

Hubungan Karakteristik Individu Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Makassar

The Relationship Individual Characteristics and Aggressive Behavior Driving in City Transport Drivers In Makassar City

Jusman Usman¹, Rosdiana Rida², Rahma Sri Susanti³, Irpandi Papra⁴

^{1,2,3,4}Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia Timur Makassar
^{1,2,3,4}Email : jusmanusman90@gmail.com, rosdiana@uit.ac.id, rahmasrisusanti86@gmail.com,

ABSTRAK : Perilaku aggressive driving banyak terjadi pada pengendara yang cuek terhadap keselamatan tetapi berkendara dalam keadaan yang wajar. *Aggressive driving* adalah perilaku mengendarai dibawah gangguan emosi sehingga memaksakan suatu tingkat resiko pada pengguna jalan Penelitian bertujuan Untuk mengetahui karakteristik individu (usia, pendidikan, status perkawinan dan status sopir) terhadap perilaku aggressive driving pada pengemudi angkutan kota. Jenis penelitian *observasional* dengan desain *cross sectional study*. Populasi dan sampel adalah seluruh pengemudi angkutan kota sebanyak 117 pengemudi. Teknik pengambilan sampel menggunakan total sampel (*exhaustive sampling*) serta analisis data menggunakan chi square dan regresi logistic. Hasil penelitian menunjukkan bahwa usia ($P=0,240$) tidak berhubungan terhadap perilaku aggressive driving. Pendidikan ($P=0,001$), status perkawinan ($P=0,001$), status sopir ($P=0,001$) berhubungan terhadap perilaku aggressive driving. Sedangkan variabel yang paling berhubungan adalah status sopir ($Exp.(B)=7,250$). Kesimpulan yang diperoleh bahwa aggressive driving oleh pengemudi dalam berkendara sangat dipengaruhi faktor pendidikan, status perkawinan dan status sopir. Diharapkan agar pemerintah khususnya dinas perhubungan memfasilitasi sopir angkutan untuk meningkatkan pengetahuan dalam mengemudi agar dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan.

Kata Kunci : Karakteristik individu, Aggressive Driving, Status Sopir

ABSTRACT : Aggressive driving behavior often occurs in drivers who are indifferent to safety but drive in a reasonable state. Aggressive driving is driving behavior under emotional disturbances that impose a level of risk on road users. The study aims to

determine individual characteristics (age, education, marital status and driver status) on aggressive driving behavior in city transportation drivers. The type of research is observational with a cross-sectional study design. The population and sample are all city transportation drivers, totaling 117 drivers. The sampling technique uses total sample (exhaustive sampling) and data analysis uses chi square and logistic regression. The results of the study showed that age ($P = 0.240$) was not related to aggressive driving behavior. Education ($P = 0.001$), marital status ($P = 0.001$), driver status ($P = 0.001$) are related to aggressive driving behavior. While the most related variable is driver status (Exp. (B) = 7.250). The conclusion obtained is that aggressive driving by drivers in driving is greatly influenced by factors of education, marital status and driver status. It is expected that the government, especially the transportation department, will facilitate transportation drivers to improve their driving knowledge in order to minimize accidents.
Keywords: Individual characteristics, Aggressive Driving, Driver Status

PENDAHULUAN

Perkembangan di bidang transportasi saat ini memberikan dampak positif guna memajukan perekonomian suatu negara, karena dapat membantu dan mempermudah pendistribusian orang dan barang ke suatu tempat tujuan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin dari semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari suatu daerah ke daerah lainnya. Dengan meningkatnya perkembangan dan kebutuhan alat transportasi yang cepat dan handal juga diikuti dengan meningkatnya resiko kecelakaan di jalan raya. Pertumbuhan fasilitas transportasi memberikan manfaat-manfaat yang besar kepada kemakmuran bangsa dan peradaban manusia. Manfaat – manfaat transportasi meliputi berbagai aspek kehidupan dan kegiatan manusia. Aspek – aspek tersebut dapat diklasifikasikan, yaitu: aspek ekonomi, aspek sosial dan aspek politik (Fikra & Khaidir, 2019).

Transportasi di negara berkembang seperti Indonesia merupakan salah satu elemen yang memegang peranan penting dalam rangka mendorong perekonomian negara dan memajukan kesejahteraan umum. Transportasi adalah suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, kendaraan laut, dan kendaraan udara. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari, maka permintaan transportasi untuk masyarakat harus dipenuhi agar seluruh kegiatan masyarakat dapat terpenuhi. Karakteristik transportasi orang dapat dibedakan menjadi angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah

angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Mourita, 2019).

Era globalisasi seperti sekarang ini, manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat dan membawa dampak positif dalam kesejahteraan kehidupan manusia. Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak yang negatif di jalan raya, seperti kepadatan lalu lintas dan kendaraan mempunyai tingkat signifikan terjadinya kecelakaan yang sangat tinggi, sehingga kendaraan bermotor salah satu pembunuh manusia lewat kecelakaan lalu lintas (Khakim, 2016).

Sopir atau pengemudi mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Pengemudi merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Pengemudi mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya angkutan kota (Novitasari et al., 2019).

Hasil penelitian Rifal, (2017) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada sopir. Hasil penelitian , Puteri & Nisa, (2020) diketahui terdapat hubungan negatif antara umur dengan kejadian kecelakaan pada sopir bus. Semakin tua usia sopir bus bukan semakin rendah kejadian kecelakaan. Faktor perilaku sopir dalam safety driving, jam kerja perminggu, serta kondisi bus berhubungan secara positif dengan kejadian kecelakaan. Semakin baik perilaku sopir dalam safety driving, semakin mengurangi resiko kecelakaan.

Berdasarkan data WHO bahwa di seluruh dunia, diperkirakan 1,2 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas setiap tahun dan sebanyak 50 juta orang terluka akibat kejadian tersebut (Dahlan et al., 2021). Data dari Kemenkes RI (2020) menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan angkutan darat masuk ke dalam 10 besar penyakit penyebab rawat jalan dan data Dephub RI menunjukkan bahwa tahun 2020 terdapat 26.495 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia (Kemenkes, 2020). Dari sekian banyak kecelakaan yang terjadi di Indonesia, sebagian besarnya (90,3%) disebabkan oleh faktor manusia. Lebih jauh lagi, dari 90,3% kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia

tersebut, sebesar 86,8% disebabkan oleh kesalahan pengemudi (Indrawati & Rusmiati, 2021). Provinsi Sulawesi Selatan, kasus kecelakaan lalu lintas di tahun 2020 kecelakaan lalu lintas yang terjadi sebanyak 6.083 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 1.670 jiwa, luka berat sebanyak 2.046 jiwa, luka ringan sebanyak 6.511 jiwa, serta dengan total kerugian mencapai 13.825,12 juta rupiah (BPS 2020). Jumlah kecelakaan di Kota Makassar pada tahun 2022 yaitu sebanyak 574 angkutan kota. Dari data kecelakaan lalu lintas tersebut, termasuk di dalamnya adalah kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh angkutan umum atau kota. Kecelakaan yang dialami oleh angkutan umum lebih banyak terjadi akibat ulah dari pengemudi angkutan tersebut yang terbiasa mengemudikan kendaraannya secara “ugal-ugalan” dan tidak mematuhi rambu lalu lintas yang ada serta menyetir kendaraan sambil menelpon (Cunningham & Jacobson, 2018). Dari hal tersebut maka dapat diduga bahwa belum adanya perilaku K3 (safety driving) yang dimiliki oleh para pengemudi angkutan kota.

Perilaku merupakan salah satu perbuatan yang diterima oleh orang lain akan tetapi tidak akan sama dengan apa yang diterima orang tersebut karena memiliki pemikiran sendiri. Oleh karena itu perilaku adalah perbuatan atau sifat seseorang yang didapat oleh suatu tindakan atau pengalaman yang berdampak bagi dirinya baik itu diterima oleh dalam dirinya sendiri maupun dari perilaku yang diamati, yang kemudian akan direspon secara pasif dan aktif. Respons aktif berupa tindakan contohnya pengetahuan, persepsi, pendidikan dan motivasi sedangkan tindakan pasif berupa tidak berupa tindakan contohnya berpikir akan sesuatu, berpendapat, dan bersikap (Siti Mardiyanti, 2021).

Aggressive driving menurut Faturrohman et al., (2021) adalah perilaku mengendarai dibawah gangguan emosi sehingga memaksakan suatu tingkat resiko pada pengguna jalan. Rosyadah et al., (2017) menyatakan aggressive driving dengan kategori tinggi adalah menilai suatu resiko dari sebuah insiden berkendara apakah akan menyebabkan kematian. Sejalan dengan itu Sari, (2020) menyatakan aggressive driving yang tinggi akan menimbulkan kematian lewat insiden di jalan. Perilaku aggressive driving dengan kategori tinggi seperti berkendara diatas kecepatan yang wajar, melawan arah atau memotong lajur berkendara Renya, (2020). Mereka yang berperilaku aggressive driving sedang adalah perilaku pengendara yang beresiko tetapi tidak menyebabkan kematian dalam sebuah insiden. Perilaku aggressive driving banyak terjadi pada pengendara yang cuek terhadap keselamatan tetapi berkendara dalam keadaan yang wajar. Beberapa

perilaku aggressive driving kategori sedang seperti lupa menyalakan lampu sein, berkendara di lajur yang salah atau tidak memasang kaca spion di motor banyak dilakukan oleh para pengendara (Rosydah et al., 2017).

Berdasarkan penjelasan tersebut peneliti ingin mengetahui Hubungan karakteristik individu terhadap perilaku aggressive driving pada pengemudi angkutan kota di Kota Makassar.

BAHAN DAN METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah *observasional* dengan menggunakan desain *Cross Section Study*, dengan tujuan untuk mengetahui hubungan variabel dependen dan variabel independen yang diamati pada periode waktu yang sama dengan tujuan untuk mengetahui Hubungan karakteristik individu terhadap perilaku aggressive driving pada pengemudi angkutan kota di Kota Makassar. Penelitian dilakukan di kota Makassar. Penelitian dilakukan pada bulan April tahun 2023. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh angkutan kota yang ada di kota Makassar dengan total pada tahun 2023 sebanyak 117 angkutan kota. Sampel dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi angkutan kota yang ada di kota Makassar dengan total 117 pengemudi angkutan kota pada tahun 2023 dengan pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *total sampling* yaitu jumlah sampel sama dengan jumlah keseluruhan populasi.

Data primer yaitu data yang diperoleh peneliti pada saat melakukan observasi langsung dengan menggunakan lembar observasi (kuesioner). Pengolahan data digunakan dengan sistem komputerisasi melalui alat bantu program analisis komputer (SPSS) untuk memperoleh nilai statistik dalam bentuk tabel dari data hasil observasi melalui kusioner.

HASIL

Penelitian ini dilaksanakan mulai pada bulan April tahun 2023. Data diolah dan dianalisis disesuaikan dengan tujuan penelitian. Hasil analisis data disajikan dalam bentuk table yang disertai penjelasan sebagai berikut:

1. Hubungan Usia Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota.

Tabel. 1
Hubungan Usia Dengan Perilaku Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Makassar

Usia (Tahun)	Perilaku Aggressive Driving				Jumlah	(p)
	Aggressive Driving		Tidak Aggressive Driving			
	n	%	n	%	n	
< 17 Tahun	7	58,3	5	41,7	12	(0,240)
≥ Tahun	78	74,3	27	25,7	105	
Jumlah	85	72,6	32	27,4	117	

Sumber. Data Primer .

Dari tabel 1 menunjukan bahwa variabel usia pengemudi tidak berhubungan terhadap perilaku aggressive driving dengan nilai $p=0,240$.

2. Hubungan Pendidikan Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota.

Tabel. 2
Hubungan Pendidikan Dengan Perilaku Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Makassar

Pendidikan	Perilaku Aggressive Driving				Jumlah	(p)
	Aggressive Driving		Tidak Aggressive Driving			
	n	%	n	%	n	
≤ SMP	63	92,6	5	7,4	68	(0,001)
≥ SMA	22	44,9	27	55,1	49	
Jumlah	85	72,6	32	27,4	117	

Sumber. Data primer .

Dari tabel 2 menunjukan bahwa variabel pendidikan pengemudi berhubungan terhadap perilaku aggressive driving dengan nilai $p=0,001$.

3. Hubungan Status Perkawinan Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota.

Tabel. 3
Hubungan Status Perkawinan Dengan Perilaku Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Makassar

Status Perkawinan	Perilaku Aggressive Driving				Jumlah	(p)
	Aggressive Driving		Tidak Aggressive Driving			
	n	%	n	%	n	
Belum Menikah	74	92,5	6	7,5	80	(0,001)
Menikah	11	29,7	26	70,3	37	
Jumlah	85	72,6	32	27,4	117	

Sumber. Data primer .

Dari tabel 3 menunjukkan menunjukkan bahwa variabel status perkawinan pengemudi berhubungan terhadap perilaku aggressive driving dengan nilai $p=0,001$.

4. Hubungan Status Sopir Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota.

Tabel. 4
Hubungan Status Sopir Dengan Perilaku Aggressive Driving Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Makassar

Status Sopir	Perilaku Aggressive Driving				Jumlah	(p)
	Aggressive Driving		Tidak Aggressive Driving			
	n	%	n	%	n	
Sopir Utama	83	98,8	1	1,2	84	(0,001)
Sopir Helper	2	6,1	31	93,9	33	
Jumlah	85	72,6	32	27,4	117	

Sumber. Data primer.

Dari tabel 4 menunjukkan menunjukkan bahwa variabel status sopir berhubungan terhadap perilaku aggressive driving dengan nilai $p=0,001$.

PEMBAHASAN

1. Hubungan Pendidikan dengan aggressive driving Pengemudi Angkutan Kota

Tingkat pendidikan dapat mempengaruhi seseorang untuk melakukan agresif dan tidak menerapkan K3 saat berkegiatan di jalan. Rendahnya pengetahuan atau pendidikan pada seorang pengemudi, peluang besar untuk tidak menerapkan K3 (Rena, 2020).

Secara normatif pendidikan merupakan modal dasar dalam meningkatkan sumber daya manusia. Salah satu tujuan pendidikan adalah untuk menyiapkan seseorang agar mampu dan terampil dalam suatu bidang pekerjaannya. Di dalam bekerja sering kali faktor pendidikan merupakan syarat yang penting untuk memegang jabatan tertentu. Hal ini disebabkan tingkat pendidikan akan mencerminkan pengetahuan dan keterampilan sebagai prediktor sukses kerja seseorang (Endriastuty & Adawia, 2018).

Pendidikan adalah upaya persuasi atau pembelajaran kepada masyarakat, agar masyarakat mau melakukan tindakan-tindakan (praktik) untuk memelihara mengatasi masalah- masalah), dan meningkatkan kesehatannya. Perubahan atau tindakan pemeliharaan dan peningkatan kesehatan yang dihasilkan oleh pendidikan kesehatan ini didasarkan kepada pengetahuan dan kesadarannya melalui proses pembelajaran, sehingga perilaku tersebut diharapkan akan berlangsung lama (long lasting) dan menetap (langgeng), karena didasari oleh kesadaran (Notoatmodjo, 2010).

Pendidikan harus diarahkan untuk menuju terbentuknya kepribadian manusia yang utuh, yang memiliki norma sebagai anggota masyarakat dan memiliki potensi untuk berkembang secara mandiri. Pendidikan juga merupakan proses pembentukan watak, kepribadian, sikap serta kemandirian penduduk. Pendidikan formal yang diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dengan kurikulum yang sudah terstruktur, dengan jelas akan lebih efektif dalam meningkatkan kualitas sumber daya manusia (Endriastuty & Adawia, 2018).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 68 pengemudi yang menyatakan pendidikan <SMP terdapat yang Aggressive Driving sebanyak 92,6%. Sedangkan dari 49 pengemudi yang menyatakan Pendidikan \geq SMA terdapat yang Aggressive Driving sebanyak 44,9%. Hasil analisis statistic diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (32,678) > X^2 tabel (3,841) atau nilai p (0,001) < α (0,05). Ini berarti pendidikan pengemudi berhubungan terhadap perilaku aggressive driving.

