

**KECERDASAN EMOSIONAL DAN *AGGRESSIVE DRIVING*  
PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR**



Andi Maulida Diah Chaerani

112134580

SKRIPSI

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh

Gelar Sarjana Psikologi

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI  
FAKULTAS PENDIDIKAN PSIKOLOGI  
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

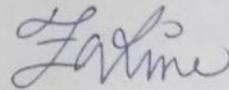
2017

**LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING DAN PENGESAHAN PANITIA  
SIDANG SKRIPSI**

Kecerdasan Emosional dan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor

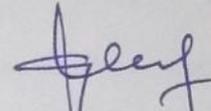
Nama Mahasiswa : Andi Maulida Diah Chaerani  
 No. Registrasi : 1125134580  
 Program Studi : Psikologi  
 Tanggal Ujian : 18 Juli 2017

Pembimbing I



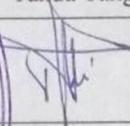
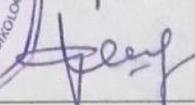
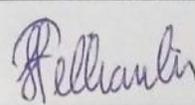
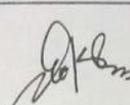
Dr. phil. Zarina Akbar, M.Psi  
 NIP. 19830418 200812 2 006

Pembimbing II



Dr. Gungum Gumelar, M.Si  
 NIP. 19770424 006004 1 001

**PERSETUJUAN PANITIA SIDANG SKRIPSI**

Nama	Tanda Tangan	Tanggal
Dr. Gantina Komalasari, M.Psi (Penanggung Jawab)		1 - 08 - 2017
Dr. Gungum Gumelar, M.Si (Wakil Penanggung Jawab)		27 - 07 - 2017
Prof. Dr. Yufiarti, M.Psi (Ketua Sidang)		28 - 07 - 2017
Fellianti Muzdalifah, M.Psi (Penguji 1)		31 - 07 - 2017
Dwi Kencana Wulan, M.Psi (Penguji 2)		31 - 07 - 2017

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini, mahasiswa Fakultas Pendidikan Psikologi Universitas Negeri Jakarta:

Nama : Andi Maulida Diah Chaerani

Nomor Registrasi : 1125134580

Program Studi : Psikologi

Menyatakan bahwa skripsi yang dibuat dengan judul “Kecerdasan Emosional dan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor” adalah:

1. Dibuat dan diselesaikan oleh saya sendiri, berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penulisan pada bulan Juni 2017.
2. Bukan merupakan duplikasi/karya inovasi yang pernah dibuat orang lain atau jiplakan karya tulis orang lain dan bukan terjemahan karya tulis orang lain.

Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan saya bersedia menanggung segala akibat yang ditimbulkan jika pernyataan saya ini tidak benar.

Jakarta, 8 Juli 2017

Yang Membuat Pernyataan

  
(Andi Maulida Diah C.)

## LEMBAR MOTO DAN PERSEMBAHAN

*“If opportunity doesn’t knock, build a door”*

-Milton Berle-

*“F.E.A.R has two meanings:*

*Forget Everything And Run or Face Everything And Rise.*

*The choice is yours”*

-Zig Ziglar-

*“Ikhtiar, Doa, Tawakkal”*

-Anonim-

*Siapa pun bisa marah marah itu mudah. Tetapi marah pada orang yang tepat dengan kadar yang sesuai, pada waktu yang tepat, demi tujuan yang benar, dan dengan cara yang baik bukanlah hal mudah.*  
(Aristoteles, The Nicomachean Ethics)

Skripsi ini saya persembahkan untuk orang-orang yang berharga bagi saya, keluarga khususnya kedua orang tua dan adik saya yang senantiasa membantu ketika saya membutuhkan, untuk dia yang menjadi semangat kedua saya menyelesaikan skripsi ini, dan tentu saja untuk diri saya sendiri. Adalah suatu kebanggaan tersendiri untuk bisa menyelesaikan apa yang saya rasa tidak mudah.

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK  
KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai civitas akademik Program Studi Psikologi, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Andi Maulida Diah Chaerani  
NIM : 1125134580  
Program Studi : Psikologi  
Fakultas : Pendidikan Psikologi  
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Program Studi Psikologi Fakultas Pendidikan Psikologi Universitas Negeri Jakarta **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty Free-Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

“Kecerdasan Emosional dan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor”

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Program Studi Psikologi Fakultas Pendidikan Psikologi Universitas Negeri Jakarta berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada tanggal : 8 Juli 2017



**ANDI MAULIDA DIAH CHAERANI**

**KECERDASAN EMOSIONAL DAN *AGGRESSIVE DRIVING***  
**PADA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR**

**SKRIPSI**

**JAKARTA: PROGRAM STUDI PSIKOLOGI, FAKULTAS  
PENDIDIKAN PSIKOLOGI, UNIVERSITAS NEGERI  
JAKARTA**

**2017**

**ABSTRAK**

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor. Penelitian dilakukan dengan metode kuantitatif. Teknik sampling yang digunakan adalah teknik *non probability sampling* yaitu *incidental sampling*. Alat ukur kecerdasan emosional yang digunakan adalah skala yang diadaptasi dari M. Zainul Asyikin, sedangkan alat ukur *aggressive driving* yang digunakan adalah skala yang diadaptasi dari Nadiyya Utami. Reliabilitas pada skala kecerdasan emosional adalah sebesar 0,88 dan reliabilitas pada skala *aggressive driving* adalah sebesar 0,92. Responden final yang diperoleh sebanyak 85 responden. Hasil penelitian ini menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kecerdasan emosional dan *aggressive driving* dengan hubungan keduanya bersifat negatif, yaitu jika skor kecerdasan emosional tinggi maka skor *aggressive driving* rendah, sedangkan jika skor kecerdasan emosional rendah maka semakin skor *aggressive driving* rendah dengan nilai  $r = -0,286$ ;  $p = 0,008 < 0,05$  (signifikan).

Kata kunci: kecerdasan emosional, *aggressive driving*, pengemudi sepeda motor

**ANDI MAULIDA DIAH CHAERANI**

**EMOTIONAL INTELLIGENCE AND AGGRESSIVE DRIVING**  
**ON MOTORCYCLE RIDER**

**UNDERGRADUATE THESIS**

**JAKARTA: PROGRAM STUDI PSIKOLOGI, FAKULTAS**  
**PENDIDIKAN PSIKOLOGI, UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA**

**2017**

**ABSTRACT**

This study was conducted to identify the relationship of emotional intelligence and aggressive driving on motorcycle rider. The study was done by quantitative method. The technique used in this study was non-probability technique and using incidental sampling technique. The instrument for emotional intelligence adapted from M. Zainul Asyikin and the instrument for aggressive driving adapted from Nadiyya Utami. The reliability score from emotional intelligence scale is 0,88 and the reliability from aggressive driving scale is 0,92. There are 85 final respondents in this study. The result from this study shows there is a significant relationship between emotional intelligence and aggressive driving, and the relationship is negative, which means higher score on emotional intelligence, thus lower score on aggressive driving, and so do the opposite, with r value = -0,286; p value = 0,008 < 0,05 (significant).

Keyword: emotional intelligence, aggressive driving, motorcycle rider

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadirat Allah subhanahu wa ta'ala yang telah memberikan rahmatNya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Kecerdasan Emosional dan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor”. Sholawat dan salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad salallahu alaihi wassalam yang telah memberikan jalan yang lurus yaitu agama Islam dan menjadi anugerah serta rahmat bagi seluruh alam semesta.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini juga dapat terselesaikan dengan bantuan dan dukungan dari banyak pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan mendukung penulis. Ucapan terima kasih penulis berikan kepada:

1. Ibu Dr. Gantina Komalasari, M.Psi, selaku Dekan Fakultas Pendidikan Psikologi Universitas Negeri Jakarta.
2. Bapak Dr. Gungum Gumelar, M.Si, selaku pembantu dekan yang telah memberikan kelancaran akademik.
3. Ibu Mira Ariyani, Ph.D, selaku Ketua Program Studi Psikologi Universitas Negeri Jakarta.
4. Ibu Dr. phil Zarina Akbar, Ph.D, selaku dosen pembimbing I yang selalu bersedia memberikan waktu dan tenaganya dalam membimbing serta memberikan semangat kepada penulis dari awal hingga terselesaikannya skripsi ini.
5. Bapak Dr. Gungum Gumelar, M.Si, selaku dosen pembimbing II yang juga telah bersedia memberikan waktu dan tenaganya dalam membimbing penulis.
6. Bapak Herdian Maulana, M.Si, yang telah bersedia meluangkan waktunya di tengah studi yang sedang dijalani untuk menjadi *Expert Judgement* kepada penulis.
7. Ibu Iriani Indri Hapsari, M.Psi, yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk menjadi *Expert Judgement* penulis.

8. Ibu Dr. Lussy Dwiutami Wahyuni, M.Pd. yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk berdiskusi terkait skripsi.
9. Staff Administrasi Fakultas Pendidikan Psikologi yang telah membantu penulis dalam proses administrasi selama proses perkuliahan dan penyusunan skripsi.
10. Kedua orang tua penulis, Bapak Budi dan Mamake Uci yang telah memberikan dukungan moral dan moril kepada penulis selama ini.
11. Adik tersayang, Adib yang telah bersedia menjadi bahan keisengan penulis selama ini.
12. Keluarga besar baik dari pihak ayah dan ibu yang telah memberikan doa dan mendukung penulis selama ini hingga terselesaikannya skripsi ini.
13. Teman-teman bimbingan Bu Zarin, Alyssa Destiani, Dinda Aramitha, Kharisma Kartika, Rizky Pratasiwi, Oliver Napitupulu, Rahma Aulia, Raslanang, Robby Faryansyah, dan Sigit Wibowo yang telah bersama-sama, dari awal hingga akhir saling mendukung dan membantu dari pagi hingga malam.
14. Dewi Rustina, Tantri Dwinantika, Anastasia Marsella, Michelle Neivi, Tri Purnamasari, dan Maryatul Qibtiyah yang juga telah jatuh bangun bersama selama ini, terutama ketika menyusun skripsi.
15. Teman-teman kelas C 2013 yang luar biasa, berawal dari Halimun, hingga di Puncak dan Jogja, semoga setelah ini pun silaturahmi di antara kita tetap terjaga.
16. Teman-teman angkatan 2013 yang juga telah memberikan bantuan selama proses penyusunan skripsi ini.
17. Dea Pratiwi, Annisa Avianti, Ayu Permatasari, dan Meidia Ayu, sejak SMP hingga saat ini, yang walaupun sudah sangat susah bertemu, tetapi masih saling mengingatkan satu sama lain.
18. Nadea, sejak jaman SMA sampai saat ini, yang buat ketemu juga susah sekali, tapi tetap saling mendoakan.

19. Abang Hilman yang telah bersedia diganggu waktunya untuk pertanyaan-pertanyaan terkait skripsi sampai pertanyaan-pertanyaan tidak penting.
20. Last, but not least, Alex yang telah selama ini ada dan memberikan dukungan, saran dan bantuan, baik untuk skripsi ini dan untuk diri penulis. Terima kasih atas kesabaran yang luar biasa selama ini.

Dan juga untuk pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu-satu, yang telah ada dan membentuk penulis sampai saat ini.

## DAFTAR ISI

<b>COVER .....</b>	<b>i</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING DAN PENGESAHAN PANITIA SIDANG SKRIPSI .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>LEMBAR MOTO DAN PERSEMBAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS .....</b>	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xvii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Identifikasi Masalah.....	6
1.3 Pembatasan Masalah.....	6
1.4 Rumusan Masalah.....	6
1.5 Tujuan Penelitian.....	7
1.6 Manfaat Penelitian.....	7
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>8</b>
2.1 <i>Aggressive Driving</i> .....	8
2.1.1 Konsep <i>Aggressive Driving</i> .....	8
2.1.2 Faktor-faktor Penyebab <i>Aggressive Driving</i> .....	9

2.1.3 Jenis-jenis <i>Aggressive Driving</i> .....	12
2.2 Kecerdasan Emosional.....	13
2.2.1 Konsep Kecerdasan Emosional.....	13
2.2.2 Landasan Kecerdasan Emosional.....	14
2.2.3 Ciri-ciri Aspek Pikiran Emosional.....	15
2.2.4 Aspek-aspek Kecerdasan Emosional.....	16
2.3 Dewasa Muda.....	18
2.3.1 Gambaran Umum Dewasa Muda.....	18
2.3.2 Transisi Fisik.....	18
2.3.3 Transisi Kognitif.....	21
2.3.4 Transisi Psikososial.....	23
2.4 Pengemudi Sepeda Motor.....	27
2.4.1 Definisi Pengemudi Sepeda .....	27
2.4.2 Syarat-syarat yang Harus Dipenuhi dalam Berkendara.....	27
2.5 Hubungan Antara Kecerdasan Emosional terhadap <i>Aggressive Driving</i> .....	29
2.6 Kerangka Berpikir.....	30
2.7 Hipotesis Penelitian.....	31
2.8 Hasil Penelitian yang Relevan.....	31
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>	<b>34</b>
3.1 Tipe Penelitian.....	34
3.2 Identifikasi dan Operasionalisasi Variabel Penelitian.....	34
3.2.1 Identifikasi Variabel.....	34
3.2.2 Definisi Konseptual.....	35
3.2.3 Definisi Operasional.....	35

3.3 Populasi dan Sampel.....	36
3.3.1 Populasi.....	36
3.3.2 Sampel.....	36
3.4 Teknik Pengumpulan Data.....	37
3.4.1 Skala <i>Aggressive Driving</i> .....	37
3.4.2 Skala Kecerdasan Emosional.....	39
3.5 Uji Coba Instrumen.....	40
3.5.1 Uji Validitas Instrumen Penelitian.....	40
3.5.2 Uji Reliabilitas Instrumen Penelitian.....	41
3.5.3 Hasil Uji Coba <i>Aggressive Driving</i> .....	42
3.5.4 Hasil Uji Coba Kecerdasan Emosional.....	44
3.6 Analisis Data.....	47
3.6.1 Perumusan Hipotesis.....	47
3.6.2 Uji Asumsi.....	48
3.6.3 Uji Hipotesis.....	48
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>50</b>
4.1 Gambaran Responden Penelitian.....	50
4.1.1 Gambaran Responden Berdasarkan Usia.....	50
4.1.2 Gambaran Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	51
4.1.3 Gambaran Responden Berdasarkan Domisili.....	52
4.2 Prosedur Penelitian.....	53
4.2.1 Persiapan Penelitian.....	53
4.2.2 Pelaksanaan Penelitian.....	54
4.3 Hasil Analisis Data Penelitian.....	55

4.3.1 Data Deskriptif Usia Responden.....	55
4.3.2 Data Deskriptif Kecerdasan Emosional.....	56
4.3.3 Data Deskriptif <i>Aggressive Driving</i> .....	59
4.3.4 Uji Normalitas.....	62
4.3.5 Uji Hipotesis.....	63
4.4 Pembahasan.....	65
4.5 Keterbatasan Penelitian.....	68
<b>BAB V KESIMPULAN, IMPLIKASI, DAN SARAN .....</b>	<b>69</b>
5.1 Kesimpulan.....	69
5.2 Implikasi.....	69
5.3 Saran.....	70
<b>Daftar Pustaka.....</b>	<b>71</b>
<b>Lampiran .....</b>	<b>73</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Blueprint skala <i>aggressive driving</i> .....	38
Tabel 3.2 Skoring skala <i>aggressive driving</i> .....	38
Tabel 3.3 Blueprint skala kecerdasan emosional .....	40
Tabel 3.4 Skoring skala kecerdasan emosional.....	40
Tabel. 3.5 Kaidah realibilitas alpha cronbach model Rasch .....	41
Tabel. 3.6 <i>Item</i> drop skala <i>aggressive driving</i> .....	43
Tabel. 3.7 Blueprint skala <i>aggressive driving</i> .....	43
Tabel. 3.8 <i>Item</i> drop skala kecerdasan emosional.....	46
Tabel. 3.9 Blueprint skala kecerdasan emosional .....	47
Tabel 4.1 Jumlah responden berdasarkan usia.....	50
Tabel 4.2 Jumlah responden berdasarkan jenis kelamin .....	51
Tabel 4.3 Jumlah responden berdasarkan domisili .....	52
Tabel 4.4 Data deskriptif usia .....	55
Tabel 4.5 Data deskriptif kecerdasan emosional.....	57
Tabel 4.7 Data deskriptif <i>aggressive driving</i> .....	60
Tabel 4.8 Kategorisasi skor <i>aggressive driving</i> .....	61
Tabel 4.9 Skor normalitas .....	62
Tabel 4.10 Hasil uji korelasi .....	63
Tabel 4.11 Nilai r uji korelasi .....	63
Tabel 4.12 Hasil uji interkorelasi .....	65

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka berfikir .....	30
Gambar 4.1 Gambaran responden penelitian berdasarkan usia .....	51
Gambar 4.2 Gambaran responden penelitian berdasarkan jenis kelamin .....	52
Gambar 4.3 Gambaran responden penelitian berdasarkan domisili.....	53
Gambar 4.4 Kurva usia responden .....	56
Gambar 4.5 Kurva kecerdasan emosional.....	57
Gambar 4.6 Kategorisasi kecerdasan emosional.....	59
Gambar 4.7 Kurva aggressive driving .....	60
Gambar 4.8 Kategorisasi aggressive driving .....	62

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Skala Uji Coba <i>Aggressive Driving</i> .....	74
Lampiran 2 Analisis Data Uji Coba Skala <i>Aggressive Driving</i> .....	76
Lampiran 3 Skala Uji Coba Kecerdasan Emosional .....	78
Lampiran 4 Analisis Data Uji Coba Skala Kecerdasan Emosional .....	80
Lampiran 5 Skala Final <i>Aggressive driving</i> .....	82
Lampiran 6 Data Mentah Skala <i>Aggressive Driving</i> .....	84
Lampiran 7 Skala Final Kecerdasan Emosional .....	88
Lampiran 8 Data Mentah Skala Kecerdasan Emosional.....	90
Lampiran 9 Analisis Data.....	94

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Mengemudi adalah aktivitas yang telah banyak dilakukan masyarakat saat ini. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengemudi adalah (izin) untuk menjalankan kendaraan bermotor. Mengemudi dapat dilakukan oleh pria dan wanita, muda sampai tua, dengan kendaraan beroda dua, roda empat, ataupun jenis kendaraan lainnya. Orang yang melakukan aktivitas mengemudi disebut sebagai pengemudi. Dengan didukung kemajuan teknologi saat ini, semakin memudahkan siapa saja dalam berkendara. Contoh dari kemajuan teknologi ini adalah transmisi otomatis (*automatic transmission*) yang jauh lebih mudah dioperasikan jika dibandingkan dengan transmisi manual (*manual transmission*).

Dengan kemajuan teknologi tersebut, semakin berkembanglah beragam jenis pekerjaan yang berkaitan dengan mengemudi. Saat ini, siapa pun dapat menggunakan jasa ojek untuk berbagai kebutuhan seperti mengantarkan seseorang ke tempat tujuannya, mengantarkan barang, bahkan memesan makanan menggunakan aplikasi berbasis internet yang sudah sangat mudah ditemui. Bagi pengemudi kendaraan roda empat, kemajuan ini juga menjadi berkah tersendiri. Taksi yang dulunya terbatas penggunaannya dikarenakan hanya bisa dipesan lewat telepon atau memberhentikan di jalan, sekarang taksi bisa dipesan melalui aplikasi

berbasis internet sehingga muncul taksi *online*. Kereta api, kapal, dan pesawatpun juga semakin mudah dipesan tiketnya melalui *website* ataupun aplikasi agen perjalanan yang sudah sangat mudah ditemui. Intinya kemajuan teknologi ini semakin memberi kemudahan dan memberikan hubungan timbal balik bagi penggunaanya.

Kemajuan teknologi ini sayangnya tidak didukung dengan dukungan dari faktor-faktor lainnya. Faktor-faktor yang dibutuhkan agar bisa mengemudi dengan baik adalah sarana yang layak serta kesiapan secara fisik maupun mental. Sarana yang layak meliputi kendaraan yang digunakan serta sarana pendukung lain seperti kondisi jalan, rambu-rambu lalu lintas, dan sarana lainnya. Kesiapan secara fisik dibutuhkan karena aktivitas ini membutuhkan stamina dan konsentrasi penuh dari pengemudi. Kesiapan mental adalah memiliki minat dan motivasi yang cukup untuk melakukan suatu kegiatan (Dalyono, 2005). Kesiapan mental adalah hasil dari pengalaman-pengalaman yang telah diperoleh seseorang. Pengalaman bisa didapat dengan memperbanyak jam terbang. Semakin tinggi jam terbang seseorang, semakin banyak juga pengalaman yang ia miliki. Seseorang yang telah berpengalaman akan cenderung lebih siap ketika dihadapkan pada situasi-situasi yang tidak terduga.

Bagi mereka yang tinggal dan beraktivitas di kota-kota besar seperti Jakarta, kemacetan sudah menjadi hal lumrah yang hampir bisa ditemui setiap saat. Hari senin sampai minggu, pagi hingga malam, kemacetan tidak pernah lepas dari jalanan ibukota. Ada beberapa penyebab tingginya akan kemacetan di Jakarta. Salah satu penyebab adalah jumlah kendaraan bermotor yang semakin bertambah setiap tahunnya namun tidak diikuti pertambahan ruas jalan yang memadai. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Daerah Khusus Ibukota Jakarta (BPS DKI Jakarta, 2014), jumlah kendaraan yang melintasi ibukota semakin meningkat. Pertumbuhan kendaraan bermotor selama lima tahun terakhir mencapai 9,93% per tahun. Jika dirinci menurut jenis kendaraan, sepeda motor mengalami pertumbuhan

tertinggi, yaitu sebesar 10,54% per tahun, mobil penumpang mengalami pertumbuhan sebesar 8,75%, mobil beban tumbuh sebesar 4,46% per tahun, dan mobil bis mengalami pertumbuhan sebesar 2,13% per tahun. Total jumlah kendaraan per tahun 2014 adalah sebesar 17.523.967 unit. Bandingkan dengan luas ruas jalan ibukota yang hanya 48.502.763,16 m<sup>2</sup>. Meskipun setiap tahunnya pemerintah DKI Jakarta telah melakukan pembangunan infrastruktur jalan guna mengimbangi pertumbuhan kendaraan, jumlah kendaraan yang ada masih tidak sebanding dengan luas ruas jalannya. Pembangunan infrasturktur ini meliputi penambahan jalan tol sepanjang 250 meter, arteri primer sepanjang 5.229,50 meter, kolektor primer sepanjang 4.700 meter, kolektor sekunder sepanjang 30.000 meter, dan kota administrasi sepanjang 77804,04 meter. Untuk jenis jalan arteri sekunder mengalami pengurangan sepanjang 28.182,12 meter (2010-2014).

Selain kemacetan, ada konflik-konflik lain yang juga sering ditemui pengemudi. Berdasarkan studi pendahuluan yang telah dilakukan, konflik-konflik yang terjadi umumnya disebabkan perilaku pengemudi motor atau mobil lainnya, gangguan teknis dari kendaraan seperti motor mati, kehabisan bensin, ban bocor karena tertusuk paku, dan hal-hal lain yang bersifat teknis. Konflik-konflik dengan pengemudi lain yaitu terjadinya senggolan antara satu pengemudi dengan pengemudi lain, pengemudi yang menyalip dengan tidak memerhatikan pengemudi lainnya sehingga menimbulkan rasa kesal, perilaku pengemudi kendaraan umum yang semena-mena, mengebut ketika ada kesempatan, berhenti di sembarang tempat, dan lainnya. Bahkan ada yang mengatakan asap kendaraan pun bisa menjadi pemicu agresi. Alasannya yaitu asap yang pekat yang dihasilkan dari kendaraan lain, ataupun karena knalpot yang dimodifikasi sehingga asap buangan tepat mengarah ke muka.

