

# HUBUNGAN *MINDFULNESS* DAN KECENDERUNGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA MOTOR USIA DEWASA AWAL DI JAKARTA

## *THE RELATIONSHIP OF MINDFULNESS AND AGGRESSIVE DRIVING TRENDS IN EARLY ADULTS IN JAKARTA*

Teguh Lesmana<sup>1</sup>, Mikhael Elgin<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Psikologi, Universitas Bunda Mulia, Jakarta Utara

<sup>1</sup>teguhlesmana73@gmail.com

### Abstrak

Kecelakaan lalu lintas kebanyakan didominasi oleh sepeda motor. Salah satu penyebab kecelakaan adalah karena adanya faktor manusia dalam berkendara ketika beberapa pengendara kesulitan mengelola amarahnya saat berkendara sehingga melakukan perilaku berkendara yang beresiko atau dikenal dengan *aggressive driving*. Salah satu cara untuk mengelola amarah adalah menerapkan kebiasaan *mindfulness* dalam kehidupan sehari-hari. Penelitian ini bertujuan untuk mencari tahu hubungan *mindfulness* dengan kecenderungan *aggressive driving* pada pengendara motor usia dewasa awal di Jakarta. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik analisa korelasional. Alat ukur *Five Facet Mindfulness Questionnaires Short Version* digunakan untuk mengukur kondisi *mindfulness* partisipan, sementara untuk mengukur kecenderungan *aggressive driving* menggunakan alat ukur buatan peneliti sendiri yang berdasarkan teori James dan Nahl. Partisipan dalam penelitian terdiri atas 400 subjek dan metode sampling yang digunakan *purposive sampling* dengan kriteria subjek pengendara motor di Jakarta yang berada pada usia dewasa awal yaitu antara usia 20 sampai 40 tahun. Hasil penelitian menunjukkan aspek *mindfulness* yang memiliki hubungan negatif signifikan dengan *aggressive driving* adalah *acting with awareness* ( $p < 0.01$ ,  $r = -0.213$ ) dan *nonjudging of experience* ( $p < 0.01$ ,  $r = -0.142$ ). Hasil tersebut menunjukkan semakin fokus pada aktivitas berkendara, maka kecenderungan pengendara motor untuk terlibat pada perilaku agresif semakin berkurang.

**Kata Kunci:** *Mindfulness*, *Aggressive Driving*, Pengendara Motor

### Abstract

*Traffic accidents are mostly dominated by motorbikes. One of the causes of accidents is due to the human factor in driving where some drivers have difficulty managing their anger when driving to conduct risky driving behavior or known as aggressive driving. One way to manage anger is to apply the habit of mindfulness in everyday life. This study aims to find out the relationship between mindfulness and aggressive driving tendencies in early adult motorcyclists in Jakarta. This research uses quantitative methods with correlational analysis techniques. The Five Facet Mindfulness Questionnaires Short Version is used to measure participants' mindfulness conditions while measuring the tendency of aggressive driving using the researchers' measurement tools based on James and Nahl's theory. Participants in the study consisted of 400 subjects and the sampling method used was purposive sampling with the criteria of the subject of motorcyclists in Jakarta who were in early adulthood, namely between the ages of 20 to 40 years. The results showed aspects of mindfulness that had a significant negative relationship with aggressive driving were acting with awareness ( $p < 0.01$ ,  $r = -0.213$ ) and nonjudging of experience ( $p < 0.01$ ,  $r = -0.142$ ). These results indicate the more focus on driving activities, the tendency of motorcyclists to engage in aggressive behavior is diminishing.*

**Keywords:** *Mindfulness*, *Aggressive Riding*, *Motorists*

## PENDAHULUAN

Di jalanan banyak sekali terjadi kecelakaan yang menyebabkan luka fatal bahkan kematian. WHO mengatakan 1.35 juta orang meninggal karena kecelakaan di jalan. Kecelakaan tersebut paling sering menyerang pengguna jalan yang rapuh dan tidak memiliki pertahanan yang kuat seperti pengendara kendaraan roda empat atau lebih (WHO, 2018). Indonesia menempati peringkat pertama pada tingkat kecelakaan di dunia dengan angka 28-38 ribu per tahun. Menurut Irjen Royke Lumowa (seperti yang dikutip dalam Divianta, 2017) selaku Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia, Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengatakan bahwa angka tersebut merupakan angka tertinggi di dunia, dan meminta Indonesia untuk menurunkan angka tersebut sebanyak 50% pada tahun 2014-2020. Di Jakarta sendiri banyak sekali pengguna motor dan semakin meningkat setiap tahunnya. Dari tahun 2013 sampai tahun 2017 penggunaan motor terus meningkat dari 10 juta pengguna dan naik menjadi di atas 15 juta pada tahun 2017 (Kepolisian Republik Indonesia, 2017).

