

## ***Self Awareness Perokok saat Berkendara***

***Muh. Yusrin<sup>1</sup>, Eva Meizara Puspita Dewi<sup>1</sup>***

<sup>1</sup>Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Makassar

correspondence: [eva.meizara@unm.ac.id](mailto:eva.meizara@unm.ac.id)

**Abstrak.** Meskipun aturan yang melarang perilaku merokok sambil berkendara telah diterapkan pada beberapa provinsi, tetapi masih ada pengendara yang secara sadar merokok sehingga membahayakan pengendara lainnya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui self-awareness perokok saat berkendara dengan menggunakan metode kuantitatif deskriptif. Responden dalam penelitian ini merupakan pengendara yang berada di Kota Makassar dengan jumlah sebanyak 202 orang. Teknik pengumpulan data menggunakan kuisioner. Uji hipotesis dalam penelitian ini menggunakan Uji Kruskal-Wallis. Adapun hasil penelitian ini adalah tingkat self-awareness pengendara yang merokok di Kota Makassar berada pada kategori sedang. Dalam penelitian ini juga ditemukan bahwa aspek kesadaran emosional pada self-awareness menunjukkan hasil yang signifikan pada kategori usia dengan nilai signifikansi 0.000. Sedangkan aspek penilaian diri akurat tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Hal tersebut menunjukkan bahwa self-awareness dari aspek kesadaran emosional ditinjau berdasarkan usia pengendara yang merokok saat berkendara memiliki rasa bertanggung jawab terhadap diri dan tidak dengan mudah terpengaruh namun berdasarkan aspek penilaian diri akurat ditinjau berdasarkan usia pengendara yang merokok saat berkendara tidak mampu mengidentifikasi standar diri dan tidak memiliki pertimbangan moral.

**Kata kunci:** pengendara, perokok, self-awareness

**Abstract.** Although rules prohibiting smoking while riding have been applied to some provinces in Indonesia, there are still drivers who knowingly smoke so as to endanger other motorists. The purpose of this study was to determine the self-awareness of smokers while driving using descriptive quantitative methods. The respondents in this study were motorists in Makassar City with a total of 202 people. Data collection techniques using questionnaires. Test the hypothesis in this study using the Kruskal-Wallis Test. The result of this study is that the level of self-awareness of motorists who smoke in Makassar City is in the moderate category. In this study it was also found that the emotional awareness aspect of self-awareness showed significant results in the age category with a significance value of 0.000. While the aspect of accurate self-assessment there is no significant difference. This shows that self-awareness from the aspect of emotional awareness is reviewed based on the age of riders who smoke while driving, have a sense of self-responsibility and are not easily affected, but based on aspects of self-assessment, accurately reviewed based on the age of drivers who smoke while driving, are unable to identify self-standards and do not have moral considerations.

**Keywords:** riders, self-awareness, smoker

Merokok merupakan kegiatan yang biasa dijumpai dikalangan masyarakat, pada umumnya merokok dinikmati oleh kalangan pekerja atau individu yang telah dewasa. Hal yang terjadi dewasa ini adalah kalangan remaja bahkan anak dibawah umur juga mengkonsumsi rokok dengan alasan pergaulan. Berdasarkan presentase Badan Pusat Statistik (BPS) di Indonesia jumlah penduduk umur 15 tahun keatas yang mengkonsumsi rokok sebesar 29,03% di tahun 2019, 28,69% di tahun 2020 dan 28,96% di tahun 2021. Selain banyaknya alasan mengkonsumsi rokok, rokok merupakan salah satu sumber potensi individu mengalami kanker, serangan jantung, impotensi, gangguan kehamilan dan janin. Yulvina (2015) mengemukakan bahwa terdapat tiga faktor yang menyebabkan individu memiliki kebiasaan merokok yaitu uang saku, ayah perokok, dan teman sebaya perokok.