Konflik-konflik ini menimbulkan rasa kesal bagi pengemudi. Rasa kesal ini ada yang diwujudkan dalam bentuk agresi dan ada juga yang tidak. Perwujudannya dapat berupa verbal maupun non verbal. Terkadang

ditujukan langsung pada pelaku, terkadang hanya dilakukan untuk melepas rasa kesal. Secara verbal, hal-hal yang sering kali dilakukan adalah menggerutu, memarahi orang yang bersangkutan, atau ditujukan pada orang yang sedang bersamapengemudi. Perilaku non verbal yang dilakukan pengemudi adalah menendang kendaraan yang bersangkutan. Hal-hal yang bersifat teknis umumnya tidak menimbulkan rasa kesal. Pengemudi hanya merasa pasrah dan mencari cara untuk menyelesaikan konflik tersebut.

Faktor lain yang juga memengaruhi tingkat kemungkinan terjadinya agresi pada seseorang adalah faktor cuaca dan keadaan psikis seseorang. Dikatakan bahwa jika sedang berada dalam kondisi macet dan turun hujan, maka secara otomatis pengemudi ingin segera sampai di tempat tujuan, namun hal ini tidak bisa tercapai karena macet. Begitu juga jika cuaca sedang sangat panas, seseorang akan lebih mudah merasa kesal jika cuaca sedang panas. Sebuah model bernama *The Negative Affect Escape Model* (Baron, 1972; Baron dan Bell, 1976; & Bell dan Baron, 1976) menyatakan bahwa pengaruh negatif (perasaan terganggu, tidak nyaman) dan perilaku kekerasan meningkat seiring dengan meningkatnya temperatur pada titik tertentu (Butke & Sheridan, 2010).

Perilaku-perilaku yang telah disebutkan di atas termasuk dalam perilaku mengemudi yang agresif (*aggressive driving*). Menurut Tasca (2000), *aggressive driving* adalah perilaku yang dilakukan secara sengaja, dengan tujuan meningkatkan kemungkinan terjadinya tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran (*impatience*), mengganggu (*annoyance*), rasa permusuhan (*hostility*), dan atau usaha untuk mempersingkat waktu (*save time*). *Aggressive driving* ini tidak terbatas pada perilaku yang benar-benar dilakukan dengan tujuan menyakiti orang lain, tapi juga termasuk perilaku-perilaku yang dilakukan agar seseorang terprovokasi, merasa kesal, dan terintimidasi. Di Amerika, *aggressive driving* mendapat perhatian yang cukup besar. Sebuah survei via telepon yang dilakukan oleh *ABC News* dan *The Washington Post* menunjukkan bahwa 32% responden menyatakan

bahwa pengemudi yang agresif adalah ancaman terbesar di jalan (AAA Foundation for Traffic Safety, 2009).

Pengemudi menunjukkan perilaku *aggressive driving* bukan tanpa alasan. Mereka cenderung mengekspresikan atau menampilkan emosi kesal tersebut dibanding hanya mendiamkan. Alasannya karena jika hanya dipendam, emosi tersebut akan tertinggal dan butuh waktu untuk bisa menghilangkan emosi tersebut, sedangkan jika dikeluarkan, pengemudi akan merasa lega dan tidak lagi merasa emosi atas kejadian yang terjadi. Selain itu, dengan cara itu mereka juga bisa menyampaikan ketidaksukaan atau ketidaksetujuan mereka terhadap pengemudi lain.

Kemampuan pengemudi untuk menyampaikan ketidaksukaan ini adalah bagian dari sesuatu yang disebut kecerdasan emosional. Kecerdasan emosional didefinisikan sebagai kemampuan untuk mempersepsikan, menilai, dan mengekspresikan emosi; memahami emosi; dan meregulasi emosi (Mayer & Salovey, 1997). Kecerdasan emosional dikonsepsikan berdasarkan dua pendekatan teoritis, sebagai *trait* dan kemampuan mental. *Trait* dalam kecerdasan emosional dianggap sebagai bagian dari *trait* kepribadian, mengacu pada kecenderungan seseorang untuk mengatur emosinya (Petrides, 2009). Pada pendekatan kedua, kecerdasan emosional adalah kumpulan emosi yang membantu penggunaan emosi sebagai bagian dari proses kognitif seseorang (Mayer, Salovey, & Caruso, 2002).

Penelitian yang dilakukan oleh Gardner dan Qualter (2010) menunjukkan adanya hubungan antara kecerdasan emosional dengan agresi verbal, rasa marah, dan kebencian. Penelitian yang dilakukan oleh Vernon, Villani, Schermer, Kirilovic, Martin, Petrides, dkk (2009) menunjukkan individu dengan tingkat kecerdasan emosional yang lebih tinggi menunjukkan humor agresif yang lebih rendah. Hasil penelitian yang dilakukan Mansfield, Addis, Cordova, dan Lynn (2009) menunjukkan bahwa kecerdasan emosional memiliki hubungan negatif dengan agresi baik pada pria maupun wanita.

Siu (2009) melakukan penelitian terhadap kecerdasan emosional dengan perilaku agresi verbal dan non verbal pada remaja di China. Metode yang digunakan untuk mengukur kecerdasan emosional adalah *self-report*. Hasilnya perilaku agresi dapat diprediksi berdasarkan penggunaan emosi yang buruk. Hasil yang sama juga diperoleh oleh penelitian yang dilakukan oleh Liao, Liao, Teoh, & Liao (2003) pada remaja di Malaysia, yaitu remaja dengan tingkat kecerdasan emosional yang lebih tinggi menunjukkan perilaku agresi yang lebih sedikit.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dijelaskan, peneliti tertarik untuk meneliti lebih lanjut hubungan kecerdasan emosional dengan perilaku agresi. Perilaku agresi yang menjadi variabel peneliti adalah agresi ketika mengemudi atau *aggressive driving*.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, dapat diidentifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran kecerdasan emosional pengemudi sepeda motor?
2. Bagaimana gambaran *aggressive driving* pengemudi sepeda motor?
3. Apakah terdapat hubungan antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor?

## **1.3 Pembatasan Masalah**

Pembatasan masalah berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah adalah “Hubungan Kecerdasan Emosional dengan *Aggressive Driving* pada Pengemudi Sepeda Motor”

## **1.4 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan pembatasan masalah, dapat dirumuskan masalah “Apakah terdapat hubungan antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor?”

### **1.5 Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan kecerdasan emosional terhadap *aggressive driving* pada pengendara sepeda motor.

### **1.6 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### **1. Manfaat Teoritis**

Manfaat teoritis dari penelitian ini adalah:

- a. Diharapkan hasil penelitian ini bisa menambah wawasan baru bagi pembacanya, terutama mahasiswa psikologi dan pengendara sepeda motor.
- b. Memberikan sumbangan yang bermanfaat dalam pengembangan ilmu psikologi.
- c. Menjadi referensi untuk penelitian terkait di masa mendatang.

#### **2. Manfaat Praktis**

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah:

- a. Bagi pengendara sepeda motor, diharapkan setelah membaca hasil penelitian ini semakin sadar akan pentingnya kecerdasan emosional dalam kehidupan sehari-hari, terutama ketika sedang mengemudi.
- b. Bagi peneliti selanjutnya, dapat mempertimbangkan variabel lain yang memengaruhi *aggressive driving*.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### ***2.1 Aggressive Driving***

##### ***2.1.1 Konsep Aggressive Driving***

Mizzel (1997) mendeskripsikan *aggressive driving* sebagai keadaan ketika pengemudi atau penumpang yang marah atau tidak sabar dengan sengaja melukai atau membunuh pengemudi lain, penumpang lain, atau pejalan kaki, atau berusaha dengan sengaja melukai atau membunuh pengemudi lain, penumpang lain, atau pejalan kaki sebagai respon pertengkaran dan perselisihan di jalan atau keluhan di jalan. Perilaku lain yang juga termasuk *aggressive driving* adalah ketika pengemudi dengan sengaja menabrakkan kendaraannya pada bangunan atau properti lainnya. (dalam Milles dan Johnson, 2003).

*National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) mendefinisikan *aggressive driving* sebagai keadaan ketika seseorang melakukan pelanggaran lalu lintas bersamaan dengan membahayakan orang lain atau properti lain (AAA Foundation, 2009). Hukum pidana New York mendefinisikan *aggressive driving* sebagai pengoperasian kendaraan bermotor dengan kasar tanpa memedulikan pengendara atau pengguna jalan lain. Termasuk di antaranya adalah berpindah jalur semena-mena, tidak memberikan tanda, berada di belakang kendaraan lain terlalu dekat, tidak memberikan jalan untuk pengemudi lain, dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas (AAA Foundation, 2009).

Menurut Tasca (2000), *aggressive driving* adalah perilaku yang dilakukan secara sengaja, dengan tujuan meningkatkan kemungkinan terjadinya tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran (*impatience*),

mengganggu (*annoyance*), rasa permusuhan (*hostility*), dan atau usaha untuk menghemat waktu (*save time*).

NHTSA menganalisa faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan yang juga menjadi indikasi bahwa adanya pengaruh *aggressive driving* di dalamnya. Faktor-faktor tersebut adalah:

- a. Mengikuti dengan tidak benar.
- b. Berpindah jalur secara tidak teratur.
- c. Mengemudi di bahu jalan.
- d. Menyalip ketika ada larangan untuk menyalip, di trotoar, di tanjakan, bus sekolah yang telah memberikan tanda untuk tidak menyalip, menyalip dari sisi yang salah, dan menyalip dengan jarak yang sempit.
- e. Mengemudi dengan ceroboh, tidak peduli dengan lingkungan sekitar, atau mendadak menambah kecepatan.
- f. Gagal memberikan celah untuk pengemudi lain menyalip.
- g. Gagal mematuhi peraturan lalu lintas, mematuhi polisi lalu lintas, atau mematuhi peraturan zona aman berkendara.
- h. Kegagalan dalam memperhatikan larangan atau himbauan pada kendaraan lain.
- i. Gagal memberikan tanda pada pengemudi lain.
- j. Mengemudi dengan cepat di atas batas kecepatan yang ditentukan.
- k. Melakukan balapan.
- l. Berbelok dengan tidak benar.

### **2.1.2 Faktor-faktor Penyebab *Aggressive Driving***

Faktor-faktor penyebab *aggressive driving* menurut Tasca (2000) adalah sebagai berikut:

- a. Usia dan jenis kelamin

Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Parry (1968) tentang sikap dan perilaku pada 279 pengemudi motor di Inggris memberikan hasil bahwa pengemudi motor pria pada usia 17-35 tahun memiliki skor

*aggressive driving* dua kali lebih besar dibanding pengemudi pria yang berada pada usia pertengahan. Pengemudi wanita pada usia 17-35 tahun memiliki skor *aggressive driving* yang sama dengan pengemudi pria yang berada pada usia pertengahan. Skor terendah dimiliki oleh grup pengemudi yang berusia lanjut.

Penelitian yang dilakukan di Israel oleh Yagil (1998) menunjukkan bahwa baik usia maupun jenis kelamin berpengaruh pada kecenderungan untuk melanggar lalu lintas. Survei yang dilakukan pada 181 mahasiswa menunjukkan bahwa wanita memiliki kecenderungan yang lebih tinggi untuk mematuhi peraturan lalu lintas.

b. Anonimitas

Anonimitas umumnya mengacu pada seseorang yang identitas pribadi dan informasi pribadi orang tersebut tidak diketahui. Anonimitas muncul dalam perilaku agresif, termasuk di antaranya *aggressive driving*. Umumnya, seseorang akan kehilangan kendali dirinya ketika mereka tidak memerhatikan dirinya dan tidak berada di lingkungan yang diatur, contohnya adalah jalan tol di malam hari. Situasi dan kondisi jalan tol di malam hari memberikan perasaan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri. Tidak ada kemungkinan akan dihukum dan dorongan untuk beragresi akan lebih mudah diwujudkan (Novaco, 1998).

Penelitian yang dilakukan oleh Ellison, Govern, Petri, dan Figler (1995) menunjukkan bahwa pengemudi yang berada di kondisi anonim akan mengklakson lebih sering, durasi lebih lama, dan dengan frekuensi yang lebih sering.

c. Faktor sosial

Agresi menurut pandangan teori belajar sosial adalah bentuk respon yang dipelajari melalui observasi dan peniruan dari orang lain. Agresi adalah hasil dari norma, hadiah, hukuman, dan model dari apa yang telah dilihat individu (Grey, Triggs, & Haworth, 1989). Penelitian

yang dilakukan oleh Peter, Dianne, Lajunen, Timo, dan Stradling (1998) menemukan bahwa seseorang akan melakukan *aggressive driving* ketika merasa pelanggaran yang mereka lakukan akan diterima oleh orang-orang yang penting bagi mereka dan mereka mampu untuk mengendalikan diri dari perilaku seperti itu (dalam Tasca, 2000).

Faktor lain selain diterima oleh orang-orang yang penting bagi mereka adalah apa yang mereka lihat di jalan. Semakin sering pengemudi melihat seseorang mengeluarkan amarah, melanggar lalu lintas, mengebut, menyalip dengan tidak benar, maka akan membentuk pandangan bahwa perilaku seperti itu dapat diterima (Novaco, 1998).

d. Kepribadian

Setiap individu memiliki *trait* yang mengatur bagaimana bersikap dalam berbagai situasi. *Trait-trait* inilah yang kemudian membentuk kepribadian seseorang.

Jonah (dalam Tasca, 2000) mengulas 38 studi yang memfokuskan pada salah satu *trait* yang menarik dalam penelitian keselamatan lalu lintas, *sensation seeking* (mencari sensasi). *Sensation seeking* didefinisikan sebagai kebutuhan akan sensasi dan pengalaman yang baru, bervariasi, dan kompleks dan keinginan untuk mengambil risiko fisik dan sosial demi pengalaman seperti itu. Dari 38 studi, hanya 4 studi yang tidak memiliki hubungan positif antara *sensation seeking* dengan mengemudi secara agresif.

e. Gaya hidup

Gaya hidup mengacu pada bagian dari perilaku yang diperlihatkan individu dengan kepribadian tertentu. Penelitian oleh Beirness (1996) yang berfokus pada pengemudi muda, menemukan bahwa kemungkinan untuk mengemudi dengan berisiko dan terlibat dalam kecelakaan lebih besar pada individu dengan gaya hidup dengan karakteristik yang aktif mengambil kesempatan, impulsif, dan menunjukkan agresi.

Penelitian longitudinal yang dilakukan *Traffic Injury Research Foundation* (Beirnes, 1996) terhadap 2400 siswa SMA di Ontario menemukan bahwa 40% di antaranya diklasifikasikan sebagai *thrill seekers* (pencari sensasi) sementara sisanya berada di kelompok *conventional* (biasa) dan kelompok *inadequate* (tidak memadai). Pada tahun kedua penelitian, kelompok ini memiliki skor mengemudi berisiko yang lebih tinggi dibandingkan kelompok yang lain.

f. Sikap pengemudi

Pengemudi cenderung melakukan agresi lalu lintas ketika mereka berada pada situasi yang menghalangi perjalanan mereka, baik itu karena kemacetan maupun karena pengemudi lain. Pengemudi yang menganggap dirinya memiliki kemampuan mengemudi yang baik cenderung mengekspresikan kemarahan mereka pada situasi yang menghambat perjalanan mereka. Sebaliknya, pengemudi yang menganggap dirinya memiliki skill mengemudi dengan aman lebih sedikit merasa marah ketika berada di situasi yang menghambat perjalanan mereka.

g. Faktor lingkungan

Shinar (1999) melaporkan adanya hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dengan pembentukan agresi pada pengemudi. Pada persimpangan, pengemudi akan cenderung melakukan agresi (menerobos lampu merah atau mengklakson kendaraan di depannya) jika berada di persimpangan yang memiliki fase lampu merah lebih lama dibanding fase lampu hijau.

### **2.1.3 Jenis-jenis Aggressive Driving**

Tasca (2000) menyebutkan perilaku-perilaku yang merupakan *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

- a. Membuntuti terlalu dekat.
- b. Keluar-masuk jalur.

- c. Menyalip dengan tidak benar.
- d. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat.
- e. Menyalip dari bahu jalan.
- f. Berpindah-pindah tanpa memberikan tanda.
- g. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip.
- h. Tidak ingin memberikan kesempatan bagi pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur.
- i. Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas kecepatan yang ditentukan.
- j. Melanggar tanda yang mengharuskan pengemudi untuk berhenti.
- k. Melewati (melanggar) lampu merah.

Perilaku lain menunjukkan rasa mengganggu dan berbahaya namun bukan dengan tujuan untuk menyakiti melainkan untuk mengintimidasi, membuat kesal, marah, atau memprovokasi juga ikut dan menjadi indikator alasan yang mendasari *aggressive driving*. Perilaku-perilaku tersebut adalah:

- a. Menyalakan lampu jauh
- b. Mengklakson terus menerus
- c. Memelototi pengemudi lain untuk menunjukkan ketidaksetujuan
- d. Berteriak
- e. Gestur tubuh

## **2.2 Kecerdasan Emosional**

### **2.2.1 Konsep Kecerdasan Emosional**

Kecerdasan emosional didefinisikan sebagai kemampuan untuk mempersepsikan, menilai, dan mengekspresikan emosi, memahami emosi, dan meregulasi emosi (Mayer & Salovey, 1997). Kecerdasan emosional dikonsepsikan berdasarkan dua pendekatan teoritis, sebagai *trait* dan kemampuan mental. *Trait* dalam kecerdasan emosional dianggap sebagai

bagian dari *trait* kepribadian, mengacu pada kecenderungan seseorang untuk mengatur emosinya (Petrides, 2009). Pada pendekatan kedua, kecerdasan emosional adalah kumpulan emosi yang membantu penggunaan emosi sebagai bagian dari proses kognitif seseorang (Mayer, Salovey, & Caruso, 2002).

### 2.2.2 Landasan Kecerdasan Emosional

Emosi berasal dari bahasa Latin “*movere*” yang berarti “menggerakkan, bergerak” yang ditambahkan awalan “*e-*” menjadi “bergerak menjauh”. *Oxford English Dictionary* mendefinisikan emosi sebagai setiap kegiatan atau pergolakan pikiran, perasaan, nafsu; setiap keadaan mental yang hebat. Sedangkan Goleman (2001) merujuk emosi pada suatu perasaan dan pikiran-pikiran khususnya, suatu keadaan biologis dan psikologis, dan serangkaian kecenderungan untuk bertindak.

Emosi memainkan peran khas sebagaimana diungkapkan oleh ciri-ciri biologis mereka (Goleman, 2001). Emosi mempersiapkan tubuh untuk berbagai jenis reaksi. Reaksi-reaksi tersebut adalah:

- a. Amarah, adalah keadaan ketika darah mengalir lebih cepat, detak jantung meningkat, dan terjadi peningkatan pada hormon adrenalin. Hasilnya adalah memukul seseorang, memaki, dan lain sebagainya.
- b. Ketakutan, adalah ketika darah mengalir ke otot-otot rangka besar, kaki menjadi lebih mudah bergerak berjalan dan berlari, wajah menjadi pucat, dan tubuh menjadi kaku tidak bisa bergerak. Bentuk dari reaksi ini adalah rasa khawatir, cemas, panik, dan lain sebagainya.
- c. Kebahagiaan, adalah keadaan di mana hormon-hormon yang meningkatkan energi positif dan menghambat perasaan negatif menjadi aktif. Seseorang menjadi mudah tersenyum, berpikir positif, dan bersemangat.
- d. Cinta, adalah perasaan kasih sayang dan kepuasan seksual. Rasa cinta bisa didapat ketika menerima dan memberi kepada keluarga, teman, dan

lawan jenis. Bentuk rasa cinta adalah persahabatan, kepercayaan, dan perasaan dekat.

- e. Terkejut, adalah keadaan ketika penglihatan terbuka lebar dan memungkinkan untuk menerima lebih banyak informasi untuk menghadapi kejadian tidak terduga. Contoh dari reaksi terkejut adalah terpana, terkejut, dan lain sebagainya.
- f. Jijik, adalah keadaan ketika seseorang bereaksi atas sesuatu yang menyengat rasa atau baunya. Seseorang yang merasa jijikakan mengerutkan bibirnya dan hidungnya, yang menurut Darwin adalah suatu usaha primordial untuk menutup ludah hidung atau meludahkan makanan beracun. Contoh reaksi ini adalah mual, tidak suka, dan lain sebagainya.
- g. Sedih, adalah keadaan di mana tubuh berusaha menyesuaikan diri akibat rasa kehilangan. Kesedihan menurunkan energi dan semangat hidup untuk melakukan kegiatan. Ketika kesedihan itu semakin dalam dan mendekati depresi, metabolisme tubuh akan terganggu. Contoh reaksi ini adalah hina, menyesal, malu, dan lain sebagainya.

### **2.2.3 Ciri-ciri Pikiran Emosional**

Pikiran-pikiran emosional memiliki ciri-ciri utama yang membedakannya dengan pikiran rasional. Ciri-ciri utama tersebut adalah:

- a. Respon yang cepat tetapi ceroboh

Pikiran emosional merespon suatu kejadian lebih cepat dari pikiran rasional. Dalam pandangan evolusi, kecepatan ini berkisar pada kejadian-kejadian yang dasariah, apa-apa yang harus diperhatikan, misalnya ketika bertemu hewan liar. Respon emosi memang cepat, namun efek samping dari kecepatan ini adalah pada ketepatannya. Sering kali seseorang melakukan sesuatu yang kemudian ia sesali karena membiarkan emosi bergerak lebih cepat. Meski begitu, respon cepat ini dibutuhkan manusia sebagai insting alami untuk bertahan hidup.

- b. Pertama adalah perasaan, kedua adalah pemikiran  
Secara biologis, otak manusia tumbuh dengan batang otak sebagai “akar” dari otak tersebut. Dari batang otak inilah terbentuk pusat emosi. Pertumbuhan otak sendiri dimulai dari batang otak kemudian tumbuh ke atas dan membentuk otak berpikir atau neokorteks. Fakta bahwa otak berpikir tumbuh dari wilayah otak emosional (batang otak) mengungkapkan hubungan antara pikiran dengan perasaan.
- c. Realitas simbolik yang seperti anak-anak  
Logika pikiran emosional bersifat asosiatif, yaitu menganggap bahwa unsur-unsur yang melambangkan realitas atau memicu kenangan terhadap realitas adalah hal yang sama dengan realitas tersebut. Contoh dari kemiripan antara pikiran emosional dengan perilaku anak-anak adalah pemikiran kategoris, di mana segalanya adalah hitam dan putih, ya dan tidak. Bila mengikuti logika pikiran emosional, maka segala sesuatu tidak perlu dirumuskan berdasarkan identitas objektifnya, melainkan pada bagaimana sesuatu dipersepsikan.
- d. Masa lampau diposisikan sebagai masa sekarang  
Ketika suatu peristiwa tampak serupa dengan kenangan masa lampau yang mengandung muatan emosi, pikiran emosional bereaksi dengan menganggap keadaan sekarang seolah-olah keadaan itu adalah masa lampau. Apabila penilaian itu cepat dan otomatis, akan sulit untuk menyadari bahwa apa yang dahulu seperti itu sekarang tidak lagi.
- e. Realitas yang ditentukan oleh keadaan  
Pikiran emosional berkerja dengan bergantung pada perasaan tertentu yang sedang menonjol pada saat tersebut, dengan kata lain ditentukan oleh keadaan.

