

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

2.1.1 Definisi Transportasi

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Itu menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Dapat dikatakan transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Pengguna atau manusia selalu berusaha mencapai transportasi yang efisien yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin (Guntur, 2013).

Pada akhirnya masyarakat mencari transportasi yang bisa dibeli dan digunakan, sehingga banyak sekali masyarakat yang membeli motor. Selain karena terjangkau, alat transportasi itu bisa dengan mudah dan cepat digunakan masyarakat untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya.

2.1.2 Sepeda Motor

Sepeda motor merupakan salah satu alat transportasi sebagai

sarana yang cukup dominan di Indonesia pada umumnya dan di kota Lampung atau pun Bandar Lampung pada khususnya, baik dilihat dari angka populasi dan perannya, berbagai merek sepeda motor yang sudah dikenal masyarakat setiap tahunnya selalu menunjukkan peningkatan produksinya yang signifikan ditambah lagi produksi dari merek-merek baru yang ikut meramaikan pasar sepeda motor. Membuat sepeda motor semakin unggul dikalangan masyarakat. Ditambah dengan mendapatkannya cukup mudah dan penggunaannya juga cukup mudah.

2.1.3 Pengendara Kendaraan Bermotor

Pengendara disebut juga sebagai pengemudi. Pengemudi yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat dan penilaian suara yang baik serta aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan. kecelakaan banyak terjadi pada remaja, salah satunya anak sekolah.

2.2 *Aggressive Driving*

2.2.1 *Pengertian Aggressive Driving*

(Baron dan Richardson 1994) menyatakan bahwa *anggressive* adalah segala bentuk perilaku yang dimaksudkan untuk melukai atau menyakiti makhluk hidup lain yang terdorong untuk menghindari perilaku itu. *Aggressive driving* merupakan perilaku yang direncanakan untuk menyerang secara fisik, emosi atau psikologi di lingkungan mengemudi atau jalan raya. Perilaku *anggressive driving* ini merupakan tindakan yang paling umum ketika berada saat dalam kondisi padat jalanan.

Menurut Tasca (2000) suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara seingaja, cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan sifat ini cenderung karena ketidak sabaran atau upaya menghemat waktu ketika kondisi jalan jaya padat sehingga menimbulkan permusuhan dan membahayakan pengemudi lain. Bahwa *aggressive driving* adalah merupakan kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau cenderung membahayakan orang lain.

Grey, Triggs & Haworth (1989 : 10) mendefinisikan *anggressive driving* ada dalam dua hal: pertama *aggressive driving* termasuk yang biasanya diklasifikasikan sebagai perilaku ekstrim, dan tindakan pembunuhan, seingaja bunuh diri dan serangan berbahaya (fisik atau psikologis). Definisi kedua mencakup konsep mengambil resiko.

Perilaku mengemudi yang agresif dalam penampilan, tetapi tidak selalu bermaksud untuk menyebabkan kerugian, walaupun selanjutnya dapat beresiko untuk pengguna jalan lain.

Dari beberapa definisi diatas yang telah diungkapkan oleh para ahli mengenai *aggressive driving*, maka dapat disimpulkan *bahwa aggressive driving* adalah mengemudi yang dilakukan secara sengaja atau cenderung meningkatkan resiko tabrakan dan sifat ini cenderung karena ketidak sabaran atau upaya menghemat waktu yang melibatkan berbagai perilaku melakukan gerakan kasar sehingga dapat membahayakan orang lain dapat berisiko kecelakaan dalam pengguna jalan lain.

2.2.2 Faktor yang Mempengaruhi Aggressive Driving

Aggressive driving dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Factor internal meliputi factor kepribadian individu berhubungan dengan cara pemikiran, emosi dan sifat factor fisiologis, otak individu tidak dapat lagi memproduksi sejumlah endorfin yang memberikan perasaan nyaman. Factor eksternal meliputi factor keluarga, lingkungan teman sebaya (Tasca, 2000).

Menurut Tasca (2000) factor penyebab *aggressive driving* adalah sebagai berikut:

1. Usia dan jenis kelamin

Hasil penelitian Parry (1968) menunjukkan bahwa kebanyakan *aggressive driving* yang terjadi melibatkan pengemudi laki-laki usia muda antara usia 17-35 tahun lebih tinggi dari pengemudi perempuan pada rentang usia yang sama (dalam Tasca 2000). Pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terikat dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka peraturan lalu lintas sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai kewajiban untuk mematuhi. Oleh karena itu pengendara laki-laki lebih banyak berperilaku *aggressive driving*.

