

**HUBUNGAN KECERDASAN EMOSI DENGAN *RISKY DRIVING BEHAVIOR*
PADA SISWA DI SMKN 2 BANDA ACEH**

SKRIPSI

Diajukan oleh :

**FAHRIYALDI
NIM. 180901090**



**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2025 M/1446H**

HUBUNGAN KECERDASAN EMOSI DENGAN *RISKY DRIVING BEHAVIOR*

PADA SISWA DI SMKN 2 BANDA ACEH

SKRIPSI

**Diajukan kepada Fakultas Psikologi UIN
Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana S-1 Psikologi (S.Psi)**

Oleh:

**FAHRIYALDI
180901090**

Disetujui oleh

Pembimbing I



**Cut Rizka Aliana, S.Psi., M.Si
NIP. 199010312019032014**

Pembimbing II



**Siti Hajar Sri Hidayati, S.Psi., MA
NIP. 199107142022032001**

**HUBUNGAN KECERDASAN EMOSI DENGAN *RISKY DRIVING BEHAVIOR*
PADA SISWA DI SMKN 2 BANDA ACEH**

Skripsi

Telah Dinilai oleh Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh dan
Dinyatakan Lulus serta Disahkan sebagai
Tugas Akhir untuk Memperoleh Gelar Sarjana
S-1 Psikologi (S.Psi)

Oleh:

FAHRIYALDI
180901090

Pada Hari / Tanggal:
Senin / 14 April 2025

Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi

Ketua



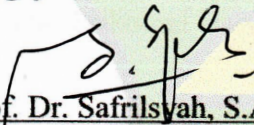
Cut Rizka Aliana, S.Psi., M.Si
NIP. 199010312019032014

Sekretaris



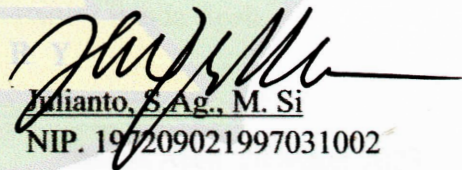
Siti Hajar Sa Hidayati, S.Psi., MA
NIP. 199107142022032001

Penguji I



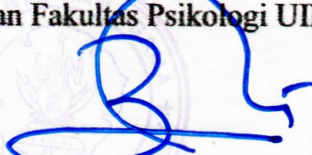
Prof. Dr. Safrilsyah, S.Ag., M.Si
NIP. 197004201997031001

Penguji II



Julianto, S.Ag., M. Si
NIP. 197209021997031002

Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry



Prof. Dr. Muslim, M.Si
NIP. 196610231994021001

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Dengan ini saya :

Nama : Fahriyaldi

Nim : 180901090

Jenjang : Strata Satu (S-1)

Prodi : Psikologi UIN Ar-Raniry

Menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak pernah terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dirujuk dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka. Jika dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap menerima sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

Banda Aceh, 20 Maret 2025

Yang Menyatakan,



FAHRIYALDI
180901090

PRAKATA

Alhamdulillah puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan kesehatan dan kesempatan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan tepat waktu. Shalawat beserta salam kepada Baginda Nabi Muhammad SAW. yang telah memperjuangkan Islam dan membawa umatnya kepada alam yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Dengan izin Allah SWT dan dukungan dari berbagai pihak, penulis berhasil menyelesaikan penulisan skripsi ini yang berjudul "Hubungan Kecerdasan Emosi dengan *Risky Driving Behavior* siswa SMKN 2 Banda Aceh". Dalam kesempatan ini, dengan segala hormat saya ingin mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada Fuadi husen (ayah) dan Dahniar (mamak). Berkat doa dan dukungan, serta kasih sayang dari mereka sehingga saya dapat menyelesaikan tugas akhir pendidikan pada jurusan Psikologi Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry Banda Aceh, penulisan skripsi ini tidak lepas dari lika-liku dan tantangan yang penulis hadapi, berkat dorongan keluarga, nasihat, serta motivasi yang diberikan membuat penulis bersemangat dalam menghadapi segala tantangan, tanpa dukungan bunda, ayah, kakak-kakak beserta keluarga, belum tentu penulis bisa sampai di tahap ini.

