

**HUBUNGAN ANTARA SIKAP PENGAMBILAN RESIKO DAN  
PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO PADA MAHASISWA**

**SKRIPSI**



Oleh :

IBNU ALFAZI

10320056

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

**HUBUNGAN ANTARA SIKAP PENGAMBILAN RESIKO DAN  
PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO PADA MAHASISWA**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Program Studi Psikologi  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia  
untuk Memenuhi Sebagian dari Syarat-Syarat Guna Memperoleh  
Derajat Sarjana S1 Psikologi



Oleh :

**IBNU ALFAZI**

**10320056**

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

**2018**

**HALAMAN PENGESAHAN**

Skripsi Dengan Judul :

**HUBUNGAN ANTARA SIKAP PENGAMBILAN RESIKO DAN PERILAKU  
MENGEMUDI BERESIKO PADA MAHASISWA**

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia untuk Memenuhi Sebagian Dari Syarat-syarat Guna Memperoleh Derajat Sarjana S-1 Psikologi



Mengesahkan,  
Program Studi Psikologi  
Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya  
Universitas Islam Indonesia  
Ketua Program Studi



Mira Aliza Rachmawati, S.Psi., M.Si

Dewan Penguji

1. Thobagus Mohammad Nu'man S.Psi., Psi., M.A.
2. Drs. Sumedi P. Nugraha, Ph.D Psikolog
3. Annisa Miranty Nurendra, S.Psi., M.Psi

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya :

Nama : Ibnu Alfazi  
No. Mahasiswa : 10320056  
Program Studi : Psikologi  
Judul Skripsi : Hubungan Antara Sikap Pengambilan Resiko dan Perilaku Mengemudi Beresiko Pada Mahasiswa

Melalui surat ini saya menyatakan bahwa :

1. Selama melakukan penulisan dan pembuatan laporan penulisan skripsi saya tidak melakukan tindak pelanggaran etika akademik dalam bentuk apapun, seperti penjiplakan, pembuatan skripsi oleh orang lain, atau pelanggaran lain yang bertentangan dengan etika akademik yang dijunjung tinggi Universitas Islam Indonesia. Oleh karena itu, skripsi yang saya buat merupakan karya ilmiah saya sebagai penulis, bukan karya jiplakan atau karya orang lain.
2. Apabila dalam ujian skripsi saya terbukti melanggar etika akademik, maka saya siap menerima sanksi sebagai mana aturan yang berlaku di Universitas Islam Indonesia.
3. Apabila di kemudian hari, setelah saya lulus dari Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, Universitas Islam Indonesia ditemukan bukti secara meyakinkan bahwa skripsi ini adalah jiplakan atau karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang ditetapkan Universitas Islam Indonesia.

Yang menyatakan, 29 maret 2018



Ibnu Alfazi

## HALAMAN PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Alhamudlillahirabbil'alamin, Terima kasih Ya Allah atas semua nikmat, karunia dan lindungan-Mu, Zat Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang sehingga karya sederhana ini dapat diselesaikan. Serta Nabi Muhammad Shalallahu Alaihi Wassalam yang syafaatnya selalu penulis nantikan hari Akhir.*

*Skripsi ini penulis persembahkan kepada:*

*Kedua orang tua tercinta, Bapak H. Conglay dan Ibu HJ. Yuliated  
terima kasih tiada kira, jasa yang tak kan terbalas.*

*Terimakasih atas semua kasih sayang, perhatian, doa, kepercayaan,  
pengorbanan, materi dan kesabaran dalam mendidik dan membesarkan saya  
hingga detik ini agar menjadi pribadi yang baik, berguna dan membanggakan  
bagi semua orang.*

*Kakak dan adik-adik ku tercinta..*

*Milla Mariska, Sarah Meilani dan Tommy Hainslay  
Terima kasih atas semua kasih sayang, perhatian, doa, dukungan dan  
kepercayaannya selama ini.*

## HALAMAN MOTTO

لَا يُكَلِّفُ اللَّهُ نَفْسًا لَّا إِوْسَعَهَا

"Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai kesanggupannya."

(QS. Al Baqarah ; 286)

وَمَنْ جَاهَدَ فَإِنَّمَا يُجَاهِدُ لِنَفْسِهِ

"Barang siapa yang bersungguh sungguh, sesungguhnya kesungguhan tersebut untuk kebaikan dirinya sendiri"

(QS. Al-Ankabut ; 6)

Absorb what is useful, discard what is useless,  
and add what is specifically your own

- Bruce Lee

## PRAKATA

*Assalamu 'alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh*

*Alhamdulillah Robbil'aalamiin.* Puji syukur kehadiran Allah *Subhanahu Wa Ta'alla*, atas segala rahmat dan karunia-Nya, yang telah memberikan kekuatan, ketabahan, kesabaran, serta kemudahan sehingga penulis dapat menyelesaikan karya sederhana yang berupa skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa selama menjalani proses penyusunan skripsi ini, banyak pihak yang telah memberikan bantuan berupa bimbingan, dorongan, motivasi, masukan, dan doa yang diperlukan penulis dari mulai persiapan hingga tersusunnya skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih tak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. rer nat Arief Fahmie selaku Dekan Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia.
2. Ibu Mira Aliza Rachmawati, S.Psi., M.Si selaku Ketua Program Studi Psikologi Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya yang senantiasa memberikan dukungan bagi seluruh mahasiswa Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya.
3. Bapak Thobagus Mohammad Nu'man S.Psi., Psi., M.A. selaku Dosen Pembimbing Skripsi dan Dosen Pembimbing Akademik yang senantiasa bersabar dan bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, mengarahkan, serta memotivasi penulis, sehingga penulis dapat mencapai titik ini.

4. Bapak Susilo Wibisono S.Psi., M.A. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah mendampingi penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia.
5. Bapak/Ibu Dosen Penguji Skripsi yang telah bersedia meluangkan waktu untuk menguji, membimbing, dan mengarahkan penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini
6. Seluruh dosen Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia atas ilmu dan pelajaran berharga yang diberikan kepada penulis.
7. Bapak H. Conglay dan Ibu HJ. Yuliaded. Terima kasih atas semua kasih sayang, cinta, materil, dan doa yang selalu engkau panjatkan untuk anakmu di setiap sujudmu. Semoga Allah selalu memberi balasan yang terbaik.
8. Kakak dan adik-adik saya Milla Mariska, Sarah Meilani dan Tommy Hainslay yang selalu memberikan semangat untuk segera menyelesaikan studi ini.
9. Seluruh keluarga besar yang ada di lingkungan rumah, terima kasih yang tak hentinya atas perhatian dan curahan kasih sayang yang diberikan.
10. Para sesepuh keluarga FPSB *Basketball*, Bang Aga, Bang Ade, Bang Adi, Bang Riza, Bang Mahmud, Bang Fajar, Bang Tharen, Bang Affan, Bang Candra, Bang Dino, Bang Ogi, Bang Irvan, Dang Oki dan Bang Ibek, yang telah memberikan pelajaran dan pengalaman hidup juga ilmu yang bermanfaat.
11. Seluruh anggota keluarga FPSB *Basketball* Mami Risna, Kak Huning, Kak Ines, Kak Linda, Kak Ika, Kak Nia, Kak Memey, Kak Nda, Kak Ifa S, Kak



Ifa, Ridho, Zuliar, Nindi, Aul, Irwan, Inal, Marlina, Dian, Dea, Indra, Gara, Yafi, Abi, Ojik, Bayu, Teguh, Nana, Yola, Verdio, Anton, Yolanda, Gebi, Andra, Enigma, Fajar, Kuik, Fahmi, Bagus, Raka, Mona, Ica, Khai, Kinanti, Rangga, Satria, Rahman, Marda, Triska, Pulung, Tawang, Najwan, Refo, Wahdi, Reza, Miqdad, Gusti, Budi, Afdal, Irvan, Tika, Tiwi, Rahma, Arum, Asri dan Dhifa yang telah begitu banyak memberikan pelajaran hidup dan arti kekeluargaan serta kedewasaan. *Play Hard, Play Smart, Play Together!*

12. Partner pembimbing skripsi, karena nya penelitian ini dapat diselesaikan, Gebrina Rezki, Marlina, Rahmona Hidayati, Lalu Abdillah Rizky, Lhana Laurenia M, Anggara Adhi Buana, yang selalu memberi motivasi, masukan, mengingatkan dan selalu ada saat dibutuhkan.
13. Teman-teman PSIKOLOGI 2010, yang telah mengisi hari-hari penulis selama duduk dibangku perkuliahan, yang telah memberikan banyak rasa pada kehidupan perkuliahan penulis serta memberikan pelajaran yang berharga.
14. Seluruh temnan-teman, dari berbagai angkatan yang tergabung dalam keluarga besar Fakultas Psikkologi dan Ilmu Sosial Budaya, yang telah begitu banyak pelajaran dan pembelajaran bagi penulis.
15. Teman-teman KKN Desa Juwiring, khususnya Unit 40 Raudha, Memen, Yasir, Dede, Reza, Yuan, Uni, Fero, juga Pak Suyudi beserta keluarga dan Karang Taruna Dusun Ngerni yang telah memberikan inspirasi, pelajaran, pengetahuan, rasa kebersamaan pada penulis.

16. Semua orang yang penulis temui di jalan atau dimanapun yang memberikan inspirasi pada penulis, yang terkadang memercikkan kebahagiaan dan kebersyukuran pada diri penulis.
17. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah membantu dan mendoakan penulis. Semoga Allah membalas semua kebaikan dengan balasan yang sebaik-baiknya.

Yogyakarta, 29 Maret 2018

Penulis

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
HALAMAN MOTTO.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
INTISARI.....	xv
BAB I PENGANTAR.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Manfaat Penelitian.....	7
D. Keaslian Penelitian.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12
A. Perilaku Mengemudi Beresiko.....	12
1. Pengertian Perilaku Mengemudi Beresiko.....	12
2. Aspek-aspek Perilaku Mengemudi Beresiko.....	14
3. Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Beresiko.....	17
B. Sikap Pengambilan Resiko.....	20
1. Pengertian Sikap Pengambilan Resiko.....	20
2. Aspek-aspek Sikap Pengambilan Resiko.....	21
C. Hubungan antara Perilaku Mengemudi Beresiko dan Sikap Pengambilan Resiko.....	22
D. Hipotesis.....	27
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. Identifikasi Variabel Penelitian.....	28

B. Definisi Operasional.....	28
1. Perilaku Mengemudi Beresiko .....	28
2. Sikap Pengambilan Resiko.....	29
C. Responden Penelitian .....	29
D. Metode Pengumpulan Data .....	30
1. Skala Perilaku Mengemudi Beresiko .....	30
2. Skala Sikap Pengambilan Resiko .....	32
E. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur .....	32
1. Validitas Alat Ukur .....	32
2. Reliabilitas Alat Ukur.....	33
F. Metode Analisis Data .....	34
 BAB IV PELAKSANAAN DAN HASIL PENELITIAN .....	 36
A. Orientasi Kancan dan Persiapan.....	36
1. Orientasi Kancan .....	36
2. Persiapan Penelitian .....	37
a. Persiapan Alat Ukur .....	37
b. Hasil Uji coba Alat Ukur.....	37
B. Laporan Pelaksanaan Penelitian.....	42
C. Hasil Penelitian .....	43
1. Deskripsi Subyek Penelitian.....	43
2. Deskripsi Data Penelitian .....	44
3. Hasil Uji Asumsi .....	46
4. Hasil Uji Hipotesis .....	48
5. Analisis Tambahan.....	48
D. Pembahasan.....	49
 BAB V PENUTUP.....	 53
A. Kesimpulan .....	53
B. Saran.....	53
1. Saran Bagi Responden Penelitian .....	53
2. Saran Bagi Instansi Terkait .....	54

3. Saran Bagi Peneliti Selanjutnya .....	54
DAFTAR PUSTAKA .....	56
LAMPIRAN .....	58

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1 Blueprint Skala Perilaku Mengemudi Beresiko.....	31
Tabel 2 Blueprint Skala Sikap Pengambilan Resiko.....	32
Tabel 3 Distribusi Nomor Aitem Skala Perilaku Mengemudi Beresiko.....	40
Tabel 4 Distribusi Nomor Aitem Skala Sikap Pengambilan Resiko.....	42
Tabel 5 Distribusi Responden Berdasarkan Usia.....	43
Tabel 6 Deskripsi Responden Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin.....	44
Tabel 7 Deskripsi Data Responden Penelitian .....	44
Tabel 8 Kriteria Kategorisasi Skala Perilaku Mengemudi Beresiko .....	45
Tabel 9 Kriteria Kategorisasi Skala Sikap Pengambilan Resiko .....	45
Tabel 10 Hasil Uji Normalitas .....	46
Tabel 11 Hasil Uji Hipotesis .....	47
Tabel 12 Hasil Uji Linearitas .....	48
Tabel 13 Hasil Analisis Tambahan Untuk Jenis Kelamin .....	48
Tabel 14 Hasil Analisis Tambahan Untuk Uji Anova Berdasarkan Usia .....	49
Tabel 15 Hasil Analisis Tambahan Untuk Uji Korelasi Berdasarkan Usia ....	49

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Skala Uji Coba.....	58
Lampiran 2 Tabulasi Data Uji Coba .....	70
Lampiran 3 Validitas dan Reliabilitas.....	83
Lampiran 4 Skala Penelitian .....	89
Lampiran 5 Tabulasi Data Penelitian.....	101
Lampiran 6 Hasil Uji Asumsi Data.....	114
Lampiran 7 Hasil Uji Hipotesis.....	119
Lampiran 8 Hasil Analisis Tambahan.....	121

# HUBUNGAN ANTARA SIKAP PENGAMBILAN RESIKO DAN PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO PADA MAHASISWA

Ibnu Alfazi  
Thobagus Mohammad Nu'man

## INTISARI

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa di Universitas Islam Indonesia. Responden dalam penelitian ini adalah mahasiswa pengguna kendaraan bermotor roda dua di Universitas Islam Indonesia dengan rentang usia dari 18 hingga 24 tahun. Penelitian ini menggunakan dua skala, yaitu Skala Perilaku Mengemudi Beresiko dan Skala Sikap Pengambilan Resiko dan  $p = 0,000$  ( $p < 0,05$ ). Hal ini berarti semakin tinggi sikap pengambilan resiko maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia. Dengan demikian, hipotesis yang diajukan **diterima**.

Kata Kunci: sikap pengambilan resiko, perilaku mengemudi beresiko, mahasiswa



## THE RELATIONSHIP BETWEEN RISK-TAKING ATTITUDE WITH RISKY DRIVING BEHAVIOR IN STUDENTS

Ibnu Alfazi  
Thobagus Mohammad Nu'man

### *Abstract*

*This study aims to determine the relationship between risk-taking attitude with risky driving behavior in students at Universitas Islam Indonesia. The hypothesis proposed there will be a positive relationship between risk-taking attitude with risky driving behavior. The higher the risk-taking attitude within the students then the risky driving behavior would be high, vice versa. The respondents in this research were 93 motorcyclist students with average age 18 to 24 years old from Universitas Islam Indonesia. The data collection of this research were using risk-taking attitude scale and risky driving behavior scale. Data analysis of this research were using product moment technique from spearman. The results of this study showed significant relationship between risk-taking attitude with risky driving behavior ( $r = 0,379$ ) with significance ( $p = 0,000$ ) so that the proposed hypothesis is **accepted**.*

**Keyword: risk-taking attitude, risky driving behavior, students**

# **BAB I**

## **PENGANTAR**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Dewasa ini, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia semakin meningkat. selain kerugian materil, hal ini juga dapat menyebabkan kematian bagi korban kecelakaan. Tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi tersebut, salah satunya diakibatkan oleh perilaku mengemudi beresiko. Tidak hanya membahayakan diri sendiri, perilaku mengemudi beresiko tersebut juga dapat membahayakan pengemudi lain dan lingkungan sekitar. Steinberg (Ross, dkk, 2014) menjelaskan bahwa mengemudi beresiko merupakan suatu perilaku mengemudi yang dapat menjadi ancaman bagi diri sendiri dan orang lain di sekitarnya. Adapun perilaku mengemudi yang beresiko tersebut, antara lain seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, mengemudi dalam pengaruh alkohol, hingga menerobos rambu lalu lintas.

Penggunaan kendaraan bermotor di Indonesia didominasi oleh kendaraan bermotor roda dua. Mungkin karena kendaraan roda dua dianggap lebih praktis daripada kendaraan roda empat dan lainnya. Faktor ekonomi juga mempengaruhi mengapa masyarakat Indonesia lebih banyak menggunakan kendaraan roda dua atau motor. Tentunya semakin banyak kendaraan yang beredar semakin tinggi pula resiko dan jumlah kecelakaan

lalu lintas.

Perilaku mengemudi di jalan raya ditemukan cukup beresiko dan membahayakan. Hal ini ditandai dengan banyaknya kecelakaan yang terjadi. Data yang didapat mengenai kecelakaan di Indonesia selama 3 bulan terakhir terhitung dari tanggal 31 Desember 2016 hingga 31 Maret 2017, jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia adalah 24.704 dengan korban meninggal dunia 5.443 jiwa. Periode April 2017 hingga 30 Juni 2017 jumlah kecelakaan meningkat, yaitu sebanyak 25.226 kecelakaan dengan korban meninggal dunia 5.620 jiwa. Diantara data yang dipaparkan di atas, D.I Yogyakarta merupakan kota dengan angka kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi dibandingkan dengan daerah-daerah lainnya. Jumlah kecelakaan lalu lintas tercatat sebanyak 1009 kecelakaan dengan jumlah total korban sebanyak 1431 ([korlantas-irsms.info](http://korlantas-irsms.info)).

Polda D.I Yogyakarta mencatat data kecelakaan lalulintas paling banyak berada di wilayah Kabupaten Sleman sebanyak 627 kasus dan di urutan kedua yakni Kabupaten Bantul dengan 548 kasus. Pada tahun 2016, jumlah kecelakaan paling banyak berada di Kabupaten Bantul di mana terdapat 1.157 kasus kecelakaan, dan di Sleman sendiri terdapat 1.018 kecelakaan ([dishub.jogjaprovo.go.id](http://dishub.jogjaprovo.go.id)). Berdasarkan data tersebut, D.I Yogyakarta termasuk salah satu propinsi dengan tingkat kecelakaan yang tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa masih banyak pengguna kendaraan bermotor di Yogyakarta yang memiliki perilaku mengemudi beresiko yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain.

Sepeda motor ditemukan merupakan jenis kendaraan bermotor yang paling banyak terlibat kecelakaan. Jumlah kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda dua sebanyak 32,693 kecelakaan, berbanding jauh dengan kendaraan roda empat atau lebih yang hanya 6.734 kecelakaan. Jenis kecelakaan yang paling banyak merupakan kecelakaan dari arah yang berlawanan, tabrakan dari belakang dan kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki (*korlantas-irsms.info*). Kecelakaan tersebut juga disebabkan oleh indikator-indikator perilaku mengemudi beresiko.

Hal ini bisa dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti mengemudi di bawah umur, melanggar batas kecepatan, kurangnya pengetahuan tentang fungsi dan peraturan lalu lintas, tidak fokus atau melakukan aktivitas yang mengganggu saat mengemudi. Informasi lebih lanjut ditemukan bahwa dari kecelakaan tersebut banyak disebabkan oleh mengemudi dengan kecepatan yang tinggi, mengemudi dengan tidak wajar seperti (a) sambil bermain handphone, (b) tidak memberikan isyarat saat akan berpindah jalur, (c) pengemudi masih di bawah umur, (d) tidak membawa SIM. Hal ini berkaitan dengan indikator perilaku mengemudi beresiko (*risky driving behavior*), seperti yang disampaikan oleh Iversen (2004) bahwa perilaku mengemudi beresiko diantaranya adalah mengemudi dengan kecepatan tinggi, mengemudi secara sembrono.

Selain itu, faktor usia juga disebutkan sebagai salah satu penyebab kecelakaan dalam perilaku mengemudi beresiko. Data dari (*korlantas-irsms.info*) menyebutkan bahwa kelompok umur yang paling banyak

mengalami kecelakaan adalah kelompok umur 15 hingga 19 tahun dan kelompok umur 20 hingga 24 tahun. Hal ini juga didukung oleh Ross dkk (2015) dalam penelitiannya yang menyebutkan bahwa pengemudi berusia muda dengan rentang usia antara 17 hingga 25 tahun memiliki perilaku beresiko lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi yang sudah dewasa.

Kecelakaan lalu lintas di Jalan raya seringkali diidentikkan dengan perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko didefinisikan sebagai perilaku berkendara yang membahayakan akan tetapi tidak ditujukan secara sengaja untuk menyakiti diri sendiri dan pengendara lain Willemsen (Rahman, 2014). Menurut Grayson & Maycock (Semin & Fiedler, 1996), secara umum faktor manusia berperan penting dalam penyebab kecelakaan, dan banyak usaha penelitian telah dikhususkan untuk meningkatkan pemahaman kita tentang faktor-faktor tersebut. Para peneliti membedakan dua faktor manusia yaitu *driver performance*, yaitu apa yang bisa dilakukan pengemudi berdasarkan kemampuan fisik dan mentalnya, dan *driver behavior* yang meliputi apa yang dilakukan pengemudi jika dilandasi oleh faktor sosio kultural menurut Evans (Semin & Fiedler, 1996).

Penelitian-penelitian sebelumnya menemukan bahwa faktor demografi seperti usia dan jenis kelamin terkait dengan perilaku mengemudi berisiko (Chen, 2009). Ross dkk (2015) juga sepakat mengenai hal ini, bahwa pengemudi berusia muda memiliki perilaku berisiko lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi yang sudah dewasa.

Hal ini diperkuat dengan adanya sebuah hasil penelitian yang menyatakan bahwa pengemudi yang berusia muda memiliki tingkat resiko mengemudi yang cukup tinggi, Jongen (Ross Dkk, 2015).

Berdasarkan penelitian Wundersitz (2008), ditemukan bahwa pengemudi berusia muda memberikan kontribusi yang cukup besar pada perilaku beresiko dalam mengemudi, khususnya yang berujung pada tabrakan dan kecelakaan lainnya yang menyebabkan luka-luka dan korban jiwa. Masalah mengemudi beresiko pada remaja adalah masalah yang memprihatinkan bukan hanya karena tingkat kecelakaan yang tinggi, tetapi juga karena kontinuitas perkembangan perilaku mengemudi beresiko (Jessor, Turbin, Frances, 1997; Bingham, Shope, 2004).

Dalam penelitian Chen (2009) juga ditemukan bahwa efek dari ciri-ciri kepribadian pada sikap keselamatan, daripada perilaku mengemudi beresiko, terlihat jelas. Semua ciri-ciri kepribadian yang diukur kecuali altruisme, kecemasan, marah, mencari sensasi, dan kurangnya pemahaman akan norma (*normlessness*) berkendara yang berlaku, berefek langsung pada sikap keselamatan berkendara dan merupakan ciri-ciri kepribadian yang sangat mempengaruhi sikap pengambilan resiko (*risk-taking attitude*).

Berdasarkan faktor-faktor di atas, disebutkan bahwa sikap memiliki peran penting didalam membentuk perilaku mengemudi beresiko. Penelitian yang dilakukan Chen (2009) mengungkapkan bahwa ada

berbagai aspek sikap dan pengaruh yang berbeda pada perilaku mengemudi yang beresiko. Sikap terhadap aspek-aspek keselamatan lalu lintas berfungsi sebagai pondasi awal perilaku tidak aman ketika berkendara pada pengemudi muda, sesuai dengan penelitian.

Hasil serupa ditemukan di Machin dan Sankey (2008), sikap pengemudi tentang penerimaan sosial mengemudi dengan kencang atau mengemudi berisiko merupakan pengaruh terkuat pada kemungkinan perilaku mengemudi yang tidak aman. Hal ini menunjukkan bahwa sikap yang dimiliki oleh individu menjadi prediktor munculnya perilaku mengemudi berisiko. Sikap individu terkait kesadarannya menyetujui atau menyukai risiko, dalam hal ini mengemudi dengan kencang menjadi pemicu munculnya perilaku mengemudi berisiko. Ajzen (Lee, Tseng, Jan, 2015) mengungkapkan sikap adalah kecenderungan psikologis yang dinyatakan sebagai evaluasi positif atau negatif terhadap perilaku tertentu di mana orang terlibat. Lee dan Tseng mengemukakan bahwa *risk-taking* merupakan evaluasi positif atau negatif individu yang dikendalikan perilaku dengan hasil yang tidak pasti. Dalam penelitian Lee, dkk (2015), sikap pengambilan risiko didefinisikan sebagai kepercayaan, perasaan, dan tujuan perilaku sehubungan dengan partisipasinya dalam kegiatan yang berisiko. Penelitian Chen (2009) yaitu, efek sikap terhadap mengemudi yang tidak aman pada perilaku mengemudi berisiko secara signifikan positif, menunjukkan semakin besar sikap pengambilan risiko pengemudi, semakin besar kemungkinannya bahwa pengemudi akan

terlibat dalam perilaku mengemudi yang berisiko.

Sikap pengambilan risiko memiliki peran penting dalam menjelaskan perilaku mengemudi berisiko. Sikap terhadap mengemudi yang tidak aman, ditemukan memprediksi secara signifikan perilaku berisiko pada mengemudi berisiko, semakin besar sikap mengambil risiko pengemudi, semakin besar kemungkinannya untuk terlibat dalam perilaku mengemudi yang berisiko (Chen, 2009). Dari penelitian sebelumnya dibuktikan bahwa sikap berhubungan positif dengan perilaku pengambilan risiko, oleh karena itu peneliti tertarik untuk meneliti mengenai hubungan antara sikap pengambilan risiko dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi motor usia muda di Yogyakarta

## **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana hubungan antara sikap pengambilan risiko dan perilaku mengemudi berisiko pada mahasiswa di Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.

## **C. Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat secara teoritis, yaitu pada bidang psikologi sosial. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi pedoman bagi penelitian selanjutnya dengan topik dan tema yang sama.



## 2. Manfaat Praktis

Secara Praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tambahan bagi polisi, dinas perhubungan, instansi-instansi lalu lintas lain untuk memberikan himbauan kepada pengemudi motor di Yogyakarta. Himbauan yang dapat diberikan berdasarkan penelitian ini tidak hanya bersifat informatif, namun juga dapat bersifat preventif untuk mencegah dan mengurangi tingkat kecelakaan pengemudi motor di Yogyakarta.

### **D. Keaslian Penelitian**

Penelitian mengenai perilaku mengemudi beresiko sebelumnya pernah diteliti oleh Begg dan Langley (2001) dengan judul *Changes In Risky Driving Behaviour Among Young Adults*, menurut hasil penelitian tersebut, usia menjadi faktor signifikan yang mempengaruhi dan pengalaman mengemudi juga dapat dihubungkan dengan perilaku mengemudi beresiko yang muncul ketika sedang mengemudi.

Selanjutnya, ada penelitian mengenai topik yang sama yaitu *The Relation Between Cognitive Control and Risky Driving in Young Novice Drivers* yang dilakukan oleh Ross Dkk (2015). Metode yang digunakan adalah Quasi Experimental dengan responden usia 17-25 tahun. Hasil dari penelitian ini adalah adanya korelasi yang negatif antara perilaku mengemudi beresiko dengan *cognitive control*.

Penelitian berikutnya yang mengungkit topik yang sama yaitu

penelitiannya Hilde Iversen (2004) berjudul *Risk-taking Attitude and Risky Driving Behavior*. Hasil dari penelitian yang dilakukan Iversen, mengungkapkan bahwa pengemudi yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas baik sekarang atau yang lampau, mengambil resiko yang lebih saat berkendara. Hasil yang didapat juga menunjukkan sikap memiliki efek yang konsisten terhadap perilaku, sehingga adanya korelasi positif antara dua variabel tersebut. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dengan *random sampling* rata-rata usia 45 tahun.

Berdasarkan penjelasan di atas, topik yang diajukan peneliti dapat dikatakan orisinal berdasarkan :

#### 1. Keaslian Topik

Topik dalam penelitian ini adalah hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko, dengan sikap pengambilan resiko sebagai variabel independen dan perilaku mengemudi beresiko sebagai variabel dependen. Pada penelitian sebelumnya, hampir terdapat kesamaan topik penelitian perilaku mengemudi beresiko.

#### 2. Keaslian Teori

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan, banyak merujuk berbagai macam teori mengenai perilaku mengemudi yang beresiko. Iversen (2004) menjelaskan bahwa mengemudi beresiko berkaitan dengan perilaku pelanggaran lalu lintas, mengemudi dengan kecepatan tinggi, pengemudi yang nekat, tidak menggunakan sabuk pengaman

serta meminum minuman keras dan mengemudi. Menurut Steinberg (Ross dkk, 2014) perilaku mengemudi beresiko adalah perilaku mengemudi yang membahayakan diri sendiri, orang lain, maupun lingkungannya. Selanjutnya, menurut Hartos (Smorti & Guaniéri, 2014) menjelaskan bahwa perilaku mengemudi beresiko banyak dilakukan oleh remaja, karena remaja cenderung melakukan perilaku-perilaku yang beresiko.

Dari beberapa penelitian, ditemukan kesamaan penggunaan teori pada penelitian ini. Penelitian ini menggunakan teori perilaku mengemudi yang beresiko dari Iversen (2004). Dengan demikian, teori yang digunakan dalam penelitian ini tidak orisinal karena ada beberapa penelitian sebelumnya pada topik yang sama menggunakan teori perilaku mengemudi yang beresiko dari Iversen yang sama persis dengan penelitian ini.

### 3. Keaslian Responden

Berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya, banyak perbedaan karakteristik responden penelitian yang ditemukan. Penelitian ini merujuk pada penelitian yang dilakukan oleh Ross, dkk (2015) yang melibatkan beberapa remaja dengan usia 19-23 tahun dan memiliki surat izin mengemudi, serta sedikitnya selalu mengemudikan kendaraan pribadinya minimal 1 kali selama 1 minggu.

Pada penelitian ini yang menjadi responden penelitian yaitu mahasiswa yang menggunakan motor sebagai kendaraan sehari-

harinya, berusia 18-24 tahun, memiliki surat izin mengemudi, mengemudikan kendaraan sendiri dan berdomisili di Yogyakarta.

#### 4. Keaslian Alat Ukur

Alat ukur perilaku mengemudi beresiko menggunakan alat ukur dari Iversen (2004) yaitu *Risky Driving Behavior scale* dalam penelitiannya yang berjudul *Risk-taking Attitde and Risky driving behaviour*. Sedangkan alat ukur Sikap Pengambilan Resiko menggunakan alat ukur dari Ulleberg & Rundmo (2002) yaitu *Risk-taking Attitude Scale* dalam penelitiannya yang berjudul *Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitude*.

Berdasarkan penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian dengan topik Sikap Pengambilan Resiko dan Perilaku Mengemudi Beresiko dikatakan orisinil dengan adanya perbedaan baik dari segi teori sikap, responden, dan lokasi penelitian. Dengan demikian, sejauh yang diketahui peneliti tidak ditemukannya penelitian yang mengangkat masalah mengenai hubungan antara sikap pengambilan resiko dengan perilaku mengemudi beresiko pada pengemudi motor usia muda di Yogyakarta.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Perilaku Mengemudi Beresiko**

##### **1. Pengertian Perilaku Mengemudi Beresiko**

Perilaku mengemudi beresiko adalah kecenderungan perilaku pengemudi yang dapat beresiko menimbulkan kecelakaan dan cedera serius pada penumpang maupun pengguna jalan lainnya (Watson Dkk., dalam Kusumadi 2012). Willemsen (dalam Rahman, 2014) menjelaskan bahwa perilaku mengemudi beresiko merupakan perilaku berkendara yang membahayakan akan tetapi tidak ditujukan secara sengaja untuk menyakiti diri sendiri dan pengendara lain. Fernandes (2006) mendefinisikan perilaku mengemudi beresiko sebagai perilaku dalam berkendara yang melingkupi kegiatan mengebut, berkendara dalam keadaan mabuk, berkendara ketika lelah, dan tidak menggunakan sabuk pengaman.

Steinberg (Ross, dkk, 2014) menjelaskan bahwa mengemudi beresiko merupakan suatu perilaku mengemudi yang dapat menjadi ancaman bagi diri sendiri dan orang lain di sekitarnya. Iversen (2004) menjelaskan bahwa mengemudi beresiko berkaitan dengan perilaku pelanggaran lalu lintas, mengemudi dengan kecepatan tinggi, pengemudi yang nekat, tidak menggunakan sabuk pengaman serta meminum minuman keras dan mengemudi. Penelitiannya Ferreira, Martinez dan

Guisande (2009) juga menjelaskan bahwa mengemudi beresiko merupakan perilaku mengemudi yang dapat menimbulkan bahaya maupun ancaman. Bahaya tersebut dapat berupa kerusakan dan kecelakaan yang merugikan diri sendiri, orang lain dan fasilitas jalan raya serta menimbulkan ancaman berupa kematian dari perilaku mengemudi beresiko tersebut.

Perilaku mengemudi beresiko menurut penelitian Dula dan Geller (2003) adalah perilaku-perilaku beresiko yang dilakukan ketika sedang mengemudi, diantaranya adalah mengemudi dengan kecepatan tinggi, melanggar lampu merah, mendahului kendaraan didepannya dengan sembarangan, dan mengemudi dengan nekat atau ugal-ugalan tanpa memberikan tanda kepada pengemudi lain. Menurut penelitian tersebut, perilaku mengemudi beresiko juga ditandai dengan dilakukannya perilaku-perilaku yang berbahaya seperti mengemudi sambil memainkan telepon seluler, mengemudi sambil makan atau minum minuman keras, dan mengemudi sambil merokok serta menyalakan stereo kendaraan dengan kencang.

Berdasarkan penjelasan diatas, dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi beresiko merupakan perilaku mengemudi yang dapat beresiko membahayakan pelaku maupun pengguna jalan lain, meskipun perilaku tersebut tidak ditunjukan secara sengaja.

## 2. Aspek-aspek Perilaku Mengemudi Beresiko

Iversen (2004) menjelaskan ada beberapa aspek-aspek perilaku mengemudi beresiko, adapun aspek-aspek yang dimaksud adalah :

a. Pelanggaran aturan lalu lintas dan kebut-kebutan

Mengemudi dengan melakukan pelanggaran lalu lintas dan perilaku kebut-kebutan di jalan raya. Pelanggaran aturan lalu lintas dan kebut-kebutan digabungkan ke dalam satu aspek karena berdasarkan analisis yang dilakukan Iversen (2004) aspek tersebut saling berhubungan kuat dan sangat sering dilakukan oleh pengemudi.

b. Mengemudi yang sembrono atau nekat

Pengemudi yang nekat saat sedang mengemudikan kendaraannya dan cenderung berperilaku sembrono. Mengemudi nekat dan mengemudi sembrono dijadikan satu aspek karena menurut Iversen (2004) perilaku mengemudi tersebut saling berhubungan dan sering dilakukan karena sama-sama mengarah pada perilaku mengemudi tertentu yang mengesampingkan keselamatan individu.

c. Tidak menggunakan pengaman, yaitu tidak mengenakan helm pada pengendara motor sebagai pengaman selama mengemudi di jalan raya.

d. Mengemudi dengan hati-hati dan waspada

Pengemudi yang mengemudikan kendaraannya dengan hati-hati dan waspada dan pengemudi sering menurunkan kecepatannya untuk menghindari sesuatu di jalan raya.

- e. Mengemudi dan meminum minuman keras  
Mengemudikan kendaraan dengan efek samping dari minuman keras, yang berarti mengemudikan kendaraan dengan keadaan mabuk dan dapat kehilangan kesadaran.
- f. Perhatian dengan anak-anak di jalan, yaitu pengemudi yang memperhatikan keberadaan anak-anak di sekitar lalu lintas.
- g. Mengemudi di bawah kecepatan  
Pengemudi yang mengemudi dengan kecepatan yang rendah di bawah 30 km/jam di jalan raya dan di bawah 50 km/jam di jalan bebas hambatan.

Sedangkan penelitian yang dijelaskan oleh Parker (2010) aspek-aspek mengemudi beresiko ialah :

- a. Pelanggaran sementara  
Perilaku mengemudi yang mungkin dilakukan beberapa kali selama mengemudi. Misalkan, beberapa kali menggunakan telepon selular ketika mengemudikan kendaraan.
- b. Pelanggaran tetap  
Diartikan sebagai perilaku mengemudi yang lebih sering dilakukan atau bersifat konstan selama berkendara. Misalkan, pengemudi tidak pernah menggunakan sabuk pengaman selama berkendara.



c. Penilaian yang keliru

Kesalahan-kesalahan yang dilakukan pengemudi selama di jalanan. Misalkan, tidak menghidupkan lampu sein ketika hendak berbelok atau berhenti pada daerah dilarang berhenti atau dilarang parkir.

d. *Risky exposure*

Kondisi dan waktu saat pengemudi berpotensi melakukan perilaku mengemudi beresiko. Misalkan, dalam keadaan terburu-buru namun keadaan jalan sangat ramai.

e. Suasana hati

Kondisi emosional pengemudi saat berkendara di jalanan yang dapat menyebabkan munculnya perilaku mengemudi beresiko. Misalkan, mengemudi dalam keadaan marah, sedih, yang memicu pengemudi tidak fokus disaat mengemudi.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti menggunakan aspek-aspek dari Iversen (2004) untuk dijadikan acuan dalam membuat alat ukur. Aspek-aspek tersebut dirasa sudah mewakili berbagai perilaku mengemudi beresiko sehingga dapat mengungkap apakah ada kecenderungan pada mengemudi beresiko atau tidak.

### 3. Faktor-faktor yang mempengaruhi Perilaku Mengemudi Beresiko

Lim, Haque, & Chin (Kusumadi, 2012) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi munculnya perilaku mengemudi beresiko adalah :

#### a. Usia

Beberapa penelitian yang pernah dilakukan menunjukkan bahwa faktor demografi merupakan faktor yang paling berpengaruh dalam perilaku berkendara, khususnya faktor usia. Chen (dalam Kusumadi, 2012) menemukan bahwa pengemudi berusia muda memberikan kontribusi besar dalam pada banyaknya perilaku beresiko dalam mengemudi, khususnya yang berujung pada tabrakan, dan kecelakaan lainnya yang dapat menyebabkan luka-luka dan korban jiwa.

#### b. Jenis Kelamin

Faktor jenis kelamin juga merupakan faktor demografi yang mempengaruhi adanya perilaku mengemudi beresiko. Zambon dan Hassleberg (dalam Chen, 2009) menjelaskan bahwa mayoritas pengemudi motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas adalah pria remaja yang sering melakukan tingkah laku berbahaya dalam mengemudi. Selain itu, perilaku mengemudi berisiko pada pria lebih banyak berujung pada kecelakaan dibandingkan perilaku mengemudi berisiko yang dimunculkan oleh wanita (Ferreira Dkk., dalam Kusumadi 2012).

c. Pengalaman Mengemudi

*National Highway Traffic Safety Administration* (Kusumadi, 2012) menyebutkan bahwa banyaknya pengalaman mengemudi berpengaruh dalam kemampuan pengambilan keputusan ketika berkendara. Lebih lanjut lagi, perlu adanya pengalaman mengemudi minimal 3 bulan hingga 1 tahun untuk memiliki kemampuan dalam mengidentifikasi risiko saat mengemudi.

Shope (dalam Harbeck, 2012) mengemukakan bahwa munculnya perilaku mengemudi beresiko atau tidak berhubungan dengan beberapa faktor yaitu :

a. Karakteristik personal

Perbedaan karakteristik pada setiap individu mempengaruhi terhadap munculnya perilaku mengemudi beresiko atau tidak seperti misal kecenderungan untuk mengambil resiko, dan toleransi terhadap penyimpangan.

b. Tingkat perkembangan

Perbedaan dalam perkembangan fisik, kehidupan psikososial, dan perkembangan perilaku pada individu dapat mempengaruhi terhadap munculnya perilaku mengemudi beresiko.

c. Demografi

Perbedaan usia individu dan jenis kelamin juga termasuk dapat berpengaruh dalam munculnya perilaku mengemudi beresiko.

d. Kemampuan mengemudi

Kemampuan dan pengalaman pengemudi dalam mengemudikan kendaraan merupakan salah satu faktor penting terhadap munculnya perilaku mengemudi beresiko. Semakin banyak pengalaman mengemudi pada suatu individu, maka kecenderungan untuk berperilaku mengemudi beresiko semakin besar pula.

e. Persepsi

Pemahaman norma sosial dan persepsi terhadap suatu resiko yang dimiliki oleh individu. Semakin rendah kemampuan persepsi ini, semakin besar pula kecenderungan individu untuk memunculkan perilaku mengemudi beresiko.

f. Lingkungan berkendara

Kondisi jalan, cuaca, dan temperatur lingkungan saat mengemudi juga dapat mempengaruhi perilaku mengemudi pada individu.

## **B. Sikap Pengambilan Resiko**

### **1. Pengertian Sikap Pengambilan Resiko**

Sikap dapat didefinisikan sebagai kecenderungan untuk mengevaluasi sebuah entitas dengan beberapa derajat mendukung atau tidak disukai, biasanya dinyatakan dalam kognitif, afektif dan perilaku respon (Iversen, 2004). Dalam penelitian Lee, dkk (2015), sikap pengambilan resiko didefinisikan sebagai kepercayaan, perasaan, dan tujuan perilaku sehubungan dengan partisipasinya dalam kegiatan yang berisiko. Menurut Zuckerman (Triatmojo, 1999) perilaku pengambilan resiko merupakan bagian dari pencarian sensasi seseorang, sehingga resiko diartikan sebagai suatu penilaian terhadap kemungkinan dari perilaku negatif yang akan muncul. Pencari sensasi diartikan sebagai suatu ciri yang menggambarkan kecenderungan orang secara konsisten untuk mencari berbagai macam sensasi dan pengalaman baru yang luar biasa dan kompleks, serta bersedia mengambil resiko fisik, sosial, hukum dan finansial demi pengalaman tersebut, seperti seorang pengemudi yang melakukan aksi menerobos lampu merah hanya untuk mencari sensasi semata walaupun pengemudi mengetahui apa yang ia lakukan melanggar hukum.

## 2. Aspek-aspek Sikap Pengambilan Resiko

Ulleberg dan Rundmo (2002) menjelaskan ada beberapa aspek-aspek sikap pengambilan resiko, adapun aspek-aspek yang dimaksud adalah :

- a. Berkendara dengan pengemudi yang tidak aman, yaitu sikap penumpang terhadap pengemudi yang memiliki gaya mengemudi yang tidak aman.
- b. Berkendara dengan kecepatan tinggi, yaitu mengemudi dengan kecepatan yang melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan.
- c. Kekhawatiran tentang melukai orang lain, yaitu sikap seseorang ketika ia melukai orang lain saat berkendara.
- d. Berkendara setelah minum minuman keras, yaitu mengemudikan kendaraan dengan efek samping dari minuman keras.
- e. Menunjukkan kemampuan mengemudi saat berkendara, yaitu berkendara dengan memamerkan kemampuan mengemudinya kepada orang lain, seperti mngemudi dengan kencang ketika ada teman disekitar.
- f. Arus lalu lintas dan ketaatan peraturan, yaitu sikap seseorang terhadap peraturan lalu lintas yang tidak dipatuhi demi kelancaran lalu lintas yang membuat kepentingan umum maupun pribadi tetap berjalan atau terlaksana.
- g. Kesenangan berkendara, yaitu sikap seseorang yang merasa nyaman dan gembira dalam berkendara dengan kecepatan penuh.

- h. Berani berbicara dengan pengemudi yang tidak aman, yaitu sikap seseorang yang menganggap mengemudi dengan kencang membuatnya lebih menarik.
- i. Resiko kecelakaan, yaitu mengacuhkan kemungkinan-kemungkinan resiko yang akan terjadi saat berkendara.
- j. Pelanggaran aturan lalu lintas, yaitu pelanggaran peraturan lalu lintas
- k. Fatalisme, yaitu kecelakaan lalu lintas yang terjadi dikarenakan faktor lingkungan yang tidak memadai.

### **C. Hubungan antara Sikap Pengambilan Resiko dan Perilaku Mengemudi Beresiko**

*Risk taking* atau pengambilan resiko merupakan aktivitas yang memungkinkan membawa sesuatu yang baru atau cukup berbahaya sehingga dapat menimbulkan kecemasan pada individu. Menurut Ajzen (2005) terdapat beberapa prediktor utama yang mempengaruhi intensi individu untuk melakukan suatu perilaku, yaitu sikap terhadap suatu perilaku (*attitude toward the behavior*), norma subyektif tentang suatu perilaku (*subjective norm*), dan persepsi tentang kontrol perilaku (*perceived behavioral control*). Oleh karena itu, sikap terhadap suatu perilaku berperan menjadi motivator dan prediktor dari munculnya sebuah perilaku mengemudi beresiko.

Pengambilan risiko tersebut juga dapat dipengaruhi oleh kondisi emosional individu. Kondisi emosional individu yang tidak seimbang cenderung

menuntunnya untuk melakukan aktivitas mengambil resiko yang berbahaya. Aktivitas tersebut tidak menutup kemungkinan dapat membahayakan nyawa individu, seperti berkendara dengan kecepatan tinggi dimana hal seperti ini merupakan perilaku mengemudi yang dapat beresiko menimbulkan kecelakaan (*risky driving behavior*).

Salah satu aspek dalam pengambilan resiko yang berkaitan dengan perilaku mengemudi yang beresiko yaitu berkendara dengan pengemudi yang tidak aman. Perilaku pengambilan resiko ini tentu tidak hanya berbahaya bagi pengemudi, hal ini juga dapat membahayakan penumpang. Pengemudi yang tidak aman dalam mengemudikan kendaraan akan mudah mengambil resiko yang berbahaya saat berkendara, seperti melawan rambu lalu lintas dan melaju dengan kecepatan tinggi.

Berkendara dengan kecepatan tinggi merupakan salah satu aspek pengambilan resiko yang berkaitan dengan perilaku mengemudi yang beresiko. Berkendara dengan kecepatan tinggi tentu beresiko bagi keselamatan nyawa individu. Kondisi emosional individu berpengaruh dalam hal ini, sehingga dirinya dengan mudah mengambil resiko berbahaya yaitu mengemudi dengan kecepatan tinggi.

Kemudian dalam mengambil resiko aspek kecenderungan untuk melukai seseorang, dimana individu bertujuan untuk membahayakan nyawa seseorang dengan sengaja. Hal ini tentu dapat menimbulkan konsekuensi negatif yang dapat menghilangkan nyawa seseorang. Maka dari itu, aspek kecenderungan untuk melukai seseorang ini akan menimbulkan perilaku beresiko dalam mengemudi.



Aspek berkendara setelah minum minuman keras juga terdapat dalam pengambilan resiko dalam berkendara. Seseorang yang berada di bawah pengaruh minuman beralkohol cenderung sulit untuk berkonsentrasi dalam berkendara. Hal ini tentu dapat mengakibatkan resiko berbahaya dalam berkendara, dimana seseorang dapat mengalami kecelakaan akibat hilang kendali pada saat mengemudi.

Terdapat aspek ingin menunjukkan kemampuan berkendara pada pengambilan resiko dalam berkendara. Kondisi emosional seseorang yang haus akan penghargaan dan pengakuan membuatnya untuk menunjukkan kemampuan yang dimilikinya. Tidak jarang seseorang menunjukkan kemampuan mengemudinya secara berlebihan, bahkan di luar kemampuannya itu sendiri. Hal ini tentu dapat membahayakan keselamatan diri dan orang lain sehingga menjadi perilaku mengemudi yang beresiko tinggi atau berbahaya.

Aspek kesenangan berkendara dalam sikap pengambilan resiko pada saat berkendara membuat pengemudi nyaman berkendara dalam kecepatan penuh. Dirinya merasa harus berkendara dengan kecepatan yang tinggi untuk mencapai kepuasan. Hal ini tentu berbahaya apabila dilakukan di kondisi jalan yang cukup padat. Aspek ini tentu dapat menimbulkan perilaku mengemudi yang beresiko tinggi karena tidak hanya membahayakan diri sendiri, tetapi membahayakan orang lain juga.

Tidak hanya pengemudi, baik penumpang juga dapat menjadi penentu pengambilan resiko yang dapat mengakibatkan perilaku mengemudi yang beresiko. Seperti pada aspek berani berbicara dengan pengemudi yang tidak aman,

dimana penumpang sendiri yang meminta untuk mengemudi dengan cara yang tidak aman seperti mengebut atau berkendara dengan kecepatan tinggi. Hal ini dapat menimbulkan perilaku mengemudi yang beresiko tinggi karena membahayakan kedua pihak.

Aspek resiko kecelakaan dalam pengambilan resiko terjadi pada pengendara yang kurang memperhatikan kemungkinan-kemungkinan yang dapat menimbulkan kecelakaan pada saat berkendara. Pengemudi cenderung mengabaikannya sehingga dapat menimbulkan perilaku mengemudi yang beresiko tinggi atau berbahaya karena kondisi yang tidak aman. Kemungkinan-kemungkinan resiko yang terjadi tersebut bisa saja terlihat mudah, namun dapat mengakibatkan kerugian apabila diabaikan.

Pelanggaran aturan lalu lintas juga menjadi aspek dalam pengambilan resiko, terutama saat berkendara. Pengendara dalam hal ini cenderung melakukan pelanggaran lalu lintas, seperti menerobos lampu lalu lintas atau rambu-rambu. Hal ini tentu dapat mengakibatkan kecelakaan sehingga menjadi perilaku mengemudi yang berbahaya atau beresiko tinggi.

Kemudian terdapat aspek fatalisme dalam pengambilan resiko pada saat berkendara. Keadaan lingkungan atau lalu lintas dapat berakibat fatal bagi pengendara. Seperti kondisi jalan yang rusak dan berlubang, cuaca yang buruk, serta pengendara lain yang berkendara dengan kecepatan tinggi dan tidak mematuhi peraturan tentu dapat membahayakan individu. Kecelakaan yang terjadi dapat menjadikan hal tersebut ke dalam perilaku pengemudi yang berisiko tinggi.

Dari beberapa penjelasan di atas dapat dilihat bahwa sikap pengambilan resiko memiliki peranan dalam munculnya perilaku mengemudi beresiko pada individu. Banyak studi yang telah dilakukan untuk mengukur sikap dan perilaku menunjukkan hasil yang mana sikap sangat mempengaruhi perilaku, bahkan sikap dapat digunakan untuk mengukur perilaku yang lampau. Seperti temuan dalam penelitian yang dilakukan Iversen (2004) bahwa pelanggaran aturan dalam berkendara dan mengemudi dengan kecepatan di atas batas sangat berkaitan dengan perilaku mengemudi beresiko (*risky driving behavior*).

Shope (Harbeck, 2012) juga mengemukakan bahwa munculnya perilaku mengemudi beresiko diakibatkan oleh beberapa faktor, antara lain karakteristik personal, kemampuan mengemudi, dan persepsi. Perbedaan karakter dari setiap individu seperti kecenderungan untuk mengambil resiko, dan toleransi terhadap penyimpangan berperan penting bagi pengendara. Karakter individu yang cenderung tenang tentu dapat mengambil resiko dengan bijak, berbeda dengan karakter individu yang agresif dimana dirinya lebih senang mengambil resiko yang menantang bahkan berbahaya dalam berkendara. Kemudian kemampuan mengemudi individu yang cukup tinggi berpengaruh dalam pengambilan resiko pada saat berkendara. Individu tentu mampu mengambil resiko yang tepat sesuai kondisi yang dialaminya saat mengemudi jika memiliki kemampuan yang memadai dalam berkendara. Selain itu, persepsi yang dimiliki individu mampu membantunya dalam mengambil resiko pada saat berkendara. Persepsi yang baik dan kemampuan mengemudi yang handal menjadi kombinasi yang tepat untuk kelancaran dan keamanan dalam berkendara.

Berdasarkan hal tersebut, sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi yang beresiko tentunya memiliki keterkaitan yang penting pada diri individu sebagai pengendara untuk meningkatkan kemampuan, keamanan dan kenyamanan dalam berkendara.

#### **D. Hipotesis Penelitian**

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah ada korelasi positif antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko. Semakin tinggi sikap pengambilan resiko, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi beresiko. begitu pula sebaliknya, jika sikap pengambilan resiko semakin rendah maka perilaku mengemudi beresiko juga semakin rendah.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. Identifikasi Variabel Penelitian**

Variabel Tergantung : Perilaku Mengemudi Beresiko

Variabel Bebas : Sikap Pengambian Resiko

#### **B. Definisi Operasional Variabel Penelitian**

##### **1. Perilaku Mengemudi Beresiko**

Perilaku mengemudi beresiko adalah kecenderungan perilaku mengemudi yang dapat beresiko menimbulkan kecelakaan baik pada pengemudi, penumpang dan pengguna jalan lainnya, meskipun perilaku tersebut tidak ditujukan secara sengaja. Perilaku mengemudi beresiko ini terdiri dari 7 aspek yaitu a) Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan, b) mengemudi dengan sembrono atau nekat, c) Tidak menggunakan helm, d) Mengemudi dengan hati-hati dan waspada, e) Mengemudi dan meminum minuman keras, f) Perhatian dengan anak-anak di jalan, g) mengemudi dibawah kecepatan.

Metode pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan skala. Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Risky Driving Behavior Scale* dari Iversen (2004). Semakin rendah angka skor yang ditunjukkan pada skala perilaku mengemudi beresiko maka semakin rendah pula perilaku mengemudi beresiko. Begitupun sebaliknya, semakin tinggi angka skor yang

ditunjukkan pada skala perilaku mengemudi beresiko, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi beresiko yang dimiliki.

## **2. Sikap Pengambilan Resiko**

Sikap pengambilan resiko didefinisikan sebagai kepercayaan, perasaan, dan tujuan perilaku sehubungan dengan partisipasinya dalam kegiatan yang berisiko Lee, dkk (2015). Sikap pengambilan resiko juga merupakan bagian dari pencari sensasi seseorang, sehingga resiko diartikan sebagai suatu penilaian terhadap kemungkinan dari perilaku negatif yang akan muncul.

Pengukuran terhadap sikap pengambilan resiko dilakukan dengan menggunakan *Risk-taking Attitude Scale* dari Ulleberg & Rundmo (2002). Semakin tinggi skor yang ditunjukkan pada skala sikap pengambilan resiko, maka semakin tinggi pula sikap pengambilan resiko yang dimiliki. Sebaliknya, semakin rendah skor yang ditunjukkan pada skala sikap pengambilan resiko maka semakin rendah pula sikap pengambilan resiko yang dimiliki oleh individu.

### **C. Responden Penelitian**

Responden penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa di Universitas Islam Indonesia. Responden berjenis kelamin laki-laki dan perempuan dengan rentang usia dari 18-24 tahun. Sampel yang digunakan diambil dari populasi pengendara kendaraan bermotor wilayah Sleman, Yogyakarta. Teknik pengambilan sample menggunakan teknik *purposive*

*sampling*. Teknik *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang sengaja dilakukan dengan penentuan yang telah ditentukan oleh peneliti.

#### **D. Metode Pengambilan Data**

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan skala. Skala yang digunakan dalam penelitian ini yaitu skala perilaku mengemudi beresiko dan skala sikap pengambilan resiko.

##### **1. Skala Perilaku Mengemudi Beresiko**

Skala yang digunakan untuk mengukur sikap pengambilan resiko adalah *Risky Driving Behavior Scale* yang disusun oleh Iversen (2004). Skala ini terdiri dari 24 aitem dengan susunan berupa 17 aitem *favourable* dan 7 aitem *unfavourable*. Alat ukur ini menggunakan skala Likert dengan tingkat pengukuran berupa interval dengan pembagian angka dari satu (1) sampai empat (4), dengan pembagian skor satu (1) untuk tidak pernah dan empat (4) untuk sangat sering.

Berikut adalah *Blueprint* alat ukur dari skala perilaku mengemudi beresiko:

**Tabel 1.** *Blueprint Skala Perilaku Mengemudi Beresiko*

No	Aspek	Sebaran aitem		Jumlah
		F	UF	
1	Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan	1, 2, 3, 4, 5, 6		6
2	Mengemudi dengan sembrono atau nekat	8, 9, 10, 11	7	5
3	Tidak menggunakan helm	12, 13		2
4	Mengemudi dengan hati-hati dan waspada		14, 15, 16, 17	4
5	Mengemudi dan meminum minuman keras	18, 19, 20		3
6	Perhatian terhadap anak-anak di lalu lintas		21, 22	2
7	Mengemudi dibawah kecepatan	23, 24		2
Total		17	7	24

## 2. Skala Sikap Pengambilan Resiko

Skala yang digunakan untuk mengukur sikap pengambilan resiko adalah *Risk-taking Attitude Scale* dari Ulleberg dan Rundmo (2002). Skala ini terdiri dari 45 aitem dengan susunan berupa 36 aitem *favourable* dan 9 aitem *unfavourable*. Alat ukur ini menggunakan skala Likert dengan tingkat pengukuran berupa interval dengan pembagian angka dari satu (1) sampai lima (5), dengan pembagian skor satu (1) untuk sangat tidak setuju dan lima (5) untuk sangat setuju.

Berikut adalah *Blue print* alat ukur dari skala sikap pengambilan resiko:



**Tabel 2.** *Blueprint Skala Sikap Pengambilan Resiko*

No	Aspek	Sebaran aitem		Jumlah
		F	UF	
1	Berkendara dengan pengemudi yang tidak aman	1, 2, 3, 4, 5	6, 7	7
2	Berkendara dengan kecepatan tinggi	8, 9, 10, 11, 12		5
3	Kekhawatiran tentang melukai orang lain	13, 14, 15		3
4	Berkendara setelah minum minuman keras	16, 18	17	3
5	Menunjukkan kemampuan mengemudi saat berkendara	19, 20, 21		3
6	Arus lalu lintas dan ketaatan peraturan	22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30		9
7	Kesenangan berkendara	31, 32, 33		3
8	Berani berbicara dengan pengemudi yang tidak aman	36	34, 35, 37	4
9	Resiko kecelakaan		38, 39, 40	3
10	Pelanggaran aturan lalu lintas	41, 42, 43		3
11	Fatalisme	44, 45		2
<b>Total</b>		<b>36</b>	<b>9</b>	<b>45</b>

### E. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur

#### 1. Validitas Alat Ukur

Validitas alat ukur mengacu pada pengertian sejauh mana interpretasi skor sebuah alat ukur didukung oleh bukti-bukti empiris yang relevan dengan apa yang seharusnya diukur. Untuk mengevaluasi validitas alat ukur dalam penelitian ini, peneliti merujuk pada pendapat Cook, Brisme, & Sizer (2006) yang menegaskan bahwa untuk mengevaluasi validitas alat ukur, (a) alat ukur harus reliabel, (b) isi dan konstruk dari aitem-aitem alat ukur harus mencerminkan apa yang diukur

Berikut ini adalah langkah-langkah yang dilakukan peneliti dalam mengupayakan dan menjamin validitas alat ukur penelitian:

- a. Memilih alat ukur psikologis yang sudah tervalidasi dalam jurnal internasional—terdapat informasi psikometrik dari alat ukur yang dipilih.
- b. Melakukan translasi alat ukur dari bahasa Inggris ke dalam bahasa Indonesia dengan merujuk pada *Cambridge Dictionary Online* untuk menemukan konteks yang lebih tepat dari setiap aitem dan diharapkan akan lebih mudah dipahami oleh responden penelitian.
- c. Meminta penilaian profesional kepada dosen pembimbing skripsi terkait validitas isi alat ukur yaitu dimensi relevansi (apakah aitem-aitem yang ada di alat ukur berisi aitem-aitem yang benar-benar berhubungan dengan tujuan pengukuran) dan dimensi komprehensif (apakah aitem-aitem yang ada di alat ukur sudah mewakili semua aspek teoritis yang mendasari konstruk alat ukur).

## 2. Reliabilitas Alat Ukur

Reliabilitas alat ukur merujuk pada konsistensi atau keajegan hasil pengukuran. Tinggi rendahnya reliabilitas alat ukur ditunjukkan oleh koefisien reliabilitas *Cronbach  $\alpha$* , yang bergerak dari 0 sampai 1. Nunnally & Bernstein (1994) menyatakan bahwa reliabilitas dikategorikan memuaskan (*has a good reliability*) jika minimal koefisien reliabilitas *Cronbach  $\alpha$*  = 0.70. Koefisien Reliabilitas *Cronbach  $\alpha$*  akan dihitung dengan program SPSS.

## F. Metode Analisis Data

Data dalam penelitian ini berupa data kuantitatif. Sesuai dengan tujuan penelitian ini untuk mengetahui korelasi antara perilaku mengemudi beresiko dan sikap pengambilan resiko, dengan menggunakan teknik analisis data *Product Moment Spearman* dan menggunakan *software* komputer SPSS 22.0 *for windows* untuk mengolah data yang telah diperoleh. Merujuk pada Gravetter & Walnau (2013), untuk menguji hipotesis penelitian, peneliti melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menetapkan hipotesis nol ( $H_0$ )

Merujuk pada hipotesis alternative ( $H_a$ ) yang disusun oleh peneliti di bagian akhir Bab II, maka hipotesis nihil ( $H_0$ ) yang diajukan untuk diuji secara statistik adalah diprediksikan tidak akan ada hubungan positif antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko.

2. Menentukan kriteria untuk penerimaan atau penolakan terhadap hipotesis nihil

Peneliti menggunakan level signifikansi atau tingkat *Alpha* ( $\alpha$ )=0.05 (5%) sebagai dasar penerimaan atau penolakan hipotesis nol ( $H_0$ ). Hipotesis nol ditolak—artinya hipotesis *alternative* ( $H_a$ ) diterima—jika level signifikansi dari koefisien korelasi lebih kecil dari 0.05 (Sig<0.05). Sebaliknya, penelitian ini dikatakan gagal menolak hipotesis nol ( $H_0$ )—artinya  $H_a$  ditolak—jika level signifikansi dari koefisien korelasi lebih besar dari 0.05 (Sig>0.05).

### 3. Melakukan uji asumsi

#### a. Normalitas Sebaran

Distribusi data penelitian dikatakan normal jika nilai signifikansi dari statistik *test of normality* (Kolmogorov-Smirnov atau Saphiro-Wilk) lebih besar dari 0.05. Itu artinya distribusi data penelitian memiliki bentuk distribusi yang sama dengan bentuk distribusi teoritis kurva normal karena tidak ada perbedaan yang signifikan di antara kedua bentuk distribusi.

#### b. Linieritas Hubungan

Asumsi linieritas hubungan terpenuhi—artinya variabel independen dan variabel dependen membentuk garis linier (lurus)—jika nilai signifikansi dari F *Linearity* lebih kecil dari 0.05 (Sig<0.05). Asumsi linieritas semakin kuat jika nilai signifikansi dari F *Deviation from Linearity* lebih besar dari 0.05 (Sig>0.05)

## **BAB IV**

### **PELAKSANAAN DAN HASIL PENELITIAN**

#### **A. Orientasi Kancah dan Persiapan Penelitian**

##### **1. Orientasi Kancah**

Penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa yang menggunakan kendaraan bermotor roda dua di Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta. Penelitian ini melibatkan 93 orang mahasiswa aktif di Universitas Islam Indonesia Yogyakarta yang berusia dari 18 sampai 24 tahun.

Universitas Islam Indonesia merupakan perguruan tinggi tertua di Indonesia yang memiliki tujuan membentuk cendekiawan muslim dan memimpin bangsa yang berkualitas, bermanfaat bagi masyarakat, menguasai ilmu keislaman dan mampu menerapkan nilai-nilai islami serta berdaya saing tinggi. Selain itu, Universitas Islam Indonesia juga ingin mengembangkan dan menyebarluaskan ilmu pengetahuan, teknologi, budaya, sastra, dan seni yang berjiwa.

## 2. Persiapan Penelitian

### a. Persiapan alat ukur

Penelitian ini menggunakan dua alat ukur, yaitu *Risky Driving Behavior Scale* dan *Risk-taking Attitude Scale*. Alat ukur yang pertama yaitu *Risky Driving Behavior Scale* yang diadaptasi dari Iversen (2004) yang mencakup 7 aspek dengan jumlah aitem 24, yang terdiri dari 17 aitem *favourable* dan 7 aitem *unfavourable*. Alat ukur yang kedua yaitu *Risk-taking Attitude Scale* yang disusun oleh Ulleberg & Rundmo (2002) yang mencakup 11 aspek dan telah diadaptasi dengan jumlah 45 aitem yang terdiri dari 36 aitem *favourable* dan 9 aitem *unfavourable*.

Alat ukur perilaku mengemudi beresiko dan sikap pengambilan resiko yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan bahasa inggris, sehingga peneliti harus menerjemahkannya kedalam bahasa indonesia. Selanjutnya peneliti melakukan uji coba terhadap alat ukur untuk mengetahui validitas dan realibilitas dari alat ukur tersebut. Pengambilan data uji coba dilakukan pada tanggal 20 – 21 Februari 2018 menggunakan angket yang dibagikan secara langsung ke beberapa mahasiswa di Universitas Islam Indonesia.

### b. Hasil Uji Coba Alat Ukur

Alat ukur yang diuji cobakan dalam penelitian ini adalah skala sikap pengambilan resiko dan skala perilaku mengemudi beresiko. Pengujian alat ukur dilakukan guna menyeleksi aitem-aitem yang

berkualitas sehingga dapat dipakai sebagai alat ukur yang memiliki validitas dan realibilitas yang baik pada penelitian sesungguhnya. Aitem yang memiliki validitas yang baik menunjukkan adanya koefisien korelasi yang tinggi dengan melihat korelasi antar aitem dengan total aitem.

Pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan *try out* terpakai, yaitu pengambilan data satu kali namun digunakan untuk dua keperluan sekaligus, uji coba alat ukur dan uji hipotesis. *Try out* terpakai dilakukan dengan pertimbangan subyek yang sulit ditemui dan padatnya aktivitas yang dilakukan subyek penelitian. Selanjutnya peneliti memberi skor pada setiap skala uji coba dan penelitian yang terkumpul untuk diuji validitas dan reliabilitas. Setelah perhitungan validitas dan reliabilitas, maka akan didapat beberapa aitem yang tidak lolos uji validitas dan reliabilitas. Aitem yang tidak lolos ini, kemudian akan dibuang atau tidak digunakan pada saat masuk ke tahap analisis data selanjutnya.

#### 1) Skala Perilaku Mengemudi Beresiko

Skala perilaku mengemudi beresiko terdiri dari 24 item yang disusun berdasarkan 7 aspek, yaitu a) Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan, b) mengemudi dengan sembrono atau nekat, c) Tidak menggunakan helm, d) Mengemudi dengan hati-hati dan waspada, e) Mengemudi dan meminum minuman keras, f) Perhatian dengan anak-anak di jalan, g) mengemudi dibawah

kecepatan. Peneliti menyusun aitem *blueprint* skala perilaku mengemudi beresiko dengan 17 aitem *favourable* dan 7 aitem *unfavourable*.

Hasil analisis aitem yang telah dilakukan menunjukkan bahwa dari 24 aitem yang di uji coba. Koefisien korelasi-aitem total skala yang akan digunakan dalam penelitian bergerak antara -0,249 - 0,494. Selain analisis aitem, juga dilakukan uji reliabilitas dengan menggunakan teknik korelasi *Cronbach's Alpha*. Berdasarkan uji reliabilitas *Cronbach's Alpha* diperoleh koefisien reliabilitas sebesar 0,673. Pada penelitian ini tidak dilakukan pengguguran aitem, karena apabila salah satu aitem yang dibawah 0,3 digugurkan maka terdapat aspek yang gugur sehingga secara konstrak menjadi tidak valid. Oleh karena itu, peneliti mempertahankan seluruh aitem yang digunakan dalam penelitian ini.

Berikut ini adalah *blueprint* skala perilaku mengemudi beresiko setelah dilakukan uji coba:



**Tabel 3.** *Distribusi Nomor Aitem Skala Perilaku Mengemudi Beresiko Setelah Uji Coba*

No	Aspek	Sebaran aitem		Jumlah
		F	UF	
1	Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan	1, 2, 3, 4, 5, 6		6
2	Mengemudi dengan sembrono atau nekat	8, 9, 10, 11	7	5
3	Tidak menggunakan helm	12, 13		2
4	Mengemudi dengan hati-hati dan waspada		14, 15, 16, 17	4
5	Mengemudi dan meminum minuman keras	18, 19, 20		3
6	Perhatian terhadap anak-anak di lalu lintas		21, 22	2
7	Mengemudi dibawah kecepatan	23, 24		2
<b>Total</b>		<b>17</b>	<b>7</b>	<b>24</b>

## 2) Skala Sikap Pengambilan Resiko

Skala sikap pengambilan resiko terdiri dari 45 item yang disusun berdasarkan 11 aspek, yaitu a) Berkendara dengan pengemudi yang tidak aman, b) Berkendara dengan kecepatan tinggi, c) Kekhawatiran tentang melukai orang lain, d) Berkendara setelah minum minuman keras, e) Menunjukkan kemampuan mengemudi saat berkendara, f) Arus lalu lintas dan ketaatan peraturan, g) Kesenangan berkendara, h) Berani berbicara dengan pengemudi yang tidak aman, i) Resiko kecelakaan, j) Pelanggaran aturan lalu lintas, k) Fatalisme. Peneliti menyusun aitem *blueprint* skala sikap pengambilan resiko dengan 36 aitem *favourable* dan 9 aitem *unfavourable*.

Hasil analisis aitem yang telah dilakukan menunjukkan bahwa dari 45 aitem yang di uji coba. Koefisien korelasi-aitem total skala yang akan digunakan dalam penelitian bergerak antara 0,242 – 0,655. Skala sikap pengambilan resiko dengan aitem dibawah 0,3 tidak mengalami pengguguran aitem dikarenakan aitem tersebut mewakili aspek. Selain analisis aitem, juga dilakukan uji reliabilitas dengan menggunakan teknik korelasi *Cronbach's Alpha*. Berdasarkan uji reliabilitas *Cronbach's Alpha* diperoleh koefisien reliabilitas sebesar 0,822. Pada penelitian ini tidak dilakukan pengguguran aitem, karena apabila salah satu aitem yang dibawah 0,3 digugurkan maka terdapat aspek yang gugur sehingga secara konstrak menjadi tidak valid.

Berikut ini adalah *blueprint* skala sikap pengambilan resiko setelah dilakukan uji coba :

**Tabel 4.** *Distribusi Nomor Aitem Sikap Pengambilan Resiko Setelah Uji Coba*

No	Aspek	Sebaran aitem		Jumlah
		F	UF	
1	Berkendara dengan pengemudi yang tidak aman	1, 2, 3, 4, 5	6, 7	7
2	Berkendara dengan kecepatan tinggi	8, 9, 10, 11, 12		5
3	Kekhawatiran tentang melukai orang lain	13, 14, 15		3
4	Berkendara setelah minum minuman keras	16, 18	17	3
5	Menunjukkan kemampuan mengemudi saat berkendara	19, 20, 21		3
6	Arus lalu lintas dan ketaatan peraturan	22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30		9
7	Kesenangan berkendara	31, 32, 33		3
8	Berani berbicara dengan pengemudi yang tidak aman	36	34, 35, 37	4
9	Resiko kecelakaan		38, 39, 40	3
10	Pelanggaran aturan lalu lintas	41, 42, 43		3
11	Fatalisme	44, 45		2
<b>Total</b>		<b>36</b>	<b>9</b>	<b>45</b>

## B. Laporan Pelaksanaan Penelitian

Pengambilan data penelitian dilakukan pada tanggal 21 – 22 Februari 2018 dengan melibatkan 93 responden. Pengambilan data penelitian dilakukan pada mahasiswa pengguna kendaraan bermotor roda dua di Universitas Islam Indonesia. Pengambilan data dilakukan dengan menggunakan angket yang diberikan kepada remaja yang berstatus mahasiswa di kota Yogyakarta. Selama proses pengumpulan data penelitian, peneliti tidak mengalami kendala yang menghambat penelitian sehingga proses pengumpulan data dapat berjalan dengan lancar.

### C. Hasil Penelitian

#### 1. Deskripsi Subyek Penelitian

Subyek yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa pengguna kendaraan bermotor roda dua di Universitas Islam Indonesia. Subyek penelitian ini memiliki rentang usia 18 sampai 24 tahun, berjenis kelamin laki-laki dan perempuan. Berikut adalah gambaran subyek dalam penelitian ini :

*Tabel 5. Distribusi Subyek Berdasarkan Usia*

Nomor	Usia	Jumlah	Persentase
1	18	14	15,1%
2	19	13	14,0%
3	20	21	22,6%
4	21	30	32,3%
5	22	5	5,4%
6	24	10	10,8%
<b>Total</b>		<b>93</b>	<b>100,00%</b>

Berdasarkan tabel 5. dapat diketahui bahwa subyek penelitian yang berusia 18 tahun memiliki persentase 15,1% dengan jumlah sebanyak 14 orang. Kemudian usia 19 memiliki persentase 14,0% dengan jumlah sebanyak 13 orang. Lalu untuk usia 20 tahun dengan persentase 22,6% memiliki jumlah orang sebanyak 21 orang. Selanjutnya untuk usia 21 tahun adalah kelompok usia yang paling banyak dengan jumlah orang sebanyak 30 orang dengan persentase 32,3%. Kemudian usia 22 tahun memiliki persentase paling kecil yaitu 5,4% dengan jumlah sebanyak 5 orang. Selanjutnya untuk kelompok usia yang terakhir, 24 tahun memiliki persentase 10,8% dengan jumlah sebanyak 10 orang.

**Tabel 6.** *Deskripsi Responden Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin*

No	Kenis kelamin	Jumlah	Persentase
1	Laki-laki	37	39,8%
2	Perempuan	56	60,2%
<b>Jumlah</b>		<b>93</b>	<b>100,00%</b>

Berdasarkan tabel 6. dapat diketahui bahwa subyek penelitian yang berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah 37 orang memiliki persentase 39,8%. Kemudian untuk jenis kelamin perempuan memiliki persentase 60,2% dengan jumlah sebanyak 56 orang.

## 2. Deskripsi Data Penelitian

Deskripsi data penelitian bertujuan untuk mengetahui tingkat tinggi dan rendahnya sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa pengendara sepeda motor yang ada di Universitas Islam Indonesia yang menjadi subyek penelitian. Deskripsi data subyek penelitian secara umum adalah sebagai berikut:

**Tabel 7.** *Deskripsi Data Subyek Penelitian*

Variabel	Empirik			
	X min	X max	Mean	SD
Perilaku mengemudi beresiko	35	66	45,72	6,035
Sikap pengambilan resiko	97	175	134,01	16,639

Berdasarkan data-data yang sudah terkumpul, peneliti mengelompokkan skor skala perilaku mengemudi beresiko menjadi empat kategori yaitu tidak pernah, pernah, sering dan sangat sering. Kemudian penelitian mengelompokkan skor skala sikap pengambilan resiko menjadi 5 kategori, yaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, netral, setuju, sangat setuju. Jenjang

kategori ini bertujuan untuk menempatkan individu ke dalam kelompok-kelompok yang terpisah menurut kontinum berdasarkan atribut yang di ukur (Azwar, 2010).

**Tabel 8.** *Kriteria Kategorisasi Skala Perilaku Mengemudi Berisiko*

<b>Kategori</b>	<b>Rumus norma</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Sangat Rendah	$X < 40,80$	18	19,35 %
Rendah	$40,80 \leq X < 44$	18	19,35 %
Sedang	$44 \leq X < 47$	18	19,35 %
Tinggi	$47 \leq X \leq 51$	23	24,73 %
Sangat Tinggi	$X > 51$	16	17,22 %
<b>Jumlah</b>		<b>93</b>	<b>100,00 %</b>

Berdasarkan Tabel 8. di atas, kategorisasi mengemudi berisiko untuk kategori sangat rendah sebanyak 18 orang (19,35%), untuk kategori rendah sebanyak 18 orang (19,35%), untuk kategori sedang sebanyak 18 orang (19,35%), untuk kategori tinggi sebanyak 23 orang (24,7%) dan untuk kategori sangat tinggi sebanyak 16 orang (17,22%).

**Tabel 9.** *Kriteria Kategorisasi Skala Sikap Pengambilan Risiko*

<b>Kategori</b>	<b>Rumus norma</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
Sangat Rendah	$X < 121$	17	18,28 %
Rendah	$121 \leq X < 128,60$	20	21,50 %
Sedang	$128,60 \leq X < 138$	18	19,35 %
Tinggi	$138 \leq X \leq 145,60$	20	21,50 %
Sangat Tinggi	$X > 145,60$	18	19,35 %
<b>Jumlah</b>		<b>93</b>	<b>100,00 %</b>

Berdasarkan Tabel 8 di atas, kategorisasi mengemudi berisiko untuk kategori sangat rendah sebanyak 17 orang (18,28%), untuk kategori rendah sebanyak 20 orang (21,50%), untuk kategori sedang sebanyak 18 orang (19,35%), untuk kategori tinggi sebanyak 20 orang (21,50%) dan untuk kategori sangat tinggi sebanyak 18 orang (19,35%).

### 3. Hasil Uji Asumsi

Uji asumsi dalam penelitian perlu dilakukan sebagai prasyarat yang harus dipenuhi sebelum melakukan pengambilan keputusan atau uji hipotesis, yang meliputi uji normalitas dan uji linearitas. Uji asumsi ini dilakukan dengan bantuan program *Statistical Program for Social Science (SPSS) versi 22 for Windows*.

#### a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui sebaran data variabel bebas dan variabel tergantung berdistribusi normal atau tidak. Distribusi dikatakan normal apabila  $p = >0,05$ , sedangkan apabila  $p = <0,05$  maka distribusi dikatakan tidak normal. Teknik yang digunakan untuk uji normalitas adalah teknik *One Sample Kolmogorov-Smirnov*.

Berdasarkan hasil pengolahan data pada variabel perilaku mengemudi beresiko diperoleh nilai  $p = 0,031$  dikatakan tidak normal, dan pada variabel sikap pengambilan resiko diperoleh nilai  $p = 0,200$  dikatakan normal. Hal ini menunjukkan bahwa kedua data variabel penelitian terdistribusi secara tidak normal. Hasil uji normalitas kedua variabel tersebut dapat dilihat sebagai berikut:

**Tabel 10.** Hasil Uji Normalitas

Variabel	p	Normalitas
Perilaku mengemudi beresiko	0,031	Tidak normal
Sikap pengambilan resiko	0,200	Normal

b. Uji Linearitas

Uji linearitas ini dilakukan untuk mengetahui linieritas hubungan antara variabel perilaku mengemudi beresiko dengan sikap pengambilan resiko yang diteliti. Uji linieritas ini bertujuan untuk mengetahui apakah hubungan antara kedua variabel linier. Kedua variabel dapat dikatakan linear jika  $p = <0,05$  sedangkan dapat dikatakan tidak linear apabila kedua variabel memiliki nilai  $p = >0,05$ . Berikut hasil uji linearitas kedua variabel yang disajikan dalam tabel:

**Tabel 11.** Hasil Uji Linearitas

Variabel	Koefisien Linieritas (F)	Signifikansi (p)	Keterangan
Sikap pengambilan resiko Terhadap Perilaku mengemudi beresiko	17,027	0,000	Linear

Berdasarkan Tabel 11. diatas, data menunjukkan bahwa nilai F= 17,027 ( $p = >0,05$ ) dengan  $p = 0,000$  ( $p = <0,05$ ). Hasil ini menunjukkan bahwa hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko memenuhi asumsi linearitas atau mengikuti garis lurus.



#### 4. Hasil Uji Hipotesis

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah adanya hubungan positif antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa di universitas islam indonesia. uji hipotesis dilakukan dengan menggunakan teknik *Spearman Correlation* dengan menggunakan program SPSS 22.0 *for windows*.

Hasil analisis data menunjukkan korelasi antara variabel sikap pengambilan resiko dengan perilaku mengemudi beresiko ( $r = 0,379$  dengan  $p = 0,000$  ( $p < 0,05$ )). Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko, sehingga hipotesis yang diajukan **diterima**.

**Tabel 12.** Hasil Uji Hipotesis

Variabel	r	p	Keterangan
Sikap pengambilan resiko terhadap Perilaku mengemudi beresiko	0,379	0,000	Signifikan

#### 5. Analisis Tambahan

Berdasarkan data yang diperoleh laki-laki dan perempuan terdapat perbedaan dalam perilaku mengemudi beresiko, akan tetapi laki-laki dan perempuan tidak terdapat perbedaan dalam sikap pengambilan resiko.

**Tabel 13.** Hasil Analisis Tambahan Untuk Jenis Kelamin

Variabel	Jenis kelamin	Mean	F	Sig (p)
Perilaku mengemudi beresiko	Laki-laki	47,81	0,413	0,522
	Perempuan	44,34		
Sikap pengambilan resiko	Laki-laki	139,68	0,001	0,982
	Perempuan	130,27		

Berdasarkan data yang diperoleh, tidak ada perbedaan antara perilaku mengemudi beresiko dan sikap pengambilan resiko berdasarkan usia.

**Tabel 14.** Hasil Analisis Tambahan Untuk Uji Anova Berdasarkan Usia

Variabel	F	Sig (p)
Perilaku mengemudi beresiko	0,683	0,637
Sikap pengambilan resiko	0,320	0,900

Hasil analisis tambahan menunjukkan korelasi antara usia terhadap variabel sikap pengambilan resiko ( $r = 0,159$  dengan  $p = 0,064$  ( $p < 0,05$ )) dan usia terhadap perilaku mengemudi beresiko ( $r = 0,056$  dengan  $p = 0,294$  ( $p < 0,05$ )). Hal ini menunjukkan bahwa usia tidak mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko dan sikap pengambilan resiko.

**Tabel 15.** Hasil Analisis Tambahan Untuk Uji Korelasi Berdasarkan Usia

Variabel	r	Sig (p)
Usia terhadap perilaku mengemudi beresiko	0,159	0,064
Usia terhadap sikap pengambilan resiko	0,056	0,298

#### D. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui adanya hubungan positif antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia. Hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia, dimana semakin tinggi sikap pengambilan resiko yang ada pada mahasiswa, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi beresiko nya. Hubungan tersebut dapat dilihat dari koefisien korelasi  $r =$

0,379 dan  $p = 0,000$  ( $p = < 0,05$ ). Sebaliknya, jika semakin rendah sikap pengambilan resiko, maka semakin rendah pula perilaku mengemudi beresiko.

Hasil hipotesis yang dilakukan peneliti sama dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh Iversen (2004) yang menunjukkan bahwa ada sikap pengambilan resiko mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko. Dalam penelitiannya Golias dan Karlaftis (2002) juga mengungkapkan bahwa sikap dan perilaku relatif stabil dengan korelasi yang tinggi selama penelitian (*test-retest*).

Adanya hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia menunjukkan bahwa mahasiswa Universitas Islam Indonesia yang memiliki perilaku mengemudi beresiko berhubungan dengan sikap pengambilan resiko. Seperti yang sudah dijelaskan bahwa sikap pengambilan resiko berkorelasi terhadap perilaku mengemudi beresiko dan sisanya dijelaskan oleh faktor-faktor lainnya. Hal ini dijelaskan dalam penelitian ini yang sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya dengan tema yang sama, menunjukkan korelasi positif antar dua variabel. Perbedaan yang ditunjukkan dari penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada perbedaan jenis kelamin. Hasil uji beda dalam penelitian ini mengungkapkan bahwa tidak ada beda antara laki-laki dan perempuan dalam perilaku mengemudi beresiko.

Analisis tambahan dengan uji beda dilakukan untuk melihat apakah terdapat perbedaan pada dua kelompok jenis kelamin pada subyek penelitian

terhadap variabel perilaku mengemudi beresiko dan sikap pengambilan resiko. Setelah dilakukan analisis diketahui pada variabel perilaku mengemudi beresiko, nilai  $F = 0,413$  dengan  $p = 0,522$  ( $p = < 0,05$ ) dan variabel sikap pengambilan resiko diketahui nilai  $F = 0,001$  dengan  $p = 0,982$  ( $p = < 0,05$ ). Berdasarkan hasil analisis uji beda, diketahui bahwa tidak terdapat perbedaan dalam kedua variabel pada subyek kelompok jenis kelamin laki-laki dan perempuan.

Hal ini menunjukkan hasil yang didapat dalam penelitian ini berbanding lurus dengan penelitian Lim, Haque & Chin (Kusumadi, 2012) yang menyebutkan bahwa jenis kelamin dan usia menjadi faktor yang mempengaruhi munculnya perilaku mengemudi beresiko. Sama halnya dengan faktor-faktor seperti persepsi dan kemampuan mengemudi yang dipengaruhi oleh pengalaman mengemudi menjadi penyebab perilaku mengemudi beresiko, Shope (Harbeck, 2012).

Pada penelitian ini juga terdapat hasil yang menunjukkan bahwa tidak ada hubungan pada usia terhadap perilaku mengemudi beresiko dan usia terhadap sikap pengambilan resiko. Hal ini menunjukkan bahwa faktor usia pada responden penelitian ini tidak memiliki peranan dalam perilaku mengemudi beresiko dan sikap pengambilan resiko. Sementara pada penelitian yang dilakukan oleh Begg dan Langley (2001) yang menjelaskan bahwa baik laki-laki maupun perempuan dengan rentang usia 15 hingga 24 tahun memiliki perilaku mengemudi beresiko yang fatal, baik berkendara sebagai penumpang ataupun pengemudi yang 2 kali lebih tinggi dibandingkan

orang yang berusia diatas 25 tahun. Hasil pada penelitian ini memiliki hasil yang berbeda, hal ini bisa saja dikarenakan responden penelitian yg berbeda serta kemungkinan dari faktor-faktor lain yg tidak diteliti seperti pengalaman, budaya dan lingkungan yang berbeda.

Secara keseluruhan, penelitian ini masih memiliki kekurangan dalam memodifikasi alat ukur. Peneliti harus menyesuaikan aitem-aitem alat ukur dengan budaya yang ada di Indonesia karena alat ukur yang digunakan mengandung budaya luar negeri. Kelemahan lainnya yaitu tidak adanya pengawasan subyek secara keseluruhan dalam pengisian kuesioner.

Dari berbagai penjelasan diatas, dapat diketahui bahwa sikap pengambilan resiko dapat menjadi salah satu penyebab seseorang berperilaku beresiko saat mengemudi di jalan yang dapat membahayakan pengguna jalan lain dan menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang signifikan antar sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta. Semakin tinggi sikap pengambilan resiko maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi beresiko. Begitu pula sebaliknya, semakin rendah sikap pengambilan resiko maka semakin rendah juga perilaku mengemudi beresiko. Dengan demikian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini diterima, yaitu ada hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa.

#### **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka ada beberapa saran yang dapat dikemukakan peneliti bagi pihak-pihak terkait dan penelitian selanjutnya.

##### **1. Bagi Responden Penelitian**

Responden diharapkan mampu mengembangkan dan membangun kesadaran bahwa keselamatan dalam berkendara adalah hal yang penting. Responden juga diharapkan dapat mematuhi segala peraturan lalu lintas karena hal itu berkaitan dengan keselamatan bagi diri sendiri dan juga orang lain.

## **2. Bagi Instansi Terkait**

Bagi pihak sekolah atau instansi pendidikan, diharapkan dapat memberikan materi dan kegiatan pelajaran dengan fokus pembelajaran mengenai pengemudi yang aman serta pengembangan dan kontrol diri yang positif bagi para siswa, baik yang biasa mengemudi kendaraan bermotor maupun tidak sehingga para siswa memiliki kesiapan dalam berkendara yang aman. Pihak sekolah dapat membantu para siswa untuk mengenali bahaya yang terjadi yang memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi secara agresif, maupun mengenali bagaimana perilaku yang baik selama mengendarai kendaraan bermotor agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

## **3. Bagi Peneliti Selanjutnya**

Bagi peneliti selanjutnya dengan kesamaan minat dan tema penelitian seperti penelitian ini disarankan beberapa hal terkait penelitian:

- a. Bagi penelitian selanjutnya sebaiknya dilakukan pada populasi dengan cakupan yang lebih luas untuk memperluas generalisasi hasil penelitian.
- b. Bagi penelitian selanjutnya sebaiknya dilakukan perbaruan pada alat ukur sehingga diharapkan mampu mengukur variabel dengan lebih ajeg.
- c. Bagi penelitian selanjutnya sebaiknya aitem-aitem alat ukur dapat disesuaikan sehingga alat ukur tersebut dapat diisi oleh responden sesuai dengan budaya yang ada.
- d. Bagi penelitian selanjutnya sebaiknya peneliti memperhatikan kategorisasi jenis kelamin dengan memilih satu kategori jenis kelamin sehingga lebih

memudahkan untuk mengkategorikan kecenderungan perilaku mengemudi beresiko.



## DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality, and behavior* (2<sup>nd</sup> ed.). Berkshire: Open University Press..
- Begg, D., & Langley, J. (2001). Changes in risky driving behavior from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research*, 32(4), 491-499.
- Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors—Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 963-968.
- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of safety research*, 34(5), 559-566.
- Fernandes, R., Hatfield, J., & Job, R. F. S. (2006). Examination of different predictors of different risky driving behaviours in young NSW drivers. *Final Report for the Motor Accidents Authority of NSW. NSW Injury Risk Management Research Centre University of NSW, Building G, 2.*
- Ferreira, A. I., Martínez, L. F., & Guisande, M. A. (2009). Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*, 2(2).
- Golias, I., & Karlaftis, M. G. (2001). An international comparative study of self-reported driver behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4(4), 243-256.
- Harbeck, E. L., & Glendon, A. I. (2013). How reinforcement sensitivity and perceived risk influence young drivers' reported engagement in risky driving behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 54, 73-80.
- HAQUE, M. M., Chin, H. C., & Lim, B. C. (2010). Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Asian Transport Studies*, 1(2), 165-180.
- Iversen, Hilde. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behavior. *Journal. Department of Psychology, Norwegian University of Science and Technology, 7491 Trondheim, Norway*
- Kusumadi, Priyandana. (2012). *Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi Keuntungan Terhadap Pengambilan Keputusan Melanggar Lampu Merah Pada Pengemudi Sepeda Motor Berusia Muda di Jakarta*. Skripsi. Fakultas Psikologi Universitas Indonesia.

- Rhodes, N., Pivik, K., & Sutton, M. (2015). Risky driving among young male drivers: The effects of mood and passengers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 28, 65-76.
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 923-931.
- Ross, V., Jongen, E., Brijs, T., Ruiter, R., Brijs, K., & Wets, G. (2015). The relation between cognitive control and risky driving in young novice drivers. *Applied Neuropsychology: Adult*, 22(1), 61-72.
- Scott-Parker, B. J. (2012). *A comprehensive investigation of the risky driving behaviour of young novice drivers* (Doctoral dissertation, Queensland University of Technology).
- Scott-Parker, B., Watson, B., & King, M. J. (2009). Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 12(6), 470-482.
- Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental review*, 28(1), 78-106.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43(3), 227-237.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science*, 41(5), 427-443.
- [www.harianjogja.com/Kasus Kecelakaan Di Jogja Makin Banyak Orang Mati Kecelakaan - kecelakaan korban tabrakan tewas/Jogjapolitan.html](http://www.harianjogja.com/Kasus%20Kecelakaan%20Di%20Jogja%20Makin%20Banyak%20Orang%20Mati%20Kecelakaan%20-%20kecelakaan%20korban%20tabrakan%20tewas/Jogjapolitan.html)
- Willemsen, J., Dula, C. S., Declercq, F., & Verhaeghe, P. (2008). The Dula Dangerous Driving Index: An investigation of reliability and validity across cultures. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 798-806.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge university press.

**LAMPIRAN 1**

**SKALA UJI COBA**



**FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**Jln. Kaliurang Km 14,5, Ngemplak, Sleman, Yogyakarta**

*Assalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Dengan segala kerendahan hati. Perkenankan kami untuk belajar dari pengalaman teman-teman ketika menjalani hidup dan menyelesaikan suatu permasalahan yang mengganggu. Bagaimana pikiran-pikiran, perasaan-perasaan, dan sikap-sikap yang muncul ketika teman-teman melakukan aktivitas dan menghadapi permasalahan-permasalahan terkait kehidupan, dan bagaimana teman-teman menanggapi setiap peristiwa dalam kehidupan sehari-hari.

Jawaban-jawaban yang teman-teman berikan merupakan informasi yang sangat berharga dan karenanya teman-teman tidak perlu ragu untuk menjawab sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Kerahasiaan jawaban teman-teman dijamin dan dijunjung tinggi oleh etika akademik penelitian kami.

Terimakasih atas kesediaan, kesungguhan, dan kejujuran teman-teman dalam menjawab setiap pertanyaan. Mudah-mudahan Allah SWT membalas kebaikan teman-teman dengan kebaikan yang lebih banyak dan kemuliaan yang lebih tinggi, aamiin.

*Wassalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Peneliti,

Ibnu Alfazi

**IDENTITAS DIRI**

Nama (Boleh Inisial) :

Usia :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Saat Ini :

Sudah Mengendarai Sepeda Motor : (sudah / belum) coret salah satu

Dengan ini saya menyatakan **bersedia** untuk menjadi responden penelitian dan menjawab semua pertanyaan peneliti sesuai dengan keadaan saya yang sejujurnya.

Yogyakarta,

2018

\_\_\_\_\_  
Responden

### PETUNJUK PENGISIAN

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksama, kemudian pilihlah salah satu dari empat alternatif jawaban berikut: **Sangat Sering, Sering, Pernah, Tidak Pernah**

Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang Saudari rasakan dan lakukan. Jika Saudari ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang Saudari anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada jawaban yang Saudari anggap benar.

#### Contoh Soal :

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
		Tidak pernah	Pernah	Sering	Sangat sering
1	Saya melanggar peraturan lalu lintas agar dapat terus berkendara			√	

**BAGIAN A**

Jawablah pernyataan berikut sesuai contoh!

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
		Tidak pernah	Pernah	Sering	Sangat sering
1	Saya berkendara diatas kecepatan 50 km/jam pada jalan kota				
2	Saya berkendara diatas kecepatan 80-90 km/jam pada jalan luar kota				
3	Saya menyalip kendaraan di depan saya bahkan saat pengendara tersebut melaju dengan kecepatan 60 km/jam pada jalan perkotaan				
4	Saya melanggar peraturan lalu lintas agar dapat terus melaju				
5	Saya mengabaikan peraturan lalu lintas agar dapat berkendara lebih cepat				
6	Saya berkendara dengan cepat untuk mengejar janji				
7	Saya berkendara terlalu dekat dengan kendaraan di depan saya akan tetapi tetap memberi jarak supaya dapat segera mengerem mendadak				
8	Saya terganggu dengan hal-hal yang terjadi di sekitar saat sedang berkendara				
9	Saya membahayakan pengendara lain karena tidak berkonsentrasi				
10	Saya berkendara tanpa keamanan yang cukup				
11	Saya tetap berkendara meski merasa lelah dan membutuhkan istirahat				
NO	PERNYATAAN	JAWABAN			
		Tidak pernah	Pernah	Sering	Sangat sering
12	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak dekat				
13	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak jauh				

14	Saya mengurangi kecepatan saat kendaraan di belakang mencoba untuk menyalip				
15	Saya mengurangi kecepatan saat melihat tanda yang menunjukkan bahaya				
16	Saya mengurangi kecepatan saat kondisi jalan sedang buruk meski masih memungkinkan untuk menambah kecepatan				
17	Saya mengurangi kecepatan saat jalan licin				
18	Saya berkendara setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
19	Saya berkendara dipagi hari setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
20	Saya berkendara dengan rekan yang baru saja mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
21	Saya mengurangi kecepatan hingga 30 km/jam ketika melintasi kawasan banyak anak-anak				
22	Saya mengurangi kecepatan saat melintasi daerah bermain anak-anak meskipun saat tidak terlihat anak-anak pada tempat tersebut				
NO	Pernyataan	JAWABAN			
		Tidak pernah	Pernah	Sering	Sangat sering
23	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 30 km/jam saat melintasi jalan perkotaan				
24	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 50 km/jam saat melintasi jalan lingkar kota				



**PETUNJUK PENGISIAN**

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksama, kemudian pilihlah salah satu dari empat alternatif jawaban berikut: **Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju, Sangat Setuju**

Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang Saudara/i rasakan dan lakukan. Jika anda ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang anda anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada jawaban yang Saudari anggap benar.

**Contoh Soal :**

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	PERNYATAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
1	Terkadang peraturan perlu dilanggar untuk mendahului		✓			

**BAGIAN B**

Jawablah pernyataan berikut sesuai contoh !

NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
1	Saya akan menumpang kendaraan teman saya, walaupun saya tahu dia mengemudi dengan tidak aman					
2	Saya percaya dengan teman saya, walaupun cara mengemudinya membahayakan					
3	Saya mungkin akan menumpang bersama teman-teman saya, padahal saya tahu mereka bukan pengemudi yang aman					
4	Kalau tidak ada pilihan lain, saya akan menumpang dengan teman saya yang cara berkendaranya ugal-ugalan					
5	Saya akan ikut berkendara dengan orang yang cara mengemudinya tidak aman kalau teman saya juga ikut					
6	Saya lebih memilih jalan kaki daripada menumpang dengan pengendara yang tidak aman					
7	Saya akan meminta teman saya untuk menurunkan saya dari kendarannya kalau dia mengemudi dengan ceroboh					
8	Dapat diterima jika mengemudi dengan laju 100 km/jam di jalan yg lurus saat tidak ada kendaraan yang lain sejauh 1 kilometer					
9	Jika kamu pengemudi yang aman, tidak apa-apa untuk berkendara dengan melebihi batas kecepatan di area yang telah ditentukan					
10	Saya rasa tidak apa-apa untuk menambah laju kendaraan dengan kencang jika kondisi lalu lintasnya					

	memungkinkan					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
11	Tidak apa-apa mengemudi 8-16 km/jam diatas batas kecepatan karena orang lain juga begitu					
12	Tidak apa-apa kalau kamu ingin Mengebut apabila kamu memiliki keahlian mengemudi yang baik					
13	Melukai orang lain dengan kendaraan saya, akan membuat saya trauma seumur hidup					
14	Jika saya melukai orang lain di lalu lintas akan menyulitkan hidup saya					
15	Jika saya menyebabkan kecelakaan, saya berharap saya yang akan menjadi korbannya					
16	Saya akan menumpang kendaraan orang yang habis minum minuman keras					
17	Saya tidak akan mempertimbangkan untuk berkendara dengan orang mabuk					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
18	Karena saya mengenalnya, saya tetap menumpang kendaraannya walaupun ia habis minum minuman keras					
19	Kebanyakan orang senang untuk memamerkan kemampuan mengemudinya dengan berkendara lebih cepat					
20	Kebanyakan orang tidak suka mengendarai kendaraannya dengan biasa-biasa saja					

21	Orang biasanya menyetir lebih cepat saat mereka berkendara bersama					
22	Terkadang peraturan perlu diacuhkan untuk menjaga arus lalu lintas tetap berjalan					
23	Lebih baik mengemudi dengan lancar daripada selalu mengikuti peraturan lalu lintas					
24	Terkadang peraturan perlu dilanggar untuk mendahului					
25	Terkadang perlu mengambil risiko dalam berlalu lintas					
26	Terkadang peraturan lalu lintas perlu diacuhkan untuk sampai tujuan tepat waktu					
27	Ada banyak peraturan lalu lintas yang tidak dapat dipatuhi agar arus lalu lintas tetap terjaga					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
28	Lebih penting untuk menjaga arus lalu lintas daripada harus mengikuti peraturan lalu lintas					
29	Terkadang perlu untuk mengabaikan pelanggaran peraturan lalu lintas					
30	Seseorang yang melanggar peraturan lalu lintas belum tentu menjadi pengemudi yang tidak aman					
31	Kebut-kebutan dan senang-senang saling berkaitan saat anda berkendara					
32	Mengemudi bukan hanya sekedar transportasi, tetapi juga untuk kebut-kebutan dan kesenangan					
33	Remaja memiliki kebutuhan akan kesenangan dan kegembiraan dalam berlalu lintas					
34	Orang yang berkendara dengan kencang adalah orang yang lebih					

	atraktif dibandingkan orang yang selalu mengikuti peraturan					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
35	Saya akan dijauhi jika saya meminta orang untuk mengemudi dengan lebih hati-hati					
36	Anak laki-laki lebih suka anak perempuan yang berani menumpang motor yang anda kendarai dengan kencang					
37	Saya akan dianggap merepotkan, apabila saya meminta teman saya untuk mengemudi lebih hati-hati					
38	Mengemudi dengan mabuk tidak seberbahaya yang orang pikirkan					
39	Risiko mati muda dalam kecelakaan lalu lintas sangat rendah sehingga anda bisa mengabaikannya					
40	Kecelakaan mengemudi keluar jalur sangat jarang, sehingga anda tidak perlu khawatir					
41	Sebagian besar kecelakaan bisa dicegah, jika pihak berwenang melakukan upaya pencegahan lebih lanjut					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
42	Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh standar jalan yang rusak					
43	Jumlah kendaraan roda dua membuat kecelakaan tak terhindarkan					
44	Anda harus selalu mengikuti peraturan lalu lintas, bagaimanapun kondisinya					
45	Anda harus selalu mematuhi hukum yang berlaku saat mengemudi					

**- TERIMA KASIH -**

## **LAMPIRAN 2**

### **TABULASI UJI COBA**

### **PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO**

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S1	4	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	1
S2	2	3	2	3	2	4	2	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2
S3	1	1	1	1	1	1	4	2	1	2	1	2	1	3	2	2	2
S4	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	1	2	1	1	1
S5	4	2	3	1	1	1	3	3	2	1	2	4	1	3	3	3	3
S6	4	2	2	1	1	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S7	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1
S8	3	4	3	2	2	3	2	2	1	1	2	3	1	3	2	2	1
S9	3	3	2	2	2	4	2	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2
S10	3	3	3	2	1	1	3	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
S11	3	4	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2
S12	4	4	4	1	1	3	2	2	2	1	4	1	1	2	2	1	1
S13	4	4	3	2	1	3	2	3	1	1	2	1	1	3	1	2	1
S14	2	2	3	2	2	4	2	3	2	2	3	1	1	1	2	2	1
S15	2	1	2	1	1	3	2	2	1	1	2	3	1	3	2	2	2
S16	3	1	1	2	2	2	4	3	2	2	3	4	4	3	2	2	1
S17	2	1	2	1	1	2	2	1	2	1	2	3	1	2	2	2	2
S18	2	2	2	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
S19	2	2	2	1	1	1	4	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1
S20	2	1	1	1	1	1	4	2	1	1	1	1	1	3	3	3	2
S21	4	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	4	1	3	3	3	1
S22	2	1	2	2	2	3	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
S23	2	1	2	2	1	2	3	3	2	2	1	3	1	2	2	2	2
S24	2	1	1	2	1	2	3	2	1	1	2	2	1	3	3	3	2
S25	2	2	3	1	1	2	2	2	3	1	2	4	1	3	2	2	1
S26	3	3	3	3	3	3	2	3	2	1	2	3	1	2	2	2	2
S27	3	4	4	1	2	3	3	4	1	4	2	3	3	3	2	1	3
S28	3	3	3	3	2	3	1	3	2	3	3	4	2	2	2	1	2
S29	3	2	1	2	1	3	3	2	1	2	2	3	1	3	2	1	1
S30	4	4	4	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1	3	2	2	3
S31	4	2	2	2	1	3	3	2	1	1	3	1	1	2	1	1	1
S32	3	3	3	1	1	3	3	2	1	1	2	3	1	2	2	2	2
S33	4	3	3	2	2	3	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1
S34	2	3	3	1	1	2	2	3	1	1	2	1	1	2	1	2	1
S35	4	4	3	1	1	2	2	3	2	1	1	4	1	2	1	2	2
S36	4	2	3	2	2	2	2	1	2	2	3	3	2	4	2	2	1
S37	3	3	2	1	1	3	2	3	1	1	1	2	1	3	1	1	1
S38	3	4	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2
S39	1	1	1	1	1	2	3	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2
S40	3	2	2	2	1	2	1	4	2	3	2	4	2	2	2	1	2
S41	3	3	2	2	1	2	3	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2
S42	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	1	2
S43	2	2	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	4	2	3	1
S44	4	3	1	2	2	4	2	3	2	1	3	2	1	2	1	3	3



NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S45	2	2	1	1	1	1	4	3	2	1	1	1	1	3	2	2	1
S46	2	3	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2
S47	1	1	1	1	1	1	2	3	1	2	1	3	1	2	2	2	2
S48	3	2	2	1	1	2	3	3	1	1	2	2	1	3	1	1	1
S49	3	3	2	2	1	1	4	2	2	2	3	3	1	1	1	1	1
S50	3	2	2	1	1	2	3	2	1	1	2	1	1	3	3	3	3
S51	4	4	2	2	1	2	4	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1
S52	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	3	3	1	3	2	2	2
S53	3	1	2	4	1	3	2	3	3	2	3	3	1	2	2	2	2
S54	3	3	2	1	2	3	2	1	2	1	2	2	1	3	4	1	2
S55	2	1	1	2	2	3	2	2	2	2	3	4	1	3	2	2	1
S56	2	4	1	2	2	3	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2
S57	3	2	2	3	3	3	2	4	1	1	3	2	1	2	1	1	1
S58	2	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	2	3	2
S59	3	2	2	1	1	4	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2
S60	2	1	1	1	1	1	4	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2
S61	4	4	2	2	2	4	2	1	2	2	2	4	2	2	2	2	2
S62	1	1	1	1	1	3	2	4	2	3	1	4	2	1	2	1	2
S63	3	3	3	2	3	2	2	3	1	2	2	3	2	2	2	2	2
S64	4	1	2	3	3	4	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	1
S65	2	2	1	2	2	3	3	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1
S66	3	3	2	2	2	3	1	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2
S67	2	1	1	2	2	2	2	3	2	1	2	2	1	1	2	2	1
S68	2	2	1	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1	3	3	2	2
S69	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1
S70	2	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1
S71	3	3	2	2	2	3	2	2	1	1	1	1	1	3	2	2	2
S72	3	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	3	1	2	1	1	1
S73	2	2	2	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2
S74	3	1	2	1	1	1	4	3	2	2	1	4	1	1	2	1	1
S75	4	3	2	1	1	3	2	2	1	1	2	2	1	2	1	2	1
S76	3	3	2	1	1	3	2	2	2	2	2	3	1	3	1	1	2
S77	3	1	2	1	1	3	2	2	1	1	3	1	1	2	2	2	2
S78	2	2	2	1	1	3	2	3	1	1	1	2	1	1	1	1	1
S79	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	3	1	1	1
S80	4	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	1	1
S81	4	4	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	4	2	2	2	1
S82	2	1	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	1	3	2	2	2
S83	3	4	3	2	2	3	2	3	2	1	3	2	1	3	3	2	2
S84	3	1	2	2	1	3	1	3	1	1	2	4	1	2	1	2	1
S85	4	3	3	1	1	2	2	3	1	1	3	1	1	2	2	2	2
S86	3	3	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1
S87	3	2	3	2	1	4	2	4	1	1	3	1	1	1	2	1	1
S88	1	3	1	3	2	3	3	3	3	2	2	2	1	2	2	1	1

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S89	3	2	2	1	1	3	3	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1
S90	3	2	2	2	1	3	3	2	1	1	3	4	1	2	1	1	1
S91	2	3	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
S92	2	1	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1
S93	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	3	1	1	1

NAMA	18	19	20	21	22	23	24
S1	2	2	2	1	1	2	3
S2	3	3	1	2	2	3	3
S3	1	1	1	2	2	2	1
S4	1	1	2	1	1	3	3
S5	2	2	2	2	3	2	3
S6	1	1	1	2	2	2	2
S7	1	1	1	1	1	2	3
S8	2	2	2	1	2	2	2
S9	1	1	1	1	2	2	3
S10	2	3	1	2	2	2	2
S11	1	1	2	2	3	2	2
S12	3	3	3	1	1	1	4
S13	1	1	1	1	1	3	4
S14	1	1	1	2	3	3	3
S15	1	1	1	2	2	1	3
S16	1	1	1	1	3	2	3
S17	1	1	1	2	3	1	2
S18	1	1	2	2	3	2	2
S19	2	2	2	2	1	2	2
S20	1	1	1	3	3	1	2
S21	1	1	1	2	3	2	2
S22	1	1	1	2	3	2	4
S23	1	1	1	2	2	3	3
S24	1	1	1	3	3	2	2
S25	1	1	1	1	2	2	3
S26	1	1	1	2	2	3	3
S27	3	3	4	3	1	4	2
S28	1	1	2	1	3	2	2
S29	2	2	1	1	2	2	2
S30	1	1	2	1	1	3	2
S31	2	1	1	1	3	2	2
S32	1	1	1	2	2	3	3
S33	2	2	2	1	1	2	3
S34	1	1	1	3	3	3	3
S35	1	1	1	1	2	1	1
S36	2	2	3	2	2	2	2
S37	1	1	1	2	2	1	3

NAMA	18	19	20	21	22	23	24
S39	1	1	1	3	3	2	2
S40	2	1	3	1	2	1	2
S41	1	1	1	1	2	2	2
S42	2	1	1	2	3	2	2
S43	1	1	1	1	3	3	2
S44	1	1	2	2	2	2	2
S45	1	1	1	3	3	2	2
S46	1	1	1	2	2	2	2
S47	1	1	1	2	2	3	3
S48	2	2	1	1	1	1	1
S49	1	1	1	1	1	2	4
S50	1	1	1	2	2	2	2
S51	1	1	1	1	1	1	3
S52	2	2	2	2	2	2	2
S53	1	1	1	1	2	2	2
S54	3	3	2	2	2	1	1
S55	1	1	1	1	3	4	3
S56	2	2	1	1	1	2	3
S57	1	1	1	1	1	4	4
S58	3	3	3	3	2	3	3
S59	2	2	1	2	2	2	2
S60	1	1	1	3	3	2	2
S61	1	2	1	2	3	2	1
S62	1	1	3	1	1	4	3
S63	1	1	1	1	1	3	3
S64	2	3	2	3	3	2	3
S65	2	1	1	1	2	1	3
S66	1	1	2	1	1	2	2
S67	1	1	1	1	2	1	2
S68	1	1	1	3	3	1	1
S69	1	1	1	1	1	2	3
S70	1	1	1	1	2	2	3
S71	2	2	1	3	1	2	2
S72	1	1	1	2	3	1	3
S73	1	1	1	1	1	2	2
S74	1	1	1	3	3	2	2
S75	2	2	1	1	2	2	3

S38	1	1	2	2	3	3	2
-----	---	---	---	---	---	---	---

S76	1	1	1	2	3	2	2
-----	---	---	---	---	---	---	---

NAMA	18	19	20	21	22	23	24
S77	1	1	1	2	2	3	3
S78	1	1	1	2	1	2	3
S79	3	3	2	2	2	2	3
S80	2	2	2	3	3	2	3
S81	2	2	2	2	2	2	2
S82	2	2	2	2	3	2	2
S83	2	1	2	2	2	1	1
S84	1	1	1	1	1	1	3
S85	3	3	3	1	1	1	2
S86	1	1	2	2	2	2	3
S87	2	2	2	2	3	3	3
S88	3	1	1	1	1	4	4
S89	1	1	1	1	2	2	3
S90	1	1	1	1	2	2	3
S91	1	1	1	1	1	2	2
S92	2	2	2	2	2	2	2
S93	1	1	1	2	2	3	1

**LAMPIRAN**

**TABULASI UJI COBA**

**SIKAP PENGAMBILAN RESIKO**

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S1	3	4	3	4	2	4	2	3	2	4	3	5	5	4	3	1	1
S2	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	1	5
S3	3	4	4	4	2	3	4	4	3	4	3	4	4	4	1	1	5
S4	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	5	3	1	5
S5	3	2	3	3	2	5	1	3	5	4	4	3	3	4	4	1	5
S6	2	2	2	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
S7	1	1	1	1	1	5	5	1	1	3	2	2	4	4	1	1	5
S8	4	4	4	3	3	3	3	5	4	4	4	4	5	5	1	2	2
S9	2	2	2	4	3	3	2	3	2	4	3	3	3	4	2	1	5
S10	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	1	1
S11	1	1	1	2	1	4	2	4	3	4	3	3	3	4	2	1	5
S12	4	4	3	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	1	4	4
S13	3	3	3	3	3	5	4	2	4	4	3	4	3	4	4	2	1
S14	5	3	3	3	4	1	4	3	4	4	4	3	4	1	1	1	5
S15	2	1	2	2	1	4	4	2	3	3	1	3	2	4	3	1	5
S16	1	1	1	2	1	4	3	3	4	4	2	2	4	4	1	3	3
S17	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	1	4
S18	2	1	1	1	1	4	1	3	4	4	2	4	5	5	1	1	1
S19	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	5	5	1	1	5
S20	1	1	2	2	2	3	4	3	3	4	3	3	3	3	2	1	5
S21	3	3	3	3	3	2	1	3	5	5	5	5	5	5	1	1	5
S22	3	5	4	2	2	3	4	2	3	3	2	3	2	2	3	1	1
S23	2	2	2	2	1	1	2	3	2	3	2	2	3	3	3	1	1
S24	2	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	1	4	4	2	1	5
S25	2	1	2	2	1	4	5	3	2	3	2	1	4	3	1	1	5
S26	3	3	2	4	3	5	4	5	4	4	4	4	2	2	2	1	5
S27	4	2	2	3	4	4	2	1	4	2	3	5	2	3	3	4	4
S28	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	3	5	3	4	1	2	5
S29	1	2	2	2	2	2	5	3	3	4	1	2	5	3	1	2	4
S30	3	2	1	2	2	4	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3
S31	3	4	3	5	2	4	5	3	3	4	2	3	5	5	2	1	5
S32	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	2	4	4	4	3	1	5
S33	2	2	2	4	2	1	2	5	5	5	4	4	4	4	5	1	5
S34	3	1	1	2	3	1	1	5	5	5	5	5	3	4	1	1	5
S35	4	4	4	3	1	4	5	4	4	4	3	5	5	5	3	1	1
S36	3	3	3	5	3	5	5	5	4	5	3	4	2	2	3	1	3
S37	2	2	2	2	2	1	1	3	2	2	1	1	2	1	1	1	5
S38	2	2	3	2	3	5	2	5	2	5	3	4	3	4	1	3	3
S39	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	2	4
S40	2	2	2	3	2	3	3	2	1	4	1	1	4	4	3	1	1
S41	3	4	4	5	4	3	4	4	4	3	3	4	1	4	1	1	5
S42	3	3	3	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	1	5
S43	1	1	2	4	1	1	1	3	4	4	2	1	5	5	3	1	1
NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

S44	1	1	1	3	1	3	2	1	2	2	1	1	5	5	1	1	5
S45	4	2	4	4	4	2	3	4	4	4	4	3	3	4	1	1	5
S46	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	1	1	2
S47	2	3	3	3	1	4	4	3	3	2	2	3	2	4	4	4	3
S48	2	2	2	2	2	3	2	4	2	5	2	4	4	4	2	1	1
S49	2	1	2	1	1	1	1	4	1	4	3	2	4	4	4	1	5
S50	1	1	2	3	2	1	1	4	3	4	2	1	4	5	3	1	1
S51	1	1	1	1	1	1	4	5	2	5	2	1	1	1	1	1	5
S52	4	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	5	3	4	2	2	4
S53	1	2	2	1	1	2	2	4	1	4	3	1	4	4	2	1	5
S54	4	4	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5
S55	2	2	2	3	2	1	3	2	3	3	3	4	5	4	2	1	5
S56	3	2	1	1	1	3	1	3	2	3	3	3	3	3	1	1	5
S57	3	1	3	3	3	3	4	5	2	4	4	5	1	4	2	1	2
S58	4	4	3	5	5	2	3	4	3	3	1	4	4	4	3	4	3
S59	3	2	4	1	3	2	4	3	4	4	4	4	4	4	1	1	1
S60	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	1	5
S61	2	4	4	4	4	5	2	4	5	5	4	4	5	1	1	2	4
S62	3	5	3	4	1	1	3	1	4	4	2	5	4	3	1	1	1
S63	2	2	2	2	2	4	4	2	3	2	2	3	2	2	2	1	2
S64	2	2	2	1	3	1	3	2	1	4	3	3	4	4	1	1	1
S65	1	1	2	2	1	2	5	3	5	4	1	5	4	5	3	1	1
S66	3	3	3	3	2	4	4	5	5	5	3	4	3	4	5	1	1
S67	4	4	3	3	3	2	1	1	1	3	3	2	4	5	3	1	1
S68	2	3	2	4	1	4	2	1	4	4	2	4	2	4	4	1	1
S69	2	2	2	2	1	4	5	4	4	4	2	2	1	2	2	1	1
S70	1	1	1	2	1	1	2	2	3	3	2	2	4	5	3	1	5
S71	1	2	1	2	1	1	1	1	3	3	3	1	4	4	1	1	2
S72	1	2	1	2	2	3	2	3	4	4	3	4	3	2	1	1	1
S73	1	1	1	1	1	5	4	1	2	3	3	2	4	4	3	1	5
S74	4	2	4	2	2	4	5	1	4	4	1	3	4	3	2	1	1
S75	3	4	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	1	1	1
S76	3	3	3	3	3	3	3	1	4	4	3	4	1	4	1	1	3
S77	2	2	2	3	4	4	4	1	2	2	1	2	5	5	3	1	5
S78	1	1	1	3	1	1	3	1	1	4	3	5	5	3	5	1	1
S79	3	3	3	3	3	2	4	5	3	5	4	5	1	2	3	1	4
S80	1	1	1	2	2	5	5	4	3	4	3	4	4	4	1	1	5
S81	2	3	2	3	2	3	5	4	3	4	2	2	4	4	1	1	5
S82	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	2	1	5
S83	2	2	2	4	2	3	5	3	4	4	3	3	3	3	3	1	5
S84	1	2	2	1	1	1	2	3	2	4	1	3	5	5	2	1	1
S85	5	5	5	3	4	5	5	4	4	4	4	4	3	4	3	2	3
S86	2	3	3	3	2	3	2	2	5	4	2	2	3	3	2	1	1
<b>NAMA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
S87	3	4	3	4	4	4	3	1	3	5	3	4	5	4	1	1	4

S88	1	1	1	5	1	1	1	1	1	4	1	1	5	5	1	1	4
S89	1	1	1	1	1	1	1	3	2	3	2	1	4	4	4	1	1
S90	3	2	2	4	3	3	3	4	1	2	2	1	3	2	2	1	4
S91	1	1	1	2	1	2	3	2	5	4	2	3	2	4	3	1	2
S92	1	1	1	2	1	2	3	1	4	3	2	1	4	4	3	3	3
S93	2	1	1	2	2	3	5	2	1	3	1	3	4	4	1	1	1

NAMA	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
S1	1	5	5	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	3	1	3	4
S2	1	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	2	4	2
S3	1	5	5	5	3	2	2	3	3	3	3	3	4	1	1	3	2
S4	2	4	4	3	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	5
S5	1	2	2	2	3	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	5
S6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
S7	1	4	4	3	3	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	3	2
S8	1	3	3	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5	4	2	2	4
S9	1	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	2	3	2	1	3	2
S10	1	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3
S11	1	4	3	3	4	2	2	3	2	2	3	1	4	4	1	3	2
S12	5	3	3	3	1	1	1	3	3	3	1	1	3	1	1	3	3
S13	2	4	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	4	3	4
S14	1	5	4	3	1	2	1	1	2	2	2	1	5	2	1	1	5
S15	1	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	2	3
S16	3	1	1	1	2	1	1	3	1	2	2	2	3	2	1	1	2
S17	1	4	4	4	4	2	2	2	2	3	3	2	4	4	4	3	2
S18	1	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	5
S19	1	3	4	3	3	1	4	2	4	4	3	3	4	1	1	4	4
S20	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3
S21	3	3	3	3	3	3	1	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3
S22	1	5	4	5	1	1	1	2	1	5	3	1	3	1	1	1	5
S23	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	3
S24	1	3	3	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	5
S25	1	1	2	2	1	1	1	3	3	2	2	1	3	1	1	1	5
S26	1	3	3	2	4	3	2	3	4	3	3	3	2	4	2	3	3
S27	5	2	5	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	5	3	3	4
S28	3	5	4	4	3	2	2	5	3	2	2	3	4	3	2	4	3
S29	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	5
S30	3	2	3	2	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S31	1	3	5	5	1	1	1	3	1	3	2	1	4	3	2	4	4
S32	1	3	3	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3
S33	1	4	2	4	2	1	1	2	2	3	2	2	4	3	1	3	2
S34	1	2	3	3	4	1	2	3	3	5	3	2	2	2	1	1	5
<b>NAMA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
S35	3	4	5	5	2	3	3	4	3	3	3	2	4	1	1	3	4
S36	1	5	4	3	3	2	3	4	3	3	3	4	5	1	1	3	1

S37	1	3	3	3	1	1	2	3	2	2	2	2	3	2	1	2	5
S38	3	4	2	4	5	1	1	2	2	2	2	1	3	3	1	3	4
S39	2	4	3	4	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	3	2
S40	1	5	5	5	5	3	4	2	4	3	3	3	3	4	3	2	4
S41	1	1	1	1	2	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3
S42	1	2	3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	2	3	2	2	3
S43	1	4	4	3	5	1	1	3	1	2	2	2	1	1	1	1	5
S44	1	5	3	2	5	3	1	1	1	5	5	2	4	1	1	1	5
S45	1	5	4	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	3	1	4	2
S46	3	4	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3
S47	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S48	1	4	4	3	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	1	3	2
S49	1	5	5	3	2	2	2	2	2	2	2	3	5	1	1	5	5
S50	1	4	3	3	3	3	1	3	1	1	1	1	4	4	4	4	4
S51	1	5	5	1	1	1	1	5	1	1	1	1	5	1	1	1	5
S52	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	2	4	4	2	2	4	4
S53	1	5	4	3	2	2	2	2	1	2	2	2	3	2	1	4	2
S54	4	4	5	2	4	5	4	4	4	4	4	4	5	2	2	2	5
S55	1	5	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	2
S56	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5
S57	1	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	2	2	3
S58	3	3	3	3	3	4	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4
S59	1	4	5	3	1	1	1	1	4	5	1	1	3	1	1	5	3
S60	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	2	4	2
S61	4	4	3	4	5	5	5	2	5	4	4	4	5	3	2	4	2
S62	1	4	2	3	2	2	2	3	4	3	2	2	4	1	1	2	3
S63	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S64	1	1	4	2	4	2	4	2	2	2	3	2	2	3	1	1	3
S65	3	5	5	5	4	1	1	4	3	1	5	5	5	5	5	5	5
S66	1	2	3	4	1	2	1	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2
S67	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	5
S68	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	4
S69	1	2	2	2	3	4	4	2	2	2	3	2	3	2	1	4	5
S70	1	3	3	2	4	3	2	1	2	2	2	2	3	1	1	2	5
S71	1	3	4	4	1	1	1	1	1	1	2	1	3	3	1	1	3
S72	1	4	4	3	1	1	3	4	3	3	2	3	4	1	2	1	5
S73	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	5
S74	1	5	5	5	3	2	2	4	2	3	2	3	4	2	4	2	4
S75	1	4	3	2	2	1	2	3	2	1	1	2	3	4	2	2	4
S76	1	3	4	4	3	1	1	1	4	3	3	4	5	1	1	3	3
S77	1	5	4	3	3	2	4	2	4	3	2	2	4	1	1	1	4
<b>NAMA</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>
S78	1	3	3	1	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	5
S79	2	5	3	3	4	2	2	4	3	3	2	3	5	5	3	4	5
S80	1	5	4	4	5	2	3	2	2	3	2	4	5	1	1	4	2



S81	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	3	2	3	1	1	1	3
S82	1	4	4	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	1	4	3
S83	1	4	4	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	1	1	3
S84	1	3	4	4	2	2	1	3	3	4	3	2	2	4	4	2	2
S85	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	3	2	3	2
S86	2	4	4	5	3	2	2	2	1	3	3	3	3	2	1	3	5
S87	1	4	4	1	2	2	3	1	1	2	2	4	2	3	4	4	2
S88	1	5	5	5	1	5	1	1	2	1	1	1	5	1	1	1	5
S89	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S90	1	3	2	2	4	1	2	3	3	3	3	2	5	2	1	3	4
S91	1	4	3	3	4	3	1	3	2	3	2	4	4	4	2	3	4
S92	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	1	1	2	4
S93	1	3	3	4	3	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1	4

NAMA	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
S1	5	3	4	5	5	5	4	4	4	3	3
S2	5	3	3	5	2	4	4	5	3	4	4
S3	5	4	4	5	5	3	5	5	5	5	5
S4	5	1	5	4	5	5	4	4	4	4	5
S5	5	3	4	5	5	5	5	3	3	4	4
S6	4	2	4	4	4	4	2	2	2	2	2
S7	4	1	4	5	5	5	5	5	3	5	5
S8	3	3	4	5	4	5	5	5	2	5	5
S9	4	3	4	5	5	4	4	3	3	5	5
S10	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4
S11	4	3	3	5	5	5	3	2	2	3	3
S12	5	3	5	3	5	5	1	3	4	5	5
S13	4	2	4	5	5	5	3	3	2	5	5
S14	5	1	5	5	5	5	1	4	4	5	5
S15	5	2	5	5	5	5	5	3	2	4	4
S16	5	1	5	3	5	5	2	2	4	4	4
S17	4	2	4	5	5	4	4	3	3	4	4
S18	5	1	5	5	5	5	5	3	3	5	5
S19	5	1	5	5	5	4	3	5	5	5	5
S20	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4
S21	3	1	3	1	1	1	5	5	5	5	5
S22	5	5	2	5	5	5	4	4	4	5	5
S23	5	1	5	5	5	5	2	3	3	5	5
S24	5	2	4	5	5	5	4	3	4	4	3
S25	3	2	3	5	3	3	3	3	3	3	4
NAMA	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
S26	4	4	3	4	5	4	3	2	2	3	3
S27	2	2	2	4	2	4	4	4	2	3	5
S28	4	3	4	5	5	5	4	4	3	4	5

S29	4	1	4	5	5	5	4	3	2	5	5
S30	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S31	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5
S32	4	2	4	5	5	5	4	4	3	4	4
S33	5	3	4	5	5	5	4	4	2	5	5
S34	3	1	3	5	5	5	5	3	4	5	5
S35	4	3	3	5	4	3	5	5	5	5	5
S36	5	1	5	5	5	4	5	5	4	3	3
S37	5	1	5	5	5	5	5	5	3	5	5
S38	3	3	3	5	5	5	5	5	4	5	4
S39	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4
S40	5	1	5	5	5	4	5	5	3	4	4
S41	3	3	3	2	3	4	3	3	2	3	2
S42	4	2	4	4	5	4	3	3	3	4	4
S43	5	1	5	5	5	5	1	4	4	5	5
S44	5	2	5	5	5	5	5	5	5	3	3
S45	4	1	5	5	5	5	4	4	3	5	5
S46	3	3	3	4	5	4	4	4	3	3	3
S47	3	3	3	3	5	3	3	5	3	5	5
S48	5	1	5	5	5	5	4	4	2	4	5
S49	1	3	5	5	5	5	5	3	4	5	4
S50	5	3	5	5	5	4	5	4	4	5	5
S51	5	1	5	5	5	5	2	5	5	5	5
S52	4	2	2	5	5	4	4	4	4	4	4
S53	2	2	4	5	5	4	4	3	4	4	4
S54	4	2	4	2	4	4	4	2	5	4	4
S55	4	4	4	5	5	4	4	2	4	5	5
S56	5	1	5	5	5	5	1	1	2	5	5
S57	5	1	5	5	5	5	5	5	2	3	3
S58	1	3	2	2	5	1	5	3	2	4	4
S59	5	4	1	5	5	4	4	3	3	4	5
S60	4	2	4	4	4	3	4	4	2	5	5
S61	4	3	4	5	5	5	5	5	4	5	5
S62	3	2	2	5	5	5	2	4	3	5	5
S63	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4
S64	5	1	2	5	5	5	5	5	4	4	4
S65	5	1	5	3	5	5	3	4	5	2	5
S66	5	2	5	5	5	4	5	3	4	5	5
S67	5	2	5	5	5	5	2	3	3	5	5
S68	4	2	5	5	5	5	2	2	4	4	4
NAMA	<b>35</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>45</b>
S69	4	1	5	5	5	5	4	2	4	4	4
S70	4	3	4	5	5	5	3	3	2	4	5
S71	5	1	5	5	5	5	5	3	1	5	5
S72	5	2	3	5	5	5	2	4	4	5	5

S73	5	1	5	5	5	5	3	4	1	5	5
S74	5	1	3	5	5	5	1	2	1	4	4
S75	5	2	5	5	5	5	4	4	3	5	5
S76	5	3	5	5	5	5	5	3	3	4	5
S77	5	1	4	5	5	5	5	4	4	5	5
S78	5	1	3	5	5	5	5	2	1	5	5
S79	3	1	3	4	4	5	4	3	3	3	4
S80	4	4	2	5	5	5	2	2	3	2	2
S81	4	1	5	5	5	5	4	3	4	5	5
S82	4	3	4	5	5	5	3	3	3	4	4
S83	5	1	4	5	5	5	3	4	2	3	4
S84	4	3	2	2	2	2	4	2	2	3	3
S85	3	4	2	3	5	2	4	3	4	4	4
S86	5	1	5	5	5	5	4	4	3	5	5
S87	5	3	5	5	5	5	4	3	3	3	3
S88	5	5	1	5	5	5	5	4	5	5	5
S89	3	1	5	5	5	5	5	3	2	5	5
S90	5	2	5	5	5	5	3	1	1	4	4
S91	5	1	5	5	5	4	4	4	3	3	3
S92	4	1	4	5	5	4	3	4	4	5	5
S93	5	1	5	5	5	5	1	1	1	5	5

**LAMPIRAN 3**

**VALIDITAS DAN RELIABILITAS**

**PERILAKU MENGENAL BERESIKO**

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	93	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	93	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.673	.699	24

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
RD1	42.98	33.195	.253	.567	.661
RD2	43.43	32.487	.246	.590	.663
RD3	43.70	32.821	.344	.552	.652
RD4	44.05	33.747	.293	.586	.658
RD5	44.24	32.943	.441	.563	.647
RD6	43.26	33.585	.222	.485	.664
RD7	43.30	38.169	-.249	.461	.709
RD8	43.44	33.684	.216	.282	.665
RD9	44.22	33.432	.383	.378	.652
RD10	44.26	32.824	.428	.634	.647
RD11	43.71	32.926	.355	.414	.652
RD12	43.49	32.666	.219	.425	.667
RD13	44.54	32.838	.475	.467	.645
RD14	43.53	34.165	.197	.405	.666
RD15	44.04	34.302	.202	.481	.666
RD16	44.03	35.401	.076	.468	.676
RD17	44.22	34.540	.205	.443	.666

RD18	44.30	32.778	.422	.814	.647
RD19	44.34	32.511	.450	.807	.644
RD20	44.32	32.177	.494	.608	.640
RD21	44.03	35.205	.078	.561	.677
RD22	43.69	36.000	-.027	.538	.688
RD23	43.65	34.101	.191	.410	.667
RD24	43.30	36.017	-.025	.442	.687

**LAMPIRAN**

**VALIDITAS DAN RELIABILITAS**

**SIKAP PENGAMBILAN RESIKO**

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	93	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	93	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.822	.817	45

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
RT1	131.42	260.485	.469	.836	.814
RT2	131.41	256.440	.530	.872	.812
RT3	131.42	254.833	.655	.864	.809
RT4	131.01	257.228	.529	.696	.812
RT5	131.55	258.055	.511	.794	.813
RT6	130.83	262.253	.315	.655	.818
RT7	130.70	265.952	.228	.583	.821
RT8	130.74	262.194	.340	.707	.817
RT9	130.63	257.387	.481	.593	.813
RT10	130.05	266.204	.404	.713	.817
RT11	131.13	264.048	.397	.749	.816
RT12	130.61	254.044	.541	.747	.811
RT13	130.31	276.826	-.011	.559	.827
RT14	130.14	274.187	.069	.571	.824
RT15	131.60	274.612	.047	.423	.826
RT16	132.45	271.098	.226	.785	.820



RT17	130.47	274.339	.007	.489	.832
RT18	132.24	265.400	.344	.810	.818
RT19	130.41	259.027	.431	.754	.814
RT20	130.40	261.873	.431	.780	.815
RT21	130.72	264.051	.361	.702	.817
RT22	131.20	262.382	.344	.671	.817
RT23	131.75	261.406	.441	.709	.815
RT24	131.76	258.835	.515	.811	.813
RT25	131.40	261.329	.433	.705	.815
RT26	131.52	256.513	.574	.757	.811
RT27	131.29	258.078	.510	.758	.813
RT28	131.45	262.642	.472	.764	.815
RT29	131.52	258.448	.539	.802	.812
RT30	130.69	257.630	.500	.647	.813
RT31	131.56	264.488	.316	.828	.818
RT32	132.12	268.518	.259	.753	.820
RT33	131.31	258.086	.496	.697	.813
RT34	130.26	285.672	-.234	.430	.834
RT35	129.59	281.940	-.162	.640	.829
RT36	131.66	266.750	.284	.746	.819
RT37	129.88	285.410	-.242	.761	.833
RT38	129.24	283.052	-.206	.807	.830
RT39	129.13	281.331	-.158	.678	.828
RT40	129.37	283.495	-.218	.709	.830
RT41	130.10	268.784	.195	.479	.822
RT42	130.33	263.768	.376	.640	.817
RT43	130.63	266.104	.297	.632	.819
RT44	129.56	281.119	-.146	.845	.828
RT45	129.45	278.555	-.056	.847	.826

**LAMPIRAN 4**  
**SKALA PENELITIAN**



**FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**Jln. Kaliurang Km 14,5, Ngemplak, Sleman, Yogyakarta**

*Assalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Dengan segala kerendahan hati. Perkenankan kami untuk belajar dari pengalaman teman-teman ketika menjalani hidup dan menyelesaikan suatu permasalahan yang mengganggu. Bagaimana pikiran-pikiran, perasaan-perasaan, dan sikap-sikap yang muncul ketika teman-teman melakukan aktivitas dan menghadapi permasalahan-permasalahan terkait kehidupan, dan bagaimana teman-teman menanggapi setiap peristiwa dalam kehidupan sehari-hari.

Jawaban-jawaban yang teman-teman berikan merupakan informasi yang sangat berharga dan karenanya teman-teman tidak perlu ragu untuk menjawab sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Kerahasiaan jawaban teman-teman dijamin dan dijunjung tinggi oleh etika akademik penelitian kami.

Terimakasih atas kesediaan, kesungguhan, dan kejujuran teman-teman dalam menjawab setiap pertanyaan. Mudah-mudahan Allah SWT membalas kebaikan teman-teman dengan kebaikan yang lebih banyak dan kemuliaan yang lebih tinggi, aamiin.

*Wassalamu 'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Peneliti,

Ibnu Alfazi

**IDENTITAS DIRI**

Nama (Boleh Inisial) :

Usia :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Saat Ini :

Sudah Mengendarai Sepeda Motor : (sudah / belum) coret salah satu

Dengan ini saya menyatakan **bersedia** untuk menjadi responden penelitian dan menjawab semua pertanyaan peneliti sesuai dengan keadaan saya yang sejujurnya.

Yogyakarta,

2018

---

Responden

### PETUNJUK PENGISIAN

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksama, kemudian pilihlah salah satu dari empat alternatif jawaban berikut: **Sangat Sering, Sering, Pernah, Tidak Pernah**

Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang Saudari rasakan dan lakukan. Jika Saudari ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang Saudari anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (√) pada jawaban yang Saudari anggap benar.

#### Contoh Soal :

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
		Tidak pernah	Pernah	Sering	Sangat sering
1	Saya melanggar peraturan lalulintas agar dapat terus berkendara			√	

**BAGIAN A**

Jawablah pernyataan berikut sesuai contoh!

NO	PERNYATAN	JAWABAN			
		Tidak pernah	Pernah	Sering	Sangat sering
1	Saya berkendara diatas kecepatan 50 km/jam pada jalan kota				
2	Saya berkendara diatas kecepatan 80-90 km/jam pada jalan luar kota				
3	Saya menyalip kendaraan di depan saya bahkan saat pengendara tersebut melaju dengan kecepatan 60 km/jam pada jalan perkotaan				
4	Saya melanggar peraturan lalu lintas agar dapat terus melaju				
5	Saya mengabaikan peraturan lalu lintas agar dapat berkendara lebih cepat				
6	Saya berkendara dengan cepat untuk mengejar janji				
7	Saya berkendara terlalu dekat dengan kendaraan di depan saya akan tetapi tetap memberi jarak supaya dapat segera mengerem mendadak				
8	Saya terganggu dengan hal-hal yang terjadi di sekitar saat sedang berkendara				
9	Saya membahayakan pengendara lain karena tidak berkonsentrasi				
10	Saya berkendara tanpa keamanan yang cukup				
11	Saya tetap berkendara meski merasa lelah dan membutuhkan istirahat				
NO	PERNYATAAN	JAWABAN			
		Tidak pernah	Pernah	Sering	Sangat sering
12	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak dekat				
13	Saya tidak menggunakan helm saat berkendara dengan jarak jauh				

14	Saya mengurangi kecepatan saat kendaraan di belakang mencoba untuk menyalip				
15	Saya mengurangi kecepatan saat melihat tanda yang menunjukkan bahaya				
16	Saya mengurangi kecepatan saat kondisi jalan sedang buruk meski masih memungkinkan untuk menambah kecepatan				
17	Saya mengurangi kecepatan saat jalan licin				
18	Saya berkendara setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
19	Saya berkendara dipagi hari setelah mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
20	Saya berkendara dengan rekan yang baru saja mengkonsumsi obat yang memiliki efek kantuk				
21	Saya mengurangi kecepatan hingga 30 km/jam ketika melintasi kawasan banyak anak-anak				
22	Saya mengurangi kecepatan saat melintasi daerah bermain anak-anak meskipun saat tidak terlihat anak-anak pada tempat tersebut				
<b>NO</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>JAWABAN</b>			
		<b>Tidak pernah</b>	<b>Pernah</b>	<b>Sering</b>	<b>Sangat sering</b>
23	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 30 km/jam saat melintasi jalan perkotaan				
24	Saya berkendara di bawah batas kecepatan 50 km/jam saat melintasi jalan lingkar kota				

### PETUNJUK PENGISIAN

Bacalah setiap pernyataan berikut dengan seksama, kemudian pilihlah salah satu dari empat alternatif jawaban berikut: **Sangat Tidak Setuju, Tidak Setuju, Netral, Setuju, Sangat Setuju**

Berilah tanda silang (x) atau tanda centang (✓) pada salah satu jawaban yang sesuai dengan apa yang Saudara/i rasakan dan lakukan. Jika anda ingin memperbaiki jawaban, dapat memberikan tanda (=) pada jawaban yang anda anggap salah dan memberi tanda silang (x) atau tanda centang (✓) pada jawaban yang Saudari anggap benar.

#### Contoh Soal :

Jika pernyataan tersebut sesuai dengan anda, pilihlah jawaban sebagai berikut:

NO	PERNYATAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
1	Terkadang peraturan perlu dilanggar untuk mendahului		✓			



**BAGIAN B**

Jawablah pernyataan berikut sesuai contoh !

NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
1	Saya akan menumpang kendaraan teman saya, walaupun saya tahu dia mengemudi dengan tidak aman					
2	Saya percaya dengan teman saya, walaupun cara mengemudinya membahayakan					
3	Saya mungkin akan menumpang bersama teman-teman saya, padahal saya tahu mereka bukan pengemudi yang aman					
4	Kalau tidak ada pilihan lain, saya akan menumpang dengan teman saya yang cara berkendaranya ugal-ugalan					
5	Saya akan ikut berkendara dengan orang yang cara mengemudinya tidak aman kalau teman saya juga ikut					
6	Saya lebih memilih jalan kaki daripada menumpang dengan pengendara yang tidak aman					
7	Saya akan meminta teman saya untuk menurunkan saya dari kendarannya kalau dia mengemudi dengan ceroboh					
8	Dapat diterima jika mengemudi dengan laju 100 km/jam di jalan yg lurus saat tidak ada kendaraan yang lain sejauh 1 kilometer					
9	Jika kamu pengemudi yang aman, tidak apa-apa untuk berkendara dengan melebihi batas kecepatan di area yang telah ditentukan					
10	Saya rasa tidak apa-apa untuk menambah laju kendaraan dengan					

	kencang jika kondisi lalu lintasnya memungkinkan					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
11	Tidak apa-apa mengemudi 8-16 km/jam diatas batas kecepatan karena orang lain juga begitu					
12	Tidak apa-apa kalau kamu ingin mengebut apabila kamu memiliki keahlian mengemudi yang baik					
13	Melukai orang lain dengan kendaraan saya, akan membuat saya trauma seumur hidup					
14	Jika saya melukai orang lain di lalu lintas akan menyulitkan hidup saya					
15	Jika saya menyebabkan kecelakaan, saya berharap saya yang akan menjadi korbannya					
16	Saya akan menumpang kendaraan orang yang habis minum minuman keras					
17	Saya tidak akan mempertimbangkan untuk berkendara dengan orang mabuk					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
18	Karena saya mengenalnya, saya tetap menumpang kendaraannya walaupun ia habis minum minuman keras					
19	Kebanyakan orang senang untuk memamerkan kemampuan mengemudinya dengan berkendara lebih cepat					
20	Kebanyakan orang tidak suka mengendarai kendaraannya dengan biasa-biasa saja					

21	Orang biasanya menyetir lebih cepat saat mereka berkendara bersama					
22	Terkadang peraturan perlu diacuhkan untuk menjaga arus lalu lintas tetap berjalan					
23	Lebih baik mengemudi dengan lancar daripada selalu mengikuti peraturan lalu lintas					
24	Terkadang peraturan perlu dilanggar untuk mendahului					
25	Terkadang perlu mengambil risiko dalam berlalu lintas					
26	Terkadang peraturan lalu lintas perlu diacuhkan untuk sampai tujuan tepat waktu					
27	Ada banyak peraturan lalu lintas yang tidak dapat dipatuhi agar arus lalu lintas tetap terjaga					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
28	Lebih penting untuk menjaga arus lalu lintas daripada harus mengikuti peraturan lalu lintas					
29	Terkadang perlu untuk mengabaikan pelanggaran peraturan lalu lintas					
30	Seseorang yang melanggar peraturan lalu lintas belum tentu menjadi pengemudi yang tidak aman					
31	Kebut-kebutan dan senang-senang saling berkaitan saat anda berkendara					
32	Mengemudi bukan hanya sekedar transportasi, tetapi juga untuk kebut-kebutan dan kesenangan					
33	Remaja memiliki kebutuhan akan kesenangan dan kegembiraan dalam berlalu lintas					

34	Orang yang berkendara dengan kencang adalah orang yang lebih atraktif dibandingkan orang yang selalu mengikuti peraturan					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
35	Saya akan dijauhi jika saya meminta orang untuk mengemudi dengan lebih hati-hati					
36	Anak laki-laki lebih suka anak perempuan yang berani menumpang motor yang anda kendarai dengan kencang					
37	Saya akan dianggap merepotkan, apabila saya meminta teman saya untuk mengemudi lebih hati-hati					
38	Mengemudi dengan mabuk tidak seberbahaya yang orang pikirkan					
39	Risiko mati muda dalam kecelakaan lalu lintas sangat rendah sehingga anda bisa mengabaikannya					
40	Kecelakaan mengemudi keluar jalur sangat jarang, sehingga anda tidak perlu khawatir					
41	Sebagian besar kecelakaan bisa dicegah, jika pihak berwenang melakukan upaya pencegahan lebih lanjut					
NO	PERNYATAAN	JAWABAN				
		Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Netral	Setuju	Sangat Setuju
42	Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh standar jalan yang rusak					
43	Jumlah kendaraan roda dua membuat kecelakaan tak terhindarkan					

44	Anda harus selalu mengikuti peraturan lalu lintas, bagaimanapun kondisinya					
45	Anda harus selalu mematuhi hukum yang berlaku saat mengemudi					

**- TERIMA KASIH -**

## **LAMPIRAN 5**

### **TABULASI DATA PENELITIAN PERILAKU MENGEMUDI BERESIKO**

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S1	4	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	1	1	1
S2	2	3	2	3	2	4	2	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2
S3	1	1	1	1	1	1	4	2	1	2	1	2	1	3	2	2	2
S4	3	3	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	1	2	1	1	1
S5	4	2	3	1	1	1	3	3	2	1	2	4	1	3	3	3	3
S6	4	2	2	1	1	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S7	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1
S8	3	4	3	2	2	3	2	2	1	1	2	3	1	3	2	2	1
S9	3	3	2	2	2	4	2	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2
S10	3	3	3	2	1	1	3	2	1	2	3	2	1	2	2	2	2
S11	3	4	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2
S12	4	4	4	1	1	3	2	2	2	1	4	1	1	2	2	1	1
S13	4	4	3	2	1	3	2	3	1	1	2	1	1	3	1	2	1
S14	2	2	3	2	2	4	2	3	2	2	3	1	1	1	2	2	1
S15	2	1	2	1	1	3	2	2	1	1	2	3	1	3	2	2	2
S16	3	1	1	2	2	2	4	3	2	2	3	4	4	3	2	2	1
S17	2	1	2	1	1	2	2	1	2	1	2	3	1	2	2	2	2
S18	2	2	2	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
S19	2	2	2	1	1	1	4	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1
S20	2	1	1	1	1	1	4	2	1	1	1	1	1	3	3	3	2
S21	4	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	4	1	3	3	3	1
S22	2	1	2	2	2	3	1	1	1	1	2	1	1	2	1	1	1
S23	2	1	2	2	1	2	3	3	2	2	1	3	1	2	2	2	2
S24	2	1	1	2	1	2	3	2	1	1	2	2	1	3	3	3	2
S25	2	2	3	1	1	2	2	2	3	1	2	4	1	3	2	2	1
S26	3	3	3	3	3	3	2	3	2	1	2	3	1	2	2	2	2
S27	3	4	4	1	2	3	3	4	1	4	2	3	3	3	2	1	3
S28	3	3	3	3	2	3	1	3	2	3	3	4	2	2	2	1	2
S29	3	2	1	2	1	3	3	2	1	2	2	3	1	3	2	1	1
S30	4	4	4	1	1	2	2	1	1	2	1	2	1	3	2	2	3
S31	4	2	2	2	1	3	3	2	1	1	3	1	1	2	1	1	1
S32	3	3	3	1	1	3	3	2	1	1	2	3	1	2	2	2	2
S33	4	3	3	2	2	3	1	2	1	1	2	2	1	1	1	1	1
S34	2	3	3	1	1	2	2	3	1	1	2	1	1	2	1	2	1
S35	4	4	3	1	1	2	2	3	2	1	1	4	1	2	1	2	2
S36	4	2	3	2	2	2	2	1	2	2	3	3	2	4	2	2	1
S37	3	3	2	1	1	3	2	3	1	1	1	2	1	3	1	1	1
S38	3	4	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2
S39	1	1	1	1	1	2	3	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2
S40	3	2	2	2	1	2	1	4	2	3	2	4	2	2	2	1	2
S41	3	3	2	2	1	2	3	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2
S42	2	1	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	1	2
S43	2	2	2	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	4	2	3	1

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S44	4	3	1	2	2	4	2	3	2	1	3	2	1	2	1	3	3
S45	2	2	1	1	1	1	4	3	2	1	1	1	1	3	2	2	1
S46	2	3	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2
S47	1	1	1	1	1	1	2	3	1	2	1	3	1	2	2	2	2
S48	3	2	2	1	1	2	3	3	1	1	2	2	1	3	1	1	1
S49	3	3	2	2	1	1	4	2	2	2	3	3	1	1	1	1	1
S50	3	2	2	1	1	2	3	2	1	1	2	1	1	3	3	3	3
S51	4	4	2	2	1	2	4	1	1	1	1	4	1	1	1	1	1
S52	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	3	3	1	3	2	2	2
S53	3	1	2	4	1	3	2	3	3	2	3	3	1	2	2	2	2
S54	3	3	2	1	2	3	2	1	2	1	2	2	1	3	4	1	2
S55	2	1	1	2	2	3	2	2	2	2	3	4	1	3	2	2	1
S56	2	4	1	2	2	3	2	1	1	1	2	1	1	2	1	2	2
S57	3	2	2	3	3	3	2	4	1	1	3	2	1	2	1	1	1
S58	2	3	2	2	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	2	3	2
S59	3	2	2	1	1	4	2	2	1	1	3	2	1	2	1	1	2
S60	2	1	1	1	1	1	4	2	2	1	1	1	1	3	3	2	2
S61	4	4	2	2	2	4	2	1	2	2	2	4	2	2	2	2	2
S62	1	1	1	1	1	3	2	4	2	3	1	4	2	1	2	1	2
S63	3	3	3	2	3	2	2	3	1	2	2	3	2	2	2	2	2
S64	4	1	2	3	3	4	2	2	2	2	2	2	1	3	2	2	1
S65	2	2	1	2	2	3	3	1	2	2	2	4	1	1	1	1	1
S66	3	3	2	2	2	3	1	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2
S67	2	1	1	2	2	2	2	3	2	1	2	2	1	1	2	2	1
S68	2	2	1	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1	3	3	2	2
S69	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1
S70	2	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1
S71	3	3	2	2	2	3	2	2	1	1	1	1	1	3	2	2	2
S72	3	2	3	2	1	2	2	2	2	2	2	3	1	2	1	1	1
S73	2	2	2	1	1	2	3	1	1	1	2	1	1	2	2	2	2
S74	3	1	2	1	1	1	4	3	2	2	1	4	1	1	2	1	1
S75	4	3	2	1	1	3	2	2	1	1	2	2	1	2	1	2	1
S76	3	3	2	1	1	3	2	2	2	2	2	3	1	3	1	1	2
S77	3	1	2	1	1	3	2	2	1	1	3	1	1	2	2	2	2
S78	2	2	2	1	1	3	2	3	1	1	1	2	1	1	1	1	1
S79	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	2	3	1	1	1
S80	4	2	2	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	1	1
S81	4	4	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	4	2	2	2	1
S82	2	1	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	1	3	2	2	2
S83	3	4	3	2	2	3	2	3	2	1	3	2	1	3	3	2	2
S84	3	1	2	2	1	3	1	3	1	1	2	4	1	2	1	2	1
S85	4	3	3	1	1	2	2	3	1	1	3	1	1	2	2	2	2
S86	3	3	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	1	1	1



NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S87	3	2	3	2	1	4	2	4	1	1	3	1	1	1	2	1	1
S88	1	3	1	3	2	3	3	3	3	2	2	2	1	2	2	1	1
S89	3	2	2	1	1	3	3	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1
S90	3	2	2	2	1	3	3	2	1	1	3	4	1	2	1	1	1
S91	2	3	2	2	2	2	4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
S92	2	1	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1
S93	3	1	1	1	1	3	1	1	1	1	3	1	1	3	1	1	1

NAMA	18	19	20	21	22	23	24
S1	2	2	2	1	1	2	3
S2	3	3	1	2	2	3	3
S3	1	1	1	2	2	2	1
S4	1	1	2	1	1	3	3
S5	2	2	2	2	3	2	3
S6	1	1	1	2	2	2	2
S7	1	1	1	1	1	2	3
S8	2	2	2	1	2	2	2
S9	1	1	1	1	2	2	3
S10	2	3	1	2	2	2	2
S11	1	1	2	2	3	2	2
S12	3	3	3	1	1	1	4
S13	1	1	1	1	1	3	4
S14	1	1	1	2	3	3	3
S15	1	1	1	2	2	1	3
S16	1	1	1	1	3	2	3
S17	1	1	1	2	3	1	2
S18	1	1	2	2	3	2	2
S19	2	2	2	2	1	2	2
S20	1	1	1	3	3	1	2
S21	1	1	1	2	3	2	2
S22	1	1	1	2	3	2	4
S23	1	1	1	2	2	3	3
S24	1	1	1	3	3	2	2
S25	1	1	1	1	2	2	3
S26	1	1	1	2	2	3	3
S27	3	3	4	3	1	4	2
S28	1	1	2	1	3	2	2
S29	2	2	1	1	2	2	2
S30	1	1	2	1	1	3	2
S31	2	1	1	1	3	2	2
S32	1	1	1	2	2	3	3
S33	2	2	2	1	1	2	3
S34	1	1	1	3	3	3	3

NAMA	18	19	20	21	22	23	24
S39	1	1	1	3	3	2	2
S40	2	1	3	1	2	1	2
S41	1	1	1	1	2	2	2
S42	2	1	1	2	3	2	2
S43	1	1	1	1	3	3	2
S44	1	1	2	2	2	2	2
S45	1	1	1	3	3	2	2
S46	1	1	1	2	2	2	2
S47	1	1	1	2	2	3	3
S48	2	2	1	1	1	1	1
S49	1	1	1	1	1	2	4
S50	1	1	1	2	2	2	2
S51	1	1	1	1	1	1	3
S52	2	2	2	2	2	2	2
S53	1	1	1	1	2	2	2
S54	3	3	2	2	2	1	1
S55	1	1	1	1	3	4	3
S56	2	2	1	1	1	2	3
S57	1	1	1	1	1	4	4
S58	3	3	3	3	2	3	3
S59	2	2	1	2	2	2	2
S60	1	1	1	3	3	2	2
S61	1	2	1	2	3	2	1
S62	1	1	3	1	1	4	3
S63	1	1	1	1	1	3	3
S64	2	3	2	3	3	2	3
S65	2	1	1	1	2	1	3
S66	1	1	2	1	1	2	2
S67	1	1	1	1	2	1	2
S68	1	1	1	3	3	1	1
S69	1	1	1	1	1	2	3
S70	1	1	1	1	2	2	3
S71	2	2	1	3	1	2	2
S72	1	1	1	2	3	1	3

S35	1	1	1	1	2	1	1
S36	2	2	3	2	2	2	2
S37	1	1	1	2	2	1	3
S38	1	1	2	2	3	3	2

S73	1	1	1	1	1	2	2
S74	1	1	1	3	3	2	2
S75	2	2	1	1	2	2	3
S76	1	1	1	2	3	2	2

<b>NAMA</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>
S77	1	1	1	2	2	3	3
S78	1	1	1	2	1	2	3
S79	3	3	2	2	2	2	3
S80	2	2	2	3	3	2	3
S81	2	2	2	2	2	2	2
S82	2	2	2	2	3	2	2
S83	2	1	2	2	2	1	1
S84	1	1	1	1	1	1	3
S85	3	3	3	1	1	1	2
S86	1	1	2	2	2	2	3
S87	2	2	2	2	3	3	3
S88	3	1	1	1	1	4	4
S89	1	1	1	1	2	2	3
S90	1	1	1	1	2	2	3
S91	1	1	1	1	1	2	2
S92	2	2	2	2	2	2	2
S93	1	1	1	2	2	3	1

## **LAMPIRAN**

### **TABULASI DATA PENELITIAN SIKAP PENGAMBILAN RESIKO**

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S1	3	4	3	4	2	4	2	3	2	4	3	5	5	4	3	1	1
S2	2	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	1	5
S3	3	4	4	4	2	3	4	4	3	4	3	4	4	4	1	1	5
S4	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	5	3	1	5
S5	3	2	3	3	2	5	1	3	5	4	4	3	3	4	4	1	5
S6	2	2	2	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
S7	1	1	1	1	1	5	5	1	1	3	2	2	4	4	1	1	5
S8	4	4	4	3	3	3	3	5	4	4	4	4	5	5	1	2	2
S9	2	2	2	4	3	3	2	3	2	4	3	3	3	4	2	1	5
S10	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	1	1
S11	1	1	1	2	1	4	2	4	3	4	3	3	3	4	2	1	5
S12	4	4	3	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	5	1	4	4
S13	3	3	3	3	3	5	4	2	4	4	3	4	3	4	4	2	1
S14	5	3	3	3	4	1	4	3	4	4	4	3	4	1	1	1	5
S15	2	1	2	2	1	4	4	2	3	3	1	3	2	4	3	1	5
S16	1	1	1	2	1	4	3	3	4	4	2	2	4	4	1	3	3
S17	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	4	1	4
S18	2	1	1	1	1	4	1	3	4	4	2	4	5	5	1	1	1
S19	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	4	4	5	5	1	1	5
S20	1	1	2	2	2	3	4	3	3	4	3	3	3	3	2	1	5
S21	3	3	3	3	3	2	1	3	5	5	5	5	5	5	1	1	5
S22	3	5	4	2	2	3	4	2	3	3	2	3	2	2	3	1	1
S23	2	2	2	2	1	1	2	3	2	3	2	2	3	3	3	1	1
S24	2	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	1	4	4	2	1	5
S25	2	1	2	2	1	4	5	3	2	3	2	1	4	3	1	1	5
S26	3	3	2	4	3	5	4	5	4	4	4	4	2	2	2	1	5
S27	4	2	2	3	4	4	2	1	4	2	3	5	2	3	3	4	4
S28	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	3	5	3	4	1	2	5
S29	1	2	2	2	2	2	5	3	3	4	1	2	5	3	1	2	4
S30	3	2	1	2	2	4	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3
S31	3	4	3	5	2	4	5	3	3	4	2	3	5	5	2	1	5
S32	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	2	4	4	4	3	1	5
S33	2	2	2	4	2	1	2	5	5	5	4	4	4	4	5	1	5
S34	3	1	1	2	3	1	1	5	5	5	5	5	3	4	1	1	5
S35	4	4	4	3	1	4	5	4	4	4	3	5	5	5	3	1	1
S36	3	3	3	5	3	5	5	5	4	5	3	4	2	2	3	1	3
S37	2	2	2	2	2	1	1	3	2	2	1	1	2	1	1	1	5
S38	2	2	3	2	3	5	2	5	2	5	3	4	3	4	1	3	3
S39	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	2	4
S40	2	2	2	3	2	3	3	2	1	4	1	1	4	4	3	1	1
S41	3	4	4	5	4	3	4	4	4	3	3	4	1	4	1	1	5
S42	3	3	3	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	1	5
S43	1	1	2	4	1	1	1	3	4	4	2	1	5	5	3	1	1

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S44	1	1	1	3	1	3	2	1	2	2	1	1	5	5	1	1	5
S45	4	2	4	4	4	2	3	4	4	4	4	3	3	4	1	1	5
S46	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	1	1	2
S47	2	3	3	3	1	4	4	3	3	2	2	3	2	4	4	4	3
S48	2	2	2	2	2	3	2	4	2	5	2	4	4	4	2	1	1
S49	2	1	2	1	1	1	1	4	1	4	3	2	4	4	4	1	5
S50	1	1	2	3	2	1	1	4	3	4	2	1	4	5	3	1	1
S51	1	1	1	1	1	1	4	5	2	5	2	1	1	1	1	1	5
S52	4	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	5	3	4	2	2	4
S53	1	2	2	1	1	2	2	4	1	4	3	1	4	4	2	1	5
S54	4	4	4	5	4	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5
S55	2	2	2	3	2	1	3	2	3	3	3	4	5	4	2	1	5
S56	3	2	1	1	1	3	1	3	2	3	3	3	3	3	1	1	5
S57	3	1	3	3	3	3	4	5	2	4	4	5	1	4	2	1	2
S58	4	4	3	5	5	2	3	4	3	3	1	4	4	4	3	4	3
S59	3	2	4	1	3	2	4	3	4	4	4	4	4	4	1	1	1
S60	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	2	1	5
S61	2	4	4	4	4	5	2	4	5	5	4	4	5	1	1	2	4
S62	3	5	3	4	1	1	3	1	4	4	2	5	4	3	1	1	1
S63	2	2	2	2	2	4	4	2	3	2	2	3	2	2	2	1	2
S64	2	2	2	1	3	1	3	2	1	4	3	3	4	4	1	1	1
S65	1	1	2	2	1	2	5	3	5	4	1	5	4	5	3	1	1
S66	3	3	3	3	2	4	4	5	5	5	3	4	3	4	5	1	1
S67	4	4	3	3	3	2	1	1	1	3	3	2	4	5	3	1	1
S68	2	3	2	4	1	4	2	1	4	4	2	4	2	4	4	1	1
S69	2	2	2	2	1	4	5	4	4	4	2	2	1	2	2	1	1
S70	1	1	1	2	1	1	2	2	3	3	2	2	4	5	3	1	5
S71	1	2	1	2	1	1	1	1	3	3	3	1	4	4	1	1	2
S72	1	2	1	2	2	3	2	3	4	4	3	4	3	2	1	1	1
S73	1	1	1	1	1	5	4	1	2	3	3	2	4	4	3	1	5
S74	4	2	4	2	2	4	5	1	4	4	1	3	4	3	2	1	1
S75	3	4	2	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	4	1	1	1
S76	3	3	3	3	3	3	3	1	4	4	3	4	1	4	1	1	3
S77	2	2	2	3	4	4	4	1	2	2	1	2	5	5	3	1	5
S78	1	1	1	3	1	1	3	1	1	4	3	5	5	3	5	1	1
S79	3	3	3	3	3	2	4	5	3	5	4	5	1	2	3	1	4
S80	1	1	1	2	2	5	5	4	3	4	3	4	4	4	1	1	5
S81	2	3	2	3	2	3	5	4	3	4	2	2	4	4	1	1	5
S82	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	2	1	5
S83	2	2	2	4	2	3	5	3	4	4	3	3	3	3	3	1	5
S84	1	2	2	1	1	1	2	3	2	4	1	3	5	5	2	1	1
S85	5	5	5	3	4	5	5	4	4	4	4	4	3	4	3	2	3
S86	2	3	3	3	2	3	2	2	5	4	2	2	3	3	2	1	1

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S87	3	4	3	4	4	4	3	1	3	5	3	4	5	4	1	1	4
S88	1	1	1	5	1	1	1	1	1	4	1	1	5	5	1	1	4
S89	1	1	1	1	1	1	1	3	2	3	2	1	4	4	4	1	1
S90	3	2	2	4	3	3	3	4	1	2	2	1	3	2	2	1	4
S91	1	1	1	2	1	2	3	2	5	4	2	3	2	4	3	1	2
S92	1	1	1	2	1	2	3	1	4	3	2	1	4	4	3	3	3
S93	2	1	1	2	2	3	5	2	1	3	1	3	4	4	1	1	1

NAMA	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
S1	1	5	5	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	3	1	3	4
S2	1	4	5	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	2	4	2
S3	1	5	5	5	3	2	2	3	3	3	3	3	4	1	1	3	2
S4	2	4	4	3	1	2	2	1	1	1	2	1	2	1	1	1	5
S5	1	2	2	2	3	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	5
S6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
S7	1	4	4	3	3	2	2	1	2	2	2	2	2	1	1	3	2
S8	1	3	3	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5	4	2	2	4
S9	1	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	2	3	2	1	3	2
S10	1	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3
S11	1	4	3	3	4	2	2	3	2	2	3	1	4	4	1	3	2
S12	5	3	3	3	1	1	1	3	3	3	1	1	3	1	1	3	3
S13	2	4	3	3	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	4	3	4
S14	1	5	4	3	1	2	1	1	2	2	2	1	5	2	1	1	5
S15	1	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	2	3
S16	3	1	1	1	2	1	1	3	1	2	2	2	3	2	1	1	2
S17	1	4	4	4	4	2	2	2	2	3	3	2	4	4	4	3	2
S18	1	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	5
S19	1	3	4	3	3	1	4	2	4	4	3	3	4	1	1	4	4
S20	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	3	3	2	3	3
S21	3	3	3	3	3	3	1	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3
S22	1	5	4	5	1	1	1	2	1	5	3	1	3	1	1	1	5
S23	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	3
S24	1	3	3	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	5
S25	1	1	2	2	1	1	1	3	3	2	2	1	3	1	1	1	5
S26	1	3	3	2	4	3	2	3	4	3	3	3	2	4	2	3	3
S27	5	2	5	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	5	3	3	4
S28	3	5	4	4	3	2	2	5	3	2	2	3	4	3	2	4	3
S29	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	5
S30	3	2	3	2	2	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S31	1	3	5	5	1	1	1	3	1	3	2	1	4	3	2	4	4
S32	1	3	3	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3
S33	1	4	2	4	2	1	1	2	2	3	2	2	4	3	1	3	2
S34	1	2	3	3	4	1	2	3	3	5	3	2	2	2	1	1	5

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S35	3	4	5	5	2	3	3	4	3	3	3	2	4	1	1	3	4
S36	1	5	4	3	3	2	3	4	3	3	3	4	5	1	1	3	1
S37	1	3	3	3	1	1	2	3	2	2	2	2	3	2	1	2	5
S38	3	4	2	4	5	1	1	2	2	2	2	1	3	3	1	3	4
S39	2	4	3	4	3	2	3	2	2	2	2	3	3	3	2	3	2
S40	1	5	5	5	5	3	4	2	4	3	3	3	3	4	3	2	4
S41	1	1	1	1	2	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3
S42	1	2	3	3	3	3	2	4	3	3	3	3	2	3	2	2	3
S43	1	4	4	3	5	1	1	3	1	2	2	2	1	1	1	1	5
S44	1	5	3	2	5	3	1	1	1	5	5	2	4	1	1	1	5
S45	1	5	4	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	3	1	4	2
S46	3	4	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3
S47	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S48	1	4	4	3	1	1	1	2	3	2	3	2	1	1	1	3	2
S49	1	5	5	3	2	2	2	2	2	2	2	3	5	1	1	5	5
S50	1	4	3	3	3	3	1	3	1	1	1	1	4	4	4	4	4
S51	1	5	5	1	1	1	1	5	1	1	1	1	5	1	1	1	5
S52	4	4	4	2	2	2	4	4	4	4	2	4	4	2	2	4	4
S53	1	5	4	3	2	2	2	2	1	2	2	2	3	2	1	4	2
S54	4	4	5	2	4	5	4	4	4	4	4	4	5	2	2	2	5
S55	1	5	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	3	2
S56	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5
S57	1	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	2	2	3
S58	3	3	3	3	3	4	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	4
S59	1	4	5	3	1	1	1	1	4	5	1	1	3	1	1	5	3
S60	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	2	4	2
S61	4	4	3	4	5	5	5	2	5	4	4	4	5	3	2	4	2
S62	1	4	2	3	2	2	2	3	4	3	2	2	4	1	1	2	3
S63	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S64	1	1	4	2	4	2	4	2	2	2	3	2	2	3	1	1	3
S65	3	5	5	5	4	1	1	4	3	1	5	5	5	5	5	5	5
S66	1	2	3	4	1	2	1	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2
S67	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	5
S68	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	4
S69	1	2	2	2	3	4	4	2	2	2	3	2	3	2	1	4	5
S70	1	3	3	2	4	3	2	1	2	2	2	2	3	1	1	2	5
S71	1	3	4	4	1	1	1	1	1	1	2	1	3	3	1	1	3
S72	1	4	4	3	1	1	3	4	3	3	2	3	4	1	2	1	5
S73	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	5
S74	1	5	5	5	3	2	2	4	2	3	2	3	4	2	4	2	4
S75	1	4	3	2	2	1	2	3	2	1	1	2	3	4	2	2	4
S76	1	3	4	4	3	1	1	1	4	3	3	4	5	1	1	3	3
S77	1	5	4	3	3	2	4	2	4	3	2	2	4	1	1	1	4

NAMA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
S78	1	3	3	1	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	5
S79	2	5	3	3	4	2	2	4	3	3	2	3	5	5	3	4	5
S80	1	5	4	4	5	2	3	2	2	3	2	4	5	1	1	4	2
S81	1	1	2	3	1	1	1	1	1	1	3	2	3	1	1	1	3
S82	1	4	4	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	1	4	3
S83	1	4	4	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	2	1	1	3
S84	1	3	4	4	2	2	1	3	3	4	3	2	2	4	4	2	2
S85	2	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	3	2	3	2
S86	2	4	4	5	3	2	2	2	1	3	3	3	3	2	1	3	5
S87	1	4	4	1	2	2	3	1	1	2	2	4	2	3	4	4	2
S88	1	5	5	5	1	5	1	1	2	1	1	1	5	1	1	1	5
S89	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
S90	1	3	2	2	4	1	2	3	3	3	3	2	5	2	1	3	4
S91	1	4	3	3	4	3	1	3	2	3	2	4	4	4	2	3	4
S92	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	1	1	2	4
S93	1	3	3	4	3	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1	4

NAMA	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
S1	5	3	4	5	5	5	4	4	4	3	3
S2	5	3	3	5	2	4	4	5	3	4	4
S3	5	4	4	5	5	3	5	5	5	5	5
S4	5	1	5	4	5	5	4	4	4	4	5
S5	5	3	4	5	5	5	5	3	3	4	4
S6	4	2	4	4	4	4	2	2	2	2	2
S7	4	1	4	5	5	5	5	5	3	5	5
S8	3	3	4	5	4	5	5	5	2	5	5
S9	4	3	4	5	5	4	4	3	3	5	5
S10	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4
S11	4	3	3	5	5	5	3	2	2	3	3
S12	5	3	5	3	5	5	1	3	4	5	5
S13	4	2	4	5	5	5	3	3	2	5	5
S14	5	1	5	5	5	5	1	4	4	5	5
S15	5	2	5	5	5	5	5	3	2	4	4
S16	5	1	5	3	5	5	2	2	4	4	4
S17	4	2	4	5	5	4	4	3	3	4	4
S18	5	1	5	5	5	5	5	3	3	5	5
S19	5	1	5	5	5	4	3	5	5	5	5
S20	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4
S21	3	1	3	1	1	1	5	5	5	5	5
S22	5	5	2	5	5	5	4	4	4	5	5
S23	5	1	5	5	5	5	2	3	3	5	5
S24	5	2	4	5	5	5	4	3	4	4	3
S25	3	2	3	5	3	3	3	3	3	3	4



NAMA	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
S26	4	4	3	4	5	4	3	2	2	3	3
S27	2	2	2	4	2	4	4	4	2	3	5
S28	4	3	4	5	5	5	4	4	3	4	5
S29	4	1	4	5	5	5	4	3	2	5	5
S30	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
S31	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5
S32	4	2	4	5	5	5	4	4	3	4	4
S33	5	3	4	5	5	5	4	4	2	5	5
S34	3	1	3	5	5	5	5	3	4	5	5
S35	4	3	3	5	4	3	5	5	5	5	5
S36	5	1	5	5	5	4	5	5	4	3	3
S37	5	1	5	5	5	5	5	5	3	5	5
S38	3	3	3	5	5	5	5	5	4	5	4
S39	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4
S40	5	1	5	5	5	4	5	5	3	4	4
S41	3	3	3	2	3	4	3	3	2	3	2
S42	4	2	4	4	5	4	3	3	3	4	4
S43	5	1	5	5	5	5	1	4	4	5	5
S44	5	2	5	5	5	5	5	5	5	3	3
S45	4	1	5	5	5	5	4	4	3	5	5
S46	3	3	3	4	5	4	4	4	3	3	3
S47	3	3	3	3	5	3	3	5	3	5	5
S48	5	1	5	5	5	5	4	4	2	4	5
S49	1	3	5	5	5	5	5	3	4	5	4
S50	5	3	5	5	5	4	5	4	4	5	5
S51	5	1	5	5	5	5	2	5	5	5	5
S52	4	2	2	5	5	4	4	4	4	4	4
S53	2	2	4	5	5	4	4	3	4	4	4
S54	4	2	4	2	4	4	4	2	5	4	4
S55	4	4	4	5	5	4	4	2	4	5	5
S56	5	1	5	5	5	5	1	1	2	5	5
S57	5	1	5	5	5	5	5	5	2	3	3
S58	1	3	2	2	5	1	5	3	2	4	4
S59	5	4	1	5	5	4	4	3	3	4	5
S60	4	2	4	4	4	3	4	4	2	5	5
S61	4	3	4	5	5	5	5	5	4	5	5
S62	3	2	2	5	5	5	2	4	3	5	5
S63	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4
S64	5	1	2	5	5	5	5	5	4	4	4
S65	5	1	5	3	5	5	3	4	5	2	5
S66	5	2	5	5	5	4	5	3	4	5	5
S67	5	2	5	5	5	5	2	3	3	5	5
S68	4	2	5	5	5	5	2	2	4	4	4

NAMA	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
S69	4	1	5	5	5	5	4	2	4	4	4
S70	4	3	4	5	5	5	3	3	2	4	5
S71	5	1	5	5	5	5	5	3	1	5	5
S72	5	2	3	5	5	5	2	4	4	5	5
S73	5	1	5	5	5	5	3	4	1	5	5
S74	5	1	3	5	5	5	1	2	1	4	4
S75	5	2	5	5	5	5	4	4	3	5	5
S76	5	3	5	5	5	5	5	3	3	4	5
S77	5	1	4	5	5	5	5	4	4	5	5
S78	5	1	3	5	5	5	5	2	1	5	5
S79	3	1	3	4	4	5	4	3	3	3	4
S80	4	4	2	5	5	5	2	2	3	2	2
S81	4	1	5	5	5	5	4	3	4	5	5
S82	4	3	4	5	5	5	3	3	3	4	4
S83	5	1	4	5	5	5	3	4	2	3	4
S84	4	3	2	2	2	2	4	2	2	3	3
S85	3	4	2	3	5	2	4	3	4	4	4
S86	5	1	5	5	5	5	4	4	3	5	5
S87	5	3	5	5	5	5	4	3	3	3	3
S88	5	5	1	5	5	5	5	4	5	5	5
S89	3	1	5	5	5	5	5	3	2	5	5
S90	5	2	5	5	5	5	3	1	1	4	4
S91	5	1	5	5	5	4	4	4	3	3	3
S92	4	1	4	5	5	4	3	4	4	5	5
S93	5	1	5	5	5	5	1	1	1	5	5

## **LAMPIRAN 6**

### **UJI ASUMSI**

## 1. UJI NORMALITAS

**Case Processing Summary**

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Risky_Driving	93	50.0%	93	50.0%	186	100.0%
Risk_taking_Attitude	93	50.0%	93	50.0%	186	100.0%

**Descriptives**

		Statistic	Std. Error
Risky_Driving	Mean	45.72	.626
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound 44.48 Upper Bound 46.96	
	5% Trimmed Mean	45.44	
	Median	45.00	
	Variance	36.421	
	Std. Deviation	6.035	
	Minimum	35	
	Maximum	66	
	Range	31	
	Interquartile Range	9	
	Skewness	.780	.250
	Kurtosis	1.113	.495
	Risk_taking_Attitude	Mean	134.01
95% Confidence Interval for Mean		Lower Bound 130.58 Upper Bound 137.44	
5% Trimmed Mean		133.72	
Median		134.00	
Variance		276.859	
Std. Deviation		16.639	
Minimum		97	
Maximum		175	
Range		78	

Interquartile Range	20	
Skewness	.235	.250
Kurtosis	-.054	.495

#### Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Risky_Driving	.097	93	.031	.953	93	.002
Risk_taking_Attitude	.070	93	.200*	.988	93	.581

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

## 2. UJI LINEARITAS

#### Case Processing Summary

	Cases					
	Included		Excluded		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Risky_Driving *	93	50.0%	93	50.0%	186	100.0%
Risk_taking_Attitude						

#### Report

Risky\_Driving

Risk_taking_Attitude	Mean	N	Std. Deviation
97	41.00	1	.
100	42.00	1	.
102	46.00	1	.
108	40.50	2	6.364
109	46.00	1	.
110	40.00	3	4.359
112	46.50	2	9.192
113	37.00	1	.
116	41.50	2	4.950

118	41.00	1	.
119	41.00	1	.
120	42.00	1	.
121	43.00	2	8.485
122	56.00	1	.
123	43.40	5	7.893
124	39.50	2	.707
125	45.00	2	5.657
126	48.33	3	3.786
127	50.00	1	.
128	42.50	4	3.109
129	44.00	1	.
130	46.50	2	6.364
131	37.00	1	.
132	61.00	2	7.071
133	48.00	2	5.657
134	43.75	4	1.893
135	43.00	2	5.657
136	45.67	3	4.726
137	49.00	1	.
138	42.67	3	1.155
139	47.50	2	.707
140	46.00	1	.
141	46.00	2	5.657
142	47.00	6	4.775
143	42.00	2	2.828
144	47.33	3	6.658
145	47.00	1	.
148	66.00	1	.
149	47.33	3	5.033
153	54.00	1	.
154	52.00	1	.
155	43.00	1	.
156	45.50	2	4.950
157	38.00	1	.
159	54.00	1	.
160	44.00	1	.
162	48.00	1	.
167	53.50	2	.707
168	50.00	1	.

175	51.00	2	2.828
Total	45.72	93	6.035

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Risky_Driving *	Between	(Combined)	2212.448	49	45.152	1.706	.038
Risk_taking_Attitude	Groups	Linearity	450.726	1	450.726	17.027	.000
		Deviation from Linearity	1761.722	48	36.703	1.386	.139
Within Groups			1138.283	43	26.472		
Total			3350.731	92			

**LAMPIRAN 7**

**UJI HIPOTESIS**



## 1. UJI HIPOTESIS

**Correlations**

			Risky_Driving	Risk_taking_Atitude
Spearman's rho	Risky_Driving	Correlation Coefficient	1.000	.379**
		Sig. (1-tailed)	.	.000
		N	93	93
	Risk_taking_Atitude	Correlation Coefficient	.379**	1.000
		Sig. (1-tailed)	.000	.
		N	93	93

\*\* . Correlation is significant at the 0.01 level (1-tailed).

**LAMPIRAN 8**  
**ANALISIS TAMBAHAN**

## 1. UJI BEDA ANTAR JENIS KELAMIN

**Group Statistics**

	Jenis_kelamin	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Risky_Driving	Laki-laki	37	47.81	6.389	1.050
	Perempuan	56	44.34	5.415	.724
Risk_taking_Attitude	Laki-laki	37	139.68	16.668	2.740
	Perempuan	56	130.27	15.665	2.093

**Independent Samples Test**

	Levene's Test for Equality of Variances	t-test for Equality of Means								
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Risky_Driving	Equal variances assumed	.413	.522	2.816	91	.006	3.472	1.233	1.022	5.921
	Equal variances not assumed			2.722	68.217	.008	3.472	1.276	.926	6.017
Risk_taking_Attitude	Equal variances assumed	.001	.982	2.763	91	.007	9.408	3.404	2.645	16.170
	Equal variances not assumed			2.728	73.822	.008	9.408	3.448	2.537	16.279

## 2. UJI KORELASI BERDASARKAN USIA

### a. Usia terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Risky_Driving	,097	93	,031	,953	93	,002
usia	,204	93	,000	,894	93	,000

a. Lilliefors Significance Correction

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Risky_Driving * usia	Between Groups	(Combined)	126,619	5	25,324	,683	,637
		Linearity	87,855	1	87,855	2,371	,127
		Deviation from Linearity	38,764	4	9,691	,262	,902
	Within Groups		3224,112	87	37,059		
Total			3350,731	92			

Correlations			
		usia	Risky_Driving
Spearman's rho	usia	Correlation Coefficient	1,000
		Sig. (1-tailed)	.
		N	93
	Risky_Driving	Correlation Coefficient	,159
		Sig. (1-tailed)	,064
		N	93

## b. Usia terhadap Sikap Pengambilan Resiko

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnov <sup>a</sup>			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Risk_taking_Attitude	,070	93	,200 <sup>*</sup>	,988	93	,581
usia	,204	93	,000	,894	93	,000

\*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

ANOVA Table							
			Sum of	Mean		Sig.	
			Squares	df	Square		F
Risk_taking_Attitude *	Between	(Combined)	459,291	5	91,858	,320	,900
usia	Groups	Linearity	188,628	1	188,628	,656	,420
		Deviation from	270,663	4	67,666	,235	,918
		Linearity					
	Within Groups		25011,698	87	287,491		
	Total		25470,989	92			

			Correlations	
			usia	Risk_taking_Attitude
Spearman's rho	usia	Correlation Coefficient	1.000	.056
		Sig. (1-tailed)	.	.298
		N	93	93
	Risk_taking_Attitude	Correlation Coefficient	.056	1.000
		Sig. (1-tailed)	.298	.
		N	93	93