Hasil analisis statistic diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (18,180) > X^2 tabel (3,841) atau nilai p (0,000) < α (0,05). Ini berarti pendidikan pengemudi berhubungan terhadap penerapan K3.

Hal ini sejalan dengan penelitian Rosyadah et al (2017) tingkat pendidikan seseorang akan mempengaruhi tingkat agresive dalam mengemudi termasuk dalam menghindari risiko kecelakaan. Hal yang serupa disampaikan oleh Prasetya (2021), ia mengatakan bahwa tingkat pendidikan tinggi tidak menjamin pengemudi melakukan tindakan aman dalam mengemudi karena pengalaman dan masa kerja yang lama yang lebih berhubungan terhadap pembelajaran safety driving serta menerapkan K3.

Menurut sedarmayanti, bahwa salah satu yang mempengaruhi penerapan K3 adalah pendidikan. Dimana Pendidikan sendiri berhubungan dengan peningkatan pengetahuan dan pemahaman dalam upaya menguasai serta melatih keterampilan, pengetahuan, dan sikap tertentu yang nantinya dapat diaplikasikan dalam dunia kerja. Dengan begitu, setiap pengemudi yang memiliki tingkat pendidikan lebih tinggi tentu memiliki pengetahuan dan sikap yang lebih baik dalam menunjang aktivitas kerja. Walaupun keterampilan sendiri tidak selalu dilihat dari tingkat pendidikan namun pengemudi yang berpendidikan memiliki tingkat kesadaran yang tinggi terhadap pentingnya produktivitas yang dapat mendorong pengemudi melakukan tindakan yang produktif (Kemalaputri, 2014).

Berdasarkan penjelasan diatas bahwa penelitian yang dilakukan penulis pada pengemudi angkutan kota sudah sesuai dengan teori-teori yang ada. Dimana dinas perhubungan akan merasa diuntungkan dengan tingkat pendidikan pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap aggressive driving, tentunya hal ini secara langsung akan mempengaruhi berkurangnya tingkat kecelakaan di kota Makasar.

2. Hubungan Status Perkawinan dengan aggressive driving Pengemudi Angkutan Kota

Perkawinan adalah ikatan sosial atau ikatan perjanjian hukum antar pribadi yang membentuk hubungan kekerabatan dan yang merupakan suatu pranata dalam budaya setempat yang meresmikan hubungan antar pribadi yang biasanya intim dan seksual. Perkawinan umumnya dimulai dan diresmikan dengan upacara pernikahan. Umumnya perkawinan dijalani dengan maksud untuk membentuk keluarga. Tergantung budaya setempat bentuk perkawinan bisa berbeda-beda dan tujuannya bisa berbeda-beda juga (Ningrum, 2020) .

Status perkawinan turut menjadi salah satu ukuran kematangan seseorang secara emosional. Secara teori mereka yang telah kawin memiliki kematangan dalam berfikir dan bertindak serta lebih memiliki pandangan ke depan dibandingkan mereka yang belum kawin.³ Namun demikian tidak selamanya demikian, kadang-kadang mereka yang belum kawin juga memiliki kematangan dalam berfikir dan bertindak serta memiliki pandangan ke depan jauh melebihi mereka yang sudah kawin (Dini Fitriani Et Al., 2019).

Hasil penelitian menunjuk kan bahwa dari 80 pengemudi yang menyatakan status perkawinan belum menikah terdapat yang Aggressive Driving sebanyak 92,5%. Sedangkan dari 37 pengemudi yang menyatakan menikah terdapat yang Aggressive Driving sebanyak 29,7%. Hasil analisis statistic diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (50,167) > X^2 tabel (3,841) atau nilai p (0,001) < α (0,05). Ini berarti status perkawinan pengemudi tidak berhubungan terhadap perilaku aggressive driving. Ini berarti status perkawinan pengemudi berhubungan terhadap penerapan K3. Sejalan dengan penelitian Rosyidah et al., (2017) dari status pernikahan, responden yang sudah menikah (19.64%) memiliki kecenderungan untuk tidak menerapkan K3 dalam mengemudi. Hal ini disebabkan oleh motif ekonomi. Mereka harus memenuhi kebutuhan keluarga dengan kerja keras mengejar setoran sehingga memiliki kecenderungan lupa dalam menerapkan K3 dalam mengemudi.

3. Hubungan Status Sopir dengan aggressive driving Pengemudi Angkutan Kota

Perkembangan dibidang transportasi saat ini memberikan dampak positif guna memajukan perekonomian suatu negara, karena dapat membantu dan mempermudah

pendistribusian orang dan barang ke suatu tempat tujuan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin dari semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari suatu daerah ke daerah lainnya. Dengan meningkatnya perkembangan dan kebutuhan alat transportasi yang cepat dan handal juga diikuti dengan meningkatnya resiko kecelakaan di jalan raya (Fikra & Khaidir, 2019). Transportasi di negara berkembang seperti Indonesia merupakan salah satu elemen yang memegang peranan penting dalam rangka mendorong perekonomian negara dan memajukan kesejahteraan umum.

Karakteristik transportasi orang dapat dibedakan menjadi angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Mourita, 2019).

Era globalisasi seperti sekarang ini, manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat dan membawa dampak positif dalam kesejahteraan kehidupan manusia. Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak yang negatif di jalan raya, seperti kepadatan lalu lintas dan kendaraan mempunyai tingkat signifikan terjadinya kecelakaan yang sangat tinggi, sehingga kendaraan bermotor salah satu pembunuh manusia lewat kecelakaan lalu lintas (Khakim, 2016). Sopir atau pengemudi mempunyai peranan sangat penting sebagai motor penggerak lalu lintas barang dan manusia. Pengemudi merupakan salah satu sumber yang langsung berhubungan dengan kegiatan mobilitas sosial ekonomi khususnya sebagai pengendara dan penggerak kendaraan. Pengemudi mempunyai peranan sangat penting untuk mengendalikan aktivitas sarana transportasi khususnya angkutan kota (Permayasa et al., 2023). Hasil penelitian Rifal (2017) menjelaskan faktor pendidikan sopir, tingkat pengetahuan, masa kerja, perilaku mengemudi menjadi faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada supir. Hasil penelitian Puteri & Nisa (2020) diketahui terdapat hubungan negatif antara umur dengan kejadian kecelakaan pada sopir bus. Semakin tua usia sopir bus bukan semakin rendah kejadian kecelakaan. Faktor perilaku sopir dalam safety driving, jam kerja perminggu, serta kondisi bus

berhubungan secara positif dengan kejadian kecelakaan. Semakin baik perilaku sopir dalam safety driving, semakin mengurangi resiko kecelakaan (Permayasa et al., 2023).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 84 pengemudi yang menyatakan sopir utama terdapat yang Aggressive Driving sebanyak 98,8%. Sedangkan dari 33 pengemudi yang menyatakan sopir helper terdapat yang Aggressive Driving sebanyak 6,1%. Hasil analisis statistic diperoleh bahwa nilai X^2 hitung (102,572) > X^2 tabel (3,841) atau nilai p (0,001) < α (0,05). Ini berarti status pengemudi tidak berhubungan terhadap perilaku aggressive driving.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pendidikan, status perkawinan, status sopir terhadap perilaku aggressive driving pada pengemudi angkutan kota di Kota Makassar.

Disarankan kepada seluruh Pengemudi agar dapat mematangkan emosionalnya terkait keamanan dalam berkendara dengan rajin mengikuti pelatihan atau sosialisasi K3, aggressive driving dalam mengemudi baik yang diadakan dinas perhubungan atau organisasi lain yang terkait K3.

DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, A. T. S. (2022). Hubungan Identitas Sosial Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Komunitas Motor Ditinjau Dari Perspektif Agama Islam. *Edu Society: Jurnal Pendidikan, Ilmu Sosial Dan Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(2), 634–642.
- Ashari, A. M., & Hartati, S. (2017). Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa. *Jurnal Empati*, 6(1), 1–6.
- Chotimah, W. (2022). *Pengaruh Kecerdasan Emosional Dan Konformitas Terhadap Agresivitas Siswa Kelas Viii Mts Al Mahrusiyah Lirboyo Kediri*. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.
- Cunningham, T. R., & Jacobson, C. J. (2018). Safety Talk And Safety Culture: Discursive Repertoires As Indicators Of Workplace Safety And Health Practice And Readiness To Change. *Annals Of Work Exposures And Health*, 62(Suppl_1), S55–S64. <https://doi.org/10.1093/Annweh/Wxy035>
- Dahlan, M., Sukmawati, S., & Irdan, M. (2021). Fishbone Analysis Sebagai Metode Dalam Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas. *Bina Generasi: Jurnal Kesehatan*,

- 12(2), 59–62.
- Endriastuty, Y., & Adawia, P. R. (2018). Analisa Hubungan Antara Tingkat Pendidikan, Pengetahuan Tentang K3 Terhadap Budaya K3 Pada Perusahaan Manufaktur. *Jurnal Ecodemica*, 2(2), 193–201.
- Fadillah, P. (2020). *Relationship Between Self-Esteem And Self-Control With Aggressive Driving Behavior In Motor Communities In Surabaya City*. Untag 1945 Surabaya.
- Faturohman, D., Mubina, N., & Utami, P. R. (2021). Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Aggressive Driving Pada Anggota Club Sepeda Motor Honda Cb150r Di Kabupaten Karawang. *Empowerment Jurnal Mahasiswa Psikologi Universitas Buana Perjuangan Karawang*, 1(2), 47–52.
- Fauza, D. (2018). *Identifikasi Aggressive Driving Pada Remaja Pengguna Sepeda Motor*. University Of Muhammadiyah Malang.
- Fikra, N., & Khaidir, A. (2019). Pemanfaatan Bis City Tour Sebagai Promosi Wisata Di Kota Padang. *Ranah Research: Journal Of Multidisciplinary Research And Development*, 1(3), 407–415.
- Fitriani, D., Tarmzi, T., & Badaruddin, B. (2019). *Analisis Pengaruh Faktor Internal Terhadap Pendapatan Petani Kelapa (Studi Kasus Di Desa Manunggal Makmur, Kecamatan Kuala Jambi)*. Uin Sulthan Thaha Saifuddin Jambi.
- Gradiyanto, K. R. (2019). *Hubungan Antara Persepsi Kesusakan Dengan Perilaku Aggressive Driving Pada Pengendara Sepeda Motor Di Yogyakarta*. Universitas Mercu Buana Yogyakarta.
- Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar Sma Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), 64–70.
- Harnani, Y. E., & Shoumi, A. B. (2020). Pengaruh Lama Aktivitas Kerja Dokter Gigi Di Puskesmas Kota Malang Terhadap Tingkat Risiko Terjadinya Musculoskeletal Disorders (Msds). *E-Prodenta Journal Of Dentistry*, 4(2), 353–359.
- Indrawati, R., & Rusmiati, D. (2021). Pengetahuan Sebagai Faktor Penentu Perilaku Safety Driving Pada Pengemudi Truk. *Jurnal Ayurveda Medistra*, 3(1).
- Kemalapatni, A. L. (2014). *Pengaruh Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Dan Lingkungan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Pt. Bakrie Metal Industrries-Bekasi Fabrication Unit*. Stie Indonesia Banking School.
- Kemenkes, R. I. (2020). Orang Pekerja Di Dunia Meninggal Setiap 15 Detik Karena Kecelakaan Kerja. *Dari: Www. Depkes. Go. Id.[22 Maret 2017]*.
- Khakim, R. (2016). *Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang)*. Unimus.
- Kurniawan, F. D., & Kuncoro, J. (2020). Hubungan Antara Persepsi Terhadap Risiko Dengan Aggressive Driving Pada Sopir Bus Akap. *Proyeksi: Jurnal Psikologi*, 13(1), 47–56.
- Litimi, T. I., Halim, H., & Burchanuddin, A. (2021). Perilaku Sopir Angkutan Kota Terhadap Keselamatan Penumpang Di Kota Makassar:(Studi Kasus Terhadap Angkutan Trayek Sentral-Btp). *Jurnal Sosiologi Kontemporer*, 1(2), 46–53.
- Luthfie, A. (2014). *Pengaruh Self-Control Dan Moral Disengagement Terhadap Aggressive Driving Pada Pengemudi Sepeda Motor*.
- Mourita, L. (2019). Kajian Terhadap Penerapan Safety First Dalam Perusahaan Jasa

