

NASKAH PUBLIKASI

**HUBUNGAN ANTARA TERITORI DENGAN AGRESIVITAS
PENGENDARA BERMOTOR DI KABUPATEN SUKABUMI**



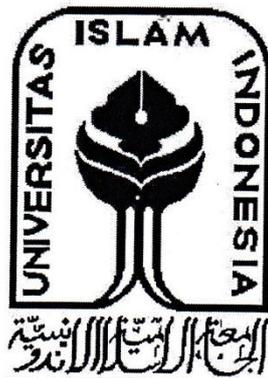
Oleh

**Rizal Bahtiar Alhasani
Thobagus Moh. Nu'man**

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2018**

NASKAH PUBLIKASI

HUBUNGAN ANTARA TERITORI DENGAN AGRESIVITAS
PENGENDARA BERMOTOR DI KABUPATEN SUKABUMI



Oleh

Rizal Bahtiar Alhasani
Thobagus Moh. Nu'man

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA

2018



NASKAH PUBLIKASI

**HUBUNGAN ANTARA TERITORI DENGAN AGRESIVITAS
PENGENDARA BERMOTOR DI KABUPATEN SUKABUMI**



Telah Disetujui Pada Tanggal

07 AUG 2018

Dosen Pembimbing Utama

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Thobagus Moh. Nu'man".

(Thobagus Moh. Nu'man, S.Psi., MA., Psi)

HUBUNGAN ANTARA TERITORI DENGAN AGRESIVITAS PENGENDARA BERMOTOR DI KABUPATEN SUKABUMI KABUPATEN SUKABUMI

Rizal Bahtiar Alhasani

Thobagus Moh. Nu'man

INTISARI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara teritori pengendara dengan agresivitas pengendara bermotor di kabupaten Sukabumi. Hipotesis penelitian ini yaitu: ada hubungan antara kendaraan sebagai teritorial dengan agresivitas berkendara. Semakin tinggi teritorial dalam berkendara seseorang maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara orang tersebut. Pada penelitian kali ini, subjek yang diteliti adalah pengendara mobil maupun motor di Kabupaten Sukabumi. Sampel diambil secara random sampling sebanyak 100 pengendara laki-laki dan perempuan dengan rentang usia 17-35 tahun. Data dikumpulkan menggunakan skala teritorial dan skala agresivitas. Alat ukur teritorial disusun menggunakan rujukan dari Altman, sedangkan alat ukur agresivitas menggunakan *The Aggressive Driving Behavior Scale* dari Houston, dkk (2003). Analisis data menggunakan teknik korelasional *product moment* dari Pearson. Analisis univariat untuk melihat deskripsi setiap variabel, sedangkan analisis bivariat untuk melihat dua variabel secara bersamaan. Hasil uji korelasi menunjukkan $r = 0,701$ dengan $p = 0,000$ ($p < 0,01$) berarti ada hubungan yang sangat signifikan antara teritori pengendara dan agresivitas pengendara. Semakin tinggi teritorial dalam berkendara seseorang maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara orang tersebut. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah teritorial pengendara maka semakin rendah pula agresivitas pengendara, sehingga dapat disimpulkan bahwa teritorial pengendara akan mempengaruhi agresivitas pengendara.

Kata kunci: *Teritorial, Agresivitas Pengendara, Kendaraan Bermotor*

**RELATIONSHIP BETWEEN THE RIDER'S TERRITORY WITH
MOTORIZED RIDER'S AGGRESSIVITY
IN SUKABUMI REGENCY**

Rizal Bahtiar Alhasani

Thobagus Moh. Nu'man

ABSTRACT

This study aims to determine the relationship between rider territory with the aggressiveness of motorists in Sukabumi district. The hypothesis of this study there is a relationship between the vehicle as a territorial with the aggressiveness of driving. The higher the territory in driving someone, the higher the aggressiveness of driving the person. In this study, the subjects studied were motorists and motorcycles in Sukabumi District. Samples were taken by random sampling of 100 male and female riders with age range 17-35 years old. Data were collected using territorial scale and aggressiveness scale. Territorial measuring instruments are arranged using referrals from Altman, while aggressive measuring tools use The Aggressive Driving Behavior Scale from Houston, et al. (2003). Data analysis using product moment correlation technique from Pearson. Univariate analysis to see the description of each variable, while bivariate analysis to see two variables simultaneously. The correlation test results show that $r = 0.701$ with $p = 0,000$ ($p < 0.01$) means there is a very significant relationship between rider territory and rider aggressiveness. The higher the territory in driving someone, the higher the aggressiveness of driving the person. Vice versa, the lower the territorial rider the lower the aggressiveness of the rider, so it can be concluded that the territorial rider will affect the aggressiveness of the rider.

Keywords: Territory, Aggressiveness of Riders, Vehicle

PENGANTAR

Jumlah kendaraan di Indonesia semakin mengalami peningkatan setiap tahunnya. Diketahui jumlah kendaraan pada tahun 2016 berjumlah 129.281.079 buah terdiri dari 105.15.082 sepeda motor dan selebihnya adalah mobil pribadi, mobil angkutan penumpang dan angkutan barang. Kendaraan bermotor pada tahun 2014 berjumlah 114.209.260 buah. Artinya selama dua tahun mengalami peningkatan sebanyak 15.071.819 (www.bps.go.id). Peningkatan jumlah kendaraan pun turut meningkatkan angka kecelakaan. Pada tahun 2014, jumlah kecelakaan mencapai angka 95.906 kasus. Jumlah kecelakaan pada awal tahun 2016 di beberapa daerah di Indonesia menunjukkan angka yang sangat memprihatinkan yaitu sebanyak 106.129 kasus dengan korban meninggal mencapai 26.185 jiwa (www.bps.go.id).

Kapolda Jawa Barat Irjen Pol Moechgiyanto mengemukakan bahwa angka kecelakaan di Indonesia pada dasarnya fluktuatif. Di Jawa Barat, tahun 2014 ada 8.150 kasus kecelakaan lalu lintas turun menjadi 6.970 kasus pada tahun 2015 (<http://perwakilan.jabarprov.go.id>). Kasus kecelakaan turun menjadi 6.861 kasus pada tahun 2016 (jabar.bps.go.id). Namun demikian, kasus kecelakaan masih banyak. Sepanjang 2016, Kepala Unit (Kanit) Laka Lantas Polres Sukabumi Kota, Ipda Agus Suherman mencatat ada 22 kasus kecelakaan yang terjadi di wilayah hukum Polres Sukabumi. Dari 22 kasus, 11 orang dinyatakan meninggal dunia, tiga orang mengalami luka berat dan 20 orang mengalami luka ringan

(<http://www.wartapriangan.com>). Data statistik BPS Jawa Barat (2017) menyebutkan angka kecelakaan mencapai 138 kasus.

Kecelakaan pada umumnya disebabkan oleh faktor pengemudi terutama pengendara sepeda motor karena jumlah pengendara sepeda motor memang dominan yaitu mencapai 81% (BPS, 2017). Faktor pengemudi di antaranya yaitu kelalaian pengendara seperti melanggar rambu-rambu lalu lintas, menyalip pengendara lain dan melebihi batas kecepatan. Rata-rata kecelakaan diakibatkan oleh kelalaian pengemudi di antaranya menyalip dan mengendarai dengan kecepatan tinggi.

Perilaku pengendara sangat menentukan dalam upaya menekan angka kecelakaan karena terjadinya kecelakaan paling sering disebabkan oleh faktor kelalaian pengendara. Penelitian ini tertarik untuk meneliti perilaku pengendara di jalan raya di wilayah kerja Polres kota Sukabumi.

Perilaku mengemudi yang cenderung menunjukkan tindakan membahayakan diri sendiri dan pengendara lain dapat dikategorikan sebagai perilaku agresivitas berkendara. Karakter agresif dapat dideteksi dari gaya mengemudi dan gerakan laju kendaraan bermotor atau mobil yang dikendarainya. Seperti jalannya kendaraan motor yang tidak stabil, sering gas dan rem dengan cepat, frekuensi menyalanya lampu rem pada orang agresif biasanya cukup tinggi dan rapat, senang berpindah-pindah jalur, menyalakan lampu jauh atau klakson berulang-ulang, memotong jalur secara mendadak sampai menampakkan bahasa tubuh atau ekspresi marah (Lonero, 2007).

Beberapa penelitian mencoba menjelaskan bagaimana tipe mengemudi yang digolongkan sebagai agresivitas berkendara. Sarkar, dkk (1999) menjelaskan beberapa bentuk agresivitas berkendara, di antaranya adalah *speeding* (kebut-kebutan), *tailgating* (mengemudi terlalu dekat dengan kendaraan lain atau tidak menjaga jarak dengan kendaraan yang ada didepannya), *running vehicles off the road* (mengemudi di jalur yang salah), *weaving* (mengelip keluar-masuk), *cutting vehicles off* (memotong jalur orang lain), dan perilaku lain yang dimodifikasi.

Menurut Tascha (2002) faktor-faktor penyebab agresivitas berkendara adalah usia dan jenis kelamin, sosial ekonomi, kepribadian, gaya hidup, perilaku mengemudi dan lingkungan. Altman & Rogoff (1987) dan Werner, Brown, & Altman (2002) menambahkan ada empat faktor yang dinilai mendukung agresivitas berkendara, yaitu faktor sosial, faktor lingkungan, faktor temporal (waktu), dan faktor psikologis. Dari kedua pernyataan penelitian tersebut, peneliti mengasumsikan bahwa agresivitas pengemudi dipengaruhi oleh faktor sosial, lingkungan (teritorial), waktu dan psikologis. Kaitan dengan faktor teritorial sangat menarik untuk diteliti karena tingginya peningkatan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun tidak diimbangi dengan peningkatan panjang jalan. BPS (2014) mencatat panjang jalan aspal tahun 2014 sepanjang 211.444 km hanya meningkat menjadi 238.255 km di tahun 2016 (BPS, 2016) atau meningkat hanya 27.811 km

Novaco (1991) mendefinisikan istilah lingkungan tersebut dengan istilah teritorial. Di dalam penelitiannya, Novaco (1991) menyebutkan bahwa teritorialitas, frustrasi, dan kondisi lingkungan untuk agresi merupakan faktor

yang meningkatkan kemungkinan perilaku agresif pengendara. Teritorial yang dapat menimbulkan agresi dapat dijelaskan dengan konsep teori *ownership*. Konsep *ownership* menggambarkan hubungan antara individu dan sebuah objek (materil atau non-materi di alam) memiliki keketerkaitan yang erat (Furby & Litwinski dalam Wilpert, 1991). Keeratan tersebut disebut juga kelekatan yang oleh Pierce, Kostova dan Dirks (2002) sering dinyakan dengan kalimat, “kepunyaanku, milikku”. Keith, John, dkk (2008) menambahkan bahwa keterlibatan dalam konflik teritorial terkadang dimulai dengan rasa memiliki terhadap suatu tempat, dan keinginan untuk melindungi area itu sendiri dan keamanan pribadi.

Sarwono (1995) berpendapat bahwa teritorialitas merupakan bentuk ego yang tidak ingin diganggu. Sebagaimana yang telah dijelaskan, hal ini terjadi karena teritorialitas merupakan perwujudan dari *privacy* dengan lingkup ruang yang jelas dan biasanya bernilai subjektif. Teritorial telah menyatakan tentang keterlibatan persepsi dari kepemilikan dan eksklusivitas, biarpun hanya sementara. Altman (1975) menyatakan bahwa bingkai dari setiap level teritorial yang berkaitan dengan pengendalian kekuasaan akan lebih tampak pada *primary level*. Kelekatan dengan tempat, dari pendapat yang lain menggambarkan lebih berpengaruhnya ‘*sense of place*’ terhadap lingkungan (Frederick & Anderson) (Stokols, 1990). Keterikatan atau ikatan ini nampaknya kurang berpusat pada kepemilikan atau rasa terhadap nilai, tetapi lebih berdasarkan pada perasaan subjektif dari memiliki, identifikasi, atau perasaan kesatuan dengan tempat.

Hubungan antara persepsi teritorial dengan agresivitas berkendara dapat dilihat melalui penjelasan dari dua aspek teritorial. Pertama adalah aspek personalisasi. Studi yang pernah dilakukan Becker dan Cognilio (Szlemko, 2008) menyinggung bahwa bentuk dari personalisasi terhadap teritori primernya adalah dengan menggantung gambar, poster, dan apapun yang memberikan informasi baik dikamar atau kantor. Seorang penduduk lokal yang menjadikan pantai sebagai primari teritorinya akan menjadi lebih tidak mengalah bila berhubungan dengan penduduk nonlokal.

Kedua adalah aspek kelekatan. Seseorang yang merasa memiliki suatu daerah baik karena nilai sejarahnya, ekonomis, ataupun hanya sekedar emosional, akan merasa ada kesatuan dengan tempat tersebut. Kelekatan tersebut akan bernuansa emosional, sehingga apapun yang terjadi seseorang akan mempertahankannya dari pihak luar biarpun kemudian cenderung yang nampak adalah perilaku agresif. Kelekatan terjadi ketika seorang individu mempunyai sebuah rasa 'kesatuan' dengan tempat tersebut karena satu dan lain sebab. Seperti yang telah dijelaskan oleh Frederick & Anderson (Stokols, 1990) rasa kelekatan itu akan lebih menjurus pada perasaan subjektif dari memiliki, identifikasi, atau perasaan kesatuan dengan tempat.

Comley (2011), menemukan di sebuah lahan parkir di Treslesin California Selatan dipenuhi dengan graffiti, mulai dari "*locals only*", sampai "*beat it kook*". Sebuah majalah populer untuk kalangan peselancar menceritakan tentang adanya kejadian pengembosan ban hingga perusakan papan selancar karena benturan yang terjadi antara warga lokal dan non lokal. Hal ini menjelaskan agresivitas

sangat mungkin terjadi pada peristiwa yang melibatkan perasaan subjektif terhadap kepemilikan tempat yang terbentuk karena adanya perasaan kelekatan dari individu terhadap wilayahnya. Sebagai contoh, apabila ada orang asing yang memarkirkan mobilnya di pinggir jalan didepan pagar rumah Anda, tentu Anda akan merasa terganggu meskipun dia memarkirkan mobilnya hanya di pinggir jalan depan rumah Anda, dan bukan di halaman rumah Anda. Anda yang merasa memiliki jalan tersebut kemudian mulai merasa terganggu. Kelekatan individu terjadi disini, yaitu ketika jalan yang berada didepan rumah yang seyogyanya bukanlah milik Anda, lambat laun Anda akan merasa memilikinya karena setiap hari berinteraksi dengannya, menggunakannya, melihatnya, membersihkannya, dan sebagainya. Aktivitas itu secara terus menerus akan melekatkan diri Anda dengan jalan tersebut. Respon terhadap mobil asing yang parkir didepan rumah kemudian tidak menutup kemungkinan apabila kemudian bernuansa emosional.

Dari berbagai penjelasan diatas, dapat kita simpulkan bahwa kecenderungan seseorang melakukan agresivitas berkendara secara metodologi berkaitan dengan kecenderungan adanya peristiwa teritorialitas dan perasaan 'satu' terhadap lingkungan. Tindakan yang biasa dilakukan adalah dengan tidak ingin mengalah ketika berkendara dan menunjukkan perilaku bermusuhan ketika berpapasan dengan pengendara lainnya. Semakin tinggi rasa teritorialitas seseorang terhadap daerahnya maka akan semakin sering pula memunculkan indikasi perilaku agresivitas berkendara. Mengacu pada keterangan diatas maka disimpulkan bahwa terdapat hubungan diantara keduanya. Secara umum bisa

dikatakan bahwa, persepsi teritorialitas didalam diri seseorang akan berpengaruh terhadap tumbuhnya perilaku mengemudi agresif.

Rumusan masalah yang kemudian diajukan oleh peneliti adalah: “Apakah ada hubungan antara teritori pengendara dengan agresivitas pengendara bermotor di Kabupaten Sukabumi? Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui hubungan antara teritori pengendara dengan agresivitas pengendara bermotor di kabupaten Sukabumi.

Hipotesis

Dari penjelasan yang telah dipaparkan oleh peneliti, maka peneliti mengajukan hipotesis berupa: ada hubungan antara kendaraan sebagai teritorial dengan agresivitas berkendara. Semakin tinggi territorial dalam berkendara seseorang maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara orang tersebut.

Agresivitas Berkendara

Bailey (Silvia & Iriani, 2003) menyatakan bahwa perilaku agresivitas merupakan perilaku yang bermaksud menyakiti makhluk hidup lain secara fisik dan verbal sehingga merugikan orang lain. Agresivitas berkendara merupakan berbagai macam tingkah laku yang dilakukan pengendara pada saat mengemudi yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, kendaraan lain atau berbagai macam properti yang terdapat di jalan (Ayuningtyas dkk, 2007). Agresivitas berkendara didefinisikan sebagai perilaku marah atau tidak sabar dari pengemudi yang disengaja atau dengan maksud untuk melukai atau membunuh pengemudi

lain atau pejalan kaki karena masalah lalu lintas (Mizell dalam *American Automobile Association (AAA) Fondation for TrafficSafety*, 1997).

Menurut data yang diperoleh dari *Departement of Motor Vehicles Governor's Traffic Safety Committee* (2005), agresivitas berkendara adalah mengoperasikan kendaraan bermotor dengan cara yang egois, berani atau memaksa, tanpa mempedulikan hak-hak atau keselamatan dari pengguna jalan dan jalan raya (*NYS Departement of Motor Vehicles Committee*, 2005). Definisi ini merujuk kepada cara seseorang mengendarai kendaraanya tanpa menghormati keselamatan pengguna jalan lain. Melengkapi pendapat sebelumnya, pendapat yang dikemukakan oleh Martinez (Indriastuti, 1998) tidak hanya memfokuskan kepada niat pengendara untuk melukai pengendara lain, tetapi juga berbagai macam tingkah laku mengendarai yang dapat beresiko bagi pengendara dan pengguna jalan lain.

Secara operasional, Tasca (2002) menjelaskan bahwa agresivitas berkendara adalah perilaku mengemudi yang dengan sengaja meningkatkan resiko terjadinya kontak fisik yang membahayakan, termotivasi dengan ketidaksabaran, ketidakpatuhan terhadap rambu-rambu lalu lintas, segi emosional, dan untuk menghemat waktu. Menurut James & Nahl (2000), agresivitas berkendara adalah mengemudi dibawah pengaruh ketidak stabilan emosi yang berdampak resiko bagi orang lain. Dikatakan agresif karena ada asumsi bahwa orang lain berkesempatan terkena resiko yang sama.

Houston, dkk (2003), menyebutkan tentang aspek-aspek agresivitas yang meliputi aspek perilaku konflik dan aspek kecepatan. Aspek konflik

menunjukkan adanya konflik sebagaimana dijelaskan Tasca (2000) dengan adanya tindakan: 1) membuntuti terlalu dekat, 2) keluar-masuk jalur, 3) menyalip dengan kasar, 4) memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat, 5) menyalip dari bahu jalan, 6) berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda, 7) menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, 8) tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur, 9) mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur, 10) melewati (melanggar) lampu merah, dan 11) melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.

Aspek kecepatan tampak dari perilaku berkendara melebihi batas kecepatan. Kecepatan di atas kewajaran menunjukkan sikap yang menantang, mempertaruhkan keselamatan, tidak berpikir jernih karena hal tersebut dapat menimbulkan kerugian, baik dari pengendara maupun orang lain yang terlibat di sekitarnya. Seperti yang telah dijelaskan oleh Sarkar, dkk (1999) bahwa *speeding* (kebut-kebutan) adalah salah satu bentuk dari agresivitas berkendara.

Teritorialitas

Salah satu teori yang memungkinkan untuk menjelaskan agresivitas berkendara dan *road rage* adalah teritorialitas, pertahanan manusia dan kelekatan terhadap *primary territory* (Szlemko, 2008). Ada tiga tipe teritori yang digunakan oleh manusia menurut Altman dkk (1975) yaitu teritori primer, teritori sekunder dan teritori publik. Teritori primer merupakan wilayah kepemilikan yang paling

penting, paling dekat dan paling kuat melekat dalam diri seseorang. Pemilik teritori primer memiliki kontrol penuh. Teritori sekunder tidak dimiliki oleh seseorang atau kelompok tetapi digunakan secara teratur oleh individu atau kelompok untuk berbagai area dengan orang lain. Orang yang memiliki teritori ini berbagi tempat dengan orang lain seperti teritori berupa ruang kelas, perpustakaan dan kantin. Teritori publik tidak dimiliki oleh seseorang atau suatu kelompok. Semua orang memiliki hak yang sama pada area tersebut. Contohnya pantai, taman, ruang tunggu, dan terminal.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan aspek teritorialitas yang dikemukakan oleh Altman (1975), yang menyatakan bahwa ada dua aspek yang dinyatakan memiliki hubungan dalam terjadinya perilaku teritorial, yaitu: *Personalization* (personalisasi) dan *Attachment* (kelekatan). Altman menjelaskan bahwa personalisasi dan durasi dari penempatan menyertai ketiga hierarki teritori yang dirumuskan oleh Altman (1975) Pada teritori primer Individu memiliki kekuasaan yang mutlak terhadap areanya, sehingga bebas untuk melakukan personalisasi seperti memasang foto di dinding, mengganti cat kamar, memasang hiasan, dan lain lain. Demikian pula dengan teritori primer pada lingkungan sekitar tempat tinggal, gang jalanan akan menandai daerah kekuasaan mereka dengan mencoretkan graffiti di dinding-dinding, hingga mencoretkan lingkungan dengan warna yang spesifik sesuai dengan gank mereka (Ley dan Cybriwsky dalam Szlemko, 2008).

Kelekatan adalah timbulnya sebuah ikatan yang tak tampak pada individu terhadap wilayahnya, di mana kelekatan tersebut diciptakan oleh individu tersebut

yang kemudian menimbulkan perasaan untuk dapat memiliki kontrol terhadapnya, melakukan penyesuaian, dan agresif bila mempertahankannya. Kelekatan ini akan cenderung meningkat bila ia telah memiliki lingkungan tersebut dalam jangka waktu yang lama, atau bila ia memiliki nilai emosional dan nilai ekonomis.

Metode Penelitian

Subjek yang diteliti adalah pengendara mobil maupun motor di Kabupaten Sukabumi. Responden penelitian ini adalah laki-laki dan perempuan dengan rentang usia 17-35 tahun.

Alat ukur agresivitas berkendara merupakan modifikasi dari alat ukur *The Aggressive Driving Behavior Scale* dari Houston, dkk (2003). Skala ini mencatat 11 praktek mengemudi tidak aman yang dapat diinterpretasikan sebagai perilaku agresif. Skala ini bertujuan untuk mengukur tingkat agresivitas berkendara responden. Didalam skala ini terdapat dua aspek yang diukur, yaitu: Aspek perilaku konflik dan Aspek kecepatan.

Skala berupa pernyataan-pernyataan untuk kemudian responden diminta mengisi salah satu pernyataan dari setiap aitem yang terdiri dari pilihan jawaban. Skoring bergerak dengan rentangan mulai dari 4 hingga 1, dengan pilihan jawaban mulai dari (1) tidak pernah, (2) hampir tidak pernah, (3) kadang-kadang, (4) sering, (5) cukup sering, (6) hampir setiap saat. Pernyataan dalam skala ini terdiri dari kelompok pernyataan yang *favourable*. Skala agresivitas berkendara ini diuji tingkat reliabilitas dan validitasnya. Untuk uji validitas menggunakan *Correlated*

Item-Total Correlation sementara untuk reliabilitas menggunakan *alpha cronbach*.

Alat ukur teritorial merupakan alat ukur yang dibuat sendiri oleh peneliti berdasarkan dua buah aspek yang dikemukakan oleh Altman. Untuk menemukan indikatornya peneliti melakukan penelitian empiris pada aktifitas berkendara dan kegiatan sehari-hari pada driver. Setelah semua fakta empiris dirasa cukup, peneliti kemudian menuangkannya kedalam cetak biru angket yang kemudian diolah kembali menjadi bentuk angket kuesioner. Skala ini bertujuan untuk mengukur tingkat teritorial responden. Didalam skala ini terdapat dua aspek teritorial yang diukur yaitu; personalisasi dan kelekatan

Skala ini berupa pernyataan-pernyataan yang harus diisi responden sesuai dengan kondisi yang ada pada dirinya. Setiap aitem terdiri dari empat pilihan jawaban. Pilihan jawaban tersebut terdiri dari (1) tidak pernah, (2) hampir tidak pernah, (3) kadang-kadang, (4) sering, (5) cukup sering, (6) hampir setiap saat, dengan rentang skor bergerak mulai dari 1 hingga 6.

Analisis data untuk mengetahui korelasi antara teritorial dan agresivitas pengendara menggunakan teknik korelasional *product moment* dari Pearson, dengan asumsi data yang akan diolah dalam penelitian ini akan dapat dipasangkan antara skor dari variabel bebas dan skor pada variabel tergantung dan data distribusi normatif. Sebelum dilakukan uji korelasi *product moment* terlebih dahulu dilakukan uji normalitas dan linearitas sebagai prasyarat uji hipotesis. Keakuratan dan kemudahan pengolahan data dalam analisis menggunakan *statistical programme for social science (SPSS) 18 for windows*.

Hasil Penelitian

1. Deskripsi Subjek

Subjek adalah anggota komunitas mobil di sukabumi dengan rentang usia 17 - 35 tahun. Deskripsi subjek penelitian dapat dilihat pada tabel 5 berikut ini.

Tabel 5

Deskripsi Subjek Penelitian Berdasarkan Usia

Usia (tahun)	Jumlah	Prosentase (%)
17 -20	9	9,0
21 – 25	32	32,0
26 – 30	41	41,0
31 -35	18	18,0
Total	100	100,0

Berdasarkan tabel 5 di atas dapat diketahui bahwa responden yang berusia 17 -20 tahun sebanyak 9,0%, usia 21 -25 tahun sebanyak 32,0%, usia 26 – 30 tahun sebanyak 41,0% dan usia 31 -35 tahun sebanyak 18,0%. Responden penelitian sebagian besar berusia 26 – 30 tahun.

Tabel 6

Deskripsi Subjek Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Prosentase (%)
Laki-laki	79	79,0
Perempuan	21	21,0
Total	100	100,0

Berdasarkan tabel 6 di atas dapat diketahui bahwa laki-laki (79,0%) lebih banyak dibandingkan perempuan (21,0%).

2. Deskripsi data penelitian

Data penelitian dapat dilihat pada tabel 7 berikut ini

Tabel 7

Deskripsi Data Penelitian

Variabel	Hipotetik				Empirik			
	Min	Max	Mean	SD	Min	Max	Mean	SD
Teritorial	16	96	56,00	13,33	25	85	56,79	15,01
Agresivitas	11	66	38,50	9,17	15	62	39,55	11,20

Berdasarkan deskripsi data penelitian di atas dapat diketahui kategori masing-masing variabel yaitu teritorial pengendara dan agresivitas pengendara bermotor. Deskripsi penelitian yang digunakan untuk membuat kategorisasi pada masing-masing variabel penelitian yaitu : Sangat Tinggi, Tinggi, Sedang, Rendah, Sangat Rendah. Penentuan kategorisasi tersebut didasarkan pada tingkat diferensiasi yang dikehendaki. Namun untuk memperoleh kategori perlu ditentukan terlebih dahulu batasan yang akan digunakan berdasarkan nilai deviasi standar dengan memperhitungkan rentangan nilai maksimum dan minimum teoritisnya. Kategori ini ditentukan berdasarkan sebaran hipotetik. Untuk menentukan batasan masing-masing kategori digunakan rumus sebagaimana pada tabel 8.

Tabel 8

Rumus Norma Kategorisasi

Kategori	Rumus Norma
Sangat Tinggi	$X > M + 1,5 SD$
Tinggi	$M + 0,5 SD < X \leq M + 1,5 SD$
Sedang	$M - 0,5 SD < X \leq M + 0,5 SD$
Rendah	$M - 1,5 SD < X \leq M - 0,5 SD$
Sangat Rendah	$X < M - 1,5 SD$

Ket: M = Mean, SD = Standar Deviasi

Kategorisasi data teritorial pengendara dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 9

Kategorisasi Data Teritorial Pengendara

Kategori	Rentang Skor	Jumlah	Prosentase (%)
Sangat Tinggi	$X > 76$	12	12,0
Tinggi	$62,67 < X \leq 76$	26	26,0
Sedang	$49,33 < X \leq 62,67$	35	35,0
Rendah	$36 < X \leq 49,33$	15	15,0
Sangat Rendah	$X \leq 36$	12	12,0
Total		100	100,0

Berdasarkan kategorisasi pada Tabel 9, dapat diketahui sebanyak 12,0% subjek masuk ke dalam kategori sangat tinggi, 26,0% subjek masuk ke dalam kategori tinggi, 35,0% subjek masuk ke dalam kategori sedang, 15,0% subjek masuk ke dalam kategori rendah dan 12,0% masuk ke dalam kategori sangat

rendah. Berdasarkan data di atas, variabel teritorial pengendara sebagian besar masuk dalam kategori sedang.

Tabel 10

Kategorisasi Data Agresivitas Pengendara

Kategori	Rentang Skor	Jumlah	Prosentase (%)
Sangat Tinggi	$X > 76$	13	13,0
Tinggi	$62,67 < X \leq 76$	25	25,0
Sedang	$49,33 < X \leq 62,67$	34	34,0
Rendah	$36 < X \leq 49,33$	18	18,0
Sangat Rendah	$X \leq 36$	10	10,0
Total		100	100,0

Berdasarkan kategorisasi pada tabel 10, dapat diketahui sebanyak 13,0% subjek masuk ke dalam kategori sangat tinggi, 25,0% subjek masuk ke dalam kategori tinggi, 34,0% subjek masuk ke dalam kategori sedang, 18,0% masuk ke dalam kategori rendah dan 10,0% masuk ke dalam kategori sangat rendah. Berdasarkan data di atas, variabel agresivitas pengendara sebagian besar masuk dalam kategori sedang.

1. Uji Asumsi

Sebelum melakukan analisis penelitian, terlebih dahulu dilakukan uji prasyarat analisis, yaitu berupa uji asumsi yang meliputi uji normalitas, uji linearitas, sebagai syarat untuk pengujian nilai korelasi (Hadi, 2000).

a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan dengan menggunakan teknik *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* dari program SPSS 16.0 *for windows*. Diperoleh sebaran skor pada variabel teritorial pengendara adalah normal (K-S Z = 0,737; p = 0,649 atau $p > 0,05$) dan sebaran skor pada variabel agresivitas pengendara adalah normal (K-S Z = 0,489; p = 0,971 atau $p > 0,05$). Kedua data tersebut memiliki signifikansi lebih dari 0,05, maka data tersebut dikatakan normal.

b. Uji Linearitas

Uji linearitas adalah pengujian garis regresi antara variabel bebas dan variabel tergantung dengan tujuan untuk melihat sebaran dari tingkat-tingkat yang merupakan nilai dari variabel penelitian sehingga saat ditarik garis lurus bisa menunjukkan hubungan linier antara variabel-variabel tersebut. Hasil uji linearitas yang dilakukan diperoleh F *Linearity* 106,3933 dengan $p = 0,000$; $p < 0,05$ menunjukkan bahwa kedua variabel tersebut linear.

2. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan tehnik korelasi *r Product Moment* dari Pearson. Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini menyatakan bahwa ada hubungan antara kendaraan sebagai teritorial dengan agresivitas berkendara. Pengolahan data menunjukkan korelasi sebesar $r = 0,701$ dengan $p = 0,000$ ($p < 0,01$) angka tersebut menunjukkan adanya

hubungan yang sangat signifikan antara kedua variabel, dengan demikian maka hipotesis yang menyatakan ada hubungan antara kendaraan sebagai teritorial dengan agresivitas berkendara diterima.

Pembahasan

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara teritorial pengendara dengan agresivitas pengendara pada siswa. Berdasarkan analisa penelitian menunjukkan korelasi sebesar 0,701 dengan dengan $p = 0,000$ ($p < 0,01$) yang menyatakan bahwa ada hubungan antara teritorial pengendara dengan agresivitas pengendara. Semakin tinggi teritorial dalam berkendara seseorang maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara orang tersebut. Hasil penelitian ini sejalan dengan Novaco (1991) yang menyebutkan bahwa teritorialitas, frustrasi, dan kondisi lingkungan untuk agresi merupakan faktor yang meningkatkan kemungkinan perilaku agresif sebagaimana yang telah ditunjukkan oleh penelitian yang lebih luas dan hal tersebut merupakan bagian besar dari mengemudi. Szlemko *et al* (2008) mengemukakan bahwa agresivitas pengemudi dapat terjadi ketika norma-norma sosial untuk membela teritorial primer (yaitu, mobil seseorang) berbenturan dengan dengan norma-norma yang kurang agresif untuk mempertahankan teritorial umum (yaitu, jalan). Kedua jumlah penanda teritorial (misalnya, stiker) dan kelekatan pada kendaraan adalah prediktor signifikan terjadinya agresivitas mengemudi. Kehadiran penanda teritorial memprediksi peningkatan penggunaan kendaraan untuk mengekspresikan kemarahan.

Nilai rata-rata teritorial pengendara sebesar 56,79 dan termasuk dalam interval $49,33 < X \leq 36,00$, sehingga dapat dikatakan dalam kategori sedang. Teritorial pengendara sebagian besar termasuk dalam kategori sedang (35,0%). Teritorialitas merupakan bentuk ego yang tidak ingin diganggu (Sarwono, 1995). Sebagaimana yang telah dijelaskan, hal ini terjadi karena teritorialitas merupakan perwujudan dari *privacy* dengan lingkup ruang yang jelas dan biasanya bernilai subjektif. Altman (1975) menyatakan bahwa bingkai dari setiap level teritorial yang berkaitan dengan pengendalian kekuasaan akan lebih tampak pada *primary level*. Kelekatan dengan tempat, dari pendapat yang lain menggambarkan lebih berpengaruhnya '*sense of place*' terhadap lingkungan (Frederick & Anderson) (Stokols, 1990). Keterikatan atau ikatan ini nampaknya kurang berpusat pada kepemilikan atau rasa terhadap nilai, tetapi lebih berdasarkan pada perasaan subjektif dari memiliki, identifikasi, atau perasaan kesatuan dengan tempat.

Nilai rata-rata agresivitas pengendara sebesar 39,55 dan termasuk dalam interval $33,92 < X \leq 43,08$, sehingga dapat dikatakan dalam kategori sedang. Agresivitas pengendara sebagian besar termasuk dalam kategori sedang (35,0%). Agresivitas berkendara adalah mengemudi di bawah pengaruh ketidakstabilan emosi yang berdampak resiko bagi orang lain (James dan Nahl, 2000). Dikatakan agresif karena asumsi bahwa orang lain berkesempatan untuk terkena risiko yang sama. Secara spesifik bentuk dari agresivitas berkendara, diantaranya adalah *speeding* (kebut-kebutan), *tailgating* (mengemudi terlalu dekat dengan kendaraan lain atau tidak menjaga jarak dengan kendaraan yang ada didepannya), *running*

vehicles off the road (mengemudi di jalur yang salah), *weaving* (mengelip keluar-masuk), *cutting vehicles off* (memotong jalur orang lain), dan perilaku lain yang dimodifikasi (Sarkar, dkk, 1999).

Penelitian ini memiliki beberapa kelemahan yaitu kurang mengungkap lebih dalam kedua variabel yaitu variabel teritorial pengendara dan agresivitas pengendara, karena disini peneliti hanya melihat sebatas hubungan kedua variabel itu saja. Selain itu pada kedua angket pada penelitian ini memiliki kecenderungan untuk subjek menjawab secara normatif.

Kesimpulan

Hasil analisa yang telah dilakukan oleh peneliti menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara teritorial pengendara dengan agresivitas pengendara. Semakin tinggi teritorial dalam berkendara seseorang maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara orang tersebut. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah teritorial pengendara maka semakin rendah pula agresivitas pengendara, sehingga dapat disimpulkan bahwa teritorial pengendara akan mempengaruhi agresivitas pengendara.

Saran

Ada beberapa saran yang dikemukakan peneliti berkaitan dengan hasil penelitian, antara lain:

1. Bagi Penelitian Selanjutnya

Bagi penelitian selanjutnya yang tertarik untuk meneliti dengan tema yang sama diharapkan mampu untuk lebih mengembangkan dan mempertimbangkan

variabel-variabel lain yang mempengaruhi agresivitas pengendara maupun teritorial pengendara. Peneliti selanjutnya diharapkan dalam pengumpulan data selain menggunakan angket juga menggunakan metode wawancara melalui pendekatan wawancara mendalam, agar dapat mengungkap lebih dalam tentang agresivitas pengendara.

2. Bagi Pengendara

Pengendara motor/mobil hendaknya dapat mengendalikan agresivitasnya dalam berkendara untuk mengurangi resiko kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Altman, I. & Rogoff, B. (1987). World Views in Psychology: Trait, Interactional, Organismic, and Transactional Perspectives. In D. Stokols & I. Altman (Eds). *Handbook of Environmental Psychology*, Vol. 1. New York: Wiley, pp. 7-40.
- Altman, I., 1975, *The Environment and Social Behaviour : Privacy, Personal, Space, Territory and Crowding*, Monterey, Brooks/ Cole, California.
- American Automobile Association (AAA) Fondation for Traffic Safety*, 1997
- Ayuningtyas, Diah Setyowati., Santoso, Guritnaningsih. (2007). Hubungan Antara Intensi Untuk Mematuhi RambuRambu Lalu Lintas Dengan Perilaku Melanggar Lalu Lintas Pada Supir Bus Di Jakarta. *Jurnal Psikologi Sosial* Vol 13. No.01, Januari 2007.
- BPS, 2015. Statistik Transportasi Darat, Land Transportation Statistics 2014. Jakarta: Biro Pusat Statistik
- Comley, C. (2011). Fall in Line: How Surfers' Perceptions of Localism, Territoriality and Waves as Limited Resources Influence Surf-related Aggression. *McNair Scholars Research Journal* 15 (11). Available from <http://csulb-dspace.calstate.edu/handle/10211.14/4>
- Departement of Motor Vehicles Governor's Traffic Safety Committee* (2005),
- Hadi, Sutrisno. 2000. *Metodologi Penelitian*, Yogyakarta: Andi Yogyakarta.
- 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, 269-278.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving: Steering clear of highway warfare*. Amherst, New York: Prometheus Books
- Keith, John, dkk (2008)
- Lonero, L.P., 2007. A Preliminary Heuristic Model of Aggressive Behaviour in Drivers. *Journal of Experimental Psychology: Applied*. Vol. 13, No. 1, 1-8
- Novaco, R.W., (1991) *Automobile Driving And Aggressive Behavior*, Working Paper No. 42, Berkeley: University of California

- Pierce, J. L., Kostova, T., & Dirks, K. T. (2002). *The State of Psychological Ownership: Integrating and Extending a Century of Research. Review of General Psychology*, University of Minnesota Duluth: 84-107.
- Sarkar, dkk (1999). Spatial and Temporal Analyses of the Variations in Aggressive Driving and Road Range Behavior Observed and Reported on San Diego Freeway, www.aggressive.drivers.com/paper, diakses 10 November 2016.
- Sarwono, S. (1995). *Psikologi Lingkungan*. Jakarta : Grasindo
- Silvia, R dan Iriani, W. 2003. Fenomena Perilaku Agresi Di Sekolah Dasar Negeri di Semarang: Sebuah Studi Deskriptif. *Jurnal Psikologi Undip*, Vol. 5, No. 2, Hal. 1-13
- Stokols, D. (1987). Conceptual *Strategies* of Environmental Psychology. In D. Stokols & I. Altman (Eds). *Handbook of Environmental Psychology, Vol. 1*, New York: Wiley, pp. 41-70.
- Stokols, D. (1990). Instrumental and spiritual views of people-environment relations. *American Psychologist*, 45, 641-646.
- Szlemko, W. J., Benfield, J. A., Bell, P. A., Deffenbacher, J. L., & Troup, L. (2008). Territorial markings as a predictor of driver aggression and road rage. *Journal of Applied Social Psychology*, 38(6), 1664-1688
- Tasca, L. (2000). A Review of the Literature on Aggressive Driving Research. Aggressive Driving Issues Conferemce. (Diakses tanggal 8 Februari 2009 dari <http://www.aggressive.drivers.com/issues/roadrage/2driv.htm>).
- Werner, C. M., Brown, B. B., & Altman, I. (2002). *Transactionally oriented research: Examples and strategies*. In R. B. Bechtel, & A. Churchman (Eds.), *Handbook of environmental psychology* (pp. 203e221). New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Wilpert, B. (1991). *Property, ownership, and participation: On the growing contradictions between legal and psychological concepts*. In R. Russell & V. Rus (Eds.), *International handbook of participation in organizations: For the study of organizational democracy, coo-operation, and self-management* (2, pp. 149-164). New York: Oxford University Press.
- Innalillaah,...11 orang tewas dalam kecelakaan di Sukabumi, dalam www.wartapriangan.com, diakses tanggal 20 Oktober 2016

Angka kecelakaan di Jawa Barat, dalam www.perwakilan.jabarprov.go.id, diakses tanggal 20 September 2016.

Angka Pelanggar Lalu Lintas di Sukabumi Tinggi, dalam www.pikiranrakyat.com, diakses tanggal 21 Oktober 2016, dalam www.bps.go.id, diakses tanggal 20 September 2017

Identitas Penulis

Nama : Rizal Bahtiar Alhasani
Alamat Kampus : Jl. Kaliurang KM 14,5 Yogyakarta
Alamat Rumah : Jalan Bhayangkara Gotongroyong gg Barokah Tour No 30
Kota Sukabumi Jawa Barat
Nomor Telepon : 085731222878
Email : barokahtourweb@gmail.com