Setiawan (2018) mengemukakan bahwa saat merokok kandungan nikotin dalam rokok itu diterima oleh reseptor *asetilkolin-nikotinik* yang kemudian membaginya ke jalur kolinergik dan jalur adrenergik. Pada jalur kolinergik, perokok akan merasakan rasa nikmat, memacu *system dopaminergik*. Hasilnya perokok akan merasa lebih tenang, daya pikir serasa lebih cemerlang, dan mampu menekan rasa lapar. Sementara di jalur adrenergik, zat ini akan mengaktifkan *system adrenergic* pada bagian otak lokus seruleus yang mengeluarkan serotonin. Meningkatnya serotonin menimbulkan rangsangan rasa senang sekaligus keinginan mencari rokok lagi. Karena hal tersebut membuat individu merasa sulit untuk berhenti merokok. Individu mengkonsumsi rokok dengan berbagai gaya, dengan bervariasinya gaya dalam merokok maka terdapat perbedaan gaya dalam cara merokok. Ada yang mengkonsumsi rokok sambil meminum kopi dan berdiskusi dengan teman maupun keluarga, ada yang mengkonsumsi rokok sambil melakukan pekerjaan, dan kerap dijumpai individu yang mengkonsumsi rokoknya sambil berkendara, berbagai gaya merokok punya alasan tersendiri bagi perokok.

Perilaku merokok saat berkendara berarti melanggar aturan yang berlaku, penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi sekaligus penegasan aturan yang selama ini disepelekan. Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Dalam peraturan tersebut, tepatnya pada pasal 6 huruf C disebutkan bahwa mengemudikan kendaraan bermotor dilarang sambil merokok. Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai.

Selain bisa mencelakai diri sendiri, merokok saat berkendara motor juga dapat membahayakan pengguna jalan lain dan berpotensi mengakibatkan kecelakaan. Adanya larangan melakukan aktivitas lain dalam hal ini termasuk merokok juga pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLA). Dalam aturan ini secara lebih luas mengatur mengenai pelarangan melakukan aktivitas lain selain berkendara ditujukan untuk semua pengemudi, mulai dari mobil hingga truk.

Goleman (1998) mendefinisikan kesadaran diri adalah ketika individu mengetahui apa yang dirasakan untuk membantunya mengarahkan pada pengambilan keputusan sendiri. Kesadaran diri membuat individu memahami apa yang dirasakannya sehingga mampu menilai diri sesuai dengan kemampuan dan kepercayaan dirinya. Berdasarkan definisinya, Goleman menyimpulkan dua aspek dari kesadaran diri, yaitu kesadaran diri emosional dimana individu mampu mencerminkan pentingnya mengenali perasaan sendiri untuk dapat memahami kelemahan dan kelebihan diri, lalu adanya penilaian diri yang akurat agar individu dapat mengenali kelemahan dan kelebihan diri serta kepercayaan diri untuk memberikan keyakinan pada individu bahwa dirinya mampu melakukan sesuai sesuai dengan tugasnya.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Goleman (1995 dan 1998) dan Boyatzis (1999) mengemukakan bahwa dasar dari kemampuan emosional adalah kesadaran diri (*self-awareness*) yaitu pengetahuan akan kemampuan dan keterbatasan diri sendiri sekaligus juga pemahaman yang mendalam akan faktor-faktor dan situasi yang dapat menyebabkan munculnya emosi dalam diri sendiri. Dengan adanya kesadaran ini, seorang individu dapat mengatur emosi dan perilakunya serta dapat memahami orang lain dengan lebih baik. Goleman (1995) mengemukakan bahwa kecerdasan emosional adalah kemampuan untuk mengenal perasaan diri sendiri dan perasaan orang lain agar dapat memotivasi diri dan mengelola emosi yang terdapat dalam diri sendiri dan orang lain secara efektif. Kecerdasan emosional dapat diamati ketika seseorang memperlihatkan kemampuan yang terdiri dari kesadaran diri, pengelolaan diri, kepekaan sosial dan pengelolaan hubungan pada waktu yang tepat dengan frekuensi yang cukup untuk dapat efektif pada situasi tertentu.