- Transportasi Po Akas Asri. *Kementerian Riset Teknologi Dan Pendidikan Tinggi Universitas Jember*.
- Mustikawati, R., & Prihartanti, N. (2017). *Hubungan Antara Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Bus*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Ningrum, P. A. P. (2020). Kedudukan Perkawinan Sentana Di Bali Menurut Undang–Undang No 1 Tahun 1974 Tentang Hukum Perkawinan. *Pariksa: Jurnal Hukum Agama Hindu*, 3(2).
- Notoatmodjo, S. (2010). Ilmu Perilaku Kesehatan. *Jakarta: Rineka Cipta*, 200, 26–35.
- Novitasari, E., Indarja, I., & Hardjanto, U. S. (2019). Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Semarang Dalam Penataan Transportasi. *Diponegoro Law Journal*, 8(4), 2492–2509.
- Oktarina, S. (2012). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Mobil Tangki Terminal Bbm Medan Group Pt Pertamina (Persero) Labuhan Deli Medan Tahun 2011. *Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sumatera Utara*.
- Paasetya, A. B., Kurnaiwan, B., & Wahyuni, I. (2016). Faktor–Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang–Surabaya Di Terminal Terboyo Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 4(3), 292–302.
- Permayasa, N., Hadi, A. J., & Harahap, A. (2023). Pengaruh Karakteristik Individu, Efek Lingkungan, Perilaku Aggressive Driving Terhadap Penerapan K3 Pada Pengemudi Angkutan Kota Di Kota Padang Sidempuan. *Media Publikasi Promosi Kesehatan Indonesia (Mppki)*, 6(4), 721–728.
- Prasetya, B. A. (2021). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kelelahan Kerja Pada Pekerja Lapangan Pt. Pelindo (Ii) Persero Cabang Pontianak*. Universitas Muhammadiyah Pontianak.
- Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport. *Propotif Jurnal Kesehatan Masyarakat*.
- Qadri, H. N. U. R. (2020). *Big Five Personality Sebagai Prediktor Terhadap Aggressive Driving Pada Pengemudi Dewasa Awal*. Universitas Bosowa.
- Renya, M. F. (2020). *Aggressive Driving By Age And Level Education On Online Ojek Driver In Surabaya*. Untag 1945 Surabaya.
- Rifal, A. D. C. (2017). *Faktor Risiko Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengemudi Bus (Studi Pada Bus Po Jember Indah Trayek Jember-Situbondo)*.
- Rosydah, B. M., Kurniasih, D., & Sandora, R. (2017). Efek Karakteristik Individu Dan Pengaruh Lingkungan Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pada Pengemudi Angkutan Umum Di Kota Surabaya. *Seminar Master Ppns*, 2(1), 15–18.
- Sari, N. A. D. (2020). *Hubungan Kematangan Emosi Dengan Aggressive Driving Pada Siswa Kelas Xii Smk Diponegoro Tumpang*. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.
- Sari, W. N. (2020). *Pengaruh Kecenderunganneuroticism Terhadapaggressive Driving Behavior Mahasiswa Di Universitas Muhammadiyah Jember*. Universitas Muhammadiyah Jember.
- Siti Mardiyanti, A. N. (2021). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman (Unsafe Acts) Pada Pekerja Proyek Pembangunan Jaringan Transmisi Sutt 150 Kv Mamuju Baru-Topoyo Sulawesi Barat*. Universitas Hasanuddin.

- Supirman, S. (2021). *Pengaruh Tingkat Pendidikan Dan Penghasilan Orang Tua Terhadap Prestasi Belajar Siswa Kelas Vii Pada Smp Negeri 7 Dumai Di Masa Pandemi Covid-19*. Universitas Islam Riau.
- Tabun, M. A., & Se, M. M. (2022). Kecerdasan Emosi Di Lingkungan Kerja. *Perilaku Dan Budaya Organisasi*, 29.
- Yulita, R. (2020). *Hubungan Kematangan Emosi Dengan Perilaku Aggressive Driving Pada Remaja Smk Di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru*. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.