2. Anonimitas

Anonimitas biasanya mengacu pada seseorang, yang sering berarti bahwa identitas pribadi, informasi identitas pribadi orang tersebut tidak diketahui. Jalan raya, terutama pada malam hari memberikan anonimitas dan kesempatan untuk melarikan diri dan diketahuinya seseorang sebagai pengemudi yang melakukan *aggressive driving* (Novaco, 1988, Dalam Tasca 2000) dengan demikian dapat dikatakan bahwa anonimitas merupakan suatu kondisi mengemudi yang memungkinkan seorang pengemudi tidak diketahui Identitasnya.

3. Faktor sosial

Aggressive driving merupakan pengaruh dari norma, hukuman, dan model yang ada di masyarakat (Grey 1989, dalam Tasca, 2000) banyaknya kasus *aggressive driving* yang tidak mendapatkan hukuman dapat membentuk bahwa persepsi seperti ini normal dan dapat diterimanya (Novaco 1989, dalam Tasca, 2000). Kondisi seperti inilah yang menyebabkan para pengemudi merasa bawa perilaku *aggressive driving* yang dilakukannya tidak atau kurang dikontrol, sehingga para pengemudi tetap melakukan *aggressive driving*.

4. Kepribadian

Individu memiliki ciri khas dalam berperilaku, antara individu satu dengan individu lain berbeda-beda dan memiliki sifat yang membentuk kepribadian mereka. Tasca (2000), Grey (1989) melaporkan bahwa factor pribadi yang telah diidentifikasi sebagai berhubungan dengan kecelakaan kendaraan umumnya termasuk agresi tingkat tinggi, permusuhan, daya saing, mengemudi untuk melepaskan emosional, impulsive dan mengambi resiko (Tasca, 2000).

5. Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan salah satu factor penyebab perilaku *aggressive driving* Beirness (1996) dalam Tasca, (2000). Melakukan review terhadap berbagai penelitian yang berhubungan

dengan gaya hidup performa mengemudi dan resiko tabrakan yang difokuskan pada pengemudi usia muda. Mereka memiliki gaya hidup seperti minum- minuman keras, menggunakan obat-obat terlarang dan merokok. Karena bersosialisasi sampai larut malam. Dimana gaya hidup tersebut menyerap pada semua aspek kehidupan mereka, termasuk saat mereka berkendara.

6. Tingkah laku pengemudi

Tasca (2000) menyatakan tingkah laku pengemudi dapat menjadi salah satu factor penyebab *aggressive driving*. Dalam sebuah penelitian ditemukan bahwa orang yang merasa dirinya memiliki ketrampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya. Sebaliknya pengemudi yang menilai diri mereka sendiri memiliki ketrampilan yang tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghambat laju kendaraannya kurang. Hal ini berarti bahwa orang yang memiliki ketrampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami *aggressive driving*.

7. Faktor lingkungan

Shinnar (1999) dalam Tasca (2000) melaporkan hubungan yang kuat antara kondisi lingkungan dan manifestasi pengemudi agresif.

Pengemudi yang terbiasa dengan kemacetan yang tidak diperkirakan dapat menimbulkan emosi marah pada pengemudi yang kemudian dapat meningkatkan kecenderungan pengemudi untuk melakukan *aggressive driving* (Lajunen 1989, dalam Tasca 2000).

Faktor lingkungan yang juga mempengaruhi timbulnya perilaku *aggressive driving* adalah faktor kepadatan. Kepadatan seringkali memiliki dampak pada manusia, salah satunya yakni perilaku agresif.

2.2.3 Jenis – jenis *Aggressive Driving*

James & Nahl (2000) membagi perilaku *aggressive driving* menjadi beberapa kategori yaitu :

Kategori I: Impatience (ketidak sabaran) Intentionness (ketidak perhatian)

- a. Menerobos lampu merah.
- b. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning.
- c. Berpindah-pindah jalur.
- d. Mengemudi dengan kecepatan 5-15 Km/Jam diatas batas kecepatan maximum.
- e. Bejalan terlalu dekat dengan kendaraan di depannya.
- f. Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan seperti berbelok/berhenti.
- g. Menambah/mengurangi kecepatan secara mendadak.

Kategori II: Power struggle (adu kecepatan)

- a. Mengalangi orang yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberi jalan.
- b. Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya untuk menghalangi
- c. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, membuat gerakan-gerakan yang memancing kemarahan dan membunyikan klakson berkali-kali.
- d. Mengikuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut.
- e. Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.
- f. Mengerem secara mendadak untuk menyerang atau membalas pengemudi lain.

Kategori III: Rocklness (ugal-ugalan) dan Road Range (kemarahan di jalan)

- a. Mengejar pengemudi lain untuk berduel
- b. Mengemudi pada kondisi mabuk.
- c. Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan kendaraannya sendiri dan memukul suatu objek.
- d. Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi.

Dari penjelasan di atas menurut James & Nahl, penulis menyimpulkan

kategori *aggressive driving* ada tiga kategori yang pertama ketidak sabaran, pengendara menjadi tidak sabar ketika dihadapkan pada suatu peristiwa dijalanan, seperti kemacetan, kepadatan lalu lintas di siang hari yang panas dan ugal-ugalan yang dilakukan oleh pengendara lain, sehingga mengakibatkan *aggressive driving*. Pengendara akan cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi untuk beradu kecepatan dengan pengendara lain dan pengendara juga bisa bertidak *aggressive driving* dengan bentuk membentak pengendara lain yang ugal-ugalan pada saat kemacetan terjadi. Ketidak mampuan pengendara untuk mengontrol emosi sehingga pengendara melakukan hal tersebut yang bisa disebut dengan *road rage* (kemarahan dijalan).

2.2.4 Karakteristik pengemudi dalam berkendara.

Menurut Tasca (2000) ada beberapa karakteristik pengemudi dalam berkendara, yaitu:

1. Di pengaruhi ketidak sabaran atau marah dengan pengguna jalan yang lain dengan kondisi lalu lintas.
2. Mengabaikan kepentingan pengguna jalan yang lain. Perilaku juga cenderung:
 - a. Mengintimidasi atau dianggap berbahaya oleh pengguna jalan lainnya.
 - b. Membuat marah pengguna jalan lainnya
 - c. Memaksa pengguna jalan lain mengambil tindakan mengela

Aggressive driving ini sangat sering dijumpai pada jalan-jalan raya. *Aggressive driving* sendiri dapat di bagi menjadi dua, yaitu secara langsung dapat membahayakan ataupun secara tidak langsung membahayakan, akan tetapi cenderung mengintimidasi, membuat marah atau memprovokasi pengemudi lainnya.

Perilaku-perilaku mengemudi yang termasuk kedalam *aggressive driving* secara langsung adalah:

1. Mengambil jarak terlalu dekat dengan pengemudi lain atau di depannya.
2. Mendahului kendaraan lain dengan ugal-ugalan.
3. Melewati jalan yang tidak boleh untuk dilalui.
4. Mendahului kendaraan terlalu dekat didepan kendaraan yang dilewati.
5. Melewati bahu jalan.
6. Melewati jalur yang berlawanan arah.
7. Mencegah pengemudi lain untuk mendahului.
8. Tidak mau mengalah dengan pengemudi lain.
9. Berkendara dengan kecepatan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.
10. Menerobos lampu merah.

Sedangkan perilaku-perilaku *aggressive driving* yang secara tidak langsung adalah:

- a. Mengedipkan lampu
- b. Membunyikan klakson dengan intensitas yang cepat

- c. Berteriak kepada pengendara lain
- d. Memberikan isyarat menantang

2.3 Persepsi Resiko Kecelakaan

2.3.1 Pengertian Persepsi

Persepsi adalah tindak lanjut dari seinsasi. Tidak ada persepsi tanpa seinsasi, karena persepsi sebenarnya adalah pemberian makna terhadap stimulus yang ditangkap oleh alat-alat indera (Darwis, 2006)'

Persepsi menurut Walgito (2002) adalah suatu proses yang didahului oleh penginderaan. Penginderaan adalah suatu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat penerima yaitu alat indera. Namun proses tersebut tidak sampai hanya disitu saja, pada umumnya stimulus tersebut diteruskan oleh syaraf otak ke berbagai pusat susunan syaraf, dan proses selanjutnya merupakan proses persepsi. Dengan demikian, proses persepsi tidak dapat dilepaskan dari proses penginderaan dan proses penginderaan merupakan proses yang mendahului terjadinya persepsi. Proses penginderaan terjadi setiap saat yaitu pada waktu individu menerima sistem yang mengenai dirinya melalui alat indera.

Persepsi dalam arti umum adalah pandangan seseorang terhadap sesuatu yang akan membuat respon bagaimana dan dengan apa seseorang akan bertindak. Berdasarkan definisi-definisi tersebut, maka penulis menyimpulkan bawa persepsi adalah proses pengorganisasian,

menafsirkan, membeda-bedakan, pengelompokan dan juga proses perhatian terhadap stimulus atau rangsangan. Setiap orang mempersepsikan yang berbeda-beda meskipun objeknya sama.

2.3.2 Pengertian Persepsi Resiko Kecelakaan

Sjoberg, Moen & Rundmo (2004) Mengemukakan bahwa persepsi resiko adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya. Untuk memahami resiko mencakup evaluasi probabilitas serta konsekuensi dari hasil negative.

Menurut Brown & Groeger dalam Ferguson (2003) persepsi resiko tidak hanya meliputi pemeriksaan potensi bahaya di lingkungan lalu lintas tetapi juga pemeriksaan kemampuan pengemudi dan kendaraan untuk mencegah potensi bahaya dari tabrakan yang sesungguhnya.

Berdasarkan definisi-definisi persepsi risiko diatas maka penulis menyimpulkan persepsi resiko adalah penilaian kemungkinan terjadinya bahaya atau kerugian atau hal yang tidak diinginkan. Dalam kasus kecelakaan, persepsi resiko kecelakaan adalah penilaian kemungkinan terjadinya suatu kejadian kecelakaan lalu lintas.

2.3.3 Faktor Yang Mempengaruhi Persepsi Resiko

Seperti persepsi pada umumnya, persepsi risiko dipengaruhi banyak factor, antara lain pengetahuan, nilai dan kepentingan, keyakinan, serta motivasi yang personal. Oleh karena itu, persepsi risiko diyakini lebih bersifat subjektif, yaitu bergantung pada siapa yang menilainya. Ada orang yang sangat peduli terhadap risiko sebaliknya ada yang kurang peduli. Hal ini disebabkan karena perbedaan persepsi seseorang terhadap risiko yang dipengaruhi berbagai factor seperti latar belakang sosial, budaya, pengalaman dan pengetahuan. Pada saat persepsi seseorang mengenai risiko berada di puncak angka kecelakaan, kegagalan atau penyimpangan juga akan menurun sehingga peluang terjadinya kecelakaan atau kegagalan akan meningkat.

Persepsi risiko mengenai suatu kondisi berbeda-beda antara satu individu dengan individu lain. Suatu kondisi yang dianggap sebagai berisiko tinggi oleh individu yang satu dapat dipersepsi sebagai berisiko rendah oleh individu lainnya. Perbedaan persepsi risiko antara individu yang satu dengan lainnya dapat terjadi karena pengaruh dari beberapa hal. Sejumlah hal yang dapat mempengaruhi persepsi risiko antara lain usia, elemen jalan, adaptasi, ketakutan, control, asal risiko, pilihan, keberadaan anak-anak, baru tidaknya risiko tersebut, pertukaran risiko keuntungan dan kepercayaan (Ropeik & Siovic, 2003). Menurut (Ropeik & Siovic,

2003) beberapa factor yang mempengaruhi sikap terhadap pengendara berisiko, yaitu:

Patuh terhadap aturan kecepatan. Orang memiliki kepatuhan terhadap aturan kecepatan cenderung tidak berisiko dalam berkendara. Peduli terhadap kecelakaan lalu lintas. Kepedulian terhadap kecelakaan lalu lintas akan membuat seseorang lebih berhati-hati dalam berkendara sehingga cenderung tidak ambil risiko dalam berkendara. Kecenderungan pengambilan risiko di lalu lintas, orang yang cenderung mengambil keputusan yang penuh risiko dalam berkendara akan memiliki risiko yang tinggi dalam berkendara. Pelanggaran dasar peraturan lalu lintas. Orang yang cenderung mengabaikan aturan dasar berlalu lintas cenderung berisiko dalam berkendara. Misalkan tidak berhenti ketika lampu merah menyala.

Kalau kita lihat kasus-kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi dikarenakan factor psikososial. Individu memiliki persepsi risiko rendah cenderung berkendara secara agresif. Individu semacam ini biasanya mempunyai tingkat kepercayaan yang tinggi sehingga berkendara cenderung membahayakan dirinya dan orang lain. Misalkan, ketika kita mendahului kendaraan di depan, maka banyak hal yang harus dipertimbangkan, salah satunya adalah adanya kendaraan dari depan yang muncul saat kita mendahului. Individu yang memiliki kepercayaan diri dan persepsi risiko rendah cenderung mengabaikan hal tersebut, mereka yakin dapat melewati kendaraan tersebut.

2.2.4 Faktor-Faktor Persepsi Resiko Kecelakaan

Ropiek & Solvic (2003) menyebutkan bahwa factor-faktor persepsi resiko terdiri dari 10 faktor yaitu:

- a. Ketakutan (dread)
- b. Kontrol
- c. Asal resiko (alam/manusia)
- d. Kewaspadaan
- e. Bisa hal itu akan terjadi pada diri sendiri
- f. Pertukaran resiko keuntungan
- g. Kepercayaan terhadap factor yang menghindarkan kecelakaan

Faktor-faktor persepsi resiko tersebut merupakan factor-faktor persepsi resiko secara umum, yang dapat digunakan dalam berbagai jenis persepsi resiko. Dalam jurnalnya Ropiek & Slovic (2003) memberikan penjelasan dan contoh penggunaan factor-faktor persepsi resiko tersebut dalam berbagai jenis. Diantaranya adalah persepsi resiko dalam hal penyakit, persepsi resiko dalam hal kecelakaan, persepsi resiko dalam hal teknologi. Persepsi resiko dalam hal kecelakaan seperti persepsi resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas saat berkendara.

Bila dikaitkan dengan penelitian, maka factor-faktor persepsi resiko tersebut akan digunakan sebagai factor-faktor persepsi resiko dalam hal kecelakaan. Oleh karena itu, factor-faktor persepsi tersebut menjadi factor persepsi resiko kecelakaan dengan penjelasan sebagai

Berikut:

1. Ketakutan (dread)

Individu akan mempersepsi sesuatu kejadian memiliki resiko yang benar apabila akibat yang akan ditimbulkan menakutkan contoh bahwa kemarin yang menakutkan sering menimbulkan perhatian yang lebih dari individu. Dalam mengemudi apabila individu menganggap bahwa akibat dari perilaku *aggressive driving* adalah terlibat dalam kecelakaan serta mengalami cara kematian yang menakutkan maka yang dipersepsi adalah besar.

2. Kontrol

Persepsi resiko dari suatu situasi akan dianggap lebih kecil apabila individu merasa memiliki (control) kendali atas situasi yang dihadapinya. Akan tetapi apabila individu merasa tidak memiliki control atas situasi yang dihadapinya, maka individu akan merasa lebih memiliki persepsi resiko yang besar terhadap situasi yang dihadapinya tersebut. Misalnya posisi sebagai pengendara di dalam sebuah mobil akan dianggap oleh individu sebagai beresiko rendah. Karena pengemudi merasa memiliki control atas mobil yang dikemudikan tersebut teradap segala hal yang akan terjadi selama mengemudi. Namun apabila individu berposisi sebagai penumpang maka ia akan mempersepsi hal tersebut sebagai beresiko tinggi karena ia tidak dapat mengontrol kemudi kendaraan tersebut sewaktu menjadi penumpang.

3. Asal resiko (alam/manusia)

Suatu kejadian tertentu akan dipersepsi memiliki resiko rendah apabila penyebab dari resiko tersebut berasal dari alam. Tetapi apabila suatu kejadian yang disebabkan oleh perbuatan manusia maka hal tersebut akan dipersepsi lebih tinggi.

4. Kewaspadaan

Semakin waspada individu akan suatu resiko semakin tersedia kewaspadaan tersebut ke dalam kesadaran kita individu semakin perhatian terhadap resiko tersebut.

5. Bisa hal itu akan terjadi pada diri sendiri

Individu akan mempersepsi resiko yang lebih besar apabila berfikir bahwa dirinya dan orang-orang yang ia sayangi dapat menjadi korban misalnya, informasi tentang jalan tersebut merupakan jalan yang rawan kecelakaan, individu akan menganggap bahwa setiap orang yang melewati jalan tersebut akan mengalami kecelakaan baik berkendara maupun tidak. Pada hal kemungkinan akan terjadinya kecelakaan belum tentu terjadi pada setiap individu, baik pada individu yang berkendara aman maupun tidak aman. Walaupun jalan tersebut rawan kecelakaan, hal ini menjelaskan mengapa kemungkinan statistic sering kali tidak relevan bagi kita dan merupakan bentuk komunikasi resiko yang tidak efektif.

6. Pertukaran resiko keuntungan

Beberapa peneliti persepsi resiko dan penganalisis percaya bahwa pertukaran resiko keuntungan merupakan factor utama yang membuat individu lebih atau kurang takut terdapat suatu ancaman. Jika individu melihat adanya sesuatu keuntungan dari suatu perilaku atau pilihan resiko yang dipersepsikan lebih besar.

7. Kepercayaan terhadap factor yang menghindarkan kecelakaan

Penelitian menunjukkan bahwa semakin kecil kepercayaan kita terhadap factor-faktor yang dapat melindungi diri kita maka kita akan semakin takut terhadap resiko yang akan kita hadapi. Tetapi semakin besar kepercayaan kita terhadap factor-faktor yang dapat melindungi diri kita, semakin kecil rasa takut yang kita rasakan.

Penelitian ini akan menggunakan tujuh factor persepsi resiko kecelakaan yaitu Ketakutan (dread), Kontrol, Asal resiko (alam/manusia), kewaspadaan, Bisa hal itu akan terjadi pada diri sendiri, Pertukaran resiko keuntungan, Kepercayaan terhadap factor yang menghindarkan kecelakaan.

2.4 Penelitian Terdahulu

Penelitian-penelitian sebelumnya yang dijadikan referensi untuk penelitian tugas akhir ini yaitu dijelaskan dengan tabel berikut:

Tabel 2.4.1 Penelitian Terdahulu

No	Sumber Peneliti (Tahun)	Judul Penelitian	Metode	Hasil
1	Yohannes Lulie (2005) Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta	Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan Saat Mengemudi	Penyebaran kuisisioner ke 90 responden pengolahan data menggunakan program SPSS dan data usulan perlu tindakan pendidikan <i>road safety</i> .	Hasil penelitian ini hanya 53 responden (58,89 %) merasa perlu untuk mendapat pendidikan <i>road safety</i> dijalan raya, sedangkan 39 (41,11 %) responden menolak.

Tabel 2.4.1 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)

No	Sumber Peneliti (Tahun)	Judul Penelitian	Metode	Hasil
2	Ika Herani (2017) Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik UM, Universitas Negeri Malang	Perilaku Berkendara Agresif Pada Pengguna Kendaraan Bermotor di Kota Malang	Metode yang digunakan penelitian survei deskriptif.	Hasil dari penelitian ini berdasarkan survei mengenai bentuk-bentuk perilaku agresif dalam mengemudi yaitu impatience dan inattention (ketidak sabaran dan kecerobohan). Setelah dilakukan analisis data dari 400 responden, dihasilkan untuk komponen impatience and inattention, diperoleh data sebanyak 197 subjek menambahkan kecepatan ketika melihat lampu kucing menyala, 167 subjek berkendara secara zig-zag, dan 126 subjek memilih mengemudi melebihi batas kecepatan maksimum.

Tabel 2.4.1 Penelitian Terdahulu (Lanjutan)

No	Sumber Peneliti (Tahun)	Judul Penelitian	Metode	Hasil
	Dewi Handayani (2017) Program Studi Teknik Sipil, Universitas Sebelas Maret, kota Surakarta	Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor.	Penyebaran Kuisisioner dan menggunakan analisis jalur dengan program AMOS 20.0.	Hasil penelitian ini Persentase remaja penggunaan sepeda motor didominasi sebesar 48,33 % usia 16-17 tahun dan menunjukkan masih kurangnya perhatian remaja terhadap lalu lintas maka perlu adanya kegiatan sosialisasi akan pentingnya peraturan lalu lintas.