali.

Selain kondisi tingkat rangsangan kortikal yang rendah pada *extravert*, hubungan antara kepribadian ekstraver dalam perilaku mengemudi berisiko juga dapat disebabkan karena adanya beberapa *trait* dalam ekstraversi itu sendiri. Beberapa penelitian terdahulu juga membahas keterkaitan beberapa *trait* dalam kepribadian ekstraver yang meningkatkan kecenderungan perilaku mengemudi berisiko yaitu *sensation seeking*, *aggression*, *social deviance*, dan *impulsiveness* (Nayum, 2008).

Hasil penelitian ini mendukung beberapa penelitian terdahulu yang membahas mengenai hal serupa. Penelitian yang dilakukan oleh Fernandes, dkk

(2007) yang berjudul “*A Challenge to the Assumed Generalizability of Prediction and Countermeasure for Risky Driving: Different Factors Predict Different Risky Driving Behaviors*” membahas secara terperinci mengenai kontribusi kepribadian ekstraver terhadap beberapa aspek dalam perilaku mengemudi berisiko. Pada penelitiannya, ditemukan bahwa kepribadian ekstraver berkontribusi dalam beberapa perilaku yang termasuk cara mengemudi yang berisiko, seperti tidak menggunakan alat pengaman yang standard dan perilaku mengemudi yang agresif.

Penelitian lain yang dilakukan oleh Lajunen (2001) membandingkan skor nasional kepribadian ekstraver, neurotik, dan psikotik yang didapat dengan alat tes EPQ (*Eysenck Personality Questionnaire*) dengan jumlah laporan kejadian kecelakaan pada 34 negara. Penelitian tersebut membuktikan bahwa terdapat hubungan positif antara kepribadian ekstraver dengan laporan kejadian kecelakaan. Penelitian yang hampir serupa juga dilakukan di daerah JABODETABEK oleh Triman dan Bagaskara (2016) yang melibatkan 318 pengemudi dengan rentang usia 16 sampai dengan 57 tahun. Penelitian tersebut membahas mengenai pengaruh kepribadian (*The Big Five Personality*) dengan perilaku mengemudi berisiko. Hasil penelitian memunculkan kesimpulan bahwa empat dari lima jenis kepribadian dalam *The Big Five Personality* yaitu *Neuroticism*, *Extraversion*, *Agreeableness*, dan *Conscientiousness* memiliki hubungan yang signifikan dengan *Risky Driving Behavior (RBD)* atau Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB).

Pada skala perilaku mengemudi berisiko peneliti membagi tingkat perilaku mengemudi berisiko menjadi tiga tingkatan yaitu rendah (skor 24 - 47), sedang (skor 49 - 71), dan tinggi (skor 72 - 96). Bila dikategorikan berdasarkan tiga tingkatan tersebut, terdapat 16 subjek dengan kategori rendah, 20 subjek dengan

kategori sedang, dan empat subjek dengan kategori tinggi. Pada pengolahan data, mean empiris skala PMB berada pada angka 49,35 dengan standart deviasi sebesar 10,245. Maka dari itu dapat dinyatakan bahwa mean skala perilaku mengemudi berisiko termasuk dalam kategori sedang karena mean empiris berada diantara mean hipotetik dan standart deviasi -1. Hal ini tidak sesuai dengan beberapa penelitian yang mengemukakan bahwa pengemudi berusia muda memberikan kontribusi besar dalam perilaku mengemudi yang berisiko (Chen, 2009). Rendahnya skor mean pada skala PMB ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor yang memengaruhi PMB itu sendiri yang tidak dikontrol dalam penelitian, seperti faktor pengalaman mengemudi dan persepsi risiko.

Beberapa penelitian yang membahas mengenai pengalaman mengemudi menemukan bahwa kurangnya pengalaman mengemudi yang mengakibatkan masih kurangnya keterampilan kognitif dan motorik dapat menyebabkan kesalahan yang tidak disengaja saat mengemudi. Hal ini mengindikasikan bahwa lamanya lisensi seseorang berhubungan dengan penurunan risiko kecelakaan (Nayum, 2008). Selain pengalaman mengemudi, persepsi risiko seseorang juga memengaruhi kecenderungan seseorang untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko. Keyakinan bahwa berkendara dengan kecepatan tinggi meningkatkan kemungkinan untuk menabrak, bersama dengan evaluasi negatif terhadap kecelakaan lalu lintas, akan berdampak pada sikap negatif terhadap perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi yang menyebabkan penurunan perilaku mengemudi berisiko (Parker dkk, 1995a; Ulleberg & Rundmo, 2003).

Selain kedua faktor tersebut faktor lain yang memengaruhi mean yang sedang pada skala perilaku mengemudi berisiko adalah adanya *social desirability* (kepatutan sosial). Sjostrom & Holst (dalam Oktapialdi, Taringan, dan Musthofa

2018) menjelaskan bahwa respon *social desirability* merupakan respon individu terhadap pertanyaan yang diberikan, dimana individu tersebut berusaha untuk meningkatkan kesamaan dengan karakteristik masyarakat dan menurunkan apa yang tidak diharapkan masyarakat. Hal ini menyebabkan adanya bias sehingga jawaban yang diberikan oleh individu tersebut menjadi tidak sesuai dengan keadaan sebenarnya dan akhirnya menyebabkan rata-rata skor pada skala PMB menurun.

Selain kepribadian dan usia, jenis kelamin merupakan salah satu faktor demografi yang memengaruhi Perilaku Mengemudi Berisiko (PMB). Pada penelitian ini, peneliti melakukan uji t untuk membandingkan mean skala perilaku mengemudi berisiko antara subjek dengan jenis kelamin laki-laki dengan subjek dengan jenis kelamin perempuan. Uji t tersebut menghasilkan tabel mean skor sebesar 53,65 untuk jenis kelamin laki-laki dan mean skor 46,17 untuk jenis kelamin perempuan dengan nilai $t = 2,418$ dan nilai signifikansi *equality of means* sebesar 0,020 ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan adanya perbedaan mean PMB antara laki-laki dengan perempuan pada taraf signifikansi 5%. Maka dari itu dapat disimpulkan bahwa laki-laki lebih cenderung untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko dibandingkan perempuan. Hasil ini serupa dengan beberapa literatur dan penelitian terdahulu yang menyatakan bahwa pengemudi laki-laki cenderung lebih berperilaku mengemudi berisiko (mengebut, menerobos lampu merah, dll) (Nayum, 2008). Hasil uji t-test dapat dilihat selengkapnya pada lampiran G.

5.04 Keterbatasan Penelitian

1. Kemungkinan adanya *social desirability* pada subjek sehingga tidak menjawab skala dengan sejujur-jujurnya. Hal ini menyebabkan mean skor pada skala perilaku mengemudi berisiko dengan subjek remaja berada dalam kategori sedang.
2. Terdapat beberapa faktor dalam PMB seperti pengalaman mengemudi dan persepsi resiko yang tidak dikendalikan dan dianalisis dalam penelitian.
3. Jumlah item gugur yang cukup banyak pada skala perilaku mengemudi berisiko (PMB) yaitu 15 item yang gugur dari total 39 item sehingga menyisakan 24 item yang valid. Hal ini berhubungan dengan penggunaan metode *tryout* terpakai pada skala PMB sehingga memungkinkan terjadinya kontaminasi terhadap persepsi subjek selama mengisi skala tersebut akibat item-item yang tidak valid.