Selanjutnya peneliti juga mengucapkan terimakasih kepada pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, yaitu kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Muslim, S.Ag., M.Si sebagai Pimpinan Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry yang telah memberikan sokongan dan semangat kepada semua mahasiswa Psikologi.
2. Bapak Prof. Dr. Safrilsyah, S.Ag., M.Si sebagai Wakil Dekan 1 bidang Pendidikan dan Kelembagaan yang telah membantu bidang akademik mahasiswa.
3. Ibu Misnawati, S.Ag., M.Ag., Ph.D. Sebagai Wakil Dekan II bidang Administrasi dan Keuangan, yang telah membantu dalam administrasi mahasiswa.
4. Bapak Drs. Nasruddin, M.Hum sebagai Wakil Dekan III bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama, yang telah memberikan dukungan dan motivasi kepada mahasiswa.
5. Bapak Julianto, S.Ag., M.Si selaku Ketua Program Studi Psikologi UIN Ar-Raniry, dan juga selaku penguji I yang senantiasa memberikan masukan kepada penulis dalam proses penyelesaian skripsi.
6. Ibu Cut Rizka Aliana, S.Psi., M.Si selaku Pembimbing I yang telah senantiasa meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan motivasi dan arahan kepada penulis selama kuliah di Psikologi.
7. Ibu Siti Hajar Sri Hidayati, S.Psi., MA selaku Pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan motivasi, arahan serta telah banyak membantu penulis dalam proses penyelesaian skripsi.

8. Seluruh dosen, civitas akademika, Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry yang telah membantu, mendidik, dan memberikan ilmu yang bermanfaat dengan ikhlas dan tulus.
9. Terimakasih kepada Bapak Baihaqi, S.Pd., M. Pd selaku kepala sekolah SMKN 2 Banda Aceh beserta jajarannya karna telah membantu penulis melakukan penelitian disekolah tersebut.
10. Terima kasih kepada siswa di SMKN 2 Banda Aceh yang telah membantu penulis dalam mengisi kuisisioner yang diberikan sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
11. Terima kasih kepada ayah dan mamak kandung saya tercinta, Fuadi husen (ayah) dan Dahniar (mamak) berkat dukungan dan doa yang telah diberikan selama ini, dan yang telah membantu perjalanan penulis, memberikan semangat, motivasi, mendukung dan menghibur penulis dalam menyelesaikan skripsi.
12. Terima kasih kepada teman-teman baik saya yaitu Muhammad(memet), Muhammad Arief Faturrahman (choco), Muhammad Fajar, Faris Huzuairi(cail), Aulia Reviza (moro), Rydha Putra Jayuswa (jayuswa), Fadhillatunnisa (bada). Dan Halimatun Sakdiah S.M Terima kasih kepada kalian semua, penulis sangat senang dapat di pertemukan dengan mereka-mereka yang menjadi teman baik selama kuliah.

13. Terima kasih kepada seluruh mahasiswa/mahasiswi psikologi seperjuangan saya angkatan 18 selama perkuliahan.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, karena kesempurnaan sejatinya hanyalah milik Allah SWT. Dengan penuh harapan, penulis berharap bahwa karya ini dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan, khususnya di lingkungan akademik Program Studi Psikologi Fakultas Psikologi UIN Ar-Raniry serta bagi para pembaca pada umumnya. Semoga skripsi ini dapat menjadi referensi yang berharga dan memicu pemikiran yang lebih dalam di bidang yang kami tekuni.

Banda Aceh, 20 Maret 2025

Penulis

Fahriyaldi

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
LEMBAR PENGESAHAN TIM PENGUJI.....	iii
PRAKATA.....	v
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAK	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Masalah	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
E. Keaslian Penelitian.....	9
BAB II LANDASAN TEORI	12
A. <i>Risky Driving Behavior</i>	12
1. Pengertian <i>Risky Driving Behavior</i>	12
2. Aspek-aspek <i>Risky Driving Behavior</i>	13
3. Faktor-faktor yang mempengaruhi <i>Risky Driving Behavior</i>	15
B. Kecerdasan Emosi.....	17
1. Pengertian Kecerdasan Emosi.....	17
2. Aspek-aspek Kecerdasan Emosi	19
C. Hubungan antar Variabel.....	21
D. Hipotesis.....	25
BAB III METODE PENELITIAN	26
A. Pendekatan dan metode penelitian.....	26
B. Identifikasi Variabel Penelitian	26
C. Defenisi Operasional Variabel Penelitian	27
1. Kecerdasan Emosi	27
2. <i>Risky Driving Behavior</i>	27

D. Subjek Penelitian	28
1. Populasi	28
2. Sampel.....	28
E. Teknik Pengumpulan Data	30
1. Persiapan Alat Ukur Penelitian	30
2. Uji Validitas	37
3. Uji Daya Beda Aitem	40
4. Uji Reliabilitas.....	43
F. Teknik Analisis Data.....	45
1. Uji Prasyarat	45
1. Uji Hipotesis.....	46
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	47
A. Pelaksanaan Penelitian.....	47
B. Deskriptif Data Penelitian.....	48
C. Analisis Data Penelitian.....	49
1. Analisis Deskriptif.....	49
2. Uji Prasyarat.....	54
3. Uji Hipotesis.....	56
D. Pembahasan.....	58
BAB V PENUTUP	62
A. Kesimpulan.....	62
B. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN.....	64

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 <i>Blue print</i> Skala Kecerdasan Emosi.....	31
Tabel 3. 2 <i>Blue print</i> Skala <i>Risky Driving Behavior</i>	35
Tabel 3. 3 Koefisien CVR Skala Kecerdasan Emosi	37
Tabel 3. 4 Koefisien CVR Skala <i>Risky Driving Behavior</i>	37
Tabel 3. 5 Koefisien Daya Beda Aitem Skala Kecerdasan Emosi.....	39
Tabel 3. 6 <i>Blue print</i> Akhir Skala Kecerdasan Emosi	40
Tabel 3. 7 Koefisien Daya Beda Aitem Skala <i>Risky Driving Behavior</i>	41
Tabel 3. 8 <i>Blue print</i> Akhir Skala <i>Risky Driving Behavior</i>	41
Tabel 4. 1 Data Demografi Subjek Penelitian Kategori Jenis Kelamin	47
Tabel 4. 2 Data Demografi Subjek Penelitian Kategorisasi Tingkat Kelas	47
Tabel 4. 3 Deskripsi Data Penelitian Kecerdasan Emosi	49
Tabel 4. 4 Kategorisasi Kecerdasan Emosi.....	50
Tabel 4. 5 Deskripsi Data Penelitian <i>Risky Driving Behavior</i>	51
Tabel 4. 6 Kategorisasi <i>Risky Driving Behavior</i>	52
Tabel 4. 7 Hasil Uji Normalitas Sebaran	53
Tabel 4. 8 Hasil Uji Linearitas Hubungan	54
Tabel 4. 9 Hasil Uji Hipotesis Penelitian	56
Tabel 4. 10 Analisis Measure of association	56



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka konseptual.....	24
--------------------------------------	----



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I. SK Pembimbing

Lampiran II. Surat Penelitian

Lampiran III. Surat Selesai Penelitian

Lampiran IV. Kuesioner Penelitian

Lampiran V. Tabulasi Data Penelitian

Lampiran VII. Hasil Analisis Data JASP

Lampiran VII. Daftar Riwayat Hidup



HUBUNGAN KECERDASAN EMOSI DENGAN *RISKY DRIVING BEHAVIOR* PADA SISWA DI SMKN 2 BANDA ACEH

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hubungan kecerdasan emosi dengan *Risky Driving Behavior* pada siswa SMKN 2 Banda Aceh. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode korelasi yang menggunakan skala psikologi yang terdiri atas dua skala yaitu, skala kecerdasan emosi ($\alpha = 0,897$) dan skala *Risky Driving Behavior* ($\alpha = 0,841$). Populasi pada penelitian ini adalah siswa SMKN 2 Banda Aceh yang berjumlah 1028 siswa dengan sampel berjumlah 258 siswa. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah teknik insidental (*accidental sampling*). Analisis data yang digunakan adalah korelasi rho (ρ) dari Spearman. Hasil penelitian ini memperoleh nilai koefisien korelasi rho ($\rho = -0,134$ dengan $p = 0,032$ ($p < 0,05$)) yang berarti bahwa adanya hubungan negatif yang signifikan antara kecerdasan emosi dengan *Risky Driving Behavior* pada siswa SMKN 2 Banda Aceh sehingga hipotesis diterima. Semakin tinggi kecerdasan emosi maka semakin rendah *Risky Driving Behavior*. Sebaliknya semakin rendah kecerdasan emosi, maka semakin tinggi pula *Risky Driving Behavior* pada siswa SMKN 3 Banda Aceh.

Kata Kunci : Kecerdasan Emosi, *Risky Driving Behavior*, Siswa SMKN

THE RELATIONSHIP BETWEEN EMOTIONAL INTELLIGENCE AND RISKY DRIVING BEHAVIOR IN STUDENTS AT SMKN 2 BANDA ACEH

ABSTRACT

The purpose of this study was to determine the relationship between emotional intelligence and *Risky Driving Behavior* in students of SMKN 2 Banda Aceh. This study used a quantitative approach with a correlation method using a psychological scale consisting of two scales, namely, emotional intelligence scale ($\alpha = 0.897$) and *Risky Driving Behavior* scale ($\alpha = 0.841$). The population in this study were students of SMKN 2 Banda Aceh, totaling 1028 students with a sample of 258 students. The sampling technique used was *accidental sampling* technique. The data analysis used is Spearman's rho (ρ) correlation. The results of this study obtained a correlation coefficient value rho ($\rho = -0.134$ with $p = 0.032$ ($p < 0.05$)) which means that there is a significant negative relationship between emotional intelligence and *Risky Driving Behavior* in students of SMKN 2 Banda Aceh so that the hypothesis is accepted. The higher the emotional intelligence, the lower the *Risky Driving Behavior*. Conversely, the lower the emotional intelligence, the higher the *Risky Driving Behavior* in students of SMKN 2 Banda Aceh.

Keyword : Emotional Intellegence, Risky Driving Behavior, SMKN Student

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keselamatan di jalan raya merupakan salah satu masalah kesehatan masyarakat utama di seluruh dunia. Fenomena saat ini banyak sekali terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh orang-orang yang berkendara dengan tidak aman seperti misalnya, ugal-ugalan dijalanan, berkendara sambil main gadget, berkendara dengan sangat cepat, tidak menggunakan sabuk pengaman, dan lain-lain. Berdasarkan data dari Pemerintah Aceh Tahun 2023 Dirlantas Polda Aceh Kombes M. Iqbal Alqudusy menjelaskan, jumlah laka lantas pada Juni 2023 sebanyak 294 kasus, dengan korban meninggal dunia 60 jiwa. faktor penyebab kecelakaan pada umumnya disebabkan karena banyaknya pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan, serta rendahnya kesadaran pengemudi dalam berkendara sehingga dapat mempengaruhi terhadap pengguna jalan lainnya. Ditinjau dari bidang penindakan pelanggaran, jumlah pelanggaran Juni 2023 sebanyak 2.362 pelanggaran, sedangkan Juli 2023 3.324 pelanggaran. Jumlah tersebut mengalami peningkatan sebanyak 962 pelanggaran atau 41 persen. Berdasarkan usia, sebanyak 1.195 orang pelanggar dengan usia 26-45 tahun. Berdasarkan pendidikan, sebanyak 1.997 orang pelanggar tingkat SLTA. Berdasarkan profesi, sebanyak 1.314 orang pelanggar dari swasta dan berdasarkan kendaraan, sebanyak 376 unit pelanggar dari minibus (Safrina, 2023).

Dapat diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas pada tahun 2022 itu menyebabkan luka berat, luka ringan, dan bahkan meninggal dunia. Menurut data statistik Pusat Informasi Kriminal Nasional (PUSIKNAS), kecelakaan lalu lintas yang terjadi sepanjang tahun 2022 mulai 1 Januari-31 Desember yakni sebanyak 25.138 luka. Dengan jenis kecelakaan tertinggi tabrakan depan-depan, jumlahnya mencapai 3.503 luka. Waktu kejadian kecelakaan yang tertinggi relatif terjadi pada internal waktu 8 pagi-12 siang. Menurut Sari & Dewi (2019) kecelakaan lalu lintas sampai saat ini masih menjadi permasalahan kesehatan publik diseluruh dunia. selanjutnya, Menurut data World Health Organization (WHO, 2022) terdapat 1,3 juta jiwa yang meninggal dunia akibat dari kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya.

Tabel 1. 1
Badan Pusat Statistik Kota Banda Aceh 2021

No	Bulan	Jumlah Kecelakaan	Jumlah Korban	
			Luka-luka	Meninggal
1	Januari	111	144	4
2	Februari	51	78	1
3	Maret	64	90	2
4	April	26	34	3
5	Mei	2	2	2
6	Juni	81	110	4
7	Juli	40	62	3
8	Agustus	49	73	4
9	September	42	50	7
10	Oktober	25	34	4
11	November	31	40	3
12	Desember	20	26	-
Jumlah Total		542	743	37

Berdasarkan data BPS Kota Banda Aceh pada tahun 2021 di atas dapat kita lihat bahwa setiap bulannya terjadi kecelakaan lalu lintas. dalam hal itu kita harus lebih berhati-hati dalam berkendara. Ada 3 faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan (Hidayati & Hendrati, 2016). Menurut Adanu, Penmetsa, Wood & Jones (2019) bahwa faktor manusia atau disebut sebagai pengguna jalan adalah faktor yang memiliki kemungkinan untuk menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas. Determinan faktor manusia sebagai penyebab dari kecelakaan tinggi dapat dibagi menjadi dua yaitu, yang pertama faktor yang menurunkan kemampuan mengemudi (pengalaman berkendara, usia, dan kondisi fisiknya), dan yang kedua faktor yang mendorong perilaku pengambilan resiko (tindakan berlebihan, mengemudi melanggar lalu lintas, mengemudi agresif serta beresiko, dan tidak menggunakan sabuk pengaman untuk keselamatan).

Risky Driving Behavior (perilaku mengemudi beresiko) merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan di jalan raya, terutama pada remaja (Yanuvianti, Coralia & Qodariah, 2020). *Risky Driving Behavior* adalah perilaku seseorang dalam mengemudi beresiko dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas, seperti perilaku saat mengerem, menyetir, dan pengaturan kecepatan dalam berkendara (Guo, dkk. 2021).

Risky Driving Behavior (Perilaku mengemudi yang berisiko) merupakan kontributor yang diketahui sebagai penyebab tingginya angka kecelakaan yang

dialami oleh pengemudi muda (Brown dkk, 2021). Charly & Mathew (2023) juga menyebutkan bahwa *Risky Driving Behavior* (perilaku mengemudi yang berisiko) adalah kontributor signifikan terhadap kecelakaan di jalan raya. Selain itu, perilaku mengemudi yang berisiko dapat lebih jauh mempengaruhi probabilitas kecelakaan yang disebabkan oleh parameter arus lalu lintas (Guo dkk, 2022).

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti melalui metode wawancara pada tanggal 7-8 November terhadap 3 orang siswa/i di SMKN 2 Banda Aceh

Berikut adalah cuplikan wawancaranya :

Cuplikan Wawancara 1 :

“saya kalo kesekolah naik kendaraan sendiri bang, pernah menerobos lampu merah karena terburu-buru terus balap-balap juga bawa motornya, terkadang saya sengaja ga pake helm bang kalo ya walaupun itu juga termasuk melanggar lalu lintas ya bang, iya bang saya pernah ga konsentrasi (MR, wawancara personal, 07 November 2023).

Cuplikan wawancara 2 :

“iya naik kendaraan sendiri bang,kadang di antar jemput juga sama orangtua. aku pernah bang mau ke sekolah sekalian antar adek kan jadi karena takut telat pergi sekolah jadi dilampu merah saya ga berhenti lagi dan langsung nyalip mobil dari sebelah kiri buat langsung jalan biar ga telat sekolah dan lagi kalau pagi waktu kesekolah sering lupa bawa helm karena buru-buru biar ga telat masuk sekolah dan aku juga sering telat bangun , jadi sering ngebut-ngebut.pernah ketika mau pergi ke tempat temen karena macet saya ga pake helm dan gamau ngantri jadi saya terobos terus bang. iya sering ga konsentrasi kalo bawa motor pas malamnya begadang karena main game bang haha, jadi sering hoyong kadang-kadang. iya saya sering balap biar kelihatan keren dan knalpot saya buat gede agar keras suaranya.(RP, wawancara personal, 07 November 2023).

Cuplikan wawancara 3 :

“pake kendaraan pribadi, pernah melanggar ga pake helm karena males pakenya dan kalo lampu merah kadang suka terobos tapi karena ada peluang terobos juga. iya pernah buyar konsentrasi karena liat orang di pinggir jalan atau baca maps di hp dan kalo cape juga konsentrasi suka hilang ga fokus. (AR, wawancara personal, 08 November 2023)

Dari wawancara tersebut mengungkapkan bahwa ada berbagai permasalahan dan resiko yang terjadi apabila seseorang berkendara dengan tidak aman dan beresiko. Remaja sering melanggar aturan lalu lintas seperti tidak pakai helm, menerebos lampu merah dan bahkan menyalip kendaraan lain dapat mengakibatkan hal-hal yang fatal seperti kecelakaan dan lain-lain, hal tersebut berkaitan dengan aspek *Risky Driving Behavior* yaitu violations. Terkadang remaja juga melanggar tidak memakai helm dengan tidak sengaja karena terburu-buru dan takut telat, tapi tetap saja dapat membahayakan mereka dan pengguna jalan lainnya, hal tersebut berkaitan dengan aspek errors. Selanjutnya, remaja juga sering sulit berkonsentrasi karena ketika malamnya bergadang bermain game online, bawa kendaraan sambil main hp, sehingga sering melamun membawa kendaraan karena tidak konsentrasi, hal tersebut berkaitan dengan aspek lapses. Kemudian, ternyata remaja sering meluapkan emosinya saat berkendara dengan ugal-ugalan dan berkendara dengan tidak aman seperti menaikan kecepatan kendaraanya, hal itu berkaitan dengan aggressiveness dan juga berkaitan dengan emotional intelegence.

Sebelum wawancara, peneliti melakukan observasi awal, berdasarkan hasil observasi sering terjadi kecelakaan lalu lintas akibat berkendara dengan tidak

aman, Kebanyakan remaja apalagi anak SMK/SMA membawa kendaraan dengan kecepatan yang tinggi, sering berkendara dengan bermain hp dan sering melanggar lalu lintas seperti tidak pakai helm, menerobos lampu merah, bonceng tiga, dan lain-lainnya. Meningkatnya penyebab kecelakaan yang disebabkan oleh seseorang tidak terlepas dari faktor demografi yang ada dalam diri manusia. Salah satu faktor demografi penyebab terjadinya kecelakaan adalah masalah usia. Lam (2002) menyatakan usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari resiko terjadinya sebuah kecelakaan. Remaja menjadi kelompok usia paling rentan mengalami kecelakaan lalu lintas. Hal ini di sebabkan penggunaan sepeda motor oleh remaja bukan melihat dari seberapa besar sepeda motor sebagai alat transportasi, namun lebih memandang sepeda motor sebagai gaya hidup dan tren yang ada saat sekarang ini.

Peran sejumlah faktor eksternal yang berkontribusi terhadap keterlibatan dalam *Risky Driving Behavior* misalnya, seperti kecerdasan emosional sebagai penentu perilaku-perilaku tersebut (Rivers, Brackett, Sickler, & Salovey, 2013; Wozniak, 2013). Pada saat berkendara ada beberapa hal yang mempengaruhi seseorang saat mengemudi kendaraannya, misalnya salah satunya yaitu pengendalian emosi. Perilaku mengemudi sangat bergantung dengan kemampuan seseorang dalam mengatur emosinya, kemampuan itu disebut sebagai Emotional Intelligence atau kecerdasan emosi. Jika seorang mengemudi memiliki emosi yang negatif dan tidak dapat mengontrolnya maka rentan sekali terjadinya perilaku mengemudi beresiko. Menurut Hu, Xie & Li (2013) emosi

negatif yang dirasakan pengemudi mampu mempengaruhi penilaian rasional, sehingga mereka mempengaruhi perilaku mengemudi beresiko.

Penilaian faktor manusia yang terkait dengan mengemudi, termasuk keterkaitan yang kompleks antara perilaku mengemudi, sikap tensi dan emosi dengan keterlibatan dalam kecelakaan merupakan bidang penelitian yang terus berkembang. Temuan dari penelitian yang dilakukan oleh Hayley dkk (2017) memberikan bukti akan perlunya memasukkan kecerdasan emosional, khususnya kemampuan pengemudi untuk mengenali, mengekspresikan, dan mengendalikan emosi, saat menyelidiki *Risky Driving Behavior* pengemudi, khususnya untuk orang dewasa muda dan remaja.

Emosi pengemudi diketahui menjadi salah satu kontributor utama perilaku mengemudi yang beresiko atau berbahaya. Emosi dapat diukur dan dipahami melalui kecerdasan emosional (emotional intelegence) seseorang (Ahmed, Nicholas, Otto, & McMahon, 2022). Temuan dari penelitian Robles, Lopez & Berrocal (2022) menunjukkan bahwa pengemudi yang memiliki emotional intelegence yang baik akan lebih kecil kemungkinannya beresiko saat mengemudi. Hal tersebut akan menjadikan perilaku yang lebih aman dan kemudian akan mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Emotional intelegence menurut Goleman (2009) adalah kemampuan emosi yang meliputi kemampuan untuk mengendalikan diri, memiliki daya tahan ketika menghadapi suatu masalah, mampu mengendalikan impuls, memotivasi diri, mampu mengatur suasana hati, kemampuan berempati dan

membina hubungan dengan orang lain. Maka dari itu dalam berkendara seseorang harus mampu mengendalikan dirinya agar tidak terjadinya perilaku berkendara beresiko yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan latar belakang dan fenomena yang terjadi saat ini saya tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “ Hubungan Emotional Intelegence dengan *Risky Driving Behavior* pada Remaja di SMKN 2 Banda Aceh”.

B. Rumusan Masalah

Sesuai dengan latar belakang masalah maka disini muncul permasalahan yang dirumuskan dalam bentuk pertanyaan yaitu : apakah ada hubungan kecerdasan emosi terhadap risky dirving behavior pada remaja di SMKN 2 Banda Aceh?

C. Tujuan Masalah

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan kecerdasan emosi terhadap *Risky Driving Behavior* pada remaja di SMKN 2 Banda Aceh

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis

Diharapkan dapat menambah wawasan di bidang ilmu psikologis positif khususnya dilingkup psikologi positif yang berkaitan dengan kecerdasan emosi dan *Risky Driving Behavior* pada remaja, serta dapat dijadikan

masukan untuk mengembangkan penelitian yang serupa dan dapat memberikan manfaat untuk penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Mahasiswa

Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan referensi dan bahan acuan bagi para mahasiswa yang ingin meneliti dalam variabel yang sama.

b. Bagi Sekolah

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan masukan bagi sekolah mengenai pentingnya dalam menjaga kestabilan berkendara agar mengurangi resiko dan dampak negatifnya bagi remaja ataupun pengendara lainnya.

c. Bagi orang tua

Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan kepada orangtua agar lebih memperhatikan anaknya terutama dalam berkendara.

E. Keaslian Penelitian

Risky Driving Behavior pernah diteliti oleh Wiraputra (2022) dengan judul “Hubungan antara Kecerdasan Emosi dengan Perilaku Mengemudi Beresiko pada Driver Ojek Online di Kota Semarang“. Penelitian tersebut bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana hubungan antara kecerdasan emosi diri dengan perilaku mengemudi beresiko pada mengemudi ojek online dikota

Semarang.. Subjek penelitian ini berjumlah 111 orang, dan subjek adalah para pengemudi ojek online dikota Semarang.. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada subjek penelitian dan lokasi penelitian

Penelitian lain dilakukan oleh Satiarida & Yanuvianti (2019) tentang Hubungan Stress Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Beresiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung dengan $r = 0,545$.. Penelitian ini melibatkan 232 orang pengendara sepeda motor berusia 20 hingga 25 tahun yang melanggar peraturan lalu lintas di Kota Bandung. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada subjek penelitian, variabel dan lokasi penelitian.

Penelitian lainnya dilakukan oleh Annas dkk (2016) penelitiannya bertujuan untuk melihat apakah terdapat hubungan antara driving optimism dengan *Risky Driving Behavior* pada pengendara usia muda di Jakarta. Pada penelitiannya menggunakan kuesioner dengan partisipan 195 mahasiswa. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada subjek penelitian, metode penelitian dan lokasi penelitian.

Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Sari & Dewi (2023) penelitiannya bertujuan untuk mengidentifikasi hubungan antara sensation seeking terhadap *Risky Driving Behavior* pada pengemudi emerging adulthood di Jawa Timur. Subjek dalam penelitian ini adalah 101 pengemudi mobil pada rentang usia 18-24 tahun di Jawa Timur. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada subjek penelitian dan lokasi penelitian.

Rizqa & Nawangsih (2017) juga melakukan penelitian tentang kesejahteraan psikologis yang berjudul “Hubungan antara Sikap terhadap aturan Lalu Lintas dengan Risky Driving Behavior pada Pengendara Sepeda motor di Bandung”. Penelitian ini melibatkan responden yang melanggar lalu lintas di Bandung. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada subjek penelitian, jumlah responden dan lokasi penelitian.

Penelitian lain juga dilakukan oleh Riyansyah, Safitri, & Fauzia (2020) yang berjudul “Hubungan Konformitas dengan Perilaku Berkendara Beresiko pada Komunitas Motor X di Banjarmasin”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan konformitas dengan perilaku berkendara beresiko pada komunitas motor x di Banjarmasin. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan sampling jenuh dengan sampel dalam penelitian ini berjumlah 60 subjek. Perbedaan penelitian tersebut dengan penelitian ini terletak pada subjek penelitian, teknik sampling, lokasi penelitian, dan variabel penelitian.

Berdasarkan hasil pencarian yang dilakukan oleh peneliti melalui beberapa situs pencarian, belum ditemukan penelitian yang membahas atau mengkaji “Hubungan kecerdasan emosi terhadap *Risky Driving Behavior* pada Remaja di SMKN 2 Banda Aceh”.