

Hubungan Empati Dengan Perilaku *Aggressive driving* Pada Remaja Akhir di Kota Makassar

Cindy Caroline

Universitas Negeri Makassar

Faradillah Firdaus

Universitas Negeri Makassar

Irdianti

Universitas Negeri Makassar

Journal of Correctional Issues
2024, Vol.7 (1)

Politeknik Ilmu
Pemasarakatan

Review
20-05-2024

Accepted
24-06-2024

Abstract

The increase in motorbike vehicles continues to occur every year. This is because aggressive driving behavior in late adolescents in Makassar City. The subjects of this research consisted of 260 people aged 18-22 years who rode motorbikes in Makassar City. This research uses an aggressive driving scale and an empathy scale. The sampling technique used accidental sampling technique with data analysis using the Spearman Rho technique using SPSS IBM 24.0 for Windows. The results show that the R coefficient value is -0.375 and the p value = 0.000 <0.05, meaning that there is a negative relationship between empathy and aggressive driving behavior in late teens. The higher the empathy, the lower the aggressive driving behavior, and vice versa. The effective contribution (R Squared) of the empathy variable to aggressive driving behavior is 19.6%. The implications of this research provide an overview of the relationship between empathy and aggressive driving behavior, a scientific basis for related parties in taking management policies related to driving, as a reference in providing education so that they can be empathetic when driving.

Keywords : *Aggressive driving, Empathy, Late Adolescence*

Abstrak

Peningkatan kendaraan sepeda motor terus terjadi setiap tahun. Hal ini disebabkan sepeda motor sangat memudahkan individu untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Namun, keterlibatan remaja saat berkendara secara agresif berpotensi menyebabkan kecelakaan. Perlunya empati untuk memposisikan diri sehingga mengurangi tingkat agresivitas saat berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara empati dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja akhir di Kota Makassar. Subjek penelitian ini terdiri atas 260 orang rentang usia 18-22 tahun yang mengendarai sepeda motor di Kota Makassar. Penelitian ini menggunakan skala *aggressive driving* dan skala empati. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *accidental sampling* dengan analisis data menggunakan teknik *Spearman Rho* menggunakan bantuan SPSS IBM 24.0 *for windows*. Hasil menunjukkan bahwa nilai koefisien R sebesar -0,375 dan nilai $p = 0,000 < 0,05$, artinya ada hubungan yang negatif antara empati dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja akhir. Semakin tinggi empati, maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*, begitupun sebaliknya. Sumbangan efektif (*R Squared*) variabel empati terhadap perilaku *aggressive driving* sebesar 19,6%. Implikasi penelitian ini memberikan gambaran hubungan empati dengan perilaku *aggressive driving*, landasan ilmiah bagi pihak

terkait dalam mengambil kebijakan pengelolaan terkait berkendara, sebagai acuan dalam memberikan edukasi agar dapat berempati dalam berkendara.

Kata kunci : *Aggressive driving*, Empati, Remaja Akhir

Pendahuluan

Peningkatan kendaraan sepeda motor terus terjadi di setiap tahun di Indonesia. Badan Pusat Statistik (2021) mencatat per tahun 2021, perkembangan kendaraan sepeda motor di seluruh Indonesia mencapai 120.042.298 unit. Sepeda motor di Provinsi Sulawesi Selatan telah mencapai 3.729.687 unit. Pada tahun 2017-2021, Pulau Sulawesi mengalami peningkatan kendaraan bermotor tertinggi sebesar 5,69% (Badan Pusat Statistik, 2021).

Jumlah sepeda motor di Kota Makassar per tahun 2022 sebanyak 1.424.633 unit dan merupakan terbanyak di Sulawesi Selatan (BPS Provinsi Sulawesi Selatan, 2023). Sepeda motor menjadi alat transportasi utama yang digunakan dalam pengangkutan barang, perpindahan dari satu tempat ke tempat lain, dan mengefisienkan waktu dalam beraktivitas sehingga terhindar dari keterlambatan. Kemudahan tersebut membuat sepeda motor menjadi transportasi yang paling diminati masyarakat. Namun, peningkatan sepeda motor dapat berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2021) melaporkan sebanyak 103.645 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia pertahun 2021. Pada tahun 2011-2015, kecelakaan sepeda motor di Kota Makassar mendominasi sebesar 64,35% atau setara 5.622 (Halim, et al., 2017). Jumlah korban kecelakaan sepeda motor yang tercatat sebanyak 76 orang meninggal, 178 orang luka berat, dan 637 orang mengalami luka ringan.

Diketahui kecelakaan lalu lintas darat meningkat setiap tahunnya.

Pada tahun 2019 - 2021, Polrestabes Makassar mencatat sebanyak 4.273 kasus kecelakaan lalu lintas (Ramadhan, Rahman, & Purnomo, 2022). Diketahui sebesar 85% kasus kecelakaan lalu lintas berasal dari jenis kendaraan sepeda motor. Informasi ini didapatkan berdasarkan hasil laporan Jaringan Kerja Penataan Transportasi Kota Makassar dengan Masyarakat Transportasi Indonesia Sulawesi Selatan. BPS Provinsi Sulawesi Selatan (2023) juga mencatat sepanjang tahun 2022 di Kota Makassar, sebanyak 110 korban meninggal akibat kecelakaan dengan kerugian materi mencapai 1.737.170.101 miliar rupiah.

Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 menjelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Evans (Constantinou et al., 2011) menjelaskan bahwa perilaku mengemudi sangat berkontribusi terhadap 90 - 95% kecelakaan. Pengendara dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas ketika berkendara secara ugal-ugalan dan tidak memberikan perhatian penuh saat berkendara. Perilaku tersebut dikenal sebagai perilaku *aggressive driving*. Tasca (2000) mengemukakan bahwa perilaku *aggressive driving* merupakan perilaku mengemudi yang agresif jika disengaja, yang dapat meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan atau upaya penghematan waktu.

Tasca (2000) mengemukakan terdapat dua aspek dari perilaku *aggressive driving* yaitu tindakan membahayakan pengemudi lain dan tindakan mengintimidasi pengemudi lain. Diketahui, pengendara sepeda motor di Kota Makassar memiliki tingkat perilaku *aggressive driving* tinggi sebesar 18,27% pada penelitian Wulandari, Khumas, dan Firdaus (2022). Pengendara sepeda motor juga seringkali tidak menaati aturan saat berkendara. Pengendara sepeda motor diketahui menyalip kendaraan lain dengan jarak yang dekat dan mengebut (Rumasoreng et al., 2021).

Pengendara muda belum siap untuk mengelola risiko secara kognitif dari tugas yang kompleks seperti mengemudi (Constantinou et al., 2011). Penelitian Handayani, Laksono, dan Novitiana (2017) menunjukkan sebesar 68,60% terdapat pengaruh perilaku *aggressive driving* terhadap potensi kecelakaan pada remaja pengendara sepeda motor. Sebesar 58% dari kematian pengendara berasal dari remaja berusia 16-24 tahun (Jonah, 1986). Penelitian Hauber (Tasca, 2000) menunjukkan sebesar 31% perilaku *aggressive driving* terdapat pada pengemudi muda dibanding pengemudi yang lebih tua yang hanya sebesar 20,7%. Hal ini menunjukkan bahwa remaja akhir berpotensi mengalami kecelakaan lalu lintas saat berkendara agresif.

Masa remaja merupakan masa peralihan dari masa anak-anak menuju masa dewasa yang melibatkan perubahan biologis, kognitif, dan sosioemosional (Santrock, 2014). Meskipun rentang usia remaja dapat bervariasi bergantung sejarah dan budaya, usia remaja dimulai sekitar usia 10 hingga 13 tahun, dan berakhir pada remaja akhir di usia 18 hingga 22 tahun di

sebagian besar budaya (Santrock, 2007). Di masa remaja akhir, eksplorasi identitas lebih menonjol dibandingkan masa remaja awal. Remaja cenderung melakukan penyesuaian kelompok dengan mencari identitas diri agar menarik dan dipandang oleh individu lain. Kebutuhan akan dihargai dan diterima oleh anggota kelompok menjadi hal yang sangat penting.

Pengendara remaja usia 16-24 tahun diketahui mengemudi dengan tujuan emosional untuk mendapatkan status (Parker, 2017). Remaja akhir cenderung mengemudi lebih beresiko dan agresif ketika berada di sekitar teman sebaya untuk menunjukkan keberanian mereka (Jonah, 1986). Remaja memiliki stereotip negatif yang digambarkan sebagai *adolescent generalization gap*, dimana generalisasi sering kali dilakukan pada perilaku sekelompok remaja yang sangat terlihat (Santrock, 2014). Sehingga, ketika remaja berperilaku buruk, maka perilaku tersebut dapat digeneralisasikan kepada remaja lainnya.

Peneliti telah menyebar data awal kepada 42 remaja akhir berusia 18-22 tahun. Data menunjukkan bahwa sebesar 62% pengendara roda dua mengaku pernah melakukan perilaku sebesar 75% pengendara roda dua mematok kecepatan kendaraan dengan 60 km/jam atau lebih, sedangkan pengendara roda empat hanya sebesar 25%. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 diketahui bahwa batas kecepatan kawasan permukiman paling tinggi 30km/jam, kawasan perkotaan 50km/jam dan jalan bebas hambatan 60km/jam dalam kondisi arus bebas. Pengendara kendaraan bermotor dilarang melebihi batas kecepatan yang ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa

pengendara sepeda motor cenderung lebih mengebut berperilaku agresif daripada pengendara mobil.

Faktor-faktor yang memengaruhi remaja akhir pengendara sepeda motor melakukan perilaku *aggressive driving* antara lain sebesar 94% responden ingin mencapai target waktu dan 6% responden memiliki emosi marah. Tasca (2000) mengemukakan bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi perilaku *aggressive driving* yaitu usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, gaya hidup, sikap pengemudi, faktor lingkungan, dan kepribadian. Perilaku *aggressive driving* yang dilakukan pengendara karena ingin mencapai target waktu merupakan faktor dari sikap pengemudi. Sementara itu, faktor kepribadian menjadi alasan pengendara berperilaku agresif yaitu emosi marah yang dimunculkan saat berkendara akibat pemicu yang bervariasi.

Kenyamanan dalam berkendara sangat dibutuhkan oleh setiap pengendara. Salah satu faktor kepribadian yang memengaruhi perilaku *aggressive driving* adalah empati (Pramesti, 2020). Meskipun kepribadian tidak memprediksi kecelakaan lalu lintas secara langsung, namun dapat memengaruhi keterlibatan secara tidak langsung melalui perilaku mengemudi (Constantinou et al., 2011). Pengendara yang memiliki empati dapat memposisikan diri sehingga mengurangi tingkat agresivitas saat berkendara.

Davis (1980) mengemukakan bahwa empati merupakan kapasitas merasakan perasaan dan kapasitas memahami sudut pandang seseorang atau disebut kognitif. Kemampuan empati dapat menggerakkan individu untuk memposisikan diri pada posisi orang lain pada situasi tertentu. Goleman

(2016) juga mengemukakan empati adalah kemampuan dalam mengetahui perasaan seseorang dan turut mengambil peran dalam permasalahan tersebut. Menurut Davis (1980) beberapa aspek empati antara lain yaitu *perspective taking, fantasy, empathic concern, dan personal distress*.

Situasi lalu lintas yang beragam seringkali membuat remaja belum mampu mengendalikan emosi. Hal tersebut tidak dapat dihindari sehingga memerlukan kemampuan empati. Kemampuan kognitif dalam berempati diperlukan untuk memahami situasi lalu lintas yang ada sehingga dapat menghindari konflik di jalan raya. Salah satu kemampuan memposisikan diri saat berkendara yang dapat dilakukan remaja dengan mematuhi rambu lalu lintas demi keamanan berkendara. Kemampuan empati dapat menurunkan atau bahkan mencegah kemungkinan *aggressive driving* terjadi di jalan raya

Penelitian terdahulu telah menjelaskan korelasi empati dengan perilaku *aggressive driving*. Penelitian Yulianti dan Waringah (2016), Normansyah (2018), dan Pramesti (2020) menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif empati dengan perilaku *aggressive driving*. Hal ini menunjukkan bahwa semakin rendah empati yang dimiliki seseorang, maka semakin tinggi perilaku *aggressive driving*. Sebaliknya, semakin tinggi empati yang dimiliki, maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*.

Metode

Populasi dalam penelitian ini yaitu remaja akhir berusia 18 hingga 22 tahun, penuh kesadaran mengendarai sepeda motor, mengetahui peraturan dalam berkendara, dan berdomisili di Kota

Makassar. Teknik pengambilan sampel yang digunakan *accidental sampling* yang merupakan salah satu teknik *non probability sampling*. Azwar (1998) menjelaskan bahwa *accidental sampling* merupakan salah satu teknik yang dilakukan dalam pengambilan sampel yang berdasarkan siapa saja yang kebetulan dengan peneliti bertemu, serta dipandang cocok sebagai sumber data. Jumlah sampel dalam penelitian ini berjumlah 260 orang.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan alat ukur yaitu skala *likert*. Sugiyono (Priadana dan Sunarsi, 2021) mengungkapkan skala *likert* merupakan skala yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok tentang suatu gejala atau fenomena sosial. Skala *likert* memiliki respon yang sifatnya kontinum terdiri atas lima yaitu sangat setuju, setuju, netral, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Skala *aggressive driving* disusun oleh Wulandari, Khumas, dan Firdaus (2022) berdasarkan aspek-aspek Tasca (2000) yaitu tindakan membahayakan pengemudi lain dan tindakan mengintimidasi pengemudi lain. Skala empati disusun oleh Renitasari (2017) berdasarkan pada aspek-aspek Davis (1980) yaitu *perspective taking*, *fantasy*, *emphatic concern*, dan *personal distress*. Reliabilitas skala *aggressive driving* setelah melakukan uji coba kepada 100 orang subjek memperoleh nilai *alpha cronbach* yaitu 0,914 dan skala empati sebesar 0,853

Analisis data menggunakan aplikasi SPSS IBM 24.0 for windows dan Microsoft Excel. Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan *Spearman Rho*. Pengujian *Spearman Rho* digunakan untuk pengukuran korelasi statistik

nonparametrik yang menguji hubungan kedua variabel tanpa asumsi normalitas dan linearitas.

Hasil

Tabel 1. Deskripsi jenis kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki-Laki	130	50%
Perempuan	130	50%
Total	260	100%

Penelitian ini terdiri dari sebanyak 130 responden laki-laki (50%) dan subjek perempuan sebanyak 130 responden (50%). Total keseluruhan sebanyak 260 responden.

Tabel 2. Deskripsi usia

Usia	Jumlah	Persentase
18	37	14%
19	43	17%
20	44	17%
21	68	26%
22	68	26%
Total	260	100%

Deskripsi responden berdasarkan usia sebanyak 37 subjek berusia 18 tahun (14%), 43 subjek berusia 19 tahun (17%), 44 subjek berusia 20 tahun (17%), 68 subjek berusia 21 tahun (26%) , dan 68 subjek berusia 22 tahun (26%).

Tabel 3. Deskripsi pendidikan terakhir

Pendidikan Terakhir	Jumlah	Persentase
SMA	213	82%
S1	47	12%
Total	260	100%

Deskripsi responden berdasarkan pendidikan terakhir didominasi oleh jenjang SMA sebanyak 213 subjek (82%) dan 47 subjek dengan jenjang S1 (12%).

Tabel 4. Kategorisasi data *aggressive driving*

Kategori	Kriteria	Frekuensi	Persen
Rendah	< 51	200	76,92%
Sedang	51 -81	53	20,38%
Tinggi	81 <	7	2,69%
Total		260	100%

Tabel diatas menunjukkan bahwa kategorisasi data *aggressive driving* pada kategori rendah sebanyak 200 subjek (76,92%), kategori sedang sebanyak 53 subjek (20,38%), dan kategori tinggi sebanyak 7 subjek (2,69%). Maka dapat disimpulkan bahwa mayoritas subjek memiliki perilaku *aggressive driving* tingkat rendah.

Tabel 5. Kategorisasi data empati

Kategori	Kriteria	Frekuensi	Persen
Rendah	< 37	1	0,38%
Sedang	37 – 59	112	43,07%
Tinggi	59 <	147	56,54%
Total		260	100%

Tabel diatas menunjukkan bahwa kategorisasi data empati pada kategori rendah diketahui sebanyak 1 subjek (0,38%), kategori sedang sebanyak 112 subjek (43,07%), dan kategori tinggi sebanyak 147 subjek (56,54%). Maka dapat disimpulkan bahwa mayoritas subjek memiliki empati pada tingkat tinggi.

Tabel 6. Hasil Uji Hipotesis

Variabel	R	R Squared	P	Ket
Empati	-	0,196	0,000	Sig
<i>Aggressive driving</i>	0,375			

Berdasarkan tabel diatas, diketahui nilai signifikansi (2.tailed) sebesar 0,000 yang menunjukkan bahwa nilai tersebut < 0,05, maka disimpulkan ada hubungan yang signifikan antara variabel empati dengan *aggressive driving*. Diketahui juga koefisien korelasi

sebesar - 0,375 yang berarti adanya hubungan negatif antara empati dengan perilaku *aggressive driving*. Dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi perilaku *aggressive driving* maka semakin rendah empati. Adapun sumbangan efektif (R Squared) dari variabel empati terhadap perilaku *aggressive driving* sebesar 19,6%.

Tabel 7. Analisis tambahan uji korelasi aspek empati dan aggressive driving

	Variabel	r	p	Ket
<i>Perspective Taking</i>	Tindakan membahayakan	0,199	0,00	Sig
	Tindakan mengintimidasi	0,167	0,00	Sig
<i>Fantasy</i>	Tindakan membahayakan	-0,227	0,00	Sig
	Tindakan mengintimidasi	-	0,00	Sig
<i>Empathic Concern</i>	Tindakan membahayakan	0,304	0,00	Sig
	Tindakan mengintimidasi	0,369	0,00	Sig
<i>Personal Distress</i>	Tindakan membahayakan	0,269	0,00	Sig
	Tindakan mengintimidasi	0,386	0,00	Sig

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa aspek *perspective taking* dan aspek tindakan membahayakan memiliki nilai r sebesar 0,199 yang menunjukkan adanya hubungan positif. Sedangkan, nilai r *fantasy* sebesar -0,227, aspek *empathic concern* sebesar -0,304 dan aspek *personal distress* sebesar - 0,269. Hal ini menunjukkan adanya hubungan yang negatif.

Pada aspek *perspective taking* dan aspek tindakan mengintimidasi memiliki nilai r sebesar 0,167 yang menunjukkan adanya hubungan positif. Sedangkan

pada aspek *fantasy*, *empathic concern*, dan *personal distress* pada aspek tindakan mengintimidasi memiliki nilai r *fantasy* sebesar -0,324, aspek *empathic concern* sebesar -0,369 dan aspek *personal distress* sebesar -0,386. Hal ini menunjukkan adanya hubungan yang negatif. Kemudian, pada aspek *perspective taking*, *fantasy*, *empathic concern*, dan *personal distress* pada aspek tindakan membahayakan memiliki nilai $p < 0,005$ yang menunjukkan adanya hubungan yang signifikan.

Pembahasan

Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$ yang berarti bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara variabel empati dengan perilaku *aggressive driving*. Hasil menunjukkan bahwa ada hubungan negatif antara empati dengan perilaku *aggressive driving* dengan koefisien korelasi sebesar $-0,375$. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi perilaku *aggressive driving* maka semakin rendah empati. Sebaliknya, semakin tinggi empati maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*.

Hasil ini sejalan dengan beberapa penelitian terdahulu. Penelitian Normansyah (2018) menemukan korelasi sebesar $-0,2150$ $p=0,000$ yang berarti terdapat hubungan negatif antara empati dengan perilaku *aggressive driving*. Penelitian Pramesti (2020) menemukan korelasi sebesar $-0,860$ $p=0,000$ yang berarti terdapat hubungan negatif antara empati dengan perilaku *aggressive driving*. Hal ini menunjukkan bahwa semakin rendah empati yang dimiliki seseorang, maka semakin tinggi perilaku *aggressive driving*. Semakin tinggi empati yang dimiliki, maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*.

Tingkat *aggressive driving* remaja akhir di Kota Makassar menunjukkan bahwa sebagian besar remaja akhir memiliki perilaku *aggressive driving* yang rendah. Hasil menunjukkan bahwa terdapat 200 subjek berada dalam kategori rendah (76,92%), kategori sedang sebanyak 53 subjek (20,38%), dan 7 subjek kategori tinggi sebanyak 7 subjek (2,69%).

Hal ini dapat terjadi karena pengaruh tingkat pendidikan. Constantinou et al., (2011) menjelaskan bahwa pengemudi muda belum siap untuk mengelola risiko secara kognitif dari tugas yang kompleks seperti mengemudi. Diketahui bahwa pendidikan terakhir subjek penelitian didominasi oleh jenjang SMA sebanyak 213 subjek dengan persentase 82% dan 47 subjek dengan jenjang S1 dengan persentase 12%. Tingkat pendidikan seseorang memengaruhi tingkat agresif seseorang dalam berkendara (Rosyada, 2017). Tingkat pendidikan SD sebesar 16,72% dan SMP sebesar 17,74% yang memiliki kecenderungan perilaku *aggressive driving* (Rosyada, 2017).

Selain itu, faktor-faktor lain yang dapat memengaruhi subjek yaitu kontrol diri. Safety (Effendi dan Juniarly, 2022) menjelaskan kontrol diri dapat memprediksi secara signifikan perilaku *aggressive driving*. Semakin tinggi kontrol diri pada individu, maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*. Rianti dan Rahardjo (2014) juga menjelaskan bahwa remaja akan berperilaku lebih positif ketika memiliki kontrol diri yang tinggi sehingga mampu bertanggung jawab.

Hasil penelitian ini juga didukung oleh penelitian Syahrurromdhon (2018) yang menemukan bahwa *aggressive driving* kelompok remaja akhir tergolong rendah dibandingkan dewasa awal.

Penelitian Effendi dan Juniarly (2022) juga menemukan bahwa pengendara sepeda motor di Kota Palembang memiliki *aggressive driving* behaviour yang tergolong rendah sebesar 82,7%. Faktor sosial juga dapat memengaruhi perilaku *aggressive driving*. Penelitian James (Tasca, 2000) mengemukakan bahwa pengemudi yang agresif sebagian ditularkan secara budaya. Skor *aggressive driving* remaja dapat rendah ketika mempelajari perilaku berkendara yang baik dari orang tua, teman sebaya, ataupun pengalaman saat berkendara. Selain itu kepribadian dapat berbeda ketika mendapatkan lingkungan yang dapat membentuk perilaku *aggressive driving*.

Penelitian Allemand, Steiger, dan Fend (Nurdin dan Fakhri, 2020) menemukan bahwa empati cenderung meningkat saat usia remaja. Diketahui tingkat empati yang dimiliki remaja akhir di Kota Makassar diketahui terdapat 147 subjek berada dalam kategori tinggi (56,54%), 112 subjek berada dalam kategori sedang (43,07%), dan 1 subjek dalam kategori rendah (0,38%). Dalam proses perkembangan remaja ini relevan dengan penyesuaian diri sebagai konsekuensi sosial yang dimulai jauh sejak awal masa remaja (Nurdin dan Fakhri, 2020).

Berdasarkan analisis tambahan pada uji korelasi, diketahui aspek *perspective taking*, *fantasy*, *empathic concern*, dan *personal distress* memiliki hubungan yang signifikan terhadap *aggressive driving* dengan nilai $p < 0,05$. Pada aspek nilai r *fantasy* sebesar -0,227, aspek *empathic concern* sebesar -0,304 dan aspek *personal distress* sebesar -0,269. Pada aspek tindakan mengintimidasi nilai r *fantasy* sebesar -0,324, aspek *empathic concern* sebesar -

0,369 dan aspek *personal distress* sebesar -0,386. Hal ini menunjukkan adanya hubungan negatif terhadap aspek tindakan membahayakan dan tindakan mengintimidasi.

Namun, pada aspek *perspective taking* menunjukkan adanya hubungan positif dengan aspek tindakan mengintimidasi dan tindakan membahayakan. Pada aspek tersebut, responden tergolong memiliki kategori yang rendah. Nilsen dan Basco (Santrock, 2019) menjelaskan remaja yang tidak memiliki keterampilan dalam mengambil perspektif yang baik, kemungkinan akan terlibat dalam perilaku yang lebih agresif. Penelitian Morosan juga menunjukkan bahwa remaja yang dipenjara cenderung tidak terlibat dalam pengambilan perspektif dibandingkan remaja yang tinggal di masyarakat (Santrock, 2019). Hasil ini sejalan dengan penelitian Renitasari (2017) yang menunjukkan adanya pengaruh positif empati terhadap perilaku *aggressive driving*.

Adapun sumbangan efektif (R Squared) dari variabel empati terhadap perilaku *aggressive driving* sebesar 19,6%. Hal ini mendukung ketika empati tinggi, maka perilaku *aggressive driving* rendah. Empati merupakan kemampuan kognitif yang kompleks karena dapat mengurangi atau mencegah perilaku agresif. Kemampuan kognitif dan afektif individu dalam empati membuat seseorang dapat mengurangi perilaku agresif dalam berkendara dengan lebih berhati-hati.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, dapat disimpulkan terdapat hubungan negatif antara empati dengan perilaku *aggressive driving* pada remaja akhir di Kota Makassar. Artinya, semakin

tinggi empati yang dimiliki maka semakin rendah perilaku *aggressive driving*. Begitupun sebaliknya, semakin rendah empati yang dimiliki maka semakin tinggi perilaku *aggressive driving*. Sumbangan efektif dari variabel empati terhadap perilaku *aggressive driving* sebesar 19,6% dan 80,4% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain seperti kontrol diri.

Adapun saran yang diberikan peneliti yaitu remaja akhir lebih berhati-hati dalam berkendara agar tidak terjadi perilaku agresif yang diinginkan. Remaja akhir tetap mematuhi rambu dan aturan lalu lintas dengan saling berempati satu sama lain. Saran kepada pihak Polrestabes Makassar agar lebih memperhatikan kemampuan remaja akhir dalam mengendarai sepeda motor. Pihak terkait dapat memberikan edukasi terkait berempati saat berkendara kepada remaja akhir. Pihak terkait lebih meninjau remaja usia 18-22 tahun dalam memperoleh SIM agar tidak disalahgunakan dalam berkendara.

Saran kepada orang tua agar lebih memperhatikan anaknya dalam berkendara. Memfasilitasi kemampuan berkendara dengan mengajukan kepemilikan SIM. Serta menasihati anak agar lebih berhati-hati dalam berkendara agar tidak merugikan pengguna jalan lainnya. Kemudian, diharapkan peneliti selanjutnya mengkaji lebih lanjut perilaku *aggressive driving* dengan memberikan suatu motivasi atau dorongan dalam berkendara misalnya stress dalam berkendara. Apabila ingin meneliti terkait perilaku *aggressive driving* dapat memperhatikan identitas partisipan dan mengkaji dengan variabel lainnya.

Implikasi

Implikasi dalam penelitian ini adalah agar dapat memberikan gambaran

hubungan empati dengan perilaku *aggressive driving* dan menjadi landasan ilmiah bagi pihak terkait dalam mengambil kebijakan pengelolaan terkait berkendara. Penelitian ini juga dapat menjadi acuan dalam memberikan edukasi kepada masyarakat khususnya remaja akhir agar dapat berempati dalam berkendara.

Referensi

- Azwar, S. (1998). Metode penelitian. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Pusat Statistik. (2021). Statistik transportasi darat. Jakarta: BPS RI.
- BPS Provinsi Sulawesi Selatan. (2023). Provinsi Sulawesi Selatan dalam angka 2023. Makassar: BPS Provinsi Sulawesi Selatan.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and *aggressive driving* in young adults: Personality matters. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1323–1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>
- Davis, M. H. (1980). A Multidimensional Approach to Individual Differences in Empathy. *JSAS Catalog of Selected Documents in Psychology*, 10, 85.
- Effendi, E.A., & Juniary, A. (2022). Kaitan moral disengagement dan *aggressive driving* behavior: Tinjauan pada remaja pengendara sepeda motor. *Personifikasi: Jurnal Ilmu Psikologi*, 13(02), 137–150.
- Goleman, D. (2016). *Emotional intelligence*. PT Gramedia Pustaka Utama: Jakarta.

- Halim, H., Adisasmita, S. A., Ramli, M. I., & Aly, S. H. (2017). Kecelakaan sepeda motor di Kota Makassar. *Jurnal Transportasi*, 17(2), 155–164.
- Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh perilaku agresif terhadap potensi kecelakaan pengendara sepeda motor remaja dengan studi kasus pelajar SMA Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1).
- Jonah, B. A. (1986). Accident risk and risk taking behaviour among young drivers. *Accid. Anal. & Prev*, 18(4), 255–271.
- Normansyah, A. (2018). Hubungan antara empati dan kontrol diri dengan *aggressive driving*. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya.
- Nurdin, M. N., & Fakhri, N. (2020). Perbedaan empati kognitif dan empati afektif pada remaja laki-laki dan perempuan. *Jurnal Psikologi TALENTA*, 2(2), 11. <https://doi.org/10.26858/talenta.v2i2.13199>
- Pramesti, L. M. F. (2020). Hubungan antara empati dengan *aggressive driving* pada siswa di SMA X Gresik. Universitas Hang Tuah Surabaya.
- Priadana, S., & Sunarsi, D. (2021). Metode penelitian kuantitatif. Tangerang: Pascal Books.
- Ramadhan, R. F., Rahman, S., & Purnomo, S. L. (2022). Efektivitas fungsi kepolisian dalam penegakan hukum tindak pidana kecelakaan lalu lintas: Studi di Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan. *Journal of Lex Generalis (JLS)*, 3(4).
- Renitasari, Y. D. (2017). Pengaruh empathy terhadap *aggressive driving* pada dewasa awal di Kota Malang. Universitas Muhammadiyah Malang.
- Rianti, D. F., & Rahardjo, P. (2014). Kontrol diri pada peserta didik di SMP Negeri 2 Kutasari, Purbalingga Tahun Pelajaran 2012/2013. *Psycho Idea*, 12(1).
- Rosydah, B. M., Kurniasih, D., & Sandora, R. (2017). Efek karakteristik individu dan pengaruh lingkungan terhadap perilaku *aggressive driving* pada pengemudi angkutan umum di Kota Surabaya. Seminar MASTER.
- Rumasoreng, J., Gunawan, A., Zubair, H., & Rakhmat, A. B. (2021). *Aggressive driving*: Studi perbandingan demografi di Kota Makassar. *Jurnal Psikologi Karakter*, 1(2). <https://journal.unibos.ac.id/jpk>
- Santrock, J. W. (2007). *Adolescence remaja* (11th ed.). Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Santrock, J. W. (2019). *Adolescence* (17th ed.). New York: McGraw-Hill.
- Santrock, John. W. (2014). *Adolescence* (15th ed.). New York: McGraw-Hill.
- Scott-Parker, B. (2017). Emotions, behaviour, and the adolescent driver: A literature review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 50, 1–37. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.06.019>

Syahrurromdhon, M. (2018). Perbedaan *aggressive driving* behavior berdasarkan rentang usia perkembangan pada pengendara sepeda motor di Kota Malang. Skripsi: Universitas Brawijaya Malang.

Tasca. (2000). A review of the literature on *aggressive driving* research. Diakses pada <http://www.aggressive.drivers.com/paperslist.html>

Pemerintah Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Jakarta

Wulandari, S., Khumas, A., & Faradillah. (2022). Pengaruh big five personality terhadap perilaku *aggressive driving* pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar. *Cross-Border*, 5(1), 833–847.

Yulianti, R. P., & Waringah, S. (2016). The relation between empathy and *aggressive driving* behaviour among the adolescent motorist. Universitas Gadjah Mada. Diakses pada <http://etd.repository.ugm.ac.id/>