Sayangnya peningkatan pengguna motor tersebut juga meningkatkan korban kecelakaan di jalan. Data Polda Metro Jaya (dalam Wahid, 2018) tercatat 529 korban jiwa karena kecelakaan sepanjang tahun 2017. Pada tahun 2018 juga tercatat 524 korban jiwa. Terdapat penurunan korban luka berat yang sebelumnya 1.007 jadi 804. Meski begitu, terjadi peningkatan korban luka ringan sebanyak 4,492 berubah menjadi 5,237 korban. Dominasi kecelakaan sepeda motor sebanyak 4,225 kasus kecelakaan merupakan peningkatan dari tahun lalu yang berjumlah 3,770 kasus. Menurut Saputra (2018) beberapa penyebab kecelakaan yaitu, faktor manusianya, sarana dan prasarana yang digunakan, serta faktor lingkungannya. Selain itu, Saputra (2018) menambahkan bahwa manusia merupakan faktor utama dalam kecelakaan lalu lintas di jalanan, karena manusia sebagai pengguna jalan adalah unsur utama terjadinya pergerakan lalu lintas.

Seperti yang sudah dipaparkan, kecelakaan lalu lintas tersebut disebabkan oleh faktor manusianya sendiri. Berdasarkan Desideria (2016) diketahui bahwa hal yang memicu amarah di Jakarta sangat banyak sehingga orang dengan kontrol emosi yang rendah mudah merasakan emosi negatif dan mengekspresikan amarah tersebut dengan perilaku agresif di jalan. *Aggressive driving* menurut James dan Nahl (2000) ialah berkendara dalam pengaruh gangguan emosi, yang memunculkan perilaku yang mendorong resiko terhadap pengendara lain. Penelitian mengenai *aggressive driving* banyak mengatakan mengenai karakteristik kepribadian berpengaruh pada *aggressive driving* (Bone & Mowen, 2006; Hennessy, Wiesenthal, & Kohn, 2000; Iversen, 2004). Beberapa penelitian melihat bagaimana amarah dapat memprediksi perilaku agresif saat berkendara, terutama di bawah kondisi frustrasi (Galovski & Blanchard, 2002). Beberapa penelitian juga telah melihat hubungan antara agresivitas berkendara dengan berbagai perbedaan individu seperti gender, umur, pengalaman mengemudi, juga agresivitas seseorang (Perepjolkina & Renge, 2011).

Penelitian-penelitian di atas adalah penelitian mengenai perilaku agresif yang dilakukan untuk pengemudi mobil, penelitian yang meneliti mengenai perilaku agresif yang dilakukan untuk pengendara sepeda motor masih sedikit. Salah satunya adalah penelitian Rowden, Watson, Haworth, Lennon, Shaw, dan Blackman (2016) yang meneliti perbandingan perilaku agresif di jalan oleh pengendara motor yang juga pernah mengendarai mobil, dan hasilnya menunjukkan bahwa skor agresivitas saat mengendarai motor lebih kecil dibandingkan dengan skor agresivitas saat mengemudi mobil. Selain penelitian tersebut, salah satu penelitian terkini tentang berkendara agresif di Indonesia dilakukan oleh Muhaz (2013) yang memfokuskan penelitiannya pada hubungan kematangan emosi dengan *aggressive driving* pada pengendara motor. Berdasarkan penelitian Muhaz (2013), perilaku berkendara agresif berkaitan dengan tingkat kematangan emosi dari pengendara.

Kebanyakan warga negara di Asia Tenggara sendiri menjadikan kendaraan roda dua sebagai kendaraan favorit karena fleksibilitas dan juga keterjangkauan harganya. Namun, ketika fleksibilitas dan mobilitas tersebut tidak bisa dilakukan di jalanan yang macet sehingga menyebabkan pengendara motor mengabaikan peraturan jalan, salah membuat keputusan di jalan, dan agresi di jalan dikarenakan interaksi kompleks dari sikap, niat, dan keinginan untuk memuaskan hasrat perilaku mencari sensasi (Özkan, Lajunen, Gruyol, Yıldırım, Çoyamak, 2012). Bukan hanya fleksibilitas dan mobilitas saat berkendara dengan sepeda motor yang menghilang, ditambah dengan data yang diberikan Ahmad Safrudin, Direktur Eksekutif KPBB (dalam Kurniawan, 2019)

mengenai angka polutan tertinggi di Indonesia, khususnya Jakarta, berasal dari motor yang jumlahnya paling banyak dengan persentase 44,53%, bus 21,43%, mobil pribadi 16,11%, dan sisanya dari bajaj. Data tersebut menunjukkan banyaknya pengguna jalan di Jakarta dan juga polusi yang disebabkan kendaraan-kendaraan tersebut, menyebabkan situasi tidak nyaman dan bisa memicu amarah pengendara motor yang terpapar polusi dan kemacetan secara langsung sehingga dapat memunculkan perilaku agresif di jalan sesuai dengan hasil penelitian dari Galovski dan Blanchard (2002).

Dari berbagai penelitian dan pernyataan di atas dapat disimpulkan bahwa seseorang harus memiliki emosi yang stabil di jalanan, karena sangat banyak situasi di jalanan yang bisa memicu amarah bagi para pengguna jalan. Berdasarkan penelitian Amutio, Franco, Pérez-Fuentes, Gázquez, dan Mercader (2015), diketahui bahwa pelatihan *mindfulness* dapat menurunkan kemarahan, kecemasan dan depresi sehingga kondisi *mindfulness* sebenarnya dapat dipercaya mengatasi rasa kemarahan yang dialami juga pada para pengendara bermotor. Menurut Langer (1989), *mindfulness* adalah rasa terlibat, terikat, dan keadaan pikiran aktif yang dicapai dengan memperhatikan hal baru. *Mindfulness* yaitu meletakkan atensi kepada pengalaman yang sedang terjadi pada diri dalam cara yang mengizinkan keterbukaan dan fleksibilitas. *Mindfulness* merupakan kondisi yang hadir dan penuh kesadaran sepanjang aktivitas keseharian yang dilakukan (Compton, 2005). Menurut Alidina (2010), *mindfulness* yaitu memberi perhatian pada saat tertentu dengan suatu tujuan yang disertai dengan rasa terharu, keingintahuan, dan penerimaan.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan Heppner, dkk. (2008) mengenai *mindfulness* sebagai cara untuk mengurangi perilaku agresif ditemukan bahwa atensi yang meningkat pada momen kekinian dapat mengurangi ego yang dimiliki individu dan hal tersebut dapat menurunkan kemungkinan perilaku agresif. Berkurangnya ego menyebabkan individu tidak jadi mengutamakan perasaan emosi yang dialami dan menyebabkan individu lebih mudah menerima penolakan atau ketidaksesuaian yang dialami tanpa adanya keinginan untuk merespon emosi. Tingkat kecelakaan yang terus mengalami peningkatan pada pengendara bermotor di Jakarta menunjukkan adanya perilaku berkendara yang beresiko ketika para pengendara motor cenderung mengutamakan amarahnya saat berkendara. Emosi atau perasaan marah yang memicu terjadinya *aggressive driving* perlu dicari solusinya dan salah satu cara untuk mengatasi *aggressive driving* adalah dengan menerapkan praktek *mindfulness*. Oleh karena itu dalam penelitian ini yang berusaha menyediakan data awal untuk mencari tahu hubungan *mindfulness* dan kecenderungan *aggressive driving* diharapkan dapat menjadi penelitian dasar untuk menurunkan tingkat kecelakaan yang dialami pada para pengendara bermotor dengan menerapkan praktik *mindfulness* dalam kehidupan sehari-hari. Dalam penelitian ini yang berusaha untuk ditemukan adalah hubungan antara *mindfulness* dengan kecenderungan *aggressive driving* pada pengendara motor usia dewasa awal yang mungkin masih mengutamakan emosi atau amarahnya saat berkendara di Jakarta. Bila pengendara motor dapat memusatkan atensinya hanya pada perilaku berkendara di jalan tanpa melibatkan emosi yang dialami maka perilaku berkendara di jalan tidak akan menjadi ke arah agresif.

## METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif yang hasil datanya dikumpulkan dan ditampilkan dalam bentuk angka seperti skor rata-rata untuk kelompok dalam suatu tugas, persentase orang-orang yang melakukan suatu tugas tertentu, grafik dan tabel, dan seterusnya (Goodwin, 2012). Strategi penelitian yang digunakan adalah korelasional, yaitu pendekatan umum dalam penelitian yang meliputi mengukur dua atau lebih variabel dari setiap partisipan untuk mendeskripsikan hubungan antara variabel-variabel tersebut, namun tidak mencoba untuk menjelaskan hubungan dari variabel-variabel tersebut (Gravetter & Forzano, 2012).

Populasi adalah seluruh anggota dari sebuah kelompok yang sudah didefinisikan (Goodwin, 2012). Tidak semua anggota kelompok populasi akan dimasukkan ke dalam penelitian namun hasil dari penelitian ini akan digeneralisasikan ke seluruh anggota populasi, proses ini sering disebut sebagai target populasi (Gravetter & Forzano, 2012), Penelitian ini menggunakan pengendara motor di Jakarta sebagai target populasi. Jumlah pengendara motor di Jakarta diambil menggunakan data pengeluaran SIM C dari tahun 2011-2018 oleh

Ditlantas POLDA Metro jaya. Dilaporkan data pengeluaran SIM C pada tahun 2011 sebanyak 443.907, tahun 2012 sebanyak 336.504, tahun 2013 sebanyak 384.428, tahun 2014 sebanyak 406.441, tahun 2015 sebanyak 506.808, tahun 2016 sebanyak 583.079, tahun 2017 sebanyak 212.344 dan tahun 2018 sebanyak 161.485 dengan total sebanyak 3.034.996 pemegang SIM C di Jakarta. Dari target populasi tersebut akan diambil sampel data untuk diuji di dalam penelitian. Sampel adalah sekumpulan individual yang dipilih dari populasi dan biasanya digunakan untuk merepresentasikan populasi tersebut dalam penelitian (Gravetter & Forzano, 2012). Wahyudi (2017) menjelaskan bahwa ukuran sampel yang ditentukan dari suatu populasi menggunakan perhitungan dari rumus Slovin, yaitu:

$$\begin{aligned} n &= \frac{N}{1+N(d)^2} \\ &= \frac{3.034.996}{1+3.034.996(0,05)^2} \\ &= 400 \text{ responden} \end{aligned}$$

Penelitian ini menggunakan teknik pengambilan sampel *purposive sampling* yaitu teknik sampling yang dipilih karena peneliti memiliki pertimbangan-pertimbangan tertentu saat mengambil sampel (Fitrah & Luthfiyah, 2018). Kriteria subjek dalam penelitian yang dijadikan sampel oleh peneliti yaitu; pengendara motor di Jakarta yang berada pada usia dewasa awal yaitu antara usia 20 sampai 40 tahun.

Dalam penelitian ini terdapat dua instrumen yaitu instrumen *mindfulness* dan instrumen *aggressive driving*. Dalam penelitian ini untuk mengukur *mindfulness* digunakan *Five Facet Mindfulness Questionnaires short version* milik Gu, dkk. (2016) yang telah diadaptasi ke dalam bahasa Indonesia oleh peneliti. Alat ukur milik Gu, dkk. (2016) merupakan alat ukur yang mengukur *mindfulness* dengan dasar teori yang sama dengan alat ukur aslinya (Baer, Smith, Hopkins, Krietemeyer, & Toney, 2006), namun jumlah butir kuesioner lebih sedikit dengan hanya terdiri atas 15 butir pernyataan, sedangkan kuesioner aslinya terdiri atas 39 butir pernyataan. Dalam penelitian ini, peneliti mengukur kecenderungan *aggressive driving* menggunakan alat ukur buatan peneliti sendiri yang berdasarkan teori James dan Nahl (2000).

Teknik analisis menggunakan program SPSS versi 21 untuk menganalisis hasil uji coba alat ukur dan menggambarkan tingkat *mindfulness* dan kecenderungan *aggressive driving*. Metode yang digunakan untuk menganalisa hasil uji coba alat ukur adalah analisis reliabilitas dan melihat Cronbach's alpha untuk menentukan tingkat reliabilitas alat ukur, sementara untuk menghilangkan butir yang tidak lolos uji coba dengan melihat nilai *corrected item total correlation* pada program SPSS. Setelah didapatkan partisipan penelitian, maka cara yang digunakan untuk menganalisis hubungan diantara *mindfulness* dan kecenderungan *aggressive driving* adalah dengan menggunakan teknik analisis korelasi Pearson untuk data terdistribusi normal, sementara analisis korelasi Spearman digunakan untuk data yang terdistribusi tidak normal.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Alat ukur *Aggressive Driving* yang digunakan dalam uji coba diuji reliabilitas dengan menggunakan 30 orang partisipan. Uji reliabilitas menghasilkan nilai akhir Cronbach's alpha = 0.811 untuk kategori *bend the road rules* dengan mengeliminasi 3 dari 8 aitem sehingga total aitem akhir dari aitem *bend the road rules* berjumlah 5 aitem. Sedangkan untuk aitem kategori *propensity for aggression* memiliki reliabilitas Cronbach's alpha = 0,823 dan tidak ada aitem yang dieliminasi dalam kategori tersebut dengan total aitem sebanyak 6 butir. Total akhir aitem *aggressive driving* berjumlah 11 aitem dari 14 aitem.

Alat ukur *Mindfulness* yang digunakan dalam uji coba diuji reliabilitas dengan menggunakan 30 orang partisipan. Uji reliabilitas menghasilkan nilai akhir Cronbach's alpha = 0.491 untuk kategori *observing*; 0.383 untuk kategori *describing*; 0.646 untuk kategori *acting with awareness*; 0.618 untuk kategori *nonjudging*; dan 0.526 untuk kategori *nonreactivity*. Untuk dimensi yang memiliki Cronbach's alpha kurang dari 0.6 tidak dipakai karena tidak cukup reliabel, oleh karena itu dimensi yang digunakan hanya 2 dimensi yaitu *acting with*

*awareness* dan *nonjudging*. Total akhir aitem *mindfulness* berjumlah 6 aitem dari 15 aitem.

Pada penelitian ini telah berhasil didapatkan jumlah subjek sebesar 400 orang yang bersedia menjadi partisipan penelitian. Dari hasil pengumpulan data, peneliti juga mengumpulkan gambaran umum mengenai data deskriptif dari subjek. Gambaran umum yang akan di jelaskan dalam penelitian ini adalah data demografis yang didapat dari lembar “data diri” dari kuesioner yang dibuat. Data demografis tersebut terbagi menjadi 5 yaitu; jenis kelamin, usia, jenis pekerjaan, tingkat pendidikan, lama menggunakan sepeda motor, dan frekuensi berkendara.

Responden yang didapat berjumlah 400 orang dan penyebaran jenis kelamin dari 400 orang tersebut terbagi menjadi lebih dominan di laki-laki sebesar 65% dengan jumlah 260 responden. Sedangkan perempuan sebesar 35% dengan jumlah 140 responden

**Tabel 1** Sebaran Sampel Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Persen
Laki-laki	260	65%
Perempuan	140	35%
Total	400	100%

Usia merupakan salah satu demografis yang dikontrol dalam penelitian ini. Target usia ditentukan dengan umur 18 tahun ke atas. Pengelompokan umur dalam kuesioner dibagi menjadi “18-25”, “26-33”, “33-40” dan “> 40”. Umur dibagi sedemikian rupa untuk melihat apakah variabel penelitian berhubungan dengan usia seseorang. Penyebaran sampel berdasarkan usia sesuai pada tabel 2 sebagai berikut.

**Tabel 2** Sebaran Sampel Berdasarkan Usia

Usia	Jumlah	Persen
18-25	220	55%
26-33	93	23,3%
33-40	43	10,7%
> 40	44	11%
Total	400	100%

Pada tabel 3 di bawah dapat dilihat bahwa penyebaran sampel berdasarkan jenis pekerjaan yang dimiliki dibagi menjadi lima. “Pelajar/Mahasiswa”, “Karyawan”, “*driver online*”, “Wirausaha”, dan “lainnya”. “Lainnya” mencakup ibu rumah tangga, *freelance*, *web designer*, agen asuransi, dan lain-lain. “Pelajar/Mahasiswa” memiliki persentase 39,3% dengan jumlah 157 orang responden. “Karyawan” memiliki persentase 47,8% dengan jumlah 191 orang responden, jumlah terbanyak dari lima jenis pekerjaan yang dimiliki. “*driver online*” memiliki persentase 5,3% dengan jumlah 21 orang responden. “Wirausaha” memiliki persentase 4,8% dengan jumlah responden

**Tabel 3** Sebaran Sampel Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Jenis Pekerjaan	Jumlah	Persen
Pelajar/Mahasiswa	157	39,3%
Karyawan	191	47,7%
<i>Driver Online</i>	21	5,3%
Wirausaha	19	4,7%
Lainnya	12	3%
Total	400	100%

Tingkat pendidikan dibagi menjadi lima tingkatan dimulai dari “SMA/SMK”, “D3/Diploma”, S1/Sarjana”, “S2/Magister”, dan “S3/Doktor” seperti yang dapat dilihat pada tabel 4 di bawah. Penyebaran data dari ke lima data demografis tersebut adalah, pendidikan terakhir “SMA/SMK” yang paling besar dengan persentase 64,5% sebanyak 258 orang responden. “S1/Sarjana” dengan persentase 28,5% dengan total responden sebanyak 114 orang responden. “S2/Magister” memiliki persentase 1% dengan jumlah 4 responden. Persebaran terakhir adalah “D3/Diploma” dengan persentase 6% berjumlah 24 orang responden. Pada penelitian ini tidak ada responden dengan latar belakang “S3/Doktor”.

**Tabel 4** Sebaran Sampel Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Pendidikan Terakhir	Jumlah	Persen
SMA/SMK	258	64,5%
D3/Diploma	24	36%
S1/Sarjana	114	28,5%
S2/Magister	4	1%
Total	400	100%

Penyebaran sampel berdasarkan lama menggunakan motor seperti yang terlihat pada tabel 5 dibagi menjadi 4 kategori yaitu “< 1 tahun” dengan persentase 5,5% berjumlah 22 orang responden, “1-3 tahun” dengan persentase 12,8% berjumlah 51 orang responden, “3-5 tahun” memiliki persentase 21,5% dengan jumlah 86 orang responden, dan kategori “> 5 tahun” memiliki persentase 60,3% dengan jumlah responden 241 orang.

**Tabel 5** Sebaran Sampel Berdasarkan Lama Berkendara

Lama Berkendara	Jumlah	Persen
< 1 tahun	22	5,5%
1-3 tahun	51	12,7%
3-5 tahun	86	21,5%
> 5 tahun	241	60,3%
Total	400	100%

Penyebaran data berdasarkan frekuensi menggunakan sepeda motor dibagi menjadi 4 kategori seperti yang bisa dilihat pada tabel 6 dengan kategori “hampir setiap hari” sebagai kategori dengan persentase terbanyak sebesar 82,8% dengan jumlah 331 orang responden. Kategori “Seminggu sekali” memiliki persentase sebesar 8,5% dengan jumlah 34 orang respinden, “2-3 kali dalam sebulan” memiliki pesentase 4,5% dengan jumlah 18 orang responden, dan “sebulan sekali” memiliki persentase 4,3% dengan jumlah 17 orang responden.

**Tabel 6** Sebaran Sampel Berdasarkan Frekuensi Berkendara

Frekuensi Berkendara	Jumlah	Persen
Sebulan sekali	17	4,3%
2-3 kali dalam sebulan	18	4,5%
Seminggu sekali	34	8,5%
Hampir setiap hari	331	82,7%
Total	400	100%

Berdasarkan uji normalitas data diketahui bahwa data tidak terdistribusi normal sehingga jenis korelasi yang digunakan adalah korelasi Spearman. Berdasarkan uji korelasi yang dilakukan diketahui bahwa *aggressive driving* memiliki hubungan yang negatif signifikan dengan *acting with awareness* ( $r = -0.205^{**}$ ,  $p < 0.01$ ) dan *nonjudging* ( $r = -0.242^{**}$ ,  $p < 0.01$ ). Hasil tersebut menunjukkan bahwa semakin tinggi kesadaran seseorang ketika melakukan aktivitas berkendaranya maka ia tidak akan terlibat dalam perilaku agresif saat berkendara. Selain itu semakin netralnya individu tanpa ada penilaian, berarti individu menjadi lebih netral dalam menghadapi pengalaman positif ataupun negatif sehingga tidak akan memberikan respon berlebihan sampai berkendara secara agresif. Hasil hubungan negatif yang signifikan antara dimensi *nonjudging* dengan *aggressive driving* didukung oleh hasil penelitian sebelumnya (Iani, Lauriola, Cafaro, & Didonna, 2016) yang menemukan bahwa dimensi *mindfulness* yakni *nonjudging* dapat berhubungan dengan salah satu aspek dari neurotisme seperti rasa marah. Hal ini dapat terjadi karena pada dimensi *nonjudging*, sikap individu yang tidak memberi penilaian positif atau negatif terhadap pengalaman akan membantu individu untuk tidak memunculkan emosi rasa marah tersebut. Hasil hubungan negatif yang signifikan antara dimensi *acting with awareness* dengan *aggressive driving* didukung juga oleh hasil penelitian sebelumnya (Eisenlohr-Moul, Peters, Pond, & DeWall, 2016) yang menemukan bahwa bertindak dengan penuh fokus dapat menurunkan perilaku marah sehari-hari dan hal ini disebabkan karena individu dengan fokus kesadaran perhatian yang lebih besar terhadap aktivitasnya mungkin lebih tidak rentan terhadap agresivitas dan kemampuan individu yang tetap berfokus pada aktivitasnya dapat mencegah subjek untuk merenungkan pengalaman yang memicu kemarahan di masa lalu atau cara untuk membalas pengalaman yang memicu kemarahan di masa depan.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan *mindfulness* berperan dalam menurunkan kecenderungan perilaku agresif saat berkendara. Dengan demikian bila para pengendara motor memiliki kondisi *mindfulness* yang tinggi saat berkendara khususnya dalam menjalankan aktivitas dengan penuh kesadaran dan tidak memiliki penilaian positif atau negatif mengenai pengalaman yang dialami di jalanan, maka kemungkinan kecenderungan perilaku agresif saat berkendara dapat semakin ditekan dan diturunkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alidina, S. (2010). *Mindfulness for dummies*. England, UK: John Wiley & Sons.
- Amutio, A., Franco, C., Pérez-Fuentes, M. de C., Gázquez, J. J., & Mercader, I. (2015). Mindfulness training for reducing anger, anxiety, and depression in fibromyalgia patients. *Frontiers in Psychology*, 5, 1-8. doi:10.3389/fpsyg.2014.01572
- Baer, R. A., Smith, G. T., Hopkins, J., Krietemeyer, J., & Toney, L. (2006). Using self-report assessment methods to explore facets of mindfulness. *Assessment* 13(1), 27-45. doi: 10.1177/1073191105283504
- Bone, S. A., & Mowen, J. C. (2006). Identifying the traits of aggressive and distracted drivers: A hierarchical trait model approach. *Journal of Consumer Behaviour*, 5(5), 454-464.
- Compton, W. C. (2005). *An introduction to positive psychology*. Belmont, CA: Wadsworth, a division of Thomson Learning Inc.
- Desideria, B. (2016, April 14). Ini alasan jalanan jakarta mudah membuat orang marah. *Liputan6.com*. Retrieved from: <https://www.liputan6.com/health/read/2483611/ini-alasan-jalanan-jakarta-mudah-membuat-orang-marah>
- Divianta, D. (2017, November 18). Angka kematian akibat kecelakaan, Indonesia tertinggi di dunia. *Liputan6.com*. Retrieved from :<https://www.liputan6.com/news/read/3167214/angka-kematian-akibat-kecelakaan-indonesia-tertinggi-di-dunia>
- Eisenlohr-Moul, T. A., Peters, J. R., Pond, R. S., Jr, & DeWall, C. N. (2016). Both trait and state mindfulness predict lower aggressiveness via anger rumination: A multilevel mediation analysis. *Mindfulness*, 7(3), 713–726. doi:10.1007/s12671-016-0508-x