Kesadaran diri sebagai salah satu dari tiga indikator perkembangan sosial emosional sangat perlu dimiliki anak. Goleman (Nafisa, 2010) mengemukakan bahwa *self-awareness* merupakan kemampuan seseorang untuk mengetahui kekuatan, kelemahan, dorongan, nilai,

dan dampaknya pada orang lain. Seseorang yang memiliki kesadaran diri akan mampu menyikapi berbagai masalah dan keadaan yang dihadapinya dengan baik, karena orangtua tersebut mengetahui apa kekuatan dan kelemahan yang ia miliki. Orang tersebut juga akan bertindak hati-hati terhadap setiap keputusan yang diambil karena ia mengetahui dampak yang akan ditimbulkan dari keputusannya tersebut kepada oranglain. Pada akhirnya orang yang memiliki kesadaran diri adalah orang yang mampu mengambil keputusan untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi tanpa merugikan dirinya dan juga orang lain. Di sisi lain, kesadaran diri (*self-awareness*) yang baik akan dicapai bila individu dapat mengembangkan kemampuan untuk sadar diri, kemampuan untuk mengendalikan dorongan hati dan kemampuan untuk bersikap optimis.

Alasan peneliti mengangkat topik tentang *self-awareness* perokok saat berkendara, karena berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan pada 22 Februari 2022 dengan 4 korban yang terkena abu rokok yang disebabkan oleh individu yang merokok saat berkendara, korban merasa resah dengan pengendara yang merokok karena abu dari asap rokok tersebut membuat pengendara lain sulit berkonsentrasi saat berkendara, bahkan ada pengendara yang matanya terkena abu rokok terpaksa dilarikan ke rumah sakit. Peneliti melakukan pengamatan pada 1 Maret 2022 di beberapa jalan yang ada di Kota Makassar diantaranya di Jl. Perintis, Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Antang serta Jl. Pettarani, dimana peneliti menemukan terdapat orang-orang yang merokok di jalan sambil mengendarai kendaraanya, baik motor maupun mobil. Terlebih lagi peneliti mengobservasi oknum yang seharusnya menghimbau masyarakat agar tidak merokok saat berkendara justru berperilaku sebaliknya. Lebih lanjut, peneliti melakukan wawancara awal kepada pengendara yang merokok saat berkendara.

Narasumber menjelaskan bahwa merokok saat berkendara merupakan cara agar terhindar dari rasa kantuk. Selain itu, narasumber mengemukakan tidak terganggu akan pengendara lain yang merokok di jalan kecuali dalam keadaan macet. Narasumber lebih lanjut merasa dapat menyesuaikan situasi kapan merokok saat berkendara, yakni pada saat lalu lintas lancar dan kapan tidak dapat merokok saat berkendara yakni pada saat lalu lintas padat. Tidak hanya pelaku perokok saat berkendara peneliti juga mewawancarai ND, U, UN, L dan BY pada tanggal 22 Februari 2022 yang pernah jadi korban perokok saat berkendara. Respon narasumber mengaku kesal dikarenakan abu rokok dari pengendara didepannya membuat mata perih bahkan sampai ada yang terkena tembakau yang masih berapi dan

mengenai tangannya. Akibatnya, tidak jarang muncul respon marah namun tidak sampai memarahi pelaku.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Siqihadi, Hanadi dan Alawiya (2021) menunjukkan hasil bahwa tingkat kesadaran hukum pengemudi sepeda motor gojek tentang larangan aktivitas merokok adalah tinggi. Namun belum ada yang meneliti terkait *self-awareness* perokok saat berkendara di Kota Makassar.

## METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah kuantitatif dengan metode deskriptif. Azwar (2018) mengemukakan bahwa penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berfokus untuk menggambarkan atau menjelaskan situasi atau kejadian tertentu. Pendekatan dalam penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan metode deskriptif. Dengan menggunakan metode deskriptif pada penelitian bertujuan untuk menghasilkan fakta terhadap suatu masalah dan mendapatkan informasi secara luas tentang fenomena dengan menggunakan tahapan-tahapan penelitian kuantitatif. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif guna mendapatkan informasi secara luas terkait motivasi perokok terhadap *self-awareness* saat berkendara. Populasi dalam penelitian ini adalah perokok yang sedang berkendara di Kota Makassar.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan skala likert. Sugiyono (2013) mengemukakan bahwa skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok tentang fenomena sosial. Dalam fenomena sosial ini telah ditentukan secara spesifik oleh peneliti yang disebut dengan variabel. Skala likert memiliki dua jenis, yaitu *favorable* dan *unfavorable*. Penelitian ini menggunakan satu skala untuk mengungkapkan variabel penelitian yaitu skala *self-awareness* perokok saat berkendara. Pada penelitian ini menggunakan skala *self-awareness* yang disusun oleh Akbar (2022) berdasarkan aspek-aspek yang dikemukakan oleh Goleman yakni kesadaran emosional dan penilaian diri yang akurat.

Teknik analisis data dalam penelitian ini terdapat dua langkah, yakni: (1) Analisis deskriptif, Nasir (Supartama, Antara dan Rauf, 2013) mengemukakan bahwa analisis deskriptif merupakan analisis yang menggambarkan secara teratur, sesuai fakta dan karakteristik mengenai populasi yang dijadikan sebagai subjek penelitian berdasarkan data

dari variabel yang diperoleh dari kelompok subjek yang diteliti maupun fakta yang terjadi di lapangan. (2) Analisis Inferensial, Azwar (2018) mengemukakan bahwa analisis data inferensial merupakan data yang diolah dan dianalisis untuk pengambilan kesimpulan melalui uji hipotetis. Hipotetis statistika dibagi menjadi dua bagian yaitu, terkait hipotesis adanya hubungan diantara beberapa variabel dan hipotesis mengenai adanya perbedaan antara beberapa kelompok subjek. Pada penelitian ini uji inferensial berfokus pada hipotesis untuk melihat perbedaan antara beberapa kelompok yang satu dengan yang lain. Kelompok yang diuji perbedaannya dapat dua sampel atau lebih. Adapun penelitian ini menggunakan analisis inferensial dengan menggunakan uji *Kruskal Wallis*.

## HASIL

Penelitian ini melibatkan 202 responden laki-laki perokok yang sedang berkendara di Kota Makassar, berikut tabel deskripsi responden penelitian.

**Tabel 1.** Data Demografi Berdasarkan *Usia*

Usia	Jumlah	Usia	Jumlah
15 tahun	6	24 tahun	7
16 tahun	26	25 tahun	4
17 tahun	39	26 tahun	3
18 tahun	17	27 tahun	2
19 tahun	12	29 tahun	1
20 tahun	14	32 tahun	1
21 tahun	15	34 tahun	2
22 tahun	24	42 tahun	1
23 tahun	26	43 tahun	2

Jumlah subjek dalam penelitian ini sebanyak 202 subjek di kota Makassar. Subjek yang berada pada usia 17 tahun sebanyak 39 merupakan jumlah subjek terbanyak dengan presentase 19% sementara subjek yang berusia 29 tahun sebanyak 1 orang, 32 tahun sebanyak 1 orang dan 42 tahun sebanyak 1 orang berada pada subjek dengan kategori subjek paling sedikit dengan presentase 0%.

**Tabel 2.** Data Demografi Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Jumlah	Pekerjaan	Jumlah
Cheff	2	Pengangguran	4
Karyawan swasta	4	PNS	7
Mahasiswa	59	Supir	2
Ojek online	15	Wiraswasta	14
Pelajar	95		

Jumlah subjek dalam penelitian ini sebanyak 202 subjek di kota Makassar. Subjek yang berprofesi sebagai pelajar sebanyak 95 merupakan jumlah subjek terbanyak dengan presentase 47% sementara subjek yang berprofesi sebagai *cheff* sebanyak 2 orang dan subjek yang berprofesi sebagai supir sebanyak 2 orang berada pada subjek dengan kategori subjek paling sedikit dengan presentase 1%.

**Tabel 3.** Data Demografi Berdasarkan Jumlah Rokok yang Dikonsumsi

Jumlah Rokok yang dikonsumsi	Jumlah
1-4 Batang	64
5-14 Batang	112
>15 Batang	26

Jumlah subjek dalam penelitian ini sebanyak 202 warga kota Makassar. Subjek yang mengkonsumsi rokok 5-14 batang setiap hari sebanyak 112 orang merupakan subjek dengan kategori terbanyak dengan presentase 55% sedangkan subjek yang mengkonsumsi rokok lebih dari 15 batang sebanyak 26 orang merupakan subjek dengan kategori paling sedikit dengan presentase 13%.

**Tabel 4.** Data Demografi Berdasarkan Waktu Merokok saat Berkendara

Waktu merokok	Jumlah
Saat macet	60
Mengantuk saat berkendara	57
Saat perjalanan jauh	37
Lainnya	48

Jumlah subjek dalam penelitian ini sebanyak 202 subjek di kota Makassar. Waktu subjek merokok diantaranya saat macet sebanyak 60 orang merupakan jumlah subjek terbanyak dengan presentase 30% sedangkan saat perjalanan jauh sebanyak 37 orang merupakan jumlah subjek paling sedikit dengan presentase 18%.

**Tabel 5.** Data Demografi Berdasarkan Alasan Merokok saat Berkendara

Alasan Merokok saat Berkendara	Jumlah
Kebiasaan	51
Mengurangi rasa cemas	45
Untuk merasa rileks	106

Jumlah subjek dalam penelitian ini sebanyak 202 subjek di Kota Makassar. Alasan subjek merokok saat berkendara diantaranya untuk merasa rileks sebanyak 106 orang merupakan jumlah subjek terbanyak dengan presentase 53% sedangkan untuk mengurangi rasa cemas sebanyak 45 orang merupakan jumlah subjek paling sedikit dengan presentase 22%.

**Tabel 6.** Deskripsi Data Penelitian

Variabel	Empirik				Hipotetik			
	Min	Max	Mean	SD	Min	Max	Mean	SD
<i>Self-awareness</i>	20	28	23.76	4.23	18	27	22.5	4.5

Skala *self-awareness* berjumlah 9 aitem dengan rentang skor 1 sampai 4. Data hasil penelitian menunjukkan bahwa *self-awareness* pada responden sedang, hal ini terlihat pada data *mean* hipotetik dan *mean* empirik *self-awareness*. Data memperlihatkan *mean* empirik lebih tinggi dengan nilai 23.76 dibandingkan *mean* hipotetik dengan nilai 22.5. Adapun kategorisasi variabel *self-awareness* dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

**Tabel 7.** Kategorisasi Data Penelitian

Kategori	Kriteria	Frekuensi	Persen
Rendah	< 18	24	11.88
Sedang	18 – 26	150	74.26
Tinggi	26 <	28	13.86
Total		202	100.00

Pada tabel menunjukkan bahwa terdapat 24 subjek yang berada pada kategori *self-awareness* rendah dengan persentase 11.88%, pada kategori sedang sebanyak 150 subjek dengan persentase 74.26% dan terdapat 28 subjek pada kategori *self-awareness* tinggi dengan persentase 13.86%. Dapat disimpulkan bahwa subjek pada penelitian ini memiliki *self-awareness* sedang.

Hasil analisis gambaran *self-awareness* dan aspek *self-awareness* berdasarkan data demografi:

**Tabel 8.** Gambaran *Self-Awareness* Berdasarkan Usia

Data Demografi	Mean rank	<i>p-value</i>	Ket
<i>Self-awareness</i>	Remaja awal	90.83	0.008 Signifikan
	Remaja tengah	112.63	
	Remaja akhir	75.20	
	Dewasa awal	104.64	

Hasil uji menggunakan *kruskal wallis* yang telah dilakukan menunjukkan bahwa *self-awareness* yang dimiliki oleh perokok saat berkendara berdasarkan usia menunjukkan hasil bahwa pada remaja tengah memiliki *self-awareness* yang tinggi dibandingkan usia lainnya (*p-value* < 0.05).



**Tabel 9.** Gambaran Aspek *Self-Awareness* Berdasarkan Usia

Aspek <i>self-awareness</i>	Usia				<i>p</i>	Ket
	Remaja awal	Remaja tengah	Remaja akhir	Dewasa awal		
Kesadaran emosional	114.08	122.49	63.84	98.04	0.000	Signifikan
Penilaian diri akurat	83.67	98.38	95.07	110.08	0.407	Tidak signifikan

Hasil dari pengujian dari aspek *self-awareness* berdasarkan usia menunjukkan remaja awal memiliki nilai paling tinggi pada aspek kesadaran emosional ( $M = 114.08$ ,  $p < 0.05$ ). Kategori usia dewasa awal memiliki nilai paling tinggi pada aspek penilaian diri akurat ( $M = 110.08$ ,  $p < 0.05$ ). Hasil signifikansi yang diperoleh berdasarkan aspek kesadaran emosional, dengan demikian aspek kesadaran emosional ditinjau dari usia menunjukkan hasil yang signifikan atau terdapat perbedaan tingkat *self-awareness* ditinjau dari aspek *self-awareness* pada kategori usia ( $p\text{-value} < 0.05$ ). Sebaliknya, tidak terdapat hasil yang signifikan antara aspek penilaian diri akurat dengan kategori usia.

**Tabel 10.** Gambaran *Self-Awareness* Berdasarkan Pekerjaan

	Data Demografi	Mean rank	<i>p-value</i>	Ket
<i>Self-awareness</i>	Mahasiswa	132.30	0.000	Signifikan
	Ojek online	114.77		
	Karyawan swasta	87.63		
	Pelajar	79.96		
	Pengangguran	149.00		
	Wiraswasta	90.75		
	Cheff	167.00		
	Supir	93.25		
	PNS	91.71		

Hasil uji menggunakan *kruskal wallis* yang telah dilakukan menunjukkan bahwa *self-awareness* yang dimiliki oleh perokok saat berkendara berdasarkan pekerjaan menunjukkan hasil bahwa subjek dengan pekerjaan *cheff* memiliki *self-awareness* yang tinggi dibandingkan pekerjaan lainnya. Berdasarkan perhitungan menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara *cheff* dengan pekerjaan lainnya ( $p < 0.05$ ). Tabel perbedaan *self-awareness* berdasarkan pekerjaan dapat dilihat pada halaman selanjutnya.

**Tabel 11.** Gambaran Aspek *Self-Awareness* Berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Aspek <i>Self-awareness</i>					
	Kesadaran emosional			Penilaian diri akurat		
	Mean rank	<i>p</i>	Ket	Mean rank	<i>p</i>	Ket
Karyawan swasta	87.63			76.13		
Mahasiswa	132.30			101.19		
Ojek online	114.77			104.37		
Pelajar	79.96	0.000	Sig.	99.92	0.923	Tidak Signifikan
Pengangguran	149.00			98.50		
Cheff	167.00			98.75		
Supir	93.25			83.25		
PNS	91.71			97.36		

Hasil dari pengujian dari aspek *self-awareness* berdasarkan pekerjaan pada aspek kesadaran emosional profesi *cheff* memiliki nilai paling tinggi ( $M = 167.00$ ,  $p < 0.05$ ). Pada aspek penilaian diri akurat profesi wiraswasta memiliki nilai paling tinggi ( $M = 123.68$ ,  $p < 0.05$ ). Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara aspek kesadaran emosional bila ditinjau dari jenis pekerjaan. Sedangkan pada aspek penilaian diri akurat menunjukkan hasil yang tidak signifikan, sehingga tidak terdapat perbedaan tingkat *self-awareness* ditinjau dari aspek *self-awareness* pada kategori pekerjaan.

**Tabel 12.** Gambaran *Self-Awareness* Berdasarkan Jumlah Batang Rokok yang Dikonsumsi

	Data Demografi	Mean rank	<i>p-value</i>	Ket
<i>Self-awareness</i>	1-4 batang	118.71		
	5-14 batang	91.40	0.011	Signifikan
	> 15 batang	102.65		

Hasil uji menggunakan *kruskal wallis* yang telah dilakukan menunjukkan bahwa *self-awareness* yang dimiliki oleh perokok saat berkendara berdasarkan jumlah batang rokok yang dikonsumsi perhari menunjukkan hasil bahwa subjek dengan jumlah batang rokok yang dikonsumsi perhari sebanyak 1-4 batang memiliki *self-awareness* yang tinggi dibandingkan jumlah lainnya. Berdasarkan perhitungan menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara 1-4 batang, 5-14 batang dan lebih dari 15 batang perhari dengan nilai signifikansi ( $p < 0.05$ ).

**Tabel 13.** Gambaran Aspek *Self-Awareness* Berdasarkan Jumlah Batang Rokok yang Dikonsumsi

Aspek <i>self-awareness</i>	Jumlah batang rokok			<i>p</i>	Ket
	1-4 batang	5-14 batang	>15 batang		
Kesadaran emosional	130.70	85.82	97.17	0.000	Signifikan
Penilaian diri akurat	100.94	99.85	109.98	0.722	Tidak signifikan

Hasil dari pengujian dari aspek *self-awareness* berdasarkan jumlah batang rokok yang dikonsumsi menunjukkan jumlah rokok dengan 1-4 batang perhari memiliki nilai paling tinggi pada aspek kesadaran emosional yaitu 130.70. Pada jumlah lebih dari 15 batang aspek penilaian diri akurat memiliki nilai paling tinggi sebesar 109.98. Terdapat hasil yang signifikan antara tingkat *self-awareness* ditinjau dari aspek *self-awareness* pada kategori jumlah rokok yang dikonsumsi. Sedangkan pada aspek penilaian diri akurat menunjukkan hasil tidak signifikan atau tidak terdapat perbedaan tingkat *self-awareness* ditinjau dari aspek *self-awareness* pada kategori jumlah rokok yang dikonsumsi perhari.

**Tabel 14.** *Gambaran Self-Awareness Pengendara Berdasarkan Waktu Merokok*

	Data Demografi	Mean rank	p-value	Ket
Self-awareness	Macet	119.45	0.001	Signifikan
	Perjalanan jauh	75.65		
	Mengantuk saat berkendara	104.43		
	Lainnya	105.48		

Hasil uji menggunakan *kruskal wallis* yang telah dilakukan menunjukkan bahwa *self-awareness* yang dimiliki oleh perokok saat berkendara berdasarkan waktu merokok menunjukkan hasil bahwa pada kondisi macet pengendara yang merokok memiliki *self-awareness* yang tinggi dibandingkan kondisi lainnya. Berdasarkan perhitungan menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara waktu macet, mengantuk, perjalanan jauh dan lainnya ( $p < 0.05$ ).

**Tabel 15.** *Gambaran Aspek Self-Awareness Pengendara Berdasarkan Waktu Merokok*

Aspek self-awareness	Waktu merokok				p	Ket
	Macet	Perjalanan jauh	Mengantuk saat berkendara	Lainnya		
Kesadaran emosional	131.38	69.70	94.89	104.98	0.000	Signifikan
Penilaian diri akurat	100.46	88.55	112.04	108.10	0.194	Tidak signifikan

Hasil dari pengujian dari aspek *self-awareness* berdasarkan waktu merokok saat berkendara menunjukkan bahwa subjek yang merokok dalam kondisi macet memiliki nilai paling tinggi pada aspek kesadaran emosional yaitu 131.38. Pada kondisi mengantuk saat berkendara dengan aspek penilaian diri akurat memiliki nilai paling tinggi sebesar 112.04. Terdapat hasil yang signifikan pada aspek kesadaran emosional ditinjau dari waktu pengendara merokok, sehingga terdapat perbedaan tingkat *self-awareness* ditinjau dari aspek

*self-awareness* pada kategori waktu pengendara merokok. Sedangkan pada aspek penilaian diri akurat menunjukkan hasil yang tidak signifikan.

**Tabel 16.** Gambaran *Self-Awareness* Berdasarkan Alasan Merokok Saat Berkendara

Data Demografi		Mean rank	<i>p-value</i>	Ket
<i>Self-awareness</i>	Kebiasaan	121.79	0.013	Signifikan
	Mengurangi	89.98		
	rasa cemas			
	Untuk merasa rileks	96.63		

Hasil uji menggunakan *kruskal wallