

# Driving styles and the susceptibility to conform to others who engaged in violation of traffic rules

*Gaya berkendara dan kecenderungan "ikut-ikutan" melanggar peraturan lalu lintas*

Dina Rahmayuni<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Universitas Sumatera Utara, Kota Medan, Indonesia

**Abstract.** This study examines the relationship between driving styles (prosocial and aggressive) and the susceptibility to conform to other drivers who violate traffic rules. This correlational study ( $N = 659$ ) showed that prosocial drivers were less likely to follow others who violate traffic rules. Aggressive drivers were more likely to follow others who violate traffic rules.

**Keywords:** susceptibility to conform, prosocial driving style, aggressive driving style.

**Abstrak.** Penelitian ini mengkaji hubungan antara gaya mengemudi (prososial dan agresif) dengan kerentanan untuk menyesuaikan diri dengan pengemudi lain yang melanggar peraturan lalu lintas. Studi korelasional ini ( $N = 659$ ) menunjukkan bahwa pengemudi prososial cenderung tidak mengikuti orang-orang lain yang melanggar peraturan lalu lintas. Pengemudi yang agresif lebih cenderung mengikuti orang-orang lain yang melanggar peraturan lalu lintas.

**Keywords:** konformitas melanggar peraturan lalu lintas, gaya berkendara prososial, gaya berkendara agresif.

## 1 Pendahuluan

Jumlah pelanggaran lalu lintas di Indonesia masih dalam taraf yang mengkhawatirkan. Kondisi mengkhawatirkan ini juga dapat dilihat di Kota Medan, yang di tahun 2018 sendiri tercatat 45.482 kasus pelanggaran lalu lintas (Badan Pusat Statistik Kota Medan, 2019). Di Medan, beberapa bentuk pelanggaran, seperti menyorobos lampu merah, parkir di jalur sepeda, atau berkendara di zona pejalan kaki lazim terjadi seolah berjamaah. Misalnya, saat lampu lalu lintas bertanda merah, pelanggaran yang tadinya dilakukan oleh beberapa orang perlahan diikuti oleh pengendara lainnya –seolah mereka melanggar secara berjamaah.

“Pelanggaran berjamaah” sebagaimana contoh di atas menggambarkan konformitas, yaitu perubahan perilaku atau sikap seseorang yang ditimbulkan oleh keinginan untuk mengikuti standar keyakinan orang-orang di sekelilingnya (Feldman, 1995). Dalam hal ini, seorang pengendara pada awalnya menaati peraturan lalu lintas dengan berhenti pada saat lampu lalu lintas menyala merah. Akan tetapi, perilaku menerabas lampu merah yang

\*Korespondensi: Dina Rahmayuni, Fakultas Psikologi, Universitas Sumatera Utara, Jl. Dr. Mansur 7, Medan 20155, Indonesia. Surel: [16144dy@gmail.com](mailto:16144dy@gmail.com)

dilakukan oleh sebagian pengendara lain ia persepsikan sebagai sebagai sesuatu yang sepiantasnya ikut ia lakukan. Kejadian seperti ini secara khusus sangat rentan dilakukan oleh mereka yang memiliki pengetahuan dan disiplin berlalu lintas yang rendah (Farkhan & Tola, 2013).

Sejatinya, aturan lalu lintas dibuat untuk memastikan keamanan dan kenyamanan setiap pengguna jalan. Pelanggaran secara praktis meningkatkan risiko bahaya dan ketidaknyamanan di jalanan. Oleh karena itu, faktor apa yang dapat menjelaskan alasan individu untuk berkonformitas melakukan pelanggaran lalu lintas berjamaah merupakan hal yang penting untuk ditelaah. Penelaahan ini dapat menjadi basis bagi pihak-pihak terkait untuk menerapkan langkah-langkah kuratif dan preventif pelanggaran lalu lintas yang berbasis konformitas. Dengan urgensi ini, saya tertarik untuk menelaah sejauh apa gaya berkendara prososial dan gaya berkendara agresif dapat memprediksi kerentanan individu untuk ikut-ikutan saat pengendara-pengendara lain melakukan pelanggaran lalu lintas. Berikut adalah penjelasan tentang gaya berkendara prososial dan agresif yang saya maksudkan di sini.

Gaya berkendara prososial dan agresif diungkapkan oleh Harris *et al.* (2014) sebagai pola perilaku, kebiasaan, atau kecenderungan seseorang dalam berkendara. Secara spesifik, mereka mendefinisikan gaya berkendara prososial sebagai pola perilaku berkendara yang mengutamakan keselamatan diri pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan lainnya (*e.g.*, pengendara lainnya, pejalan kaki, pesepeda, dll.). Sedangkan gaya berkendara agresif adalah pola perilaku berkendara yang membahayakan diri pengemudi, penumpang, sekaligus para pengguna jalan lainnya. Menurut Harris *et al.* kedua gaya berkendara ini merupakan sifat (*traits*) individu yang relatif stabil dan termanifestasi secara konsisten dalam berbagai situasi berkendara. Harris *et al.* sendiri menemukan bahwa orang-orang dengan tingkat gaya berkendara prososial yang tinggi cenderung melaporkan keterlibatan pelanggaran lalu lintas yang lebih rendah daripada mereka dengan tingkat gaya berkendara prososial yang rendah. Sebaliknya, orang-orang dengan tingkat gaya berkendara agresif yang tinggi melaporkan keterlibatan pelanggaran lalu lintas yang lebih tinggi dibanding mereka yang memiliki level gaya berkendara agresif yang rendah.

Di dalam penelitian ini, saya mencoba lebih jauh mengaitkan level gaya berkendara dengan kecenderungan untuk ikut-ikutan (*i.e.*, konformitas) melanggar peraturan lalu lintas. Saya berhipotesis bahwa seorang dengan level gaya berkendara prososial yang tinggi akan lebih mampu menahan diri untuk tidak ikut-ikutan melakukan pelanggaran lalu lintas saat pengendara-pengendara lain di sekitarnya melakukan pelanggaran (Hipotesis 1). Saya juga berhipotesis bahwa seorang yang berkecenderungan berkendara dengan gaya agresif akan lebih rentan untuk ikut-ikutan melakukan pelanggaran lalu lintas saat pengendara-pengendara lain di sekitarnya melakukan pelanggaran (Hipotesis 2).

## 2 Metode

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif korelasional. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini adalah *nonprobability sampling* dengan metode *incidental sampling*. Penelitian ini merupakan penelitian payung skripsi yang diselenggarakan Bagian Psikologi Sosial Universitas Sumatera Utara. Oleh karena itu, pengambilan data saya lakukan secara

simultan bersamaan dengan empat orang rekan sepayung skripsi. Kuesioner penelitian yang saya gunakan tidak hanya berisi item-item yang menjadi variabel-variabel penelitian saya saja, tetapi juga variabel-variabel yang menjadi minat rekan-rekan sepayung skripsi ini. Penjelasan mengenai partisipan, prosedur, dan alat ukur akan dijelaskan sebagai berikut.

## 2.1 Partisipan

Partisipan dalam penelitian ini adalah 659 orang (399 laki-laki, 256 perempuan, dan 4 orang tidak menjawab. Rata-rata usia partisipan dalam penelitian ini adalah 25 tahun ( $SD = 8.61$ ). Partisipan dalam penelitian ini adalah warga Kota Medan yang aktif menggunakan kendaraan yang berusia 17 tahun ke atas.

## 2.2 Prosedur

Pengambilan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner secara *online* melalui link *google form* dan penyebaran kuesioner secara *offline*. Dalam proses pengumpulan data via kuesioner *offline*, saya dan rekan-rekan sepayung skripsi memperkenalkan diri dan menjelaskan maksud dari penyebaran kuesioner penelitian. Sebelum mereka mengisi kuesioner, kami terlebih dahulu meminta persetujuan (*informed consent*). Setelah mengisi kuesioner, partisipan kami berikan lembar bacaan yang menjelaskan lebih jauh maksud dari penelitian ini (*debriefing*). Dari kuesioner *online* kami mendapatkan 543 data dan dari kuesioner *offline*, kami mendapatkan 116 data. Data kemudian kami proses dengan menggunakan *software* pengolahan data JASP (*Jeffreys's Amazing Statistics Program*).

## 2.3 Alat ukur

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini adalah alat ukur konformitas penyalahgunaan trotoar dan penerobosan lampu lalu lintas yang saya buat berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang untuk melakukan konformitas dari Baron dan Branscombe (2012). Alat ukur ini memiliki 3 aitem dengan menggunakan *numeric rating scale*. Alat ukur ini dapat dikatakan reliabel karena memiliki nilai *cronbach alpha* di atas .6 ( $\alpha = .79$ ; Field, 2009).

Kemudian alat ukur lainnya yaitu alat ukur adaptasi *prosocial and aggressive driving inventory* (PADI) dari Harris dan kawan-kawan (2014). Alat ukur dalam penelitian ini menggunakan *numeric rating scale*. Uji validitas konstruk alat ukur berkendara *prosocial* dan agresif menggunakan *confirmatory* dan *exploratory factor analysis*. Hasil *confirmatory factor analysis* menunjukkan nilai  $RMSEA = 0.05$ , dan  $SRMR = 0.08$  dan nilai  $CFI = 0.89$ . *Exploratory factor analysis* menunjukkan bahwa alat ukur adaptasi tetap memperlihatkan adanya dua faktor yaitu faktor perilaku berkendara prososial dan faktor perilaku berkendara agresif. Hasil *exploratory factor analysis* juga menunjukkan bahwa secara empiris hanya 9 aitem saja yang sesuai dengan kondisi sampel penelitian (pengendara) yang berada di Kota Medan dikarenakan memiliki nilai *factor loading* di atas .30 pada alat ukur berkendara agresif dan 3 aitem lainnya memiliki nilai *factor loading* di bawah .30. Sehingga, alat ukur PADI adaptasi yang digunakan adalah alat ukur perilaku berkendara prososial yang terdiri dari 17 aitem yaitu dari aitem 1 sampai 17 dan alat ukur perilaku berkendara agresif yang terdiri dari 9 aitem yaitu dari aitem 18 sampai 26. Uji reliabilitas alat ukur PADI yang diadaptasi menggunakan analisis *cronbach*

*alpha*. Dari hasil analisis, alat ukur perilaku berkendara prososial memiliki nilai reliabilitas  $\alpha = .93$  dan untuk alat ukur perilaku berkendara agresif memiliki nilai  $\alpha = .82$ .

### 3 Hasil

Hasil uji korelasi *Pearson* menunjukkan bahwa terdapat korelasi negatif antara tingkat gaya berkendara prososial individu dengan kerentanan untuk ikut-ikutan melakukan pelanggaran lalu lintas. ( $r = -.20, p < .001$ ). Artinya, semakin tinggi kecenderungan seseorang berkendara dengan gaya yang prososial, semakin mereka mampu menahan diri untuk tidak ikut-ikutan saat pengendara-pengendara lain melanggar peraturan lalu lintas. Uji korelasi *Pearson* juga menunjukkan adanya hubungan positif antara tingkat gaya berkendara agresif individu dengan kerentanan untuk ikut-ikutan melakukan pelanggaran lalu lintas ( $r = .32, p < .001$ ). Artinya, semakin tinggi kecenderungan seseorang untuk berkendara dengan gaya agresif, semakin tinggi pula kerentanan mereka untuk ikut-ikutan pengendara-pengendara lain yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

### 4 Diskusi

Penelitian ini menelaah relasi antara kecenderungan gaya berkendara prososial dan agresif dengan kerentanan untuk ikut-ikutan melakukan pelanggaran lalu lintas. Sejalan dengan hipotesis-hipotesis yang saya ajukan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa orang yang memiliki tingkat gaya berkendara prososial tinggi cenderung lebih dapat menahan diri untuk tidak ikut-ikutan pengendara-pengendara lain yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Sebaliknya, orang yang memiliki tingkat gaya berkendara agresif yang tinggi lebih rentan untuk ikut-ikutan saat pengendara-pengendara di sekitarnya melakukan pelanggaran lalu lintas.

Penelitian ini mempunyai kelemahan pada bagian alat ukur konformitas. penyalahgunaan trotoar dan penerobosan lampu lalu lintas. Alat ukur konformitas penyalahgunaan trotoar dan penerobosan lampu lalu lintas, di dalam penelitian ini hanya 3 aitem saja yang dapat digunakan. Pada awalnya ada 21 aitem yang dibuat dari faktor sosial normatif dan faktor sosial informasional. Kemudian setelah dilakukan uji validitas konten, hanya 6 aitem faktor informasional saja yang dapat dimasukkan ke uji validitas konstruk. Setelah diuji validitas konstruk, hanya 3 aitem faktor yang dapat dilanjutkan ke uji reliabilitas. Dalam hal ini, alat ukur yang telah dibuat adalah valid berdasarkan aitem yang telah dilakukan uji konstruk. Namun, kurangnya jumlah aitem yang diukur akan mempengaruhi konten yang ada di dalam alat ukur tersebut. Kurangnya konten faktor normatif dan aitem kemungkinan dapat mengakibatkan kurangnya penggambaran konformitas penyalahgunaan trotoar dan penerobosan lampu lalu lintas dengan baik.

Meskipun penelitian ini tidak luput dari kelemahan, penelitian ini dapat menawarkan saran praktis. Pencegahan perilaku pelanggaran lalu lintas berbasis konformitas (*i.e.*, ikut-ikutan melanggar lalu lintas) dapat dilakukan dengan meningkatkan kecenderungan berkendara prososial dan menurunkan tingkat kecenderungan berkendara dengan gaya agresif. Meningkatkan kecenderungan gaya berkendara prososial dapat dilakukan, misalnya, dengan sosialisasi standar berkendara yang sehat pada pengendara.

## Referensi

- Badan Pusat Statistik Kota Medan. (2019). *Kota Medan dalam angka 2019*. Medan: Badan Pusat Statistik Kota Medan.
- Baron, R. A., & Branscombe, N. R. (2012). *Social psychology (13th Ed.)*. USA: Pearson Education Inc.
- Farkhan, A., & Tola, B. (2013). Pengaruh konformitas terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada mahasiswa dengan sepeda motor di Jakarta. *Jurnal Penelitian dan Pengukuran Psikologi*, 2, 95-99.
- Feldman, R. S. (1995). *Social Psychology*. New Jersey: Prentice Hall, Inc.
- Field, A. (2009). *Discovering Statistics Using SPSS Third edition (and sex and drugs and rock 'n' roll)*. London: SAGE Publication.
- Grashinta, A., & Nisa, U. K. (2018). Pengaruh Konformitas dan risk Perception Terhadap Sensation Seeking Behavior Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Bawah Umur. *Psikosains*, 13, <http://dx.doi.org/10.30587/psikosains.v13i1.342>, 1-16.
- Harris, P. B., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., Harms, A., Dahlke, J. A., et al. (2014). The prosocial and aggressive driving inventory (PADI): A self-report measure of safe and unsafe driving behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 1-8. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.023>.
- Rakhmat, J. (2019). *Psikologi komunikasi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset.