



Religiusitas dan Kecenderungan Mengemudi Agresif pada Mahasiswa

Revita Nur Annisa Syahrir*, Ahmad Yasser Mansyur, Novita Maulidya Djalal

Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Makassar. Indonesia

**E-mail: Revitanurannisa@gmail.com*

Abstract

Transportation such as cars or motorbikes can facilitate people's ability to perform tasks in everyday life. Using transportation can cause small or big problems such as taking aggressive actions. Aggressive driving is a behavior that violates and has carelessness in driving. The aim of this study was to investigate the possibility of a link between college students' aggressive driving and their religion. The participants in this study were active students at the Faculty of Psychology, State University of Makassar, totaling 347 respondents using a purposive sampling technique. The measurement tool employed in this study is the religiosity scale with the aggressive driving scale. The technique used in hypothesis testing is the Spearman rank correlation to test the correlation between religiosity and aggressive driving tendencies. The results of the research conducted showed that there was a significant relationship between religiosity and aggressive driving with a value of $p = 0.001 < 0.01$ and showed that H_a was accepted and H_o was rejected. This shows that the lower the religiosity, the higher the aggressive driving. The research's ramifications can serve as a source of information for educational units, especially tertiary institutions, to provide information and education about religiosity and aggressive driving.

Keyword: *Aggressive Driving Tendency, Religiosity, College Student*

Abstrak

Transportasi seperti mobil atau motor dapat memudahkan individu dalam beraktivitas di kehidupan sehari-hari. Dalam menggunakan transportasi dapat menimbulkan masalah kecil maupun besar seperti melakukan tindakan agresif. Berkendara agresif merupakan salah satu perilaku yang menyalahi dan memiliki kecerobohan dalam berkendara. Tujuan penelitian ini agar memahami apakah terdapat hubungan religiusitas didalam mengemudi agresif mahasiswa. Partisipan didalam penelitian ini yakni mahasiswa aktif di Fakultas Psikologi Universitas Negeri Makassar sebanyak 347 responden dimana memakai teknik purposive sampling. Alat ukur dipakai didalam penelitian ini yakni skala religiusitas dengan skala mengemudi agresif. Teknik dipakai didalam uji hipotesis adalah Spearman rank correlation agar menguji korelasi antara variabel religiusitas dan kecenderungan mengemudi agresif. Hasil penelitian yang dilakukan ada hubungan yang signifikan antar religiusitas serta mengemudi agresif pada nilai $p = 0,001 < 0,01$ dan menunjukkan bahwa H_a diterima serta H_o ditolak. Hal ini menyatakan jika makin rendah religuistas sehingga makin tinggi mengemudi

agresif. Implikasi penelitian ini bisa jadi acuan untuk satuan pendidikan terutama perguruan tinggi untuk memberikan informasi dan edukasi mengenai religiusitas dan mengemudi agresif.

Kata kunci: *Kecenderungan Mengemudi Agresif, Religiusitas, Mahasiswa*

PENDAHULUAN

Transportasi seperti mobil atau motor dapat memudahkan individu dalam beraktivitas di kehidupan sehari-hari. Dalam menggunakan transportasi dapat menimbulkan masalah kecil maupun besar seperti melakukan tindakan agresif. Berkendara agresif merupakan salah satu perilaku yang menyalahi dan memiliki kecerobohan dalam berkendara. Tasca (Utari, 2015) mengemukakan bahwa perilaku mengemudi agresif yang dilakukan dengan sengaja akan menimbulkan kecelakaan seperti tabrakan, tidak sabar, kesal, ugal-ugalan dan permusuhan. Berdasarkan suarasurut.id (2022) menyatakan bahwa sekelompok pelajar menggunakan kendaraan sepeda motor tanpa memakai helm ditangkap warga ketika melakukan aksi ugal-ugalan dimana dapat membahayakan pengguna jalan.

Harris (Rahmayuni, 2021) mengemukakan bahwa gaya berkendara dengan agresif merupakan perilaku berkendara membahayakan diri sendiri, penumpang serta tiap pengendara yang lain. Hal ini menyebabkan banyak pengendara yang pernah merasakan pengendara lainnya melakukan mengemudi agresif. Berdasarkan kompas.com (2021) menyatakan bahwa pengendara jalan di Indonesia masih banyak yang agresif. Pengendara yang agresif mengetahui dampak dari perbuatannya yang bisa menyebabkan kecelakaan dan merugikan pengendara lain. Pengendara melakukan perilaku mengemudi agresif karena faktor sosial dan kurangnya religiusitas.

Nabipour, Khanjani, Nakhaee, Moradlou dan Sullman (2015) mengemukakan bahwa religiusitas memiliki pengaruh positif pada perilaku di jalansehingga agama memiliki peran penting untuk meningkatkan religiusitas agar dapat mengurangi perilaku mengemudi agresif di jalan. Houston, Harris, dan Norman (2003) mengemukakan bahwa mengemudi agresif dapat menimbulkan perilaku membunyikan klakson, mengebut dan memberi isyarat kasar. Houston (Utari, 2015) mengemukakan bahwa mengemudi agresif merupakan perilaku sosial yang dapat mengganggu keamanan publik. Houston (Utari, 2015) mengemukakan jika mengemudi agresif bisa menimbulkan perilaku membuntuti, klakson, dan menjalankan gerakan atau isyarat yang kasar. Malik dan Hartati (2017) mengemukakan bahwa hasil analisis menyatakan adanya

hubungan positif serta signifikan antar stres, kecemasan, depresi akan kecenderungan mengemudi agresif pada mahasiswa fakultas psikologi UNDIP angkatan 2016.

Berdasarkan hasil survei data awal dimana disebar oleh peneliti melalui *google form* dengan total 33 responden memperoleh hasil, yaitu 100% (33) individu bisa mengendarai kendaraan, jenis kendaraan yang digunakan yaitu mobil 15,2% (5) dan motor sebanyak 84,8% (28). Kendala atau kesulitan yang dialami individu saat menggunakan kendaraan, yaitu kemacetan (6) responden, pengendara sembarangan, asap debu dan panas, kurangnya memperhatikan kondisi kendaraan, takut melambung, kendaraan lain yang menggunakan lampu jauh, ugal-ugalan (2), tidak weser, tidak ada uang untuk membeli bensin (2), nyasar, bertemu jalan yang rusak, balap, mudah mengantuk dan mata perih. Hal yang paling sering dialami saat individu berkendara, yaitu rasa kesal 45,5% (15), rasa jengkel 18,2% (6), berkata kasar 3,1% (3), mengantuk, tenang, pegal, dan bernyanyi.

Hal yang membuat pengendara merasa nyaman saat berkendara, yaitu mengingat tuhan 57,6% (19), keterampilan 15,2% (5), berdoa, cuaca, pemandangan yang bagus, lagu, dan suasana jalanan. Melakukan tindakan agresif di jalan selama berpuasa, ya 21,2% (7) dan tidak 78,8% (26). Hal yang membuat pengemudi bisa mengelola emosinya disaat berkendara, yaitu menikmati perjalanan, bernyanyi, memikirkan keselamatan, tenang, menyayangi kendaraan, sabar, bodo amat, malas, kebiasaan mengelola emosi, taat aturan, dzikir, fokus berkendara, memikirkan hal yang menyenangkan, memikirkan tujuan, mengingat keluarga, dengar music, berpikiran positif, mengingat tuhan, terik matahari, cuaca adem, berhitung, tidak buru-buru. Faktor yang membuat individu nyaman dalam berkendara, yaitu pemandangan yang bagus, atribut lengkap, mematuhi aturan lalu lintas, cuaca idak panas atau hujan, jalanan yang tidak macet, pengendara yag tidak merokok atau main hp, melihat pemandangan, menghirup udara segar, mood di pagi hari, jalanan yang sepi, pengendara tidak ugal-ugalan, ketaatan dalam berkendara, mengecek kendaraan sebelum berkendara, menghindari macet, dengar music, baca doa, alat keselamatan lengkap, tidak macet dan suhu. Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa masih banyak individu yang melakukan tindakan mengemudi agresif.

Mengemudi agresif memiliki dampak yang cukup signifikan kepada perilaku individu. Tasca (2000) mengemukakan bahwa faktor mengemudi agresif dapat ditinjau dari usia dan jenis kelamin individu, faktori sosial, kepribadian atau sifat individu, konsep gaya hidup pengemudi, sikap dalam megemudi, faktor lingkungan dan faktor anomitas. Tasca (Ashari & Hartati, 2017) mengemukakan bahwa sikap dalam mengemudi berbahaya dapat akan dengan mudah mengalami kecelakaan.

Peneliti melakukan wawancara sebagai data awal. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti kepada empat responden ditemukan bahwa, responden pertama yang berinisial WP mengemudi secara agresif dengan cara mengejar atau mengejar namun setelah mengejar responden mengucapkan istigfar. Reponden kedua berinisial NM ia mengemudi agresif dengan cara marah jika ada yang melanggar peraturan lalu lintas, macet dan pada saat macet ada pengendara lain membunyikan klakson, dan ingin melambung di jalanan yang sempit tetapi jika NM melihat pengendara lain yang melanggar dan melihat pengendara itu sabar NM sabar juga dalam menghadapinya.

Responden ketiga berinisial RNS melakukan mengemudi agresif karena motor pengendara lain mengganggu, salah menyalakan lampu weser, panas matahari, dan menegur pengendara yang tidak mematuhi aturan lalu lintas dengan cara yang baik seperti "*salah weser ki*". Reponden keempat berinisial NYS mengemudi secara agresif dengan cara marah karena berkata kasar, marah, macet dan panas namun setelah melakukan tindakan tersebut emosi NYS mulai mereda dan menjadi tenang. Responden kelima berinisial PSR mengemudi agresif dengan cara marah sendiri, rasa kesal, dan emosi namun setelah melakukan tindakan tersebut perasaan PSR mulai membaik dan lebih sabar. Hal ini sesuai dengan dimensi religiusitas, yaitu dimensi eksperiensial. Hal ini sejalan akan hasil wawancara dijalankan peneliti. Responden berinisial WL jika ia mengemudi secara agresif dengan cara memarahi pengendara lain yang melakukan ugal-ugalan di jalan setelah memarahi pengendara WL memaafkan pengendara dan menasehatinya untuk tidak melakukan hal tersebut.

Penelitian dijalankan Sovinia dan Fauzia (2014) mengemukakan jika ada hubungan negatif signifikan antar religiusitas serta agresivitas. Kaye dan Reghavan (Jaenudin & Tahir, 2019) mengemukakan bahwa religiusitas merupakan kegiatan spiritual individu untuk memiliki ilmu keagamaan dan mempunyai sistem keyakinan, nilai dan hukum berlaku. Jaenudin dan Tahir (2019) mengemukakan bahwa religiusitas merupakan cara individu untuk mengabdikan pada Tuhan dari masing-masing kitab suci. Jaenudin dan Tahir (2019) mengemukakan bahwa religiusitas merupakan seberapa dalam pengetahuan individu terhadap agama yang dianutnya. Sehingga peneliti tertarik meneliti hubungan religiusitas akan mengemudi agresif terhadap mahasiswa.

METODE

Didalam penelitian ini memakai pendekatan kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini, yakni mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Negeri Makassar dan bisa mengemudi kendaraan motor dengan jumlah sebanyak 347 mahasiswa. Data yang dikumpulkan untuk menyebarkan skala menggunakan *google form*. Alat ukur dipakai didalam penelitian ini yakni skala

religiusitas serta skala mengemudi agresif.

Skala religiusitas merujuk lima aspek dari Glock dan Stark (Razak, Mansyur, dan Tetteng, 2020) yakni *religious practice*, *religious belief*, *religious feeling*, *religious knowledge*, serta *religious effect*. Alat ukur ini terdiri 5 aitem dengan pernyataan dimana yakni 5 aitem *unfavorable*. Religiusitas variabel memiliki tingkat validitas yang adil dan dapat digunakan, seperti yang ditunjukkan oleh nilai *V Aiken* 0,75 banding 1. Temuan uji reliabilitas skala religiusitas menggunakan pendekatan *Alpha Cronbach*, yang kembali pada 0,566, menunjukkan bahwa skala tersebut dapat dipercaya.

Skala kecenderungan mengemudi agresif mmerujuk pada dua aspek dari Houston, Harris dan Norman (2003), yakni perilaku konflik serta mengebut. Alat ukur terdiri akan 6 aitem dengan pernyataan seperti *favorable*. Nilai *Aiken's V* melalui variabel ini menyatakan nilai, yakni 0,5 hingga 1 hingga tingkat validitas variabel kecenderungan mengemudi agresif tergolong baik serta bisa dipakai. Hasil uji reliabilitas skala kecenderungan mengemudi agresif pada Teknik *Cronbach Alpha* yakni senilai 0,532 hingga bisa dikategorisasikan reliabel.

Hubungan antara kedua variabel tersebut dipastikan dengan analisis deskriptif menggunakan pendekatan korelasi *Spearman rho* pada data analisis dalam penelitian ini. Data ditangani dengan *Windows SPSS 24.0*.

HASIL

Penelitian ini mempunyai jumlah responden berjumlah 347 yang terdiri dari mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Negeri Makassar dan bisa mengemudi kendaraan bermotor.

Tabel 1. Deskripsi subjek berdasarkan jenis kelamin

Jenis kelamin	Jumlah	Presentase
Perempuan	269	77,5%
Laki-laki	78	22,5%
Total	347	100%

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa terdapat perempuan dengan jumlah 269 responden dan presentase 77,5% sedangkan responden laki-laki berjumlah 78 responden dengan presentase 22,5% responden.

Tabel 2. Deskripsi variabel religiusitas

Variabel	Hipotetik			
	Min	Max	Mean	SD
Religiusitas	10	50	30	7

Skala religiusitas berjumlah 10 aitem dengan skor 1-5. Tabel di atas menunjukkan jika mean 30 dari skala religiusitas adalah berstandar deviasi 7. Skor terendah dari skala tersebut ialah 23.

Tabel 3. Kategorisasi variabel religiusitas

Interval	Frekuensi	Presentase	Kategori
$X < 36$	277	80%	Tinggi
$24 < X < 36$	58	17%	Sedang
$X < 24$	12	3%	Rendah

Tabel di atas menjelaskan bahwa terdapat 277 responden dengan presentase 80% dengan kategori tinggi. 58 responden akan presentase 17% dengan kategori sedang. Ada 12 responden presentase 3% dengan kategori rendah.

Tabel 4. Deskripsi variabel kecenderungan mengemudi agresif

Variabel	Hipotetik			
	Min	Max	Mean	SD
Mengemudi agresif	6	30	18	4

Skala mengemudi agresif berjumlah 6 aitem dengan skor 1-5. Tabel diatas menunjukkan jika mean 18 dari skala mengemudi agresif adalah berstandar deviasi 4. Skor terendah dari skala mengemudi agresif adalah 11.

Tabel 5. Kategorisasi kecenderungan mengemudi agresif

Interval	Frekuensi	Presentase	Kategori
$X < 22$	30	9%	Tinggi
$14 < X < 22$	216	62%	Sedang
$X < 14$	101	29%	Rendah

Tabel diatas menjelaskan bahwa 30 responden dengan presentase 9% dalam kategori tinggi, 216 responden dengan presentase 62% dalam kategori sedang, dan 101 responden dengan 29% dalam kategori rendah.

Tabel 6. Uji hipotesis

Variabel	R	P	Keterangan
Mengemudi agresif dan religiusitas	-0.342	0,001	Signifikan

Berdasarkan hasil analisis pada tabel diatas menunjukkan jika koefisien korelasi antar variabel religiusitas serta mengemudi agresif berjumlah $r = -0,342$ melalui nilai signifinsi $p = 0,001$. Hasil analisis menandakan jika hipotesis terhadap penelitian ini diterima dengan koefisien korelasi berjumlah $-0,342$ dimana menyatakan jika terdapat hubungan negatif dari antar kedua variabel sehingga bisa disimpulkan jika makin tinggi mengemudi agresif sehingga makin rendah religiusitas.

DISKUSI

Tujuan penelitian ini agar memahami hubungan antar religiusitas akan kecenderungan mengemudi agresif terhadap mahasiswa. hasil analisis deskriptif pada variabel religiusitas hasil menunjukkan bahwa terdapat 277 mahasiswa dari 347 responden mahasiswa berada dalam

kategori tinggi dengan presentase 80% terdapat 58 responden mahasiswa dalam kategori sedang dengan presentase 17% terdapat 12 responden mahasiswa dalam kategori rendah dengan presentase 3%. Anwar, Marnola, dan Suryani (2019) mengemukakan jika religiusitas yakni penghayatan ataupun kedalaman kepercayaan individu diekspresikan melalui berdoa, ibadah, serta membaca kitab suci.

Rozana, Nughrwati, dan Dwarawati (2016) mengemukakan bahwa religiusitas merupakan hubungan antar individu pada Tuhannya didalam ibadah, batin, serta sikap dalam kesehariannya. Harpan (2015) mengemukakan bahwa religiusitas dapat berpengaruh di dalam kehidupan individu dengan religiusitas individu bisa terhindar dari tindakan negatif. Pada penelitian ini, religiusitas pada mahasiswa berada pada kategori tinggi dengan presentase 80%.

Pada variabel kecenderungan mengemudi agresif menunjukkan bahwa terdapat 30 responden mahasiswa dari 347 responden mahasiswa berada dalam kategori tinggi dengan presentase 9% terdapat 216 responden mahasiswa dalam kategori sedang akan presentase 62% terdapat 101 responden mahasiswa dalam kategori rendah presentase 29%. Dula, Ballard, dan Nolan (Shokri dan Behnood, 2021) mengemukakan bahwa perilaku mengemudi agresif merupakan pengemudi yang dapat merugikan pengendara dan pengendara lain secara fisik atau psikologis. Alonso (Shokri dan Behnood, 2021) mengemukakan bahwa mengemudi agresif dapat meliputi perilaku mengemudi yang tidak aman seperti tidak mematuhi aturan lalu lintas, mengemudi secara dekat dari pengendara lain, dan belok secara mendadak. Pada penelitian ini, mengemudi agresif berada pada kategori sedang dengan presentase 62%.

Hal ini sesuai penelitian dijalankan Siti Nurmardiyah (2018) bahwa terdapat hubungan negatif antar agresivitas dan religiusitas terhadap Remaja di SMK Muhammadiyah 1. Penelitian lain oleh Sofyanida dan Yanuvianti (2016) menyatakan bahwa responden penelitian menunjukkan ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas dan hanya memikirkan untuk sampai di tujuan dengan cepat walaupun harus memarahi dan membunyikan klakson kepada pengemudi lain di situasi jalanan yang sedang padat. Kamilyah, Deny, dan Lestyanto (2021) menjelaskan jika mengemudi agresif merupakan mengemudi dibawah dampak ketidakstabilan emosi yang memiliki dampak bagi pengendara lain. Mengemudi agresif merupakan perilaku agresi berkendara yang terjadi saat pengendara kesulitan untuk mengontrol emosinya ketika berkendara. Sofyanida dan Yanuvianti (2016) mengemukakan bahwa mengemudi agresif merupakan pengendara yang menganggap bahwa pengendara lain mampu mengatasi resiko yang sama seperti dapat menyebabkan bahaya yang besar bagi pengendara lain.

KESIMPULAN

Melalui hasil uji hipotesis dimana setelah dijalankan peneliti menggunakan teknik *spearman rho*, sehingga bisa disimpulkan jika ada hubungan signifikan antara religiusitas dengan mengemudi agresif. Hasil analisis menyatakan jika nilai $p = 0,001 < 0,05$ dan menunjukkan jika H_a diterima dan H_o ditolak. Hal ini menyatakan jika ada hubungan signifikan antar religiusitas dengan mengemudi agresif pada mahasiswa. Nilai korelasi person $r = -0,342$ yang menandakan jika ada hubungan negatif antara religiusitas dengan mengemudi agresif terhadap mahasiswa.

REFERENSI

- Anwar, D, Marnola, I & Suryani. (2019). Pengaruh religiusitas dan komunitas terhadap motivasi berwirausaha para pemuda. *JEBI (jurnal ekonomi dan bisnis islam)*. 4(2), 182-192.
- Ashari, A, M & Hartati, S. (2017). Hubungan antara stres, kecemasan, depresi dengan kecenderungan aggressive driving pada mahasiswa. *Jurnal empati*. 6(1), 1-6.
- Harpan, A. Peran religiusitas dan optimisme terhadap kesrjatheraan psikologis pada remaja. *Empathy: jurnal fakultas psikologi*. 1-18
- Houston, J, M., Harris, P, B., Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American journal of psychology*. 5(2) 269-278
- Jaenudin, U & Tahrir. (2019). Studi religiusitas, budaya sunda, dan perilaku moral pada masyarakat kabupaten bandung. *Jurnal psikologi islam dan budaya*. 2(1), 1-8, doi:10.15575/jpib.v2il.3445
- Kamilyah, L, A, Deny, H, M & Lestyanto, D. (2021). Studi literature: mengemudi agresif. *Jurnal riset kesehatan*. 13(1), 319-331
- Nabipour, A, R, Khanjani, N, Nakhaee, N, Moradlou, H, Z, & Sullman, M, J. (2015). The relationship between religion and on-the road behaviour of adolescents in iran. *Journal homepage*. Transportation research part F 29. 113-120
- Rahmayuni, D. (2021). Driving styles and the suscepibility to conform to others who engaged in violation of traffic rules: gaya berkendara dengan kecenderungan “ikut-ikutan” melanggar peraturan lalu lintas. *Psikologia: jurnal pemikiran dan penelitian psikologi*. 16(1). 19-22
- Razak, A, Mansyur, A, Y, & Tetteng, B. (2021). *Psikologi agama*. Badan penerbit UNM
- Rozana, Nughrwati, E, N, & Dwarawati, D. (2016). Studi korelasi pola asuh, religiusitas dengan impulsive buying pada mahasiswa universitas islam bandung. *Psymphatic: jurnal ilmiah psikologi*. 3(2), 235-248
- Shokri, B, S & Behnood, H, R. (2021). Dangerous and aggressive driving: detecting the interrelationship by data mining. *Iranian journal of science and technology*.
- Sofyanida, T & Yanuvianti, M. (2016). Studi deskriptif mengenai perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor di kota bandung. *Prosding psikologi*. 2(2), 943-949
- Utari. (2015). Hubungan perilaku mengemudi agresif dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas. *Psikoborneo*. 3(4), 441-449.