- Galovski, T. E., & Blanchard, E. B. (2002). The effectiveness of a brief psychological intervention on court-referred and self-referred aggressive drivers. *Behaviour Research and Therapy*, 40(12), 1385-1402. doi:10.1016/s00057967(01)001000
- Goodwin, C.J. (2012). *Research in psychology methods and design (sixth edition)*. New Jersey: John Wiley dan Sons, Inc.
- Gu, J., Strauss, C., Crane, C., Barnhofer, T., Karl, A., Cavanagh, K., & Kuyken, W. (2016). Examining the factor structure of the 39-item and 15-item versions of the Five Facet Mindfulness Questionnaire before and after mindfulness-based cognitive therapy for people with recurrent depression. *Psychological Assessment*, 28(7), 791. doi: 10.1037/pas0000263
- Gravetter, F.J., & Forzano, L.B. (2012). *Research methods for behavioral sciences (4th edition)*. Canada: Cengage Learning.
- Hennessy, D. A., Wiesenthal, D. L., & Kohn, P. M. (2000). The influence of traffic congestion, daily hassles, and trait stress susceptibility on state driver stress: an interactive perspective. *Journal of Applied Biobehavioral Research*, 5(2), 162-179.
- Heppner., Whitney., Kerns., Michael., Lakey., Chad., ...Edward. (2008). Mindfulness as a means of reducing aggressive behavior: Dispositional and situational evidence. *Aggressive Behavior*, 34, 486-96. doi:10.1002/ab.20258
- Iani, L., Lauriola, M., Cafaro, V., & Didonna, F. (2017) Dimensions of mindfulness and their relations with psychological well-Being and neuroticism. *Mindfulness*, 8, 664–676. doi:10.1007/s12671-016-0645-2
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135–150.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving steering clear of highway warfare*. Amhest, NY: Promothens Book.
- Kurniawan, R. (2019). *Motor disebut penyebab utama polusi di Jakarta, ini jumlah populasinya*. Retrieved from <https://otomotif.kompas.com/read/2019/019/120243715/motor-disebut-penyebab-utama-polusi-di-jakarta-ini-jumlahpopulasinya>
- Langer, E. J. (1989). *Mindfulness (a merloyd lawrence book)*. Cambridge, MA: Da Capo Press.
- Muhaz, M. (2013). Kematangan emosi dengan aggressive driving pada mahasiswa. *Jurnal Online Psikologi*, 1(2).
- Özkan, T., Lajunen, T., Do \_gruyol, B., Yıldırım, Z., Çoymak, A. (2012). Motorcycle accidents, rider behaviour: and psychological models. *Accid. Anal. Prev.*, 49, 124–132.
- Perepjolkina, V., & Renge, V. (2011). Driver's ages, gender, driving xperience, and aggressiveness as predictors of aggressive driving behaviour. *Journal of Pedagogy and Psychology "Signum Temporis"*, 4(1), 62-72. doi:10.2478/v10195-0110045-2
- Rowden, P., Watson, B., Haworth, N., Lennon, A., Shaw, L., & Blackman, R. (2016). Motorcycle riders' self-reported aggression when riding compared with car driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 36, 92–103. doi: 10.1016/j.trf.2015.11.006
- Saputra, A. D. (2018). Studi tingkat kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia berdasarkan data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari tahun 2017-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179. doi:10.25104/warlit.v29i2.557
- Wahid, A.B. (2018). *Angka kecelakaan di Jakarta meningkat, sepeda motor mendominasi*. Retrieved from <https://news.detik.com/berita/d-4352016/angka-kecelakaan-di-jakarta-meningkat-sepeda-motor-mendominasi>
- World Health Organization. (2018). *Road traffic injuries*. Retrieved from <https://www.who.int/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>