#### **2.2.4 Aspek-aspek Kecerdasan Emosional**

Kecerdasan emosi Salovey yang dikutip oleh Goleman (2001) terbagi menjadi lima wilayah utama, yaitu:

- a. Mengenali emosi diri (*self awareness*)  
Kesadaran akan emosi diri adalah dasar kecerdasan emosional. Kemampuan untuk memantau dan selalu sadar akan perasaan diri merupakan hal yang penting dalam pemahaman diri. Ketidakmampuan dalam mencermati perasaan akan membuat seseorang dikuasai oleh perasaannya. Seseorang yang mampu mengenali emosinya adalah seorang pilot yang andal dalam kehidupan mereka.
- b. Mengelola emosi (*self regulating*)  
Kemampuan mengelola emosi adalah kemampuan untuk mampu mengungkapkan emosi yang sesuai dengan keadaan yang ada. Seseorang yang tidak mampu mengelola emosinya akan terus menerus berada dalam keadaan murung, sementara seseorang yang mampu mengelola emosinya akan bangkit kembali ketika mengalami kemerosotan dalam hidup.
- c. Memotivasi diri sendiri (*motivation*)  
Seseorang perlu menata emosinya agar bisa memberi perhatian untuk memotivasi diri, menguasai diri, dan berkreasi. Orang-orang yang mampu mengendalikan emosinya akan lebih produktif dan efektif dalam melakukan hal.
- d. Mengenali emosi orang lain (*emphaty*)  
Mengenali emosi orang lain adalah kemampuan berempati. Seseorang yang empatik lebih mampu menangkap sinyal-sinyal tersembunyi yang diberikan orang lain guna mengisyaratkan apa yang dibutuhkan seseorang dan apa yang tidak.
- e. Membina hubungan (*relationship management*)  
Membina hubungan dengan orang lain merupakan bagian dari keterampilan sosial dalam mengelola emosi diri dan orang lain. Orang-orang yang hebat dalam keterampilan ini akan sukses dalam bidang apa pun yang mengandalkan pergaulan dengan orang lain.

## **2.3 Dewasa Muda**

### **2.3.1 Gambaran Umum Dewasa Muda**

Masa dewasa muda menurut kebanyakan orang awam adalah masa ketika seseorang menerima tanggung jawab akan diri sendiri, membuat keputusan sendiri, dan mandiri secara finansial. Masa dewasa muda adalah masa transisi, masa persiapan dari fase remaja menuju dewasa akhir. Seseorang yang berada pada masa ini akan memiliki tanggung jawab baru akan dirinya sendiri dan orang lain.

Pada masa ini seseorang akan mendapat peran dan tanggung jawab yang lebih besar. Mereka tidak lagi bergantung pada keluarganya. Mereka akan merasa tertantang untuk membuktikan dirinya sebagai seorang pribadi yang mandiri. Masa ini adalah masa ketika seseorang mengumpulkan pengalaman-pengalaman dan mengeksplor dunianya sebagai bahan untuk mempersiapkan diri di masa berikutnya.

Secara umum dewasa muda berada di kisaran usia 20-40 tahun. Mereka telah memiliki kematangan secara fisik, dalam arti pertumbuhan dan perkembangan fisik mereka telah berada di puncaknya. Bagi aspek-aspek lain, masa ini adalah masa-masa transisi. Aspek-aspek tersebut adalah aspek fisik, aspek kognitif, dan aspek psikososial.

### **2.3.2 Transisi Fisik**

#### *2.3.2.1 Aspek-aspek perkembangan fisik*

Golongan dewasa muda telah mencapai puncak kekuatan, energi, dan ketekunan. Mereka mampu menjalani aktivitas yang padat, menghabiskan banyak waktu dan tenaga, namun mereka tetap mampu melakukannya. Hal ini terjadikarena selain fisik yang sehat, terdapat aspek-aspek lain yang mendukung fisik, yaitu kekuatan dan tenaga, ketekunan, dan motivasi.

- a. Kekuatan dan energi

Pada masa dewasa muda, umumnya seseorang akan fokus pada karier. Karier menjadi fokus utama dan menjadi kegiatan yang banyak menyita waktu dan tenaga. Hal ini, meskipun melelahkan, akan dijalani karena mereka sedang membangun kehidupan mereka. Mereka juga memikirkan kehidupan setelah berkeluarga nanti. Pikiran-pikiran ini menjadi sumber kekuatan dan energi mereka,

b. Ketekunan

Seseorang yang sudah memiliki keinginan dan sedang berkarier membutuhkan tekad yang kuat untuk mempertahankan keinginannya itu. Ketekunan adalah salah satu kunci kesuksesan. Seseorang seringkali mudah merasa gagal dan cepat meyerah dalam suatu hal dan segera berganti ke hal lain yang mereka anggap lebih nyaman atau lebih cocok. Mereka yang telah menikah biasanya memiliki ketekunan yang lebih baik karena mereka memiliki tanggung jawab yang lebih besar dibandingkan seseorang yang belum menikah.

c. Motivasi

Motivasi yang disebutkan di sini adalah motivasi internal yaitu dorongan untuk mencapai atau memperoleh sesuatu dari dalam diri. Seseorang yang memiliki motivasi internal yang kuat tidak akan mudah terpengaruh godaan atau hambatan-hambatan eksternal.

### 2.3.2.2 Kesehatan

Sehat adalah kondisi di mana fisik, mental, dan sosial berada dalam kondisi baik tanpa gangguan-gangguan atau simtom-simtom. Kesehatan dipengaruhi oleh banyak hal, yaitu:

a. Pengaruh genetis

Semua penyakit yang menyerang tubuh manusia memiliki hubungan dengan gen. Pemetaan genom pada masa kini memungkinkan ilmuwan untuk menemukan akar genetis dari beragam gangguan.

b. Pengaruh perilaku

Segala sesuatu yang dilakukan seseorang akan memiliki dampak pada tubuhnya, baik itu pola makan, pola istirahat, dan pola olahraga. Semua ini adalah bagian dari pola hidup. Pola hidup yang tidak sehat akan membawa seseorang kepada penyakit. Penyakit-penyakit yang disebabkan oleh pola hidup yang tidak sehat adalah gangguan berat badan, gangguan makan, dan stres. Merokok dan menggunakan narkoba juga merupakan bagian dari pola hidup tidak sehat.

c. Pengaruh-pengaruh tidak langsung pada kesehatan

Status sosial ekonomi adalah hal lain yang berpengaruh pada kesehatan seseorang, meskipun tidak secara langsung. Seseorang yang memiliki angka pendapatan yang tinggi memiliki kesehatan dan hidup lebih lama dibandingkan seseorang dengan angka pendapatan yang rendah. Hal ini tidak menjamin seseorang dengan angka pendapatan yang lebih tinggi akan lebih sehat. Pola hidup adalah faktor yang memengaruhi kesehatan seseorang, tidak memandang apakah ia seseorang yang kaya atau miskin. Faktor lain yang juga berpengaruh adalah ras atau etnisitas. Pada ras atau etnisitas minoritas, mereka menerima pelayanan kesehatan yang cenderung lebih rendah.

### 2.3.2.3 *Masalah kesehatan mental*

Bagi sebagian orang, masa dewasa muda adalah masa ketika kesejahteraan dan kesehatan mental meningkat, dan masalah perilaku berkurang. Bagi sebagian yang lain, masalah kesehatan mental seperti depresi, alkoholisme, dan penyalahgunaan narkoba meningkat. Hal ini dikarenakan ketidakmampuan dalam mempertanggungjawabkan kebebasan yang ada. Berbeda dengan masa remaja di mana segala sesuatu harus mematuhi aturan yang ada, pada masa dewasa muda seseorang diberikan kebebasan untuk menentukan jalan dan mengambil keputusannya sendiri.

### 2.3.2.4 *Isu-isu seksual dan reproduksi*

Sumber kesenangan utama pada masa dewasa muda umumnya adalah aktivitas seksual. Aktivitas ini adalah aktivitas yang melibatkan perhatian pada fisik. Perhatian ini berhubungan dengan gangguan-gangguan pada alat reproduksi, yaitu Infeksi menular Seksual (IMS), gangguan menstruasi, dan ketidaksuburan.

#### 2.3.2.5 Pencegahan penyakit

Sebelum terkena gangguan-gangguan kesehatan, seseorang dapat melakukan upaya pencegahan. Sarafino (1994) mengemukakan tiga jenis pencegahan, yaitu pencegahan primer, pencegahan sekunder, dan pencegahan tersier (dalam Dariyo, 2003).

##### a. Pencegahan primer

Pencegahan primer atau preventif adalah upaya yang secara sengaja dilakukan seseorang sebelum terjangkit penyakit agar bisa menghindari penyakit tersebut.

##### b. Pencegahan sekunder

Pencegahan sekunder atau kuratif adalah upaya yang dilakukan ketika sedang sakit agar cepat sembuh dari penyakit tersebut. Upaya ini juga dilakukan untuk menghindari terjangkit penyakit lain.

##### c. Pencegahan tersier

Pencegahan tersier adalah upaya untuk merehabilitasi pasien agar tidak menimbulkan efek samping apapun. Upaya ini juga bertujuan untuk menjaga pasien agar tidak terjangkit penyakit lainnya.

### 2.3.3 Transisi Kognitif

#### 2.3.3.1 Cara berpikir

##### a. Model Neo-Piagetian

Para neo-Piagetian percaya bahwa perluasan kognisi melebihi tahap operasi formal. Tahap operasi formal adalah puncak pencapaian tertinggi menurut Piaget. Ada dua teori perluasan kognisi. Pertama, berpikir reflektif, yaitu “pertimbangan aktif, konsisten, dan hati-hati” terhadap

informasi atau keyakinan mengenai bukti-bukti yang mendukung dan mengarahkan pada keputusan yang dibuat. Kedua, pemikiran pascaformal, yaitu pemikiran yang fleksibel, terbuka, adaptif, dan individualistik. Pemikiran pascaformal bersifat fleksibel. Ia menerapkan hasil dari pengalaman-pengalaman dalam berbagai situasi

*b. Model Schaie*

1. Tahap akuisitif (anak-anak dan remaja), adalah tahap ketika individu berusaha menguasai pendidikan dan keterampilan mereka sebagai persiapan di masa depan.
2. Tahap pencapaian (awal 20-an hingga awal 30-an), adalah tahap ketika individu menggunakan semua potensi yang ia miliki untuk mencapai tujuannya, seperti karier dan keluarga.
3. Tahap tanggung jawab (akhir 30-an hingga awal 60-an), adalah tahap di mana individu memenuhi tanggung jawab yang ia miliki pada keluarga dan lingkungan kerjanya.
4. Tahap eksekutif, (usia 30-an hingga paruh baya), yaitu masa ketika seseorang berada di puncak kariernya. Pada masa ini seseorang akan dihadapkan pada permasalahan-permasalahan yang lebih kompleks, mengimbangi antara karier, keluarga, dan memenuhi tanggung jawab dalam organisasi sosial-masyarakat.
5. Tahap reorganisasi (akhir paruh baya hingga awal lanjut usia), adalah masa ketika seseorang menyusun kembali apa yang telah ia capai dan mengambil makna-maknanya.
6. Tahap reintegratif (masa lanjut usia), pada masa ini individu mulai mengalami perubahan biologis dan kognitif. Mereka cenderung lebih selektif dalam memilih tugas dan akan lebih fokus pada apa yang bermakna dan apa yang ingin dicapai.
7. Tahap menciptakan peninggalan (akhir lanjut usia), adalah ketika seseorang membuat disposisi ulang terhadap berbagai pengalaman yang dimiliki.

c. Model Stanberg

Stanberg mengenalkan teori *triarchic* yang terdiri dari elemen pengalaman, elemen konstektual, dan elemen pemaknaan. Pada masa dewasa muda, ketiga elemen ini digunakan untuk mencari dan menemukan pengetahuan yang tersirat (*insight*). Di dalam *insight*, termasuk juga di dalamnya pengaturan diri, pengaturan tugas-tugas, dan pengatutan yang lain.

2.3.3.2 *Penalaran moral*

Moral berkembang seiring dengan perkembangan kognitif seseorang. Perkembangan moral seseorang paling banyak dipengaruhi oleh pengalaman-pengalaman yang ia peroleh. Bagaimana budaya tempat ia tumbuh dewasa, apakah ia seorang pria atau wanita, semua itu akan mempengaruhi bagaimana nilai moral seseorang.

2.3.3.3 *Dunia pendidikan*

Pada masa ini, seseorang akan menyiapkan diri, menjelajahi dunia yang baru bagi mereka. Keterampilan-keterampilan dan pengetahuan yang dimiliki akan banyak digunakan di masa dewasa, baik itu mempersiapkan untuk keluarga, atau lingkungan kerjanya.

2.3.3.4 *Dunia kerja*

Setelah mengumpulkan pengetahuan-pengetahuan dan keterampilan, seseorang menerapkannya dalam dunia kerja. Seseorang yang lulus dari perguruan tinggi setelah bekerja akan menerima upah yang lebih tinggi dibandingkan seorang yang hanya lulus sekolah dasar (SD). Hal ini dipengaruhi oleh perbedaan pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki.

**2.3.4 *Transisi Psikososial***

2.3.4.1 *Perkembangan identitas*

Pada masa peralihan ke masa dewasa, awal dewasa muda menawarkan penundaan dari tekanan-tekanan perkembangan dan membiarkan orang

muda untuk bebas mencoba berbagai peran dan gaya hidup. Seseorang yang sedang berada dalam masa dewasa muda akan mengalami hal-hal berikut

- a. Pemusatan kembali, adalah proses peralihan identitas dari masa remaja ke masa dewasa dan menjadi tugas utama masa peralihan. Pemusatan kembali terdiri dari tiga tahap, yaitu kekuatan, tanggung jawab, dan kemandirian.
- b. Penundaan kontemporer, adalah ketika individu tidak menggunakan kesempatan di masa ini untuk mengeksplor dunianya, tetapi pasif di tempat. Bahkan ada sebagian lain yang mengalami kemunduran. Hal ini menurut terjadi karena individu tidak memiliki ketaatan, yaitu keyakinan pada sesuatu yang jauh lebih besar dibandingkan diri mereka sendiri (Erikson, dalam Papalia & Feldman, 2014).
- c. Eksplorasi identitas ras atau etnis. Bagi seseorang yang berada digolongan kaum minoritas, mereka akan memiliki tanggung jawab yang lebih besar. Mereka sering kali khawatir dengan kondisi ekonominya, mengambil tanggung jawab lebih awal, sedangkan mereka juga perlu menjalani proses peralihan. Karena hal inilah, bagi mereka, beberapa proses peralihan mungkin dipersingkat. Jika seseorang berada di lingkungan yang berbeda dengan budaya aslinya, ia harus memahami bahwa ia adalah bagian dari masyarakat dengan keberagaman yang luas.

#### *2.3.4.2 Perkembangan hubungan dengan orang tua*

Ketika berada di masa dewasa, seseorang harus menyadari bahwa hubungan mereka dengan orang tuanya bukan lagi hubungan anak-anak dengan orangtuanya, melainkan hubungan antar orang dewasa. Perubahan ini bukan berarti membuat seseorang kehilangan kasih sayang, empati, dan dukungan finansial dari orang tuanya. Mereka masih membutuhkan hal-hal ini, dan hal-hal inilah yang akan

membantu keberhasilan mereka sebagai seorang dewasa kelak. Seseorang yang tetap tinggal dengan orang tuanya mungkin akan mengalami kesulitan untuk menegosiasi ulang hubungannya dengan orang tua

#### 2.3.4.3 *Perkembangan kepribadian*

- a. Model Normatif, menggambarkan perkembangan kepribadian psikososial mengikuti rangkaian dasar terkait usia. Model ini meyakini bahwa pada usia-usia tertentu akan terjadi perubahan yang bersifat *normatif*, hal umum yang terjadi pada hampir setiap populasi
- b. Model Waktu Peristiwa, menggambarkan perkembangan kepribadian psikososial sebagai respon dari peristiwa-peristiwa serta waktu-waktu penting dalam kehidupan. Peristiwa-peristiwa yang terjadi tepat pada waktunya akan membantu seseorang berkembang dengan baik, sedangkan peristiwa yang tidak terjadi pada waktunya, dan tidak bisa dihadapi, akan menimbulkan stres bagi orang tersebut.
- c. Model Lima Sifat, didasarkan pada “Lima Besar” kelas yang terkait dengan sifat-sifat kepribadian, yaitu *openness* (keterbukaan), *conscientiousness* (kesadaran), *extraversion* (ekstraversi), *agreeableness* (keramahan), dan *neuroticism* (neurotisme). Menurut pendekatan ini, perubahan yang terjadi pada setiap individu berbeda-beda. Perubahan ini bisa perubahan positif, bisa juga negatif, tergantung pada faktor apa yang paling mempengaruhi individu tersebut.
- d. Model-model Tipologis, adalah pendekatan yang mengidentifikasi gaya kepribadian secara luas. Menurut model ini, ada tiga tipe kepribadian. Tipe pertama adalah *ego-resilient* atau kemampuan beradaptasi di bawah pengaruh stres. Individu dengan *ego-resilient* memiliki penyesuaian diri yang baik. Tipe kedua adalah

“kontrol berlebihan” yaitu seseorang yang terlalu dikendalikan oleh ego-nya, sehingga ia menjadi seseorang yang pemalu, cemas, dan paling mungkin mengalami stres karena mereka cenderung tertutup. Tipe ketiga adalah “kontrol rendah” yaitu seseorang yang memiliki kontrol ego yang rendah. Orang-orang dengan kontrol ego rendah cenderung aktif, keras kepala, dan impulsif

#### 2.3.4.4 *Hubungan intimasi*

Erikson menganggap tugas penting dalam masa dewasa muda adalah memiliki hubungan intimasi (dalam Papalia & Feldman, 2014). Kebutuhan untuk membentuk hubungan dekat, stabil, dan saling mengasihi menjadi motivator utama perilaku manusia. Dua ekspresi intimasi di masa dewasa muda adalah persahabatan dan cinta.

- a. Persahabatan. Persahabatan pada masa ini mungkin kurang stabil karena aktivitas yang bervariasi dan padat bagi setiap individu sehingga orang-orang yang ditemui berbeda-beda. Persahabatan yang ada cenderung untuk memenuhi kebutuhan sosial dan berpusat pada aktivitas kerja. Beberapa persahabatan yang terjadi mungkin lebih stabil dibandingkan hubungan kekasih atau hubungan suami istri.
- b. Cinta, menurut Stanberg (dalam Papalia & Feldman, 2014) terdiri dari tiga elemen, yaitu intimasi, gairah, dan komitmen. Cinta sempurna adalah cinta yang memiliki ketiga elemen ini. Fondasi utama dalam hubungan cinta adalah komunikasi. Komunikasi dua arah yang baik membantu memulai dan mempertahankan hubungan ini.

#### 2.3.4.5 *Gaya hidup menikah dan tidak menikah*

Setiap individu memiliki pilihan apakah ia akan menikah atau tidak. Seseorang mungkin akan memilih untuk menjalani pernikahan normal, seseorang lain mungkin akan memilih untuk tinggal bersama tetapi

tidak menikah (kohabitasi), sedangkan yang lain mungkin akan memilih untuk menjalani hidup dengan sesama jenisnya.

#### 2.3.4.6 *Masa sebagai orang tua*

Pada masa ini, pasangan mulai merasakan bagaimana menjadi orang tua, membesarkan anak, sekaligus mempertahankan hubungan dengan pasangan mereka. Banyak konflik yang harus mereka hadapi, membagi waktu antara keluarga dengan karier mereka, waktu untuk anak dan untuk pasangan.

#### 2.3.4.7 *Masa setelah pernikahan berakhir*

Seringkali pernikahan berakhir dengan perceraian. Di Amerika, pernikahan rata-rata berakhir setelah 7-8 tahun pernikahan (Kreider dalam Papalia & Feldman, 2014). Penyebab terjadinya perceraian yang paling sering muncul adalah tidak adanya lagi kesesuaian dan hilangnya dukungan emosional. Adanya kekerasan dalam rumah tangga juga menjadi faktor lain penyebab perceraian. Setelah bercerai, individu harus menata kembali emosinya, terutama ketika telah memiliki anak. Individu mungkin akan menikah kembali dan membawa serta anak mereka atau membesarkannya sendiri (*single parent*)

## **2.4 Pengemudi Sepeda Motor**

### **2.4.1 Definisi Pengemudi Sepeda Motor**

Mengemudi menurut KBBI adalah (izin) untuk menjalankan kendaraan bermotor. Pengemudi sepeda motor adalah seseorang yang menjalankan sepeda motor.

### **2.4.2 Syarat-syarat yang Harus Dipenuhi dalam Berkendara**

Kepolisian Republik Indonesia telah menetapkan peraturan berkaitan dengan kelayakan seseorang dalam berkendara. Peraturan ini ditetapkan guna memberikan rasa aman, tertib dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Seseorang diperbolehkan mengemudikan suatu kendaraan jika ia

telah memenuhi syarat-syarat tertentu. Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh seorang pengemudi adalah:

a. Memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM C)

SIM C adalah surat izin untuk mengemudikan kendaraan roda dua (sepeda motor). SIM C bisa didapat seseorang jika ia memiliki berkas-berkas yang dibutuhkan, salah satunya adalah Kartu Tanda Pengemudi (KTP). KTP di Indonesia bisa dimiliki ketika seseorang sudah berumur minimal 17 tahun, sehingga jika ia tidak memiliki KTP maka ia tidak bisa memiliki SIM C. Selain itu, untuk memperoleh SIM C ini seseorang juga wajib mengikuti tes yang dilaksanakan oleh pihak kepolisian. Tes yang diberikan terdiri dari dua tes, yaitu tes tertulis dan tes praktik. SIM C bisa diberikan jika seseorang lulus kedua tes ini. Seorang pengemudi sepeda motor harus memiliki SIM C sebagai bukti bahwa ia memang layak untuk berkendara.

b. Memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

STNK merupakan tanda bukti pendaftaran dan pengesahan suatu kendaraan bermotor berdasarkan identitas dan kepemilikannya yang telah terdaftar. STNK berisi identitas kepemilikan dan identitas kendaraan bermotor. Setiap satu kendaraan bermotor hanya bisa memiliki satu nomor kendaraan. Hal ini guna menghindari terjadinya duplikasi kepemilikan. STNK harus dibawa oleh pengemudi setiap kali ia berkendara. STNK adalah bukti bahwa kendaraan yang digunakan adalah benar kendaraan miliknya.

Dalam mengemudi, seseorang juga harus mematuhi aturan-aturan yang berlaku. Kelengkapan dalam berkendara harus diperhatikan oleh pengemudi. Seorang pengemudi wajib menggunakan helm ketika sedang berkendara. Selain itu juga disarankan untuk mengenakan jaket dan sepatu. Penggunaan sandal ketika berkendara kurang dianjurkan karena faktor keamanan. Kelengkapan lain yang juga harus diperhatikan oleh pengemudi adalah

kelengkapan kendaraan itu sendiri, misalnya kaca spion, plat nomor kendaraan, lampu depan dan lampu belakang, dan lain sebagainya.

## **2.5 Hubungan antara Kecerdasan Emosional terhadap *Aggressive Driving***

Hubungan antara kecerdasan emosional dan agresi dijelaskan oleh Bucchi, Sangiorgi, dan Vignali (2012) dalam artikel jurnal yang mengulas penelitian-penelitian terhadap kecerdasan emosional dan agresi pada anak-anak, remaja dan dewasa.

Perilaku agresi memberikan dampak negatif tidak hanya pada korban, tetapi juga dari agresor atau pelaku itu sendiri. Pelaku agresi pada usia remaja menunjukkan ketidakmampuan dalam menyesuaikan diri dengan lingkungan, performa akademik yang rendah, terlibat dalam tindakan-tindakan kejahatan lain, dan masalah kesehatan mental (Moffitt, 2006; Ostrov & Godleski, 2009; Piquero, Daigle, Gibson, Piquero, & Tibbetts, 2007). Pada orang dewasa dengan tingkat agresi yang tinggi, mereka lebih sering terlibat dalam kasus kriminal, memiliki hubungan pernikahan yang buruk, dan menganggur (Alsaker & Olweus, 2002; Asberg, 1994; Coccaro, Noblett, & McCloskey, 2009; Farrington, 1991).

Bucchi dkk. (2012) mengulas lima penelitian kecerdasan emosional dan agresi pada anak-anak. Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan yang negatif antara kecerdasan emosional dengan agresi. Hubungan negatif artinya ketika satu variabel menunjukkan skor tinggi, maka variabel lain akan menunjukkan skor rendah, dan begitu sebaliknya. Anak-anak yang memiliki skor kecerdasan emosional yang tinggi tidak dan lebih sedikit menunjukkan agresi dibandingkan anak-anak yang memiliki skor kecerdasan emosional yang rendah.

Ulasan Bucchi dkk. (2012) pada tujuh penelitian kecerdasan emosional dan agresi pada remaja menunjukkan hasil yang sama dengan hasil penelitian pada anak-anak. Hubungan antara kecerdasan emosional dengan agresi adalah negatif. Remaja yang memiliki skor kecerdasan emosional

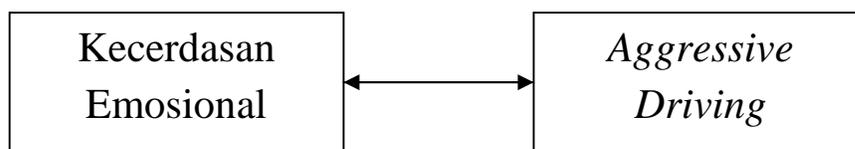
yang tinggi tidak dan lebih sedikit menunjukkan agresi dibandingkan anak-anak yang memiliki skor kecerdasan emosional yang rendah.

Lebih lanjut, Bucchi dkk. (2012) mengulas tujuh hasil penelitian kecerdasan emosional dengan agresi pada orang dewasa. Hasil penelitian-penelitian ini mendukung hasil-hasil sebelumnya pada anak-anak dan remaja. Hubungan antara kecerdasan emosional dengan agresi adalah negatif. Orang dewasa yang memiliki skor kecerdasan emosional yang tinggi tidak dan lebih sedikit menunjukkan agresi dibandingkan anak-anak yang memiliki skor kecerdasan emosional yang rendah.

## 2.6 Kerangka Berpikir

Konflik-konflik yang sering terjadi di jalan seperti kemacetan, perilaku pengemudi lain, gangguan teknis, dan cuaca yang tidak mendukung seringkali membuat kita merasa kesal. Rasa kesal ini sebagian diwujudkan dalam bentuk agresi, sebagian lagi tidak. Agresi yang ditampilkan pun dapat berupa agresi verbal atau non verbal. Agresi ini adalah bentuk penyampaian ketidaksetujuan atau rasa tidak suka kita terhadap sesuatu. Agresi yang dilakukan oleh pengemudi ketika mengemudi disebut *aggressive driving*.

Kecerdasan emosional dengan aspek-aspeknya memiliki hubungan dengan *aggressive driving*. Hal ini bisa terlihat dari aspek-aspek yang ada pada kecerdasan emosional berkaitan dengan orang lain, sama halnya dengan aspek pada *aggressive driving* yang juga berkaitan dengan orang lain. Dengan adanya hubungan ini, dapat digambarkan hubungan dari kedua variabel, yaitu sebagai berikut.



Gambar 2.1 Kerangka berfikir

## 2.7 Hipotesis Penelitian

Hipotesis yang diajukan pada penelitian ini adalah “Ada hubungan antara kecerdasan emosi dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor”.

## 2.8 Hasil Penelitian yang Relevan

Sampai saat ini, penelitian mengenai *aggressive driving* telah dilakukan di luar Indonesia dan di Indonesia sendiri, namun belum ada penelitian yang menjelaskan hubungan antara kecerdasan emosi dengan *aggressive driving*. Penelitian terhadap *aggressive driving* telah banyak dikaitkan dengan faktor-faktor lain.

- a. Artikel yang berjudul “*Relationship between Emotional Intelligence and Aggression: A Systematic Review*” dalam jurnal *Aggression and Violent Behavior* oleh García-Sancho, Salguero, Fernández-Berrocal (2014) yang mengulas tentang penelitian-penelitian adanya hubungan antara kecerdasan emosional pada anak-anak, remaja, dan dewasa. Hasil ulasan ini menghasilkan dua pendapat. Pendapat pertama adalah kecerdasan emosional memiliki hubungan positif dengan perilaku agresi. Pendapat kedua adalah kecerdasan emosional memiliki hubungan negatif dengan perilaku agresi. Perbedaan ini terdapat pada penelitian terhadap anak-anak, remaja, dan dewasa.
- b. Artikel yang berjudul “*Traffic Psychology and Driver Behavior*” dalam jurnal *Social and Behavior Sciences*” oleh Bucchi, Sangiorgi, dan Vignali (2012) yang mengulas interaksi antara faktor-faktor pada manusia dengan keselamatan berkendara. Faktor-faktor tersebut adalah keadaan psikologis pengemudi, lalu lintas, kendaraan, lingkungan, dan infrastruktur jalan. Hasilnya adalah adanya hubungan psikologis yang kompleks dan terintegrasi antara pengemudi dengan infrastruktur jalan. Hubungan yang kompleks ini dikarenakan bergantung pada faktor-faktor yang terus menerus antara pengemudi dengan infrastruktur jalan

yang dipengaruhi lingkungan. Hubungan ini terintegrasi karena adanya pengaruh dan interaksi antara satu faktor dengan faktor lainnya.

- c. Artikel yang berjudul “*Aggressive Driving Behaviors: Are There Psychological and Attitudinal Predictors?*” pada jurnal *Transportation Research* yang meneliti tentang karakteristik kepribadian pada orang-orang yang mengemudi dengan agresif dengan subjek yang terbagi menjadi dua kelompok: kelompok *violator* dan kelompok mahasiswa. Variabel karakteristik kepribadian yang digunakan adalah kepribadian Tipe A (8 *item*) dan 3 karakteristik yang diambil dari *The Big Five Theory*, yaitu *agreeableness* (10 *item*), *conscientiousness* (10 *item*), dan *neuroticism* (10 *item*). Variabel lain yang digunakan adalah perilaku mengemudi (10 *item*), sikap mengemudi (7 *item*), kemampuan mengemudi (1 *item*), dan *aggressive driving* (1 *item*). Analisa dilakukan menggunakan *t-test*. Pada skala perilaku mengemudi, kelompok *violator* memiliki skor yang lebih tinggi dibanding kelompok mahasiswa dengan skor  $t(139) = 2,14, p < 0,05$ . Pada skala sikap mengemudi kelompok *violator* juga memiliki skor yang tinggi dengan skor  $t(139) = 3,10, p < 0,01$ . Pada skala perilaku tipe A, kelompok *violator* juga memiliki skor yang lebih tinggi dengan skor  $t(139) = 3,40, p < 0,05$ . Uji *t-test* pada variabel *agreeableness*, *conscientiousness*, dan *neuroticism* memberikan hasil yang sesuai harapan, yaitu skor yang rendah pada *agreeableness* dan *conscientiousness* serta skor tinggi pada *neuroticism*. Sedangkan skor pada variabel kemampuan mengemudi dan *aggressive driving* tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan meskipun pada kelompok *violator* memiliki skor kemampuan mengemudi yang lebih rendah
- d. “*Aggressive Driving: Research Update*” adalah laporan yang ditulis oleh AAA Foundation (2009). Laporan ini mengulas literatur-literatur tentang *aggressive driving*, definisi *aggressive driving*, perilaku-perilaku spesifik yang terasosiasikan dengan *aggressive driving*, dan merangkum penelitian terdahulu tentang individu maupun kelompok

yang berperilaku agresif. Untuk menganalisa prevalensi *aggressive driving* pada kecelakaan kendaraan bermotor, NHTSA menggunakan *Fatality Analysis Reporting System* (FARS) sebagai *database*. FARS adalah sensus terhadap kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor yang terjadi di jalan raya dan menimbulkan satu atau lebih korban tewas dalam jangka waktu 30 hari terakhir. Peran *aggressive driving* dalam kecelakaan dinilai menggunakan faktor kontribusi yang berhubungan dengan pengemudi yang dikodekan dalam FARS. Dari sejumlah kode yang ada dalam FARS, mengemudi dengan kecepatan tinggi adalah perilaku agresif yang paling berpotensi menimbulkan kecelakaan.

- e. Penelitian dalam skripsi yang dilakukan oleh Nadiyya Utami dengan judul “Hubungan Persepsi Risiko Kecelakaan dengan *Aggressive Driving* Pengemudi Motor Remaja” (2010). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa “ada hubungan yang signifikan antara persepsi risiko kecelakaan dengan *aggressive driving* pengemudi motor remaja”. Hal ini diketahui dengan melihat hasil uji korelasi yang menunjukkan taraf signifikansi yang didapat sebesar 0,018 di mana  $0,018 < 0,05$ . Skor koefisien korelasi ( $r$ ) yang didapat sebesar -0,237. Skor  $r$  yang bernilai negatif menunjukkan bahwa jika satu variabel meningkat maka variabel lain cenderung menurun, dan sebaliknya. Artinya, semakin tinggi persepsi risiko kecelakaan seseorang, semakin rendah perilaku *aggressive driving*nya, dan semakin rendah persepsi risiko kecelakaan seseorang semakin tinggi pula perilaku *aggressive driving*nya.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **3.1 Tipe Penelitian**

Penelitian adalah penyelidikan sistematis terhadap masalah tertentu dengan menggunakan metode ilmiah dan mengumpulkan bukti yang cukup representatif sebagai dasar untuk menarik kesimpulan (Sangadji & Sopiah, 2010). Penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah penelitian kuantitatif menggunakan metode kuesioner untuk melihat apakah terdapat pengaruh antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor. Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang datanya dinyatakan dalam angka dan dianalisa dengan teknik statistik (Sangadji & Sopiah, 2010). Penelitian dilakukan dengan cara menyebar kuesioner *online* kepada pengemudi sepeda motor di Jakarta dengan rentang usia 20-30 tahun.

#### **3.2 Identifikasi dan Operasionalisasi Variabel Penelitian**

##### **3.2.1 Identifikasi Variabel**

###### **a. Variabel Dependen (Variabel Terikat)**

Variabel dependen adalah tipe variabel yang dipengaruhi oleh variabel independen (Sangadji & Sopiah, 2010). Variabel yang menjadi variabel dependen pada penelitian ini adalah *aggressive driving*.

###### **b. Variabel Independen (Variabel Bebas)**

Variabel independen adalah variabel yang memengaruhi variabel dependen (Sangadji & Sopiah, 2010). Variabel yang

menjadi variabel independen pada penelitian ini adalah kecerdasan emosional.

### 3.2.2 Definisi Konseptual

Menurut Tasca (2000), *aggressive driving* adalah perilaku yang dilakukan secara sengaja, dengan tujuan meningkatkan kemungkinan terjadinya tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran (*impatience*), mengganggu (*annoyance*), rasa permusuhan (*hostility*), dan atau usaha untuk menghemat waktu (*save time*).

Kecerdasan emosional menurut Goleman (2000) adalah kemampuan seseorang dalam memahami emosi diri (*self-awareness*), meregulasi diri (*self-regulation*), memotivasi (*motivation*), merasa empati (*empathy*), dan menjaga suatu hubungan (*relationship management*), baik dengan dirinya sendiri maupun dengan orang lain.

### 3.2.3 Definisi Operasional

Definisi operasional *aggressive driving* disusun berdasarkan kategori yang dikemukakan oleh Tasca. Skala ini terdiri dari empat aspek yaitu *impatience*, *annoyance*, *hostility*, dan *save time*. Keempat aspek ini kemudian diperjelas menjadi indikator-indikator yang digunakan dalam menyusun skala. Semakin tinggi skor yang dihasilkan, maka semakin tinggi tingkat agresi seseorang. Semakin rendah skor yang dihasilkan, semakin rendah tingkat agresi seseorang.

Definisi operasional kecerdasan emosional ini disusun berdasarkan teori Goleman (1992) yang terdiri dari lima aspek, yaitu *self awareness*, *self regulation*, *motivation*, *emphaty*, dan *relationship management*. Kelima aspek ini kemudian diperjelas menjadi indikator-indikator yang digunakan dalam menyusun skala. Semakin tinggi skor yang dihasilkan, maka semakin tinggi tingkat kecerdasan emosional seseorang. Semakin

rendah skor yang dihasilkan, semakin rendah tingkat kecerdasan emosional seseorang.

### **3.3 Populasi dan Sampel**

#### **3.3.1 Populasi**

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: subyek atau obyek dengan kualitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sangadji & Sopiah, 2010). Populasi dari penelitian ini adalah pengemudi sepeda motor di Jakarta. Sampai saat ini, jumlah pengemudi sepeda motor di Jakarta belum diketahui pasti karena adanya penguudi-pengemudi yang berasal dari luar kota seperti Depok atau Tangerang, namun diasumsikan jumlah pengemudi sepeda motor di Jakarta mencapai 10 juta orang.

#### **3.3.2 Sampel**

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sangadji & Sopiah, 2010). Sampel untuk penelitian ini akan dipilih menggunakan teknik sampling insidental, yaitu teknik pengambilan sampel yang berdasarkan suatu kebetulan, yaitu siapa saja anggota populasi yang kebetulan ditemui maka anggota populasi tersebut dijadikan sampel penelitian. Pertimbangan pemilihan teknik ini adalah agar siapapun yang menjadi bagian dari populasi ini memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi sampel dan tidak memerhatikan golongan atau strata tertentu sehingga bisa mewakili setiap bagian masyarakat. Peneliti menambahkan kriteria dalam pemilihan sampel yaitu pengemudi yang berada direntang usia 20-30 tahun, memiliki SIM C, sehari-hari beraktivitas di Jakarta, dan menggunakan motor untuk aktivitas sehari-hari.

### **3.4 Teknik Pengumpulan Data**

#### **3.4.1 Skala *Aggressive Driving***

Skala *aggressive driving* disusun berdasarkan skala yang dibuat oleh Nadiyya Utami dari Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta pada tahun 2010. Jenis skala yang digunakan adalah skala Likert dengan rentang 1 (tidak pernah) sampai 6 (selalu). Skala ini disusun berdasarkan kategori perilaku *aggressive driving* yang dikemukakan oleh Tasca (2000) yaitu perilaku *aggressive driving* yang bertujuan menyakiti atau menyerang pengendara lain. Teori Tasca dipilih oleh peneliti karena lebih sesuai dengan keadaan pengemudi sepeda motor saat ini. Skala ini terdiri dari 28 *itemfavorable*.

Tabel 3.1 Blueprint skala *aggressive driving*

<b>Aspek</b>	<b>Indikator Perilaku</b>	<b>Item</b>	<b>Jumlah</b>
<b><i>Impatience</i> (Ketidaksabaran)</b>	a. Membuntuti terlalu dekat	1, 10, 19	3
	b. Keluar-masuk jalur	7, 15, 18, 24	4
	c. Menyalip dengan tidak benar	6, 20, 25, 28	3
<b><i>Hostility</i> (Rasa Permusuhan)</b>	a. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	2, 11, 23	3
	b. Melanggar tanda yang mengharuskan pengemudi untuk berhenti	5, 9, 14	3
	c. Melewati (melanggar) lampu merah	17, 27	2
<b><i>Save Time</i> (Menghemat Waktu)</b>	a. Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas kecepatan yang ditentukan	16, 26	2
	b. Menyalip dari bahu jalan	8	2
<b><i>Annoyance</i> (Mengganggu)</b>	a. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	4	1
	b. Tidak ingin memberikan kesempatan bagi pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	13, 22	2
	c. Berpindah-pindah tanpa memberikan tanda	3, 12, 21	3
Total		28	

Penskoringan dilakukan dengan memberikan skor sesuai dengan jawaban yang diberikan responden. Responden diminta untuk memilih satu dari enam pilihan jawaban yang disediakan, yaitu “Tidak Pernah”, “Hampir “Agak Sering”, “Sangat Sering”, dan “Selalu”. Rentang skor sebagai berikut:

Tabel 3.2 Skoring skala *aggressive driving*

Pilihan Jawaban	Skor
Tidak Pernah	1
Hampir Tidak Pernah	2
Kadang-Kadang	3
Agak Sering	4
Sangat Sering	5
Selalu	6

### 3.4.2 Skala Kecerdasan Emosional

Skala kecerdasan emosional disusun berdasarkan skala yang dibuat oleh Muhammad Zainul Asyikin dari Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta pada tahun 2010. Jenis skala yang digunakan adalah skala Likert dengan rentang 1 (Sangat Tidak Sesuai) sampai 4 (Sangat Sesuai) untuk *itemfavorable* dan rentang 1 (Sangat Sesuai) sampai 4 (Sangat Tidak Sesuai) untuk *itemunfavorable*. Skala ini disusun berdasarkan teori Likert (2000) yang menyatakan bahwa kecerdasan emosional terdiri dari “*Self Awareness*”; “*Self Management*” yang terbagi menjadi “*Self Regulation*” dan “*Motivation*”; “*Emphaty*”, dan “*Relationship Management*”. Skala ini terdiri dari *itemfavorable* dan *unfavorable* dengan total 30 *item*.

Tabel 3.3 Blueprint skala kecerdasan

Aspek	Indikator Perilaku	Item		Jumlah
		fav	unfav	
<i>Self Awareness</i> (Kesadaran Akan Emosi Sendiri)	a. Mampu mengenali emosi diri	1, 2, 3	16, 17, 18	6
	b. Mengetahui kekuatan dan batasan diri			
	c. Yakin dengan kemampuan sendiri			
<i>Self Regulation</i> (Regulasi Diri)	a. Mampu menahan emosi negatif	4, 5, 6	19, 20, 21	6
	b. Mampu menjaga norma kejujuran dan integritas			
	c. Mampu mengendalikan dan mengatasi stres			
<i>Motivation</i> (Motivasi)	a. Memiliki harapan dan optimisme	7, 8, 9	22, 23, 24	6
	b. Memiliki dorongan untuk menjadi lebih baik			
	c. Mampu memecahkan masalah			
<i>Emphaty</i> (Empati)	a. Memahami orang lain	10, 11, 12	25, 26, 27	6
	b. Berbagi dengan orang lain			
	c. Peduli terhadap orang lain			
<i>Relationship Management</i> (Menjaga Suatu Hubungan)	a. Mampu menjalin hubungan dengan orang lain	13, 14, 15	28, 29, 30	6
	b. Mampu menyesuaikan diri terhadap hal-hal baru			
	c. Memiliki kemampuan persuasi			
<b>Total</b>		15	15	30

Penskoringan dilakukan dengan memberikan skor sesuai dengan jawaban yang diberikan responden. Responden diminta untuk memilih satu dari empat pilihan jawaban yang disediakan, yaitu “Sangat Tidak Sesuai”, “Tidak Sesuai”, “Sesuai”, dan “Sangat Sesuai”. Rentang skor sebagai berikut:

Tabel 3.4 Skoring skala kecerdasan emosional

Pilihan Jawaban	Skor	
	<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>
Sangat Tidak Sesuai	1	4
Tidak Sesuai	2	3
Sesuai	3	2
Sangat Sesuai	4	1

### 3.5 Uji Coba Instrumen

Sebelum melakukan penelitian, peneliti melakukan uji coba terhadap kedua instrumen penelitian. Uji coba dilakukan dengan menyebarkan kuesioner *online* terhadap 50 responden yang dipilih menggunakan metode *incidental sampling*. Dari 64 responden yang didapat, 8 responden gugur karena tidak memenuhi semua atau salah satu kriteria yang ada, yaitu berusia 20-30 tahun, sehari-hari beraktivitas di Jakarta, menggunakan motor untuk aktivitas sehari-hari, dan memiliki SIM C. Total responden yang memenuhi kriteria adalah 58 responden. Uji coba dilakukan guna melihat validitas dan reliabilitas *item* kedua instrumen.

#### 3.5.1 Uji Validitas Instrumen Penelitian

Pengujian validitas penting dilakukan untuk mengetahui apakah instrumen atau alat ukur yang digunakan mampu menghasilkan data yang akurat sesuai tujuan pengukurannya. Validitas merujuk pada sejauh mana alat ukur mampu mengukur apa yang seharusnya diukur (Sangadji & Sopiah, 2010). Validitas pada kedua instrumen diukur menggunakan model Rasch dengan *software* Winstep. Suatu *item* dikatakan valid jika memenuhi salah satu kriteria berikut:

1. Menggunakan nilai INFIT *Mean Square* (MNSQ) dari setiap *item* dan dibandingkan dengan jumlah standar deviasi (SD) dan *mean*. Jika nilai INFIT MNSQ lebih besar dari jumlah *mean* dan SD, maka *item* tersebut tidak dapat digunakan
2. Nilai OUTFIT MNSQ yang diterima:  $0,5 < \text{MNSQ} < 1,5$
3. Nilai OUTFIT *Z Standar* (ZSTD) yang diterima:  
 $-2,0 < \text{ZSTD} < +2,0$
4. Nilai *Point Measure Correlation* (*Pt Mean Corr*):  
 $0,4 < \text{Pt Mean Corr} < 0,85$

### 3.5.2 Uji Reliabilitas Instrumen Penelitian

Reliabilitas adalah derajat keajegan alat dalam mengukur apa saja yang diukurnya (reliabel) (Sangadji dan Sopiah, 2010). Reliabilitas pada kedua instrumen diukur menggunakan model Rasch dengan *software* Winstep. Reliabilitas yang diukur adalah realibilitas *alpha Cronbach*, yaitu interaksi antara *person* dan *item* secara keseluruhan. Kaidah realibilitas model Rasch digunakan dalam menentukan realibilitas instrumen.

Tabel. 3.5 Kaidah realibilitas alpha cronbach

Koefisien Realibilitas	Kriteria
> 0,8	Bagus sekali
0,7 – 0,8	Bagus
0,6 – 0,7	Cukup
0,5 – 0,6	Jelek
< 0,5	Buruk

### 3.5.3 Hasil Uji Coba *Aggressive Driving*

Berdasarkan hasil uji coba, reliabilitas instrumen variabel *aggressive driving* memiliki nilai *Alpha Cronbach* sebesar 0,92 yang termasuk dalam kriteria “bagus sekali”. Skor *Person Reliability* sebesar 0,91 termasuk dalam kriteria “bagus sekali” dan skor *Item reliability* sebesar 0,97 termasuk dalam kriteria “bagus sekali”. Instrumen ini juga memenuhi syarat unidimensionalitas dengan memiliki skor *raw variance data* sebesar 51,2%.

Selanjutnya, untuk melihat validitas *item*, digunakan cara pertama, yaitu menggunakan nilai *INFIT Mean Square (MNSQ)* dari setiap *item* dan dibandingkan dengan jumlah standar deviasi (SD) dan *mean*. Jika nilai *INFIT MNSQ* lebih besar dari jumlah *mean* dan SD, maka *item* tersebut tidak dapat digunakan. Nilai *mean* yang didapat sebesar 1,01 dan nilai SD sebesar 0,31. Jumlah *mean* dan SD adalah 1,32. Dengan membandingkan nilai ini dengan *INFIT MNSQ*, didapat sejumlah *item* yang tidak valid, artinya *item* tersebut tidak dapat digunakan (*drop*).

Tabel. 3.6 *Item drop* skala aggressive driving

Aspek	Indikator Perilaku	Item Valid	Item Tidak Valid
<b><i>Impatience</i></b> <b>(Ketidaksabaran)</b>	a. Membuntuti terlalu dekat	1, 10, 19	-
	b. Keluar-masuk jalur	7, 15, 18, 24	-
	c. Menyalip dengan tidak benar	6, 20, 25, 28	-
<b><i>Hostility</i></b> <b>(Rasa Permusuhan)</b>	a. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	2, 11, 23	-
	b. Melanggar tanda yang mengharuskan pengemudi untuk berhenti	5, 14	9
	c. Melewati (melanggar) lampu merah	17, 27	-
<b><i>Save Time</i></b> <b>(Menghemat Waktu)</b>	a. Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas kecepatan yang ditentukan	26	16
	b. Menyalip dari bahu jalan	8	-
<b><i>Annoyance</i></b> <b>(Mengganggu)</b>	a. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	4	-
	b. Tidak ingin memberikan kesempatan bagi pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	22	13
	c. Berpindah-pindah tanpa memberikan tanda	3, 12, 21	-

Setelah melakukan uji coba dan menggugurkan *item* yang tidak valid, didapat *blueprint* skala yang baru. Berikut *blueprint* skala *aggressive driving* setelah uji coba.

Tabel. 3.7 *Blueprint* skala aggressive driving

Aspek	Indikator Perilaku	Item	Jumlah
<b>Impatience (Ketidaksabaran)</b>	a. Membuntuti terlalu dekat	1, 9, 16	3
	b. Keluar-masuk jalur	7, 13, 15, 21	4
	c. Menyalip dengan tidak benar	6, 17, 22, 25	4
<b>Hostility (Rasa Permusuhan)</b>	a. Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat	2, 10, 20	3
	b. Melanggar tanda yang mengharuskan pengemudi untuk berhenti	5, 12	2
	c. Melewati (melanggar) lampu merah	14, 24	2
<b>Save Time (Mengehemat Waktu)</b>	a. Mengemudi dengan kecepatan melebihi batas kecepatan yang ditentukan	23	1
	b. Menyalip dari bahu jalan	8	1
<b>Annoyance (Mengganggu)</b>	a. Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip	4	1
	b. Tidak ingin memberikan kesempatan bagi pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur	19	1
	c. Berpindah-pindah tanpa memberikan tanda	3, 11, 18	3
<b>Total</b>			25

### 3.5.4 Hasil Uji Coba Kecerdasan Emosional

Berdasarkan hasil uji coba, reliabilitas instrumen variabel kecerdasan emosional memiliki nilai *Cronbach Alpha* sebesar 0,88 yang termasuk dalam kriteria “bagus sekali”. Skor *Person Reliability* sebesar 0,85 termasuk dalam kriteria “bagus sekali” dan skor *Item reliability* sebesar 0,88 termasuk dalam kriteria “bagus sekali”. Instrumen ini juga memenuhi syarat unidimensionalitas dengan memiliki skor *raw variance data* sebesar 30,1%.

Selanjutnya, untuk melihat validitas *item*, digunakan cara pertama, yaitu menggunakan nilai *INFIT Mean Square (MNSQ)* dari setiap *item* dan dibandingkan dengan jumlah standar deviasi (SD) dan *mean*. Jika

nilai INFIT MNSQ lebih besar dari jumlah *mean* dan SD, maka *item* tersebut tidak dapat digunakan. Nilai *mean* yang didapat sebesar 0,99 dan nilai SD sebesar 0,24. Jumlah *mean* dan SD adalah 1,23. Dengan membandingkan nilai ini dengan INFIT MNSQ, didapat sejumlah *item* yang tidak valid, artinya *item* tersebut tidak dapat digunakan (*drop*).

Tabel. 3.8 *Item* drop skala kecerdasan emosional

Aspek	Indikator Perilaku	Item				Jumlah
		Fav Valid	Fav Tidak Valid	Unfav Valid	Unfav Tidak Valid	
<b><i>Self Awareness</i></b> <b>(Kesadaran Akan Emosi Sendiri)</b>	a. Mampu mengenali emosi diri b. Mengetahui kekuatan dan batasan diri c. Yakin dengan kemampuan sendiri	1, 2, 3	-	16	17, 18	4
<b><i>Self Regulation</i></b> <b>(Regulasi Diri)</b>	a. Mampu menahan emosi negatif b. Mampu menjaga norma kejujuran dan integritas c. Mampu mengendalikan dan mengatasi stres	6	4, 5	19, 21	20	3
<b><i>Motivation</i></b> <b>(Motivasi)</b>	a. Memiliki harapan dan optimisme b. Memiliki dorongan untuk menjadi lebih baik c. Mampu memecahkan masalah	7, 8, 9	-	22, 23, 24	-	6
<b><i>Emphaty</i></b> <b>(Empati)</b>	a. Memahami orang lain b. Berbagi dsengan orang lain c. Peduli terhadap orang lain	10, 11, 12	-	25, 26, 27	-	6
<b><i>Relationship Management</i></b> <b>(Menjaga Suatu Hubungan)</b>	a. Mampu menjalin hubungan dengan orang lain b. Mampu menyesuaikan diri terhadap hal-hal baru c. Memiliki kemampuan persuasi	13, 14, 15	-	29, 30	28	5

Setelah melakukan uji coba dan menggugurkan *item* yang tidak valid, didapat *blueprint* skala yang baru. Berikut *blueprint* skala *aggressive driving* setelah uji coba.

Tabel. 3.9 Blueprint skala kecerdasan emosional

Aspek	Indikator Perilaku	Item		Jumlah
		fav	unfav	
<i>Self Awareness</i> (Kesadaran Akan Emosi Sendiri)	a. Mampu mengenali emosi diri	1, 2, 3	14	4
	b. Mengetahui kekuatan dan batasan diri			
	c. Yakin dengan kemampuan sendiri			
<i>Self Regulation</i> (Regulasi Diri)	a. Mampu menahan emosi negatif	4	15,16	3
	b. Mampu menjaga norma kejujuran dan integritas			
	c. Mampu mengendalikan dan mengatasi stres			
<i>Motivation</i> (Motivasi)	a. Memiliki harapan dan optimisme	5, 6, 7	17, 18, 19	6
	b. Memiliki dorongan untuk menjadi lebih baik			
	c. Mampu memecahkan masalah			
<i>Emphaty</i> (Empati)	a. Memahami orang lain	8, 9, 10	20, 21, 22	6
	b. Berbagi dengan orang lain			
	c. Peduli terhadap orang lain			
<i>Relationship Management</i> (Menjaga Suatu Hubungan)	a. Mampu menjalin hubungan dengan orang lain	11, 12, 13	23, 24	5
	b. Mampu menyesuaikan diri terhadap hal-hal baru			
	c. Memiliki kemampuan persuasi			

### 3.6 Analisa Data

#### 3.6.1 Perumusan Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap pertanyaan penelitian, pernyataan yang masih lemah dan perlu dibuktikan kebenarannya. Rumusan hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

Ho= Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor

Ha= Terdapat hubungan yang signifikan antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor

Ho: Hipotesis nihil

Ha: Hipotesis alternatif

### 3.6.2 Uji Asumsi

Uji asumsi dilakukan sebelum melakukan uji hipotesa. Uji hipotesa dapat dilakukan jika asumsi yang ada terpenuhi. Uji asumsi yang dilakukan adalah uji normalitas, uji linieritas, dan uji homogenitas.

#### 3.6.2.1 Uji normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mencari tahu apakah data yang didapat berasal dari populasi yang berdistribusi normal atau tidak. Pengujian dilakukan menggunakan rumus *chi square*. Jika nilai  $p > (\alpha = 0,05)$ , maka asumsi normalitas terpenuhi, artinya data berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Jika nilai  $p < \alpha$ , maka asumsi normalitas tidak terpenuhi.

### 3.6.3 Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis dilakukan untuk membuktikan hipotesis penelitian yang diajukan, jika uji asumsi telah terpenuhi. Untuk menguji hipotesa yang diajukan, digunakan Analisis Korelasi. Analisis korelasi selain untuk melihat ada tidaknya hubungan antar variabel juga digunakan untuk melihat apakah arah hubungan antar variabel positif atau negatif.

Teknik analisis korelasi yang digunakan oleh peneliti adalah Analisis Korelasi Tata Jenjang Spearman. Korelasi Tata Jenjang Spearman dipilih karena kedua variabel merupakan data ordinal. Kedua variabel dinyatakan memiliki hubungan, jika nilai  $p < (\alpha = 0,05)$ .

## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Gambaran Responden Penelitian

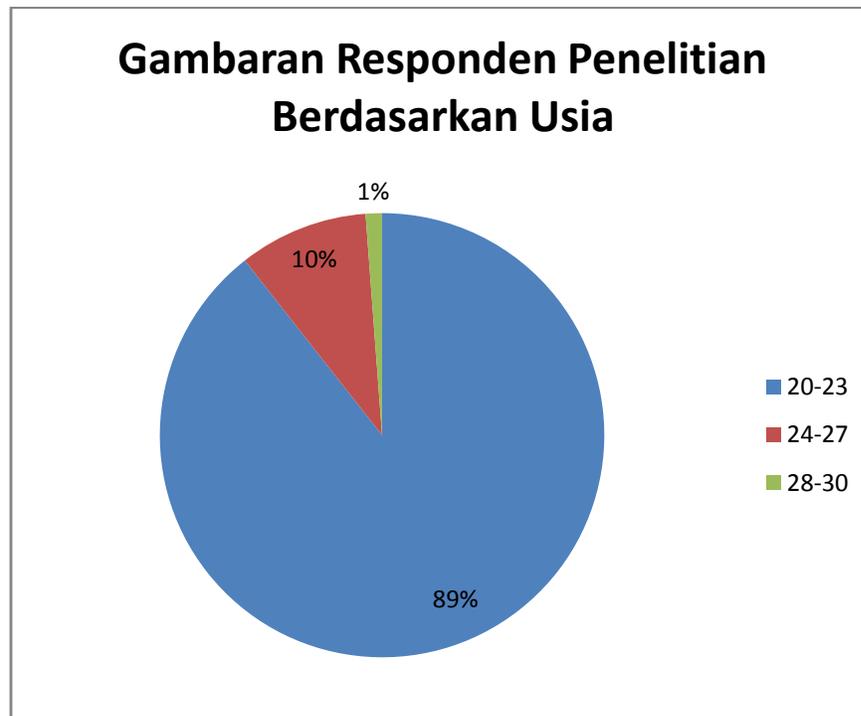
#### 4.1.1 Gambaran Responden Penelitian Berdasarkan Usia

Dari total 85 responden valid, peneliti membuat gambaran sebaran data usia responden.

Tabel 4.1 Jumlah responden berdasarkan usia

<b>Usia</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
20-23 tahun	76	89%
24-27 tahun	8	10%
28-30 tahun	1	1%
<b>Total</b>	<b>85</b>	<b>100%</b>

Responden terbanyak berada pada usia 22 tahun, yaitu sejumlah 32 responden dan tidak ada responden yang berusia 27 tahun, 29 tahun dan 30 tahun. Berikut grafik sebaran usia responden.



Gambar 4.1 Gambaran responden penelitian berdasarkan usia

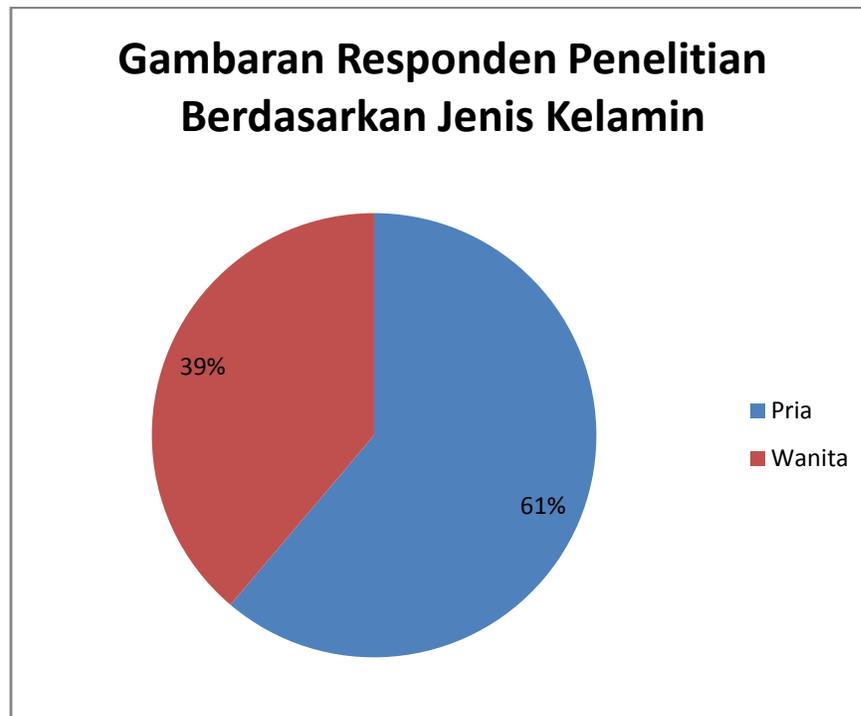
#### 4.1.2 Gambaran Responden Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan data dari 85 responden yang diperoleh peneliti, diketahui bahwa sebagian besar responden berjenis kelamin pria.

Tabel 4.2 Jumlah responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Pria	52	61%
Wanita	33	39%
<b>Total</b>	<b>85</b>	<b>100%</b>

Responden pria berjumlah 52 responden, sedangkan responden wanita berjumlah 33 responden. Berikut grafik sebaran responden berdasarkan jenis kelamin.



Gambar 4.2 Gambaran responden penelitian berdasarkan jenis kelamin

#### 4.1.3 Gambaran Responden Penelitian Berdasarkan Domisili

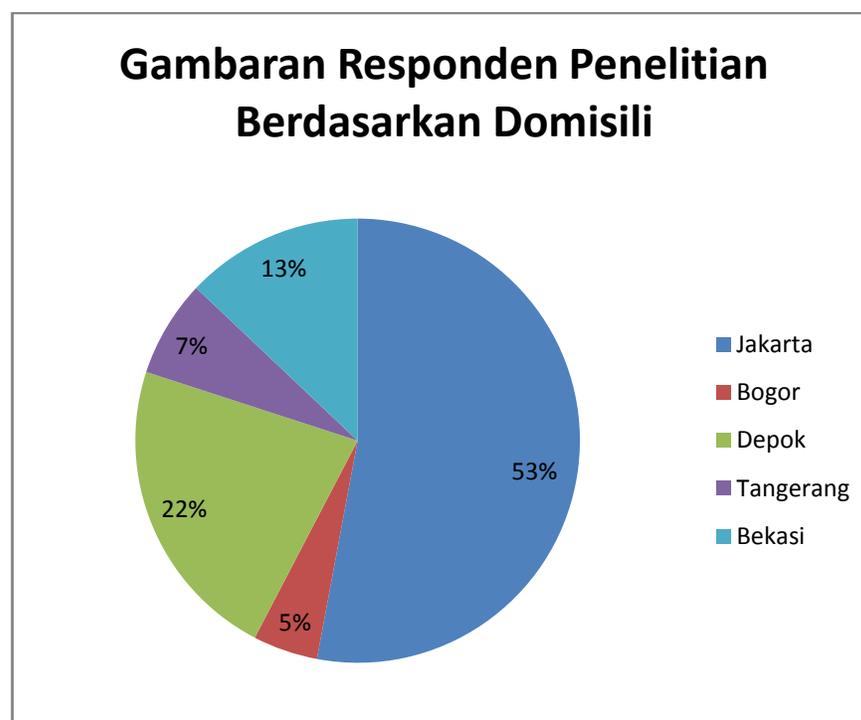
Peneliti membatasi populasi domisili responden. Domisili yang ditentukan oleh peneliti adalah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek). Alasan pembatasan ini adalah karena pengemudi sepeda motor di Jakarta umumnya berasal dari Jakarta itu sendiri dan wilayah penyangga yang berada di sekitarnya, yaitu Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

Tabel 4.3 Jumlah responden berdasarkan domisili

Domisili	Jumlah	Persentase
Jakarta	45	53%
Bogor	4	5%
Depok	19	22%
Tangerang	6	7%

Bekasi	11	13%
<b>Total</b>	<b>85</b>	<b>100%</b>

Domisili responden terbanyak berada di Jakarta yaitu sebanyak 45 responden, dan paling sedikit berdomili di Bogor yaitu sebanyak 4 responden. Berikut grafik sebaran responden berdasarkan domisili.



Gambar 4.3 Gambaran responden penelitian berdasarkan domisili

## 4.2 Prosedur Penelitian

### 4.2.1 Persiapan Penelitian

Sebelum memutuskan tema penelitian, peneliti merasa tertarik dengan perilaku pengemudi sepeda motor yang sering kali membuat kesal, baik kepada peneliti sendiri maupun pengemudi lainnya. Sebagai seseorang yang sehari-harinya mengemudi motor untuk beraktivitas,

peneliti ingin tahu apa yang membuat pengemudi lain melakukan *aggressive driving*, apa yang menjadi faktor penyebab, dan dampak dari *aggressive driving* tersebut.

Setelah berdiskusi dengan dosen pembimbing dan judul yang diajukan diterima, peneliti mencari literatur-literatur pendukung. Literatur yang ditemukan berupa skripsi, buku teori, dan artikel jurnal. Literatur-literatur tersebut kemudian dijadikan sumber teori dan dasar penelitian. Penelitian-penelitian yang relevan dengan judul penelitian yang diajukan akan memperkuat dasar penelitian ini. Peneliti juga melakukan studi pendahuluan dengan bertanya kepada teman-teman peneliti yang sehari-harinya juga mengemudikan motor.

Peneliti mencari alat ukur kecerdasan emosional dan *aggressive driving* pada skripsi dan penelitian-penelitian yang telah dilakukan. Kedua alat ukur yang didapat adalah alat ukur yang digunakan dalam skripsi di Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Alat ukur tersebut kemudian diadaptasi sesuai kebutuhan peneliti. Alat ukur yang telah diadaptasi kemudian diberikan kepada seseorang yang ahli di bidangnya untuk melakukan *expert judgement*. Hasil *expert judgement* kemudian didiskusikan kembali bersama dosen pembimbing.

Langkah berikutnya setelah mendapatkan alat ukur *fix* adalah melakukan uji coba. Uji coba dilakukan melalui *google form*. Data yang diperoleh dari uji coba kemudian diolah untuk melihat validitas dan reliabilitas kedua skala sekaligus untuk melihat *item-item* yang dapat dipertahankan dan dapat dibuang. *Item-item* yang dapat dipertahankan akan digunakan untuk skala final.

#### **4.2.2 Pelaksanaan Penelitian**

Pengumpulan data penelitian dilakukan dengan menyebar kuesioner *online* melalui *google form*. Kuesioner yang telah jadi kemudian disebarluaskan melalui *social media* (Whatsapp, Line, dan Facebook).

Waktu pengumpulan data adalah selama 4 hari, dimulai pada tanggal 18 Juni 2017 sampai 22 Juni 2017.

Penyebaran kuesioner dilakukan dengan melakukan *private chat* dengan teman-teman dan kolega, *broadcast* di grup yang dimiliki, dan *mem-posting* di laman Facebook. Selain itu juga diberikan hadiah berupa pulsa untuk 15 responden yang dipilih secara acak untuk menarik minat responden untuk mengisinya. Hasilnya didapat responden sebanyak 141 responden. Jumlah ini kemudian berkurang menjadi 85 responden karena tidak memenuhi kriteria yang ada. Responden yang tidak memenuhi kriteria tetap mendapatkan kesempatan untuk mendapatkan hadiah pulsa.

### 4.3 Hasil Analisis Data Penelitian

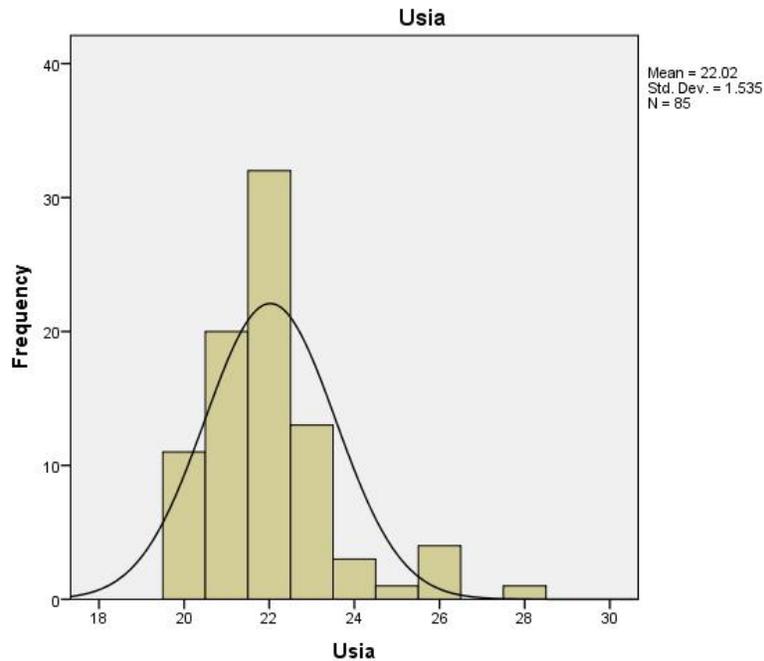
#### 4.3.1 Data Deskriptif Usia Responden

Jumlah responden yang didapat sebanyak 85 responden. Rentang umur yang ditentukan berkisar antara 2- tahun sampai 30tahun. Data yang diperoleh kemudian dihitung untuk mendapatkan data deskriptif berdasarkan usia. Pengolahan data dilakukan menggunakan SPSS versi 23.0

Tabel 4.4 Data deskriptif usia

<b>Pengukuran</b>	<b>Skor</b>
Mean	22,02
Median	22,00
Standar Deviasi	1,535
Varians	2,357
Usia Maksimum	28
Usia Minimum	20

Berdasarkan tabel di atas, diketahui usia responden adalah 22,02, median 22,00, standar deviasi (SD) 1,535, varians 2,357, usia tertinggi 28 tahun, dan usia terendah 20 tahun.



Gambar 4.4 Kurva usia responden

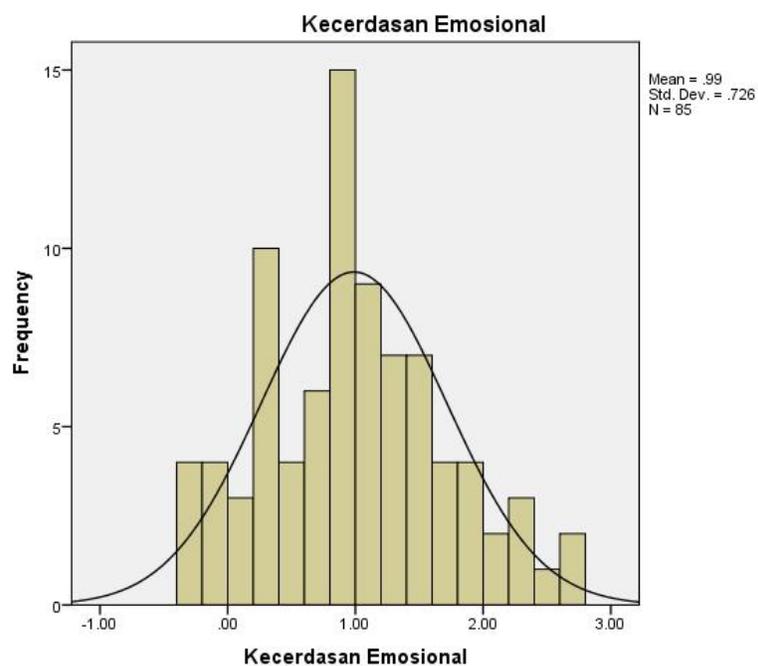
#### 4.3.2 Data Deskriptif Kecerdasan Emosional

Variabel kecerdasan emosional diukur menggunakan kuesioner berdasarkan teori Goleman (2001) yang diadaptasi dengan total 24 *item* terhadap 85 responden. Data yang telah dikumpulkan sebelumnya diubah menjadi skor logit melalui Winstep, kemudian dihitung menggunakan SPSS versi 23.0

Tabel 4.5 Data deskriptif kecerdasan emosional

Pengukuran	Skor
Mean	0,99
Median	0,95
Standar Deviasi	0,73
Varians	0,53
Nilai Maksimum	2,69
Nilai Minimum	-0,36

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa variabel kecerdasan emosional memiliki mean sebesar 0,99, median 0,95, SD 0,73, varians 0,53, skor maksimum 2,69, dan skor minimum -0,36.



Gambar 4.5 Kurva kecerdasan emosional

#### 4.3.2.1 Kategorisasi Kecerdasan Emosional

Kategorisasi kecerdasan emosional terdiri dari dua kategori, yaitu tinggi dan rendah. Kategorisasi skor dilakukan dengan membandingkan skor yang diperoleh responden dengan kategori yang telah ditentukan. Rumus kategori tersebut adalah sebagai berikut:

Tinggi, jika:  $X > \text{mean}$

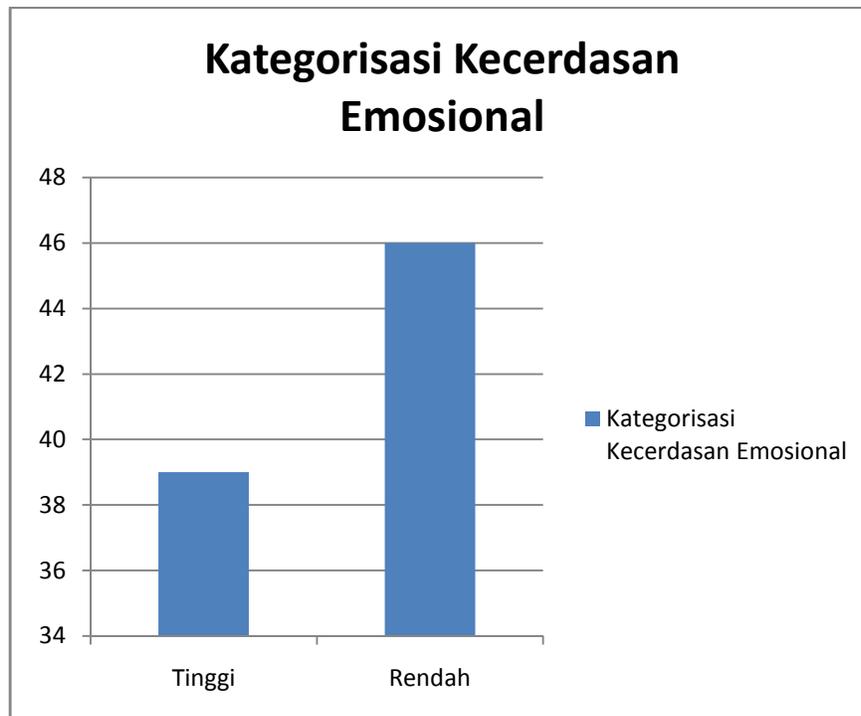
$$X > 0,99$$

Rendah, jika:  $X \leq \text{mean}$

$$X \leq 0,99$$

Tabel 4.6 Kategorisasi skor kecerdasan emosional

<b>Keterangan</b>	<b>Skor</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
Tinggi	$X > 0,99$	39	45,88%
Rendah	$X \leq 0,99$	46	54,12%
<b>Total</b>		85	100%



Gambar 4.6 Kategorisasi kecerdasan emosional

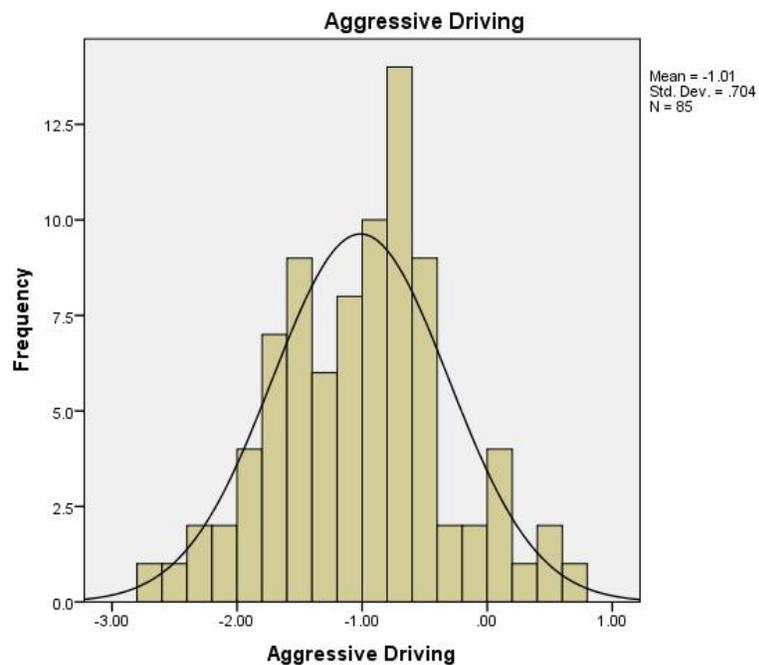
#### 4.3.3 Data Deskriptif *Aggressive Driving*

Variabel *aggressive driving* diukur menggunakan kuesioner yang disusun berdasarkan teori Tasca (2000) yang diadaptasi dengan total 25 *item*. Data yang telah dikumpulkan kemudian dihitung menggunakan SPSS versi 23.0

Tabel 4.7 Data deskriptif aggressive driving

Pengukuran	Skor
Mean	-1,01
Median	-0,94
Standar Deviasi	0,7
Varians	0,5
Nilai Maksimum	0,69
Nilai Minimum	-2,78

Berdasarkan tabel di atas, diketahui mean dari *aggressive driving* sebesar -1,01, median -0,94, SD 0,7, varians 0,5, skor maksimum 0,69, dan skor minimum -2,78.



Gambar 4.7 Kurva aggressive driving

#### 4.3.2.1 Kategorisasi *Aggressive Driving*

Kategorisasi *aggressive driving* terdiri dari dua kategori, yaitu tinggi dan rendah. Kategorisasi skor dilakukan dengan membandingkan skor yang diperoleh responden dengan kategori yang telah ditentukan. Rumus kategori tersebut adalah sebagai berikut:

Tinggi, jika:  $X > \text{mean}$

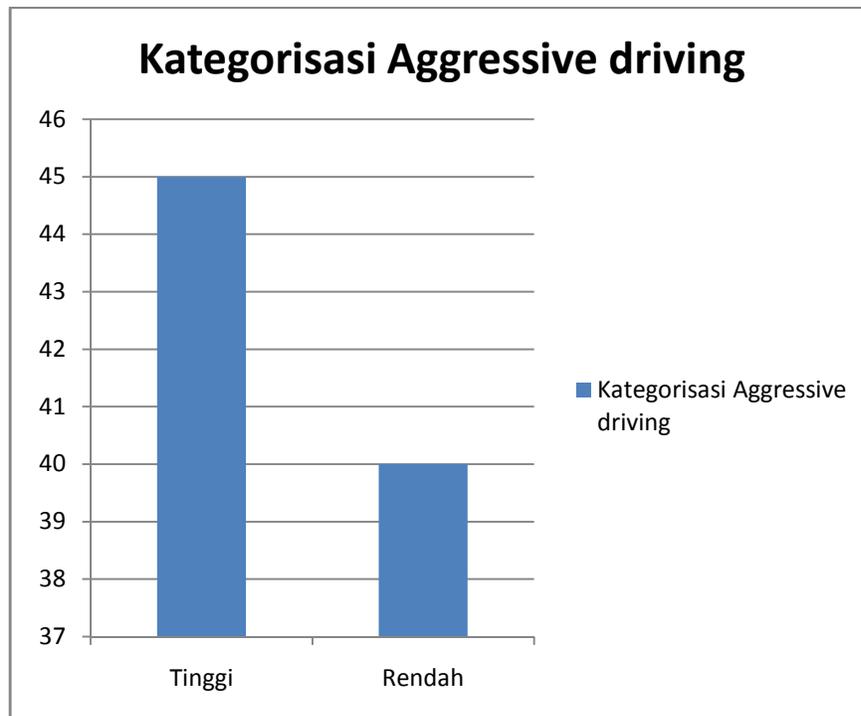
$$X > (-1,01)$$

Rendah, jika:  $X < \text{mean}$

$$X < (-1,01)$$

Tabel 4.8 Kategorisasi skor *aggressive driving*

<b>Keterangan</b>	<b>Skor</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentase</b>
Tinggi	$X > (-1,01)$	45	52,94%
Rendah	$X < (-1,01)$	40	47,06%
<b>Total</b>		85	100%



Gambar 4.8 Kategorisasi aggressive driving

#### 4.3.4 Uji Normalitas

Uji normalitas pada penelitian ini dilakukan menggunakan *chi square* pada SPSS versi 23.0 terhadap variabel kecerdasan emosional dan *aggressive driving*. Asumsi normalitas harus terpenuhi agar dapat melanjutkan ke tahap berikutnya. Data berdistribusi normal jika nilai sig. (nilai  $p$ ) > taraf signifikansi ( $\alpha = 0,05$ ). Hasil pengujian normalitas pada kedua variabel adalah sebagai berikut.

Tabel 4.9 Skor normalitas

Variabel	Nilai $p$	Taraf sig. ( $\alpha$ )	Interpretasi
Kecerdasan emosional	0,088	0,05	Data berdistribusi normal
<i>Aggressive driving</i>	0,965	0,05	Data berdistribusi normal

Pada tabel di atas, baik variabel kecerdasan emosional maupun variabel *aggressive driving* memiliki nilai  $p >$ , dengan begitu asumsi normalitas untuk keduanya terpenuhi.

#### 4.3.5 Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang signifikan antara Kecerdasan Emosional dengan *Aggressive Driving*. Uji hipotesis dilakukan menggunakan Uji Korelasi Spearman menggunakan SPSS bersi 23.0. Hasil pengujian korelasi sebagai berikut.

Tabel 4.10 Hasil uji korelasi

Variabel	Nilai $p$	Taraf sig. ( )	Interpretasi
Kecerdasan Emosional <i>Aggressive Driving</i>	0,008	0,05	Terdapat hubungan yang signifikan

Tabel 4.11 Nilai  $r$  uji korelasi

Variabel	Nilai $r$	Interpretasi
Kecerdasan Emosional <i>Aggressive Driving</i>	-0,286	Hubungan antar kedua variabel bersifat negatif

Untuk mengetahui adanya hubungan atau tidaknya pada kedua variabel, dapat dilihat dari hasil sig. (nilai  $p$ ). Nilai  $p$  yang lebih kecil dibandingkan taraf sig. ( ) menunjukkan adanya hubungan antara kedua variabel. Nilai koefisien korelasi (nilai  $r$ ) digunakan untuk melihat arah hubungan dari kedua variabel. Nilai  $r$  yang bernilai negatif (-) menunjukkan arah hubungan kedua variabel negatif, artinya semakin tinggi satu skor satu variabel maka semakin rendah skor variabel lainnya.

Nilai  $r$  yang bernilai positif menunjukkan arah hubungan kedua variabel positif, artinya semakin tinggi skor satu variabel maka semakin tinggi juga skor variabel lainnya.

Berdasarkan tabel di atas, nilai  $p$  yang diperoleh sebesar 008, maka nilai  $p > .$  Hasil ini menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara variabel kecerdasan emosional dengan *aggressive driving*. Nilai  $r$  yang diperoleh sebesar -0,286 menunjukkan hubungan antara kedua variabel negatif, artinya semakin tinggi skor satu variabel semakin rendah skor variabel lainnya. Kesimpulannya adalah  $H_a$  diterima, yaitu terdapat hubungan yang signifikan antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor.

#### 4.3.6.1 Uji Interkorelasi

Peneliti juga melakukan uji korelasi dari setiap aspek kecerdasan emosional dengan setiap aspek *aggressive driving*. Kecerdasan emosional terdiri dari 5 aspek (*self awareness, self regulation, motivation, empathy, dan relationship management*), sedangkan *aggressive driving* terdiri dari 4 aspek (*impatience, hostility, save time, annoyance*). Uji interkorelasi dilakukan untuk melihat aspek apa yang memiliki hubungan dengan aspek lainnya. Uji interkorelasi dilakukan menggunakan metode Uji Korelasi Spearman. Berikut hasil uji interkorelasi.

Tabel 4.12 Hasil uji interkorelasi

	<b>Kecerdasan Emosional</b>					<b>Aggressive Driving</b>			
	<i>Self Awareness</i>	<i>Self Regulation</i>	<i>Motivation</i>	<i>Emphaty</i>	<i>Relationship Management</i>	<i>Impatience</i>	<i>Hostility</i>	<i>Save Time</i>	<i>Annoyance</i>
<b>Kecerdasan Emosional</b>									
<i>Self Awareness</i>	.								
<i>Self Regulation</i>	0,026*	.							
<i>Motivation</i>	0,0*	0,12	.						
<i>Emphaty</i>	0,1	0,88	0,003*	.					
<i>Relationship Management</i>	0,39	0,91	0,002*	0,02*	.				
<b>Aggressive Driving</b>									
<i>Impatience</i>	0,66	0,15	0,37	0,14	0,29	.			
<i>Hostility</i>	0,001*	0,16	0,13	0,13	0,89	0,0	.		
<i>Save Time</i>	0,73	0,18	0,026*	0,89	0,13	0,0	0,0	.	
<i>Annoyance</i>	0,79	0,38	0,08	0,008*	0,08	0,0	0,0	0,018*	.

\*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed)

Berdasarkan tabel di atas diketahui 3 aspek dari kecerdasan emosional memiliki hubungan yang signifikan dengan 3 aspek dari *aggressive driving*. Aspek *self awareness* dengan aspek *hostility* memiliki nilai  $p$  sebesar 0,001 dan nilai  $r$  -0,351. Aspek *motivation* dengan aspek *save time* memiliki nilai  $p$  sebesar 0,026 dan nilai  $r$  -0,242. Aspek *emphaty* dengan aspek *annoyance* memiliki nilai  $p$  sebesar 0,008 dan nilai  $r$  -0,285.

#### 4.4 Pembahasan

Sebelum melakukan uji hipotesis, peneliti sebelumnya melakukan uji asumsi terhadap kedua variabel. Uji asumsi yang dilakukan adalah uji normalitas dan uji linieritas. Jika kedua asumsi ini sudah terpenuhi, uji hipotesis baru dapat dilakukan. Uji hipotesis yang dilakukan adalah uji korelasi.

Hasil uji normalitas dilakukan menggunakan kaidah *chi square*. Nilai  $p$  kecerdasan emosional sebesar 0,088 dan nilai  $p$  *aggressive driving* sebesar 0,965. Nilai ini menunjukkan kedua variabel berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Setelah itu peneliti melakukan kategorisasi skor responden menggunakan mean teoritik. Kategori terbagi menjadi dua, yaitu tinggi dan rendah. Pada variabel kecerdasan emosional, skor tinggi dimiliki oleh 39 responden (45,88%) dan skor rendah dimiliki oleh 46 responden (54,12%). Pada variabel *aggressive driving*, skor tinggi dimiliki oleh 45 responden (52,94%) dan skor rendah dimiliki oleh 40 responden (47,06%).

Setelah uji asumsi terpenuhi, peneliti kemudian melakukan uji korelasi. Uji korelasi yang digunakan adalah uji korelasi dengan kaidah Spearman. Peneliti awalnya melakukan uji korelasi terhadap kedua variabel. Setelah didapat hasilnya, peneliti melanjutkan uji korelasi terhadap masing-masing aspek dari kedua variabel.

Hasil uji korelasi menunjukkan  $r=-0,286$ ;  $p= 0,008 < 0,05$  (signifikan). Hasil ini menunjukkan adanya hubungan negatif yang signifikan antara variabel kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor. Hubungan negatif yang dimiliki kedua variabel menunjukkan jika skor kecerdasan emosional seseorang tinggi, maka skor *aggressive driving*-nya rendah, sedangkan jika skor kecerdasan emosional seseorang rendah, maka skor *aggressive driving*-nya tinggi. Hal ini juga dibuktikan dari hasil kategorisasi. Jumlah responden dengan skor kecerdasan emosional tinggi sesuai dengan jumlah responden dengan skor *aggressive driving* rendah, yaitu lebih banyak dibandingkan jumlah responden dengan skor kecerdasan emosional tinggi dengan jumlah responden dengan skor *aggressive driving* rendah.

Hasil penelitian ini adalah bahwa kecerdasan emosional memiliki hubungan yang signifikan dengan *aggressive driving*. Hal ini sesuai dengan penelitian-penelitian yang diulas oleh García-Sancho, Salguero, Fernández-Berrocal (2014) tentang hubungan kecerdasan emosional dengan agresi yaitu kecerdasan emosional memiliki hubungan dengan perilaku agresi.

Analisis lebih lanjut dilakukan untuk melihat aspek-aspek apa saja dari kecerdasan emosional yang memiliki hubungan yang signifikan dengan aspek-aspek *aggressive driving*. Hasilnya terdapat tiga aspek kecerdasan emosional yang memiliki hubungan yang signifikan dengan tiga aspek *aggressive driving*.

Hasil pertama adalah aspek *self awareness* dengan aspek *hostility*  $r=-0,351$ ;  $p= 0,001 < 0,05$  (signifikan). *Self awareness* adalah kemampuan untuk selalu sadar akan perasaan diri ketidakmampuan mencermati perasaan akan membuat seseorang dikuasai oleh perasaannya. Hubungan antara kedua aspek ini signifikan, artinya responden menyadari adanya emosi *hostility* dalam dirinya. Contoh dari hubungan ini adalah

ketika pengemudi melanggar lampu merah. Ia sadar dan tahu bahwa ia seharusnya berhenti, tetapi ia tetap melanggar lampu merah tersebut.

Hasil kedua adalah aspek *motivation* dengan aspek *save time*  $r = -0,242$ ;  $p = 0,026 < 0,05$  (signifikan). *Motivation* adalah dorongan, baik dari dalam maupun luar untuk mencapai atau melakukan sesuatu. Hubungan antara kedua aspek ini signifikan, artinya seseorang termotivasi untuk melakukan usaha-usaha untuk menghemat waktu. Salah satu usaha untuk menghemat waktu yang dilakukan oleh pengemudi adalah dengan mengemudi dengan kecepatan maksimal.

Hasil ketiga adalah aspek *emphaty* dengan aspek *annoyance*  $r = -0,285$ ;  $p = 0,008 < 0,05$  (signifikan). *Emphaty* adalah kemampuan untuk mengenali emosi orang lain. Aspek ini memiliki hubungan yang signifikan dengan aspek *annoyance*, yaitu mengganggu. Bentuk dari hubungan ini adalah ketika seseorang tidak ingin memberikan kesempatan bagi pengemudi lain untuk menyalip. Bentuk lain dari hubungan ini adalah ketika berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda. Tanpa empati, seseorang akan berpindah jalur dengan seenaknya tanpa memperhatikan keadaan orang lain. Orang tersebut tidak peduli apakah orang lain akan terganggu dengan perbuatannya atau tidak.

Ketiga hubungan ini semakin mendukung bahwa kecerdasan emosional berperan penting dalam kehidupan sehari-hari, khususnya ketika mengemudi. Seseorang tentu saja tidak mengemudi sendiri di jalan, ada pengemudi-pengemudi lain di dalamnya. Penting untuk menyadari bahwa apa yang dilakukan akan mempengaruhi diri sendiri dan orang lain.

Dapat dilihat juga bahwa pada variabel kecerdasan emosional, ditemukan lima hubungan. Hubungan pertama yaitu aspek *self regulation* dengan aspek *self awareness* dengan nilai  $r = 0,242$ ;  $p = 0,026$ . Hubungan kedua yaitu aspek *motivation* dengan aspek *self awareness* dengan nilai  $r = 0,456$ ;  $p = 0,0$ . Hubungan ketiga adalah aspek *emphaty* dengan

aspek *motivation* dengan nilai  $r = 0,315$ ;  $p = 0,003$ . Hubungan keempat yaitu aspek *relationship management* dengan aspek *motivation* dengan nilai  $r = 0,326$ ;  $p = 0,002$ . Hubungan kelima yaitu aspek *relationship management* dengan aspek *emphaty* dengan nilai  $r = 0,252$ ;  $p = 0,02$ . Aspek-aspek dari variabel *aggressive driving* semua memiliki hubungan.

Jumlah responden pria yang lebih banyak dibandingkan wanita menunjukkan bahwa memang adanya pengaruh jenis kelamin pada perilaku *aggressive driving*. Hal ini sesuai dengan teori dari Tasca (2000) yaitu salah satu penyebab *aggressive driving* adalah jenis kelamin.

#### 4.5 Keterbatasan Penelitian

Selama melakukan penelitian, peneliti menemukan hal-hal yang tidak diduga dan tidak dapat diatasi. Hal-hal ini termasuk keterbatasan penelitian. Keterbatasan-keterbatasan itu antara lain:

- a. Ketidakmampuan peneliti dalam mengontrol responden, sehingga tidak semua usia yang berada di rentang yang telah ditentukan peneliti terpenuhi.
- b. Keterbatasan dalam penyebaran kuesioner *online*. Berbeda jika menyebar langsung, peneliti dapat memastikan bahwa orang yang dituju ingin atau tidak mengisi, sedangkan jika kuesioner *online*, peneliti tidak bisa memastikan apakah kuesioner tersebut benar-benar diisi dan disebar lagi atau tidak.
- c. Jumlah responden yang didapat tidak memenuhi target. Target responden sebanyak 150 responden, jumlah yang didapat sebanyak 141 responden. Jumlah ini kemudian dikurangi responden yang tidak memenuhi kriteria sehingga didapat jumlah sebanyak 85 orang.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN, IMPLIKASI, DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Kesimpulan yang dapat ditarik berdasarkan penelitian yang telah dilakukan adalah terdapat hubungan yang signifikan antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving* dengan arah hubungan negatif. Hubungan yang negatif yaitu jika skor kecerdasan emosional tinggi maka skor *aggressive driving* rendah, dan jika skor kecerdasan emosional rendah maka skor *aggressive driving* tinggi.

#### **5.2 Implikasi**

Dari hasil penelitian yang dilakukan, terdapat hubungan yang negatif antara kecerdasan emosional dengan *aggressive driving*. Aspek yang memiliki hubungan negatif adalah aspek *self awareness* dengan aspek *hostility*, aspek *motivation* dengan aspek *save time*, dan aspek *emphaty* dengan aspek *annoyance*.

Berdasarkan hasil tersebut, pengemudi dapat meningkatkan kesadaran diri, motivasi, dan kemampuan berempati untuk meningkatkan kecerdasan emosionalnya. Pengemudi juga perlu menurunkan *hostility*, usaha-usahanya untuk menghemat waktu, dan keinginan menggonggonya untuk mengurangi *aggressive driving*. Jadi, pengemudi perlu mencari cara untuk meningkatkan kecerdasan emosionalnya dan mencari cara untuk menurunkan *aggressive driving*.

### 5.3 Saran

Berdasarkan hasil penelitian di atas, peneliti memberikan saran kepada:

- a. Untuk peneliti selanjutnya dapat mempertimbangkan adanya variabel lain yang mempengaruhi *aggressive driving* seperti variabel kepribadian atau stres. Mengingat penelitian terhadap variabel ini masih belum banyak dilakukan sehingga kemungkinannya masih sangat luas.
- b. Untuk pengemudi sepeda motor dapat mengikuti pelatihan-pelatihan untuk mengembangkan kemampuan emosionalnya seperti kemampuan meregulasi emosi dan kemampuan berempati. Pengemudi juga dapat mencari-cari cara untuk mengurangi terjadinya *aggressive driving* seperti dengan berangkat tepat waktu agar tidak terburu-buru.

## Daftar Pustaka

- American Automobile Association Foundation for Traffic Safety. (2009). *Aggressive driving: research update*. Washington, DC.
- Asyikin, M.Z. (2010). *Hubungan tingkat religiusitas dengan kecerdasan emosi sopir angkutan kota M-09A jurusan Kebayoran Lama-Tanah Abang* (Skripsi). Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2015). *Statistik transportasi DKI Jakarta 2015*. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta
- Bucchi, A., Sangiorgi, C., Vignali V. (2012). Traffic psychology and driver behavior. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 53, hal. 973-980.
- Dariyo, A. (2003). *Psikologi perkembangan dewasa muda*. Jakarta: PT Gramedia Widiarsana Indonesia.
- García-Sancho, E., Salguero, J.M., Fernández-Berrocal, P. (2014). The relationship between emotional intelligence and aggression: a systematic Review. *Aggression and Violent Behavior*, 19, hal. 584-591.
- Goleman, D. (2001). *Kecerdasan emosional* (T. Hermaya, Penerjemah) (edisi kesebelas). Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Miles, D.E., & Johnson, G. L. (2002). Aggressive driving behaviors: are ther psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research*, F6, hal. 147-161.
- Papalia, D. E., Feldman, R. D. (2014). *Menyelami Perkembangan Manusia*(vol. kedua) (edisi keduabelas). Jakarta: Penerbit Salemba Humanika.

- Rangkuti, A. A., Listyasari, W. D., Hapsari, I. I., dan Wahyuni, L. D. *Penulisan Ilmiah Dalam Psikologi*. Jakarta: Lembaga Pengembangan Pendidikan Universitas Negeri Jakarta.
- Sangadji, E. M., & Sopiah. (2010). *Metodologi penelitian-pendekatan praktis dalam penelitian*. Yogyakarta: Andi Offset .
- Sumintono, B., Widhiarso, W. (2013). *Aplikasi model Rasch untuk penelitian ilmu-ilmu sosial*. Cimahi: Trim Komunikata Publishing House.
- Tasca, Leo. (2000, Januari). *A review of the literature on aggressive driving research*. Conference paper: First Global Web Conference On Aggressive Driving Issues, Road User Safety Branch, Canada. Diambil dari <http://www.stopandgo.org/research/aggressive/tasca.pdf> pada tanggal 11 Mei 2017.
- Utami, N. (2010). *Hubungan persepsi resiko kecelakaan dengan aggressive driving pengemudi motor remaja* (Skripsi). Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.

# Lampiran

Lampiran 1 Skala Uji Coba *Aggressive Driving***Kuesioner Perilaku Mengemudi**

Nama (inisial) :

Usia :

Domisili : (Jakarta/Bogor/Depok/Tangerang/Bekasi)

Sehari-hari beraktivitas di Jakarta : (Ya/Tidak)

Menggunakan motor untuk aktivitas sehari-hari : (Ya/Tidak)

Memiliki SIM C : (Ya/Tidak)

Di bawah ini terdapat pernyataan-pernyataan cara mengemudi yang mungkin anda lakukan ketika anda sedang mengendarai sepeda motor. Anda diminta untuk memilih satu dari pilihan jawaban yang ada dengan memberikan tanda *checklist* ( ) sesuai frekuensi anda, seberapa sering anda mengemudi seperti pernyataan yang ada. Pilihlah satu dengan menggunakan petunjuk berikut:

- ) Jika anda **tidak pernah** melakukannya, pilihlah kolom **TP**
- ) Jika anda **hampir tidak pernah** melakukannya, pilihlah kolom **HTP**
- ) Jika anda **kadang-kadang** melakukannya, pilihlah kolom **KD**
- ) Jika anda **agak sering** melakukannya, pilihlah kolom **AS**
- ) Jika anda **sangat sering** melakukannya, pilihlah kolom **SS**
- ) Jika anda **selalu** melakukannya, pilihlah kolom **S**

Contoh:

Jika anda merasa **agak sering** melakukannya, pilihlah kolom **AS** dan berikan tanda *checklist* ( ) pada kolom yang tersedia

No.	Pernyataan	TP	HTP	KD	AS	SS	S
1.	Menyalip dengan kecepatan tinggi						

No.	Pernyataan	TP	HTP	KD	AS	SS	S
1.	Berada terlalu dekat di belakang kendaraan lain						
2.	Saya menyalip ke depan mobil lain dengan jarak yang dekat						
3.	Saya berpindah jalur tanpa menyalakan lampu sen						
4.	Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip						
5.	Saya menerobos palang pintu kereta api						
6.	Menyalip kendaraan						
7.	Naik turun trotoar ketika jalanan macet						
8.	Menyalip dari bahu jalan						
9.	Tidak berhenti di belakang <i>zebra-cross</i> saat ada orang yang sedang menyeberang						
10.	Berada di belakang motor lain terlalu dekat						
	Dst...						

Lampiran 2 Analisis Data Uji Coba Skala *Aggressive Driving*Reliabilitas Skala *Aggressive Driving*

INPUT: 58 Person 28 Item REPORTED: 58 Person 28 Item 6 CATS WINSTEPS 3.73

## SUMMARY OF 58 MEASURED Person

	TOTAL SCORE	COUNT	MEASURE	MODEL ERROR	INFIT		OUTFIT	
					MNSQ	ZSTD	MNSQ	ZSTD
MEAN	79.1	28.0	-.82	.21	.99	-.2	.99	-.2
S.D.	17.0	.0	.76	.02	.50	1.8	.49	1.8
MAX.	115.0	28.0	.70	.32	2.39	4.0	2.40	4.0
MIN.	39.0	28.0	-3.06	.20	.41	-2.9	.43	-2.7
REAL RMSE	.23	TRUE SD	.73	SEPARATION	3.10	Person	RELIABILITY	.91
MODEL RMSE	.21	TRUE SD	.73	SEPARATION	3.43	Person	RELIABILITY	.92
S.E. OF Person MEAN = .10								

Person RAW SCORE-TO-MEASURE CORRELATION = 1.00  
 CRONBACH ALPHA (KR-20) Person RAW SCORE "TEST" RELIABILITY = .92

## SUMMARY OF 28 MEASURED Item

	TOTAL SCORE	COUNT	MEASURE	MODEL ERROR	INFIT		OUTFIT	
					MNSQ	ZSTD	MNSQ	ZSTD
MEAN	163.8	58.0	.00	.15	1.01	-.1	.99	-.2
S.D.	39.7	.0	.85	.01	.31	1.7	.31	1.7
MAX.	273.0	58.0	1.80	.19	1.88	4.0	1.86	3.9
MIN.	90.0	58.0	-2.23	.14	.53	-3.1	.52	-3.2
REAL RMSE	.16	TRUE SD	.84	SEPARATION	5.32	Item	RELIABILITY	.97
MODEL RMSE	.15	TRUE SD	.84	SEPARATION	5.63	Item	RELIABILITY	.97
S.E. OF Item MEAN = .16								

Validitas Skala *Aggressive Driving*

INPUT: 58 Person 28 Item REPORTED: 58 Person 28 Item 6 CATS WINSTEPS 3.73

Item STATISTICS: MISFIT ORDER

ENTRY NUMBER	TOTAL SCORE	TOTAL COUNT	MEASURE	MODEL S.E.	INFIT MNSQ	OUTFIT ZSTD/MNSQ	PT-MEASURE ZSTD/CORR.	EXP.	EXACT MATCH OBS\$ EXP\$	Item	
9	158	58	.08	.14	1.88	4.0	1.86	3.9	A .42 .57	24.1 41.3	AD9
16	171	58	-.19	.14	1.71	3.3	1.78	3.6	B .47 .57	27.6 42.4	AD16
13	166	58	-.08	.14	1.43	2.2	1.42	2.1	C .51 .57	27.6 41.9	AD13
15	149	58	.27	.15	1.22	1.2	1.18	1.0	D .66 .56	34.5 39.4	AD15
5	93	58	1.69	.19	1.17	.9	1.05	.3	E .41 .46	41.4 52.3	AD5
6	273	58	-2.23	.15	1.10	.6	1.14	.8	F .46 .56	46.6 41.4	AD6
21	126	58	.78	.15	1.11	.7	1.04	.3	G .47 .54	46.6 41.8	AD21
26	194	58	-.64	.14	1.11	.6	1.10	.6	H .67 .58	46.6 40.8	AD26
4	136	58	.55	.15	1.10	.6	1.05	.3	I .62 .55	37.9 39.1	AD4
14	90	58	1.80	.19	1.09	.5	.97	.0	J .49 .45	55.2 56.6	AD14
3	136	58	.55	.15	1.09	.6	1.03	.2	K .58 .55	46.6 39.1	AD3
12	156	58	.12	.14	1.08	.5	1.06	.4	L .61 .56	41.4 41.2	AD12
7	126	58	.78	.15	1.08	.5	1.04	.3	M .46 .54	50.0 41.8	AD7
8	151	58	.22	.15	1.06	.4	1.03	.2	N .53 .56	46.6 39.5	AD8
18	222	58	-1.19	.14	1.06	.4	1.06	.4	n .58 .59	39.7 40.1	AD18
24	208	58	-.92	.14	1.02	.2	1.03	.2	m .56 .58	34.5 40.4	AD24
27	140	58	.46	.15	.99	.0	.94	-.3	l .60 .55	34.5 37.7	AD27
17	134	58	.59	.15	.92	-.4	.90	-.5	k .59 .55	27.6 39.7	AD17
10	202	58	-.80	.14	.89	-.5	.90	-.5	j .58 .58	53.4 40.0	AD10
22	153	58	.18	.14	.83	-1.0	.79	-1.2	i .59 .56	51.7 40.3	AD22
2	190	58	-.56	.14	.73	-1.6	.82	-1.0	h .45 .58	51.7 40.7	AD2
25	142	58	.42	.15	.79	-1.2	.78	-1.3	g .60 .55	48.3 38.5	AD25
28	126	58	.78	.15	.75	-1.5	.72	-1.7	f .71 .54	50.0 41.8	AD28
1	213	58	-1.01	.14	.67	-2.0	.68	-2.0	e .53 .59	53.4 40.1	AD1
19	195	58	-.66	.14	.64	-2.2	.64	-2.2	d .63 .58	43.1 40.7	AD19
20	195	58	-.66	.14	.59	-2.6	.59	-2.6	c .62 .58	58.6 40.7	AD20
11	187	58	-.50	.14	.54	-3.0	.53	-3.1	b .74 .58	60.3 42.2	AD11
23	153	58	.18	.14	.53	-3.1	.52	-3.2	a .66 .56	53.4 40.3	AD23
MEAN	163.8	58.0	.00	.15	1.01	-.1	.99	-.2		44.0 41.5	
S.D.	39.7	.0	.85	.01	.31	1.7	.31	1.7		9.7 3.8	

## Lampiran 3 Skala Uji Coba Kecerdasan Emosional

Di bawah ini terdapat situasi-situasi yang mungkin anda rasakan. Anda diminta untuk memilih satu dari empat pilihan jawaban yang tersedia. Pilihlah jawaban yang benar-benar anda rasa sesuai dengan keadaan anda dengan memberikan tanda *checklist* ( ) di kolom yang telah tersedia. Pilihlah satu dengan menggunakan petunjuk berikut:

- ) Jika pernyataan tersebut **sangat tidak sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **STS**
- ) Jika pernyataan tersebut **tidak sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **TS**
- ) Jika pernyataan tersebut **sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **S**
- ) Jika pernyataan tersebut **sangat sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **SS**

Contoh:

Jika anda merasa pernyataan tersebut **tidak sesuai** dengan keadaan anda, pilihlah kolom **TS** dan berikan tanda *checklist* ( ) pada kolom yang tersedia

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya tidak mengetahui perasaan yang saya rasakan				

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya sadar dengan perasaan yang saya miliki				
2.	Saya mengetahui potensi yang saya miliki				
3.	Dalam kondisi apapun, saya mampu mengemudikan motor dengan baik				
4.	Mengendalikan kemarahan merupakan hal yang mudah bagi saya				
5.	Saya selalu menaati peraturan lalu lintas				
6.	Dalam situasi yang tidak menyenangkan, saya mampu mengemudi dengan baik				
7.	Saya optimis dengan apa yang saya kerjakan				
8.	Saya selalu berusaha lebih baik dari hari kemarin				
9.	Saya mampu mengatasi setiap masalah yang muncul				
10.	Dengan melihat ekspresinya, saya mengerti perasaan seseorang				
11.	Saya berbagi tips berkendara saya dengan orang lain				

12.	Saya memberikan celah bagi pengemudi lain yang ingin menyalip				
13.	Saya suka bergaul dengan orang-orang baru				
14.	Saya tidak canggung jika berada di tempat baru				
15.	Saya mengajak pengemudi lain untuk menaati aturan lalu lintas				
	Dst...				

## Lampiran 4 Analisis Data Uji Coba Skala Kecerdasan Emosional

## Reliabilitas Skala Kecerdasan Emosional

SUMMARY OF 58 MEASURED Person								
	TOTAL	COUNT	MEASURE	MODEL	INFIT		OUTFIT	
	SCORE			ERROR	MNSQ	ZSTD	MNSQ	ZSTD
MEAN	87.0	30.0	.93	.31	1.01	-.3	1.00	-.4
S.D.	9.0	.0	.88	.03	.71	2.3	.71	2.3
MAX.	114.0	30.0	4.12	.47	3.89	6.5	3.93	6.5
MIN.	71.0	30.0	-.48	.28	.23	-4.2	.20	-4.5
REAL RMSE	.35	TRUE SD	.81	SEPARATION	2.34	Person	RELIABILITY	.85
MODEL RMSE	.31	TRUE SD	.83	SEPARATION	2.67	Person	RELIABILITY	.88
S.E. OF Person MEAN = .12								
Person RAW SCORE-TO-MEASURE CORRELATION = .99								
CRONBACH ALPHA (KR-20) Person RAW SCORE "TEST" RELIABILITY = .86								
SUMMARY OF 30 MEASURED Item								
	TOTAL	COUNT	MEASURE	MODEL	INFIT		OUTFIT	
	SCORE			ERROR	MNSQ	ZSTD	MNSQ	ZSTD
MEAN	168.2	58.0	.00	.22	.99	-.1	1.00	.0
S.D.	14.6	.0	.68	.01	.24	1.3	.25	1.4
MAX.	189.0	58.0	1.87	.24	1.39	1.9	1.51	2.4
MIN.	125.0	58.0	-1.04	.20	.60	-2.4	.61	-2.3
REAL RMSE	.23	TRUE SD	.64	SEPARATION	2.76	Item	RELIABILITY	.88
MODEL RMSE	.22	TRUE SD	.64	SEPARATION	2.91	Item	RELIABILITY	.89
S.E. OF Item MEAN = .13								

## Validitas Skala Kecerdasan Emosional

INPUT: 58 Person 30 Item REPORTED: 58 Person 30 Item 4 CATS WINSTEPS 3.73

## Item STATISTICS: MISFIT ORDER

ENTRY NUMBER	TOTAL SCORE	TOTAL COUNT	MEASURE	MODEL S.E.	INFIT MNSQ	ZSTD	OUTFIT MNSQ	ZSTD	PT-MEASURE CORR.	EXP.	OBS%	EXP%	Item
4	156	58	.60	.21	1.33	1.7	1.51	2.4	A .21	.46	51.7	57.2	E4
20	171	58	-.10	.22	1.38	1.8	1.43	2.0	B .44	.44	51.7	61.9	E20
18	189	58	-1.04	.24	1.39	1.9	1.34	1.7	C .38	.41	60.3	64.0	E18
17	159	58	.46	.21	1.30	1.5	1.26	1.4	D .48	.45	55.2	58.3	E17
5	159	58	.46	.21	1.25	1.3	1.29	1.5	E .29	.45	46.6	58.3	E5
28	125	58	1.87	.20	1.27	1.6	1.25	1.5	F .35	.49	53.4	53.9	E28
25	174	58	-.25	.22	1.23	1.2	1.24	1.2	G .55	.44	51.7	62.6	E25
29	152	58	.77	.21	1.15	.9	1.21	1.1	H .65	.46	50.0	55.8	E29
19	166	58	.14	.22	1.15	.8	1.21	1.1	I .51	.45	55.2	60.7	E19
15	161	58	.37	.21	1.16	.9	1.19	1.0	J .20	.45	43.1	59.2	E15
14	154	58	.68	.21	1.12	.7	1.09	.5	K .52	.46	55.2	56.5	E14
11	159	58	.46	.21	1.09	.5	1.09	.6	L .28	.45	53.4	58.3	E11
23	170	58	-.05	.22	1.07	.4	1.07	.4	M .46	.44	56.9	61.5	E23
16	156	58	.60	.21	1.05	.4	1.07	.4	N .56	.46	65.5	57.2	E16
13	183	58	-.71	.23	1.02	.2	1.01	.1	O .51	.42	72.4	63.2	E13
26	174	58	-.25	.22	.98	-.1	.95	-.2	o .58	.44	56.9	62.6	E26
24	177	58	-.40	.23	.97	-.1	.97	-.1	n .49	.43	63.8	63.4	E24
3	181	58	-.61	.23	.92	-.4	.90	-.5	m .30	.43	72.4	63.5	E3
1	183	58	-.71	.23	.90	-.5	.89	-.5	l .47	.42	70.7	63.2	E1
30	135	58	1.47	.20	.86	-.8	.88	-.6	k .56	.48	60.3	54.1	E30
27	160	58	.42	.21	.82	-1.0	.85	-.8	j .63	.45	60.3	58.9	E27
6	176	58	-.35	.23	.85	-.8	.85	-.8	i .42	.43	67.2	63.2	E6
12	171	58	-.10	.22	.74	-1.4	.80	-1.0	h .25	.44	67.2	61.9	E12
2	179	58	-.50	.23	.73	-1.5	.74	-1.4	g .30	.43	69.0	63.5	E2
10	175	58	-.30	.22	.72	-1.6	.70	-1.6	f .43	.44	72.4	62.8	E10
21	183	58	-.71	.23	.69	-1.7	.68	-1.8	e .66	.42	69.0	63.2	E21
7	183	58	-.71	.23	.66	-1.9	.66	-2.0	d .37	.42	72.4	63.2	E7
8	188	58	-.99	.24	.60	-2.4	.63	-2.2	c .41	.42	75.9	64.0	E8
9	174	58	-.25	.22	.62	-2.2	.62	-2.2	b .39	.44	75.9	62.6	E9
22	174	58	-.25	.22	.62	-2.2	.61	-2.3	a .63	.44	72.4	62.6	E22
MEAN	168.2	58.0	.00	.22	.99	-.1	1.00	.0			61.6	60.7	
S.D.	14.6	.0	.68	.01	.24	1.3	.25	1.4			9.3	3.0	

Lampiran 5 Skala Final *Aggressive driving***Kuesioner Perilaku Mengemudi**

Nama (inisial) :

Usia :

Domisili : (Jakarta/Bogor/Depok/Tangerang/Bekasi)

Sehari-hari beraktivitas di Jakarta : (Ya/Tidak)

Menggunakan motor untuk aktivitas sehari-hari : (Ya/Tidak)

Memiliki SIM C : (Ya/Tidak)

Di bawah ini terdapat pernyataan-pernyataan cara mengemudi yang mungkin anda lakukan ketika anda sedang mengendarai sepeda motor. Anda diminta untuk memilih satu dari pilihan jawaban yang ada dengan memberikan tanda *checklist* ( ) sesuai frekuensi anda, seberapa sering anda mengemudi seperti pernyataan yang ada. Pilihlah satu dengan menggunakan petunjuk berikut:

- ) Jika anda **tidak pernah** melakukannya, pilihlah kolom **TP**
- ) Jika anda **hampir tidak pernah** melakukannya, pilihlah kolom **HTP**
- ) Jika anda **kadang-kadang** melakukannya, pilihlah kolom **KD**
- ) Jika anda **agak sering** melakukannya, pilihlah kolom **AS**
- ) Jika anda **sangat sering** melakukannya, pilihlah kolom **SS**
- ) Jika anda **selalu** melakukannya, pilihlah kolom **S**

Contoh:

Jika anda merasa **agak sering** melakukannya, pilihlah kolom **AS** dan berikan tanda *checklist* ( ) pada kolom yang tersedia

No.	Pernyataan	TP	HTP	KD	AS	SS	S
1.	Menyalip dengan kecepatan tinggi						

<b>No.</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>TP</b>	<b>HTP</b>	<b>KD</b>	<b>AS</b>	<b>SS</b>	<b>S</b>
1.	Berada terlalu dekat di belakang kendaraan lain						
2.	Saya menyalip ke depan mobil lain dengan jarak yang dekat						
3.	Saya berpindah jalur tanpa menyalakan lampu sen						
4.	Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip						
5.	Saya menerobos palang pintu kereta api						
6.	Menyalip kendaraan						
7.	Naik turun trotoar ketika jalanan macet						
8.	Menyalip dari bahu jalan						
9.	Berada di belakang motor lain terlalu dekat						
10.	Menyalip ke depan motor lain dengan jarak yang dekat						
	Dst...						

Lampiran 6 Data Mentah Skala *Aggressive Driving*

No	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1	3	3	2	3	1	4	1	1	2	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2
2	4	4	3	2	3	5	2	2	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3
3	4	3	2	2	3	5	2	2	4	3	3	1	2	3	5	4	4	2	2	2	5	2	5	3	2
4	3	3	2	2	1	5	1	3	3	3	2	1	2	1	5	3	3	2	3	2	5	3	3	1	2
5	3	3	1	2	2	4	3	1	3	3	1	2	1	2	3	3	3	1	1	1	3	2	3	2	2
6	3	3	2	1	2	6	3	2	4	2	3	2	3	1	3	3	4	2	3	2	6	2	4	2	3
7	3	3	2	2	1	4	1	3	3	2	4	1	1	2	4	3	3	2	2	2	4	2	3	1	1
8	5	5	4	4	2	6	2	4	5	4	4	3	4	3	5	4	4	3	3	4	4	3	5	3	3
9	4	5	2	3	3	5	2	2	4	4	2	3	3	3	4	4	4	2	3	3	5	2	5	3	2
10	2	2	4	1	1	4	1	1	3	2	5	1	1	2	4	1	4	1	2	1	2	1	3	1	1
11	4	4	4	4	3	5	2	5	5	5	4	3	4	3	6	5	4	3	4	4	4	3	5	3	4
12	5	4	4	3	1	5	3	3	4	3	3	1	3	3	4	4	3	3	6	4	4	4	5	3	4
13	4	3	3	2	4	4	2	2	3	4	2	4	3	2	4	3	2	1	2	2	4	2	4	2	1
14	4	3	3	1	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	1	1	3	4	3	3	3	1
15	3	3	2	3	3	4	1	2	3	3	2	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	2	2
16	3	5	3	2	2	6	1	3	3	3	3	2	2	2	5	3	2	2	2	3	6	3	4	2	2
17	3	4	6	4	1	6	3	3	4	4	1	1	5	3	6	6	5	1	5	3	6	5	4	3	3
18	2	2	2	2	1	5	3	3	2	2	3	1	1	1	4	2	3	1	2	2	4	3	2	6	2
19	5	5	4	2	1	5	2	4	5	5	6	1	4	3	5	5	4	3	2	5	5	3	4	4	2
20	3	3	5	5	2	6	3	3	6	3	3	2	4	2	6	3	3	2	5	3	5	4	3	2	1
21	3	2	3	2	1	4	1	3	3	2	2	1	2	1	3	2	3	2	2	2	3	2	3	2	1
22	6	6	1	4	1	6	1	1	6	4	3	1	1	1	3	6	3	1	3	6	3	3	3	1	1

<b>23</b>	3	3	2	2	3	3	3	4	4	4	2	3	1	1	6	3	3	2	1	2	2	1	3	1	1
<b>24</b>	4	3	2	2	1	5	1	1	3	3	2	1	1	1	2	3	2	2	2	1	2	2	3	2	1
<b>25</b>	4	4	3	3	2	5	4	3	4	4	4	2	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	
<b>26</b>	4	4	3	3	2	5	4	3	4	4	4	2	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	4	
<b>27</b>	3	2	1	4	1	5	1	3	3	3	4	1	2	1	3	3	2	1	2	1	4	1	3	1	1
<b>28</b>	5	5	2	2	1	5	3	4	5	5	2	1	2	2	4	5	4	1	3	4	5	2	3	2	2
<b>29</b>	4	4	1	3	1	5	1	1	4	4	6	1	1	1	4	4	4	1	3	4	3	1	4	5	1
<b>30</b>	3	1	1	3	1	3	1	1	3	1	1	1	3	1	3	3	1	1	1	1	3	1	3	1	1
<b>31</b>	4	3	2	3	2	6	3	3	3	3	2	2	3	3	4	3	3	3	3	3	4	2	3	3	2
<b>32</b>	5	3	2	1	1	5	2	4	5	1	1	1	3	2	3	5	3	1	1	1	3	2	5	3	1
<b>33</b>	3	4	3	1	1	5	1	3	3	3	3	1	3	2	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>34</b>	3	4	1	2	1	5	1	1	4	3	1	1	1	2	4	3	3	1	2	2	4	3	5	1	3
<b>35</b>	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	5	2	2	3	3	3	2	4	3	3	2	3	2	2
<b>36</b>	3	2	2	2	3	3	1	2	4	3	1	3	2	1	3	3	3	1	2	2	4	1	3	3	1
<b>37</b>	4	3	2	1	1	4	2	2	4	3	5	1	3	1	4	4	4	2	3	3	5	1	3	1	2
<b>38</b>	4	3	2	3	1	5	3	2	3	3	3	1	2	2	3	4	2	2	3	2	3	2	5	2	4
<b>39</b>	3	3	2	3	1	3	1	3	3	4	3	1	1	2	4	3	2	1	2	3	2	2	1	2	1
<b>40</b>	3	2	2	2	1	4	1	1	3	2	3	1	1	2	3	2	2	2	2	2	3	2	4	2	2
<b>41</b>	4	3	2	3	1	5	2	2	5	3	2	1	3	3	4	4	3	2	3	3	5	2	5	2	1
<b>42</b>	3	2	1	2	1	4	2	1	2	2	1	2	2	1	2	3	2	1	1	1	2	2	3	2	1
<b>43</b>	5	2	1	3	1	6	1	1	5	3	1	1	3	1	4	4	2	1	3	2	3	1	4	1	1
<b>44</b>	5	3	2	1	2	5	2	4	4	3	2	2	1	2	4	3	3	2	4	3	4	2	3	3	2
<b>45</b>	3	3	2	3	1	5	2	2	3	3	2	1	2	1	6	3	3	2	2	2	6	1	5	2	3
<b>46</b>	2	2	1	1	1	3	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2	2	3	2	2	1	2
<b>47</b>	3	4	6	3	2	6	1	2	2	3	1	1	3	3	4	3	3	1	3	3	3	1	3	3	1
<b>48</b>	3	3	2	4	1	4	2	4	5	2	4	1	1	2	4	3	5	3	3	3	3	3	4	2	2

49	3	3	2	2	2	4	2	2	3	3	2	1	2	3	4	3	3	2	2	2	4	3	4	3	3
50	4	3	2	1	2	6	2	1	3	3	3	2	1	2	4	2	3	2	3	2	3	4	4	2	2
51	3	4	2	2	1	5	4	3	4	4	3	1	2	3	5	3	3	2	1	3	4	2	4	3	2
52	5	3	1	3	1	6	3	3	3	3	3	1	3	3	6	3	3	1	3	3	6	3	3	3	1
53	4	4	3	2	1	6	1	3	5	5	4	1	1	1	3	4	4	2	3	3	6	2	1	2	1
54	5	3	5	2	1	6	1	1	3	3	3	1	4	1	5	4	4	5	2	2	1	3	4	2	1
55	3	5	2	2	2	6	1	1	3	3	2	2	2	2	5	3	2	2	3	2	4	1	4	1	1
56	3	4	3	2	2	5	3	1	4	4	3	2	3	3	5	3	4	1	1	1	5	2	5	3	2
57	3	1	1	3	1	4	2	1	4	3	6	1	1	3	3	3	4	1	2	1	4	1	3	1	1
58	5	3	1	1	1	2	3	3	4	2	2	1	1	2	5	4	6	1	1	3	5	1	4	2	3
59	3	3	1	1	1	4	1	1	3	3	1	3	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	3	1	2
60	4	3	2	1	2	5	1	1	4	4	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	5	1	1	1	1
61	3	2	1	1	1	5	3	2	4	2	1	1	3	2	5	2	2	1	1	2	3	2	4	2	1
62	3	3	2	3	1	3	2	2	3	2	3	1	2	2	1	3	3	2	3	3	4	1	3	1	1
63	3	2	1	1	1	6	2	2	2	2	1	1	3	2	4	2	3	1	3	2	4	1	3	2	1
64	3	4	2	3	1	5	4	1	4	3	2	1	2	2	5	4	2	1	3	3	3	2	3	3	2
65	2	3	2	2	1	5	2	1	5	5	5	1	1	1	2	3	2	3	2	3	4	3	5	1	2
66	3	3	3	3	2	4	2	3	3	3	2	1	3	2	4	3	4	2	4	4	4	3	4	4	2
67	4	4	3	3	3	5	3	3	5	4	4	3	2	4	5	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3
68	5	4	3	3	3	5	2	3	4	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3
69	3	3	1	1	1	5	2	2	3	1	2	1	3	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	2	3
70	4	4	3	5	3	6	3	3	4	5	2	2	4	3	6	4	5	2	4	3	3	3	4	3	2
71	4	3	3	1	1	6	3	2	1	3	2	1	1	2	1	1	3	2	1	1	3	1	3	1	2
72	3	2	2	2	1	6	2	2	3	2	2	1	4	2	6	3	3	2	2	2	3	2	6	2	2
73	3	2	3	1	1	5	2	2	3	2	3	1	3	2	3	3	3	1	2	2	3	1	3	2	1
74	3	3	2	2	1	4	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	1

<b>75</b>	4	3	1	1	1	5	1	1	5	4	3	1	1	2	3	3	2	2	3	2	3	1	3	1	1
<b>76</b>	6	6	3	1	2	4	1	2	6	6	3	2	1	1	2	6	3	3	1	6	3	1	3	1	2
<b>77</b>	4	2	4	3	1	5	3	3	4	3	4	1	2	2	3	4	5	4	3	3	4	2	3	2	2
<b>78</b>	4	5	2	1	2	5	1	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	2	1	2	3	3	3	2	3
<b>79</b>	3	3	2	2	2	5	3	4	2	3	2	2	3	2	4	3	3	1	4	3	4	3	5	3	3
<b>80</b>	4	4	2	2	3	5	2	3	4	3	2	3	3	3	4	4	4	2	2	2	4	3	3	4	2
<b>81</b>	4	4	2	3	2	5	2	2	3	3	2	2	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3
<b>82</b>	3	3	1	3	1	2	1	1	4	2	1	1	1	1	4	3	3	1	2	2	5	2	2	2	2
<b>83</b>	3	3	3	2	2	3	1	3	3	3	3	1	1	2	3	3	3	1	1	3	3	1	3	3	1
<b>84</b>	5	3	1	1	1	3	2	3	4	4	1	1	1	2	3	3	2	1	2	2	4	3	4	2	1
<b>85</b>	3	2	1	2	1	4	1	3	4	3	3	2	3	2	4	3	2	1	2	2	3	2	4	2	1

## Lampiran 7 Skala Final Kecerdasan Emosional

Di bawah ini terdapat situasi-situasi yang mungkin anda rasakan. Anda diminta untuk memilih satu dari empat pilihan jawaban yang tersedia. Pilihlah jawaban yang benar-benar anda rasa sesuai dengan keadaan anda dengan memberikan tanda *checklist* ( ) di kolom yang telah tersedia. Pilihlah satu dengan menggunakan petunjuk berikut:

- ) Jika pernyataan tersebut **sangat tidak sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **STS**
- ) Jika pernyataan tersebut **tidak sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **TS**
- ) Jika pernyataan tersebut **sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **S**
- ) Jika pernyataan tersebut **sangat sesuai** dengan anda, pilihlah kolom **SS**

Contoh:

Jika anda merasa pernyataan tersebut **tidak sesuai** dengan keadaan anda, pilihlah kolom **TS** dan berikan tanda *checklist* ( ) pada kolom yang tersedia

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya tidak mengetahui perasaan yang saya rasakan				

No	Pernyataan	STS	TS	S	SS
1.	Saya sadar dengan perasaan yang saya miliki				
2.	Saya mengetahui potensi yang saya miliki				
3.	Dalam kondisi apapun, saya mampu mengemudikan motor dengan baik				
4.	Dalam situasi yang tidak menyenangkan, saya mampu mengemudi dengan baik				
5.	Saya optimis dengan apa yang saya kerjakan				
6.	Saya selalu berusaha lebih baik dari hari kemarin				
7.	Saya mampu mengatasi setiap masalah yang muncul				
8.	Dengan melihat ekspresinya, saya mengerti perasaan seseorang				
9.	Saya berbagi tips berkendara saya dengan orang				

	lain				
10.	Saya memberikan celah bagi pengemudi lain yang ingin menyalip				
	Dst...				

Lampiran 8 Data Mentah Skala Kecerdasan Emosional

No	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3
2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	4	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
3	4	3	4	3	4	4	3	3	2	3	4	3	3	3	2	3	4	3	3	3	4	3	2	3
4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
5	4	3	3	1	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	2	2	2
6	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	4	4	3	4	2	2
7	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	4	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3
8	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2
9	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	4	2	2
10	4	4	3	3	4	4	3	3	1	4	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2
11	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2	3	2	3	3	3	2	2	2
12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
13	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3
14	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	3	2	2	2
15	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
16	3	3	2	4	3	2	3	3	3	3	3	2	3	1	2	3	2	3	3	3	3	1	2	3
17	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2
18	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
19	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3
20	4	4	4	2	4	3	3	2	1	4	2	3	3	3	1	2	4	3	3	1	2	1	3	2
21	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
22	3	3	4	3	3	3	3	3	2	2	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3

<b>23</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	3	2
<b>24</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
<b>25</b>	2	3	3	3	3	4	3	2	2	3	3	3	2	3	1	3	3	2	2	3	2	2	2	2
<b>26</b>	2	3	3	3	3	4	3	2	2	3	3	3	2	3	1	3	3	2	2	3	2	2	2	2
<b>27</b>	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	2
<b>28</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2
<b>29</b>	3	2	3	3	3	3	2	3	2	3	3	2	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2	2
<b>30</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
<b>31</b>	3	3	3	2	4	4	3	3	4	3	3	2	3	3	2	3	4	4	3	3	4	3	3	3
<b>32</b>	4	2	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	4	3	4	2	3	2	2	2
<b>33</b>	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>34</b>	3	3	3	3	3	4	3	3	1	3	2	2	2	4	4	4	2	3	3	1	2	3	2	2
<b>35</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
<b>36</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2
<b>37</b>	4	4	3	3	3	2	3	2	2	3	1	3	1	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2
<b>38</b>	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
<b>39</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>40</b>	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>41</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	4	3	3	3	4	3	3	1	2
<b>42</b>	3	3	3	3	4	4	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	4	4	4	4	4	4	3	2
<b>43</b>	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	2	4	3	2	4	3	4	3	4	3	4	2	3
<b>44</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2
<b>45</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	4	4	3	4	4	3	2	3
<b>46</b>	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>47</b>	3	3	4	4	4	4	4	2	4	4	1	4	4	1	4	1	4	4	4	1	1	1	4	1
<b>48</b>	3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2

<b>49</b>	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>50</b>	3	3	3	4	4	4	4	4	2	2	4	4	2	3	4	3	4	4	4	3	2	3	4	4
<b>51</b>	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	2	3	1	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2
<b>52</b>	3	3	2	2	3	4	3	3	3	2	4	3	3	3	3	4	4	3	3	2	3	4	3	2
<b>53</b>	3	4	3	2	4	3	3	4	2	3	4	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	1	3	3
<b>54</b>	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	4	3	3	3	3	2	2	2	3
<b>55</b>	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	2	4	3	3	3	4	4	3	2	1
<b>56</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
<b>57</b>	4	3	2	2	3	3	2	3	2	4	2	2	3	4	3	4	3	4	3	4	4	1	2	3
<b>58</b>	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>59</b>	3	3	2	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3	4	3
<b>60</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2	1	3	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2
<b>61</b>	4	3	4	4	3	4	3	4	2	3	3	2	3	3	1	4	4	4	4	3	2	3	2	3
<b>62</b>	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2
<b>63</b>	4	4	3	3	4	4	3	4	4	2	2	2	3	1	1	3	2	3	3	3	3	3	2	2
<b>64</b>	3	3	2	2	3	4	3	3	2	2	3	3	2	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	2
<b>65</b>	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	2	4	3	2	2	2
<b>66</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2
<b>67</b>	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	2	2
<b>68</b>	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>69</b>	3	4	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3
<b>70</b>	3	4	3	4	4	3	3	2	4	2	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3
<b>71</b>	1	4	3	2	3	1	2	3	3	2	2	3	4	2	2	3	1	2	3	2	4	4	3	3
<b>72</b>	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2
<b>73</b>	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3
<b>74</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3

<b>75</b>	4	3	2	2	3	3	3	2	3	4	2	2	3	2	3	4	2	3	3	3	3	2	3	2
<b>76</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>77</b>	3	3	4	3	3	4	3	3	2	2	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2
<b>78</b>	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3
<b>79</b>	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>80</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
<b>81</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3
<b>82</b>	3	3	3	4	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3
<b>83</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2
<b>84</b>	3	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3
<b>85</b>	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3

Lampiran 9 Analisis Data  
Lampiran Uji Deskriptif

**Statistics**

		Kecerdasan Emosional	Aggressive Driving	Usia
N	Valid	85	85	85
	Missing	0	0	0
Mean		.9889	-1.0125	22.02
Median		.9500	-.9400	22.00
Std. Deviation		.72628	.70416	1.535
Variance		.527	.496	2.357
Minimum		-.36	-2.78	20
Maximum		2.69	.69	28

**Kecerdasan Emosional**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	-.36	2	2.4	2.4	2.4
	-.25	2	2.4	2.4	4.7
	-.13	2	2.4	2.4	7.1
	-.01	2	2.4	2.4	9.4
	.11	3	3.5	3.5	12.9
	.24	5	5.9	5.9	18.8
	.37	5	5.9	5.9	24.7
	.51	4	4.7	4.7	29.4
	.65	6	7.1	7.1	36.5
	.80	7	8.2	8.2	44.7
	.95	8	9.4	9.4	54.1
	1.10	9	10.6	10.6	64.7
	1.26	7	8.2	8.2	72.9
	1.42	2	2.4	2.4	75.3
	1.58	5	5.9	5.9	81.2
	1.74	4	4.7	4.7	85.9
	1.90	4	4.7	4.7	90.6
	2.06	2	2.4	2.4	92.9
	2.22	1	1.2	1.2	94.1
	2.38	2	2.4	2.4	96.5
2.54	1	1.2	1.2	97.6	
2.69	2	2.4	2.4	100.0	
Total	85	100.0	100.0		

## Aggressive Driving

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	-2.78	1	1.2	1.2	1.2
	-2.60	1	1.2	1.2	2.4
	-2.35	1	1.2	1.2	3.5
	-2.27	1	1.2	1.2	4.7
	-2.05	2	2.4	2.4	7.1
	-1.98	1	1.2	1.2	8.2
	-1.91	2	2.4	2.4	10.6
	-1.84	1	1.2	1.2	11.8
	-1.77	1	1.2	1.2	12.9
	-1.71	3	3.5	3.5	16.5
	-1.64	3	3.5	3.5	20.0
	-1.58	3	3.5	3.5	23.5
	-1.52	4	4.7	4.7	28.2
	-1.46	2	2.4	2.4	30.6
	-1.40	2	2.4	2.4	32.9
	-1.34	3	3.5	3.5	36.5
	-1.22	1	1.2	1.2	37.6
	-1.16	3	3.5	3.5	41.2
	-1.10	2	2.4	2.4	43.5
	-1.05	3	3.5	3.5	47.1
	-.99	2	2.4	2.4	49.4
	-.94	4	4.7	4.7	54.1
	-.88	2	2.4	2.4	56.5
	-.83	2	2.4	2.4	58.8
	-.78	4	4.7	4.7	63.5
	-.72	2	2.4	2.4	65.9
	-.67	4	4.7	4.7	70.6
	-.62	4	4.7	4.7	75.3
	-.57	5	5.9	5.9	81.2
	-.51	2	2.4	2.4	83.5
	-.46	1	1.2	1.2	84.7
	-.41	1	1.2	1.2	85.9
	-.36	1	1.2	1.2	87.1
	-.21	1	1.2	1.2	88.2
	-.11	2	2.4	2.4	90.6
	.04	1	1.2	1.2	91.8
	.14	2	2.4	2.4	94.1
	.19	1	1.2	1.2	95.3
	.39	1	1.2	1.2	96.5
	.44	1	1.2	1.2	97.6
	.49	1	1.2	1.2	98.8
	.69	1	1.2	1.2	100.0
Total		85	100.0	100.0	

Lampiran Uji Normalitas Kecerdasan Emosional dan *Aggressive Driving***Chi-Square Test****Frequencies****Test Statistics**

	Kecerdasan Emosional	Aggressive Driving
Chi-Square	30.176 <sup>a</sup>	26.176 <sup>b</sup>
df	21	41
Asymp. Sig.	.088	.965

a. 22 cells (100.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 3.9.

b. 42 cells (100.0%) have expected frequencies less than 5. The minimum expected cell frequency is 2.0.

Lampiran Uji Korelasi Kecerdasan Emosional dan *Aggressive Driving*

<b>Correlations</b>			Kecerdasan Emosional	Aggressive Driving
Spearman's rho	Kecerdasan Emosional	Correlation Coefficient	1.000	-.286**
		Sig. (2-tailed)	.	.008
		N	85	85
	Aggressive Driving	Correlation Coefficient	-.286**	1.000
		Sig. (2-tailed)	.008	.
		N	85	85

Lampiran Uji Interkorelasi Kecerdasan Emosional dan *Aggressive Driving*

**Correlations**

			Self Awareness	Self Regulation	Motivation	Empathy	Relationship Management	Impatience	Hostility	Save Time	Annoyance
Spearman's rho	Self Awareness	Correlation Coefficient	1.000	.242*	.456**	.180	.095	-.049	-.351**	-.039	-.029
		Sig. (2-tailed)	.	.026	.000	.100	.385	.657	.001	.725	.789
		N	85	85	85	85	85	85	85	85	85
	Self Regulation	Correlation Coefficient	.242*	1.000	.169	-.017	-.012	-.159	-.153	-.148	-.096
		Sig. (2-tailed)	.026	.	.122	.880	.911	.145	.162	.176	.380
		N	85	85	85	85	85	85	85	85	85
	Motivation	Correlation Coefficient	.456**	.169	1.000	.315**	.326**	-.098	-.166	-.242*	-.194
		Sig. (2-tailed)	.000	.122	.	.003	.002	.374	.129	.026	.076
		N	85	85	85	85	85	85	85	85	85
	Empathy	Correlation Coefficient	.180	-.017	.315**	1.000	.252*	-.162	-.165	-.014	-.285**
		Sig. (2-tailed)	.100	.880	.003	.	.020	.138	.131	.897	.008
		N	85	85	85	85	85	85	85	85	85

Relationship Management	Correlation Coefficient	.095	-.012	.326**	.252*	1.000	-.116	-.016	-.167	-.192
	Sig. (2-tailed)	.385	.911	.002	.020	.	.291	.885	.126	.078
	N	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Impatience	Correlation Coefficient	-.049	-.159	-.098	-.162	-.116	1.000	.615**	.613**	.482**
	Sig. (2-tailed)	.657	.145	.374	.138	.291	.	.000	.000	.000
	N	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Hostility	Correlation Coefficient	-.351**	-.153	-.166	-.165	-.016	.615**	1.000	.384**	.456**
	Sig. (2-tailed)	.001	.162	.129	.131	.885	.000	.	.000	.000
	N	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Save Time	Correlation Coefficient	-.039	-.148	-.242*	-.014	-.167	.613**	.384**	1.000	.257*
	Sig. (2-tailed)	.725	.176	.026	.897	.126	.000	.000	.	.018
	N	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Annoyance	Correlation Coefficient	-.029	-.096	-.194	-.285**	-.192	.482**	.456**	.257*	1.000
	Sig. (2-tailed)	.789	.380	.076	.008	.078	.000	.000	.018	.
	N	85	85	85	85	85	85	85	85	85

### **Daftar Riwayat Hidup**

Andi Maulida Diah Chaerani, lahir di Surakarta pada 18 Agustus 1995. Anak pertama dari pasangan Budi Satrijo dan Fauziah Idris, dan memiliki satu orang adik laki-laki. Pernah menempuh pendidikan dasar di SD Sumbangsih, lalu melanjutkan di SMP Sumbangsih. Di tahun keduanya, ia pindah ke Depok dan melanjutkan pendidikannya di SMPN 3 Depok. Setelah lulus, ia melanjutkan pendidikan di SMAN 2 Depok. Saat ini sedang menyelesaikan studinya sebagai mahasiswa S1 Psikologi Universitas Negeri Jakarta.

Pengalaman berorganisasi yang dimiliki oleh penulis adalah anggota OSIS-MPK di SMAN 2 Depok untuk dua periode. Selama kuliah penulis pernah menjadi anggota Dewan Perwakilan Mahasiswa (DPM) periode 2015-2016. Penulis memiliki pengalaman sebagai tester dan skorer di bawah awasan supervisor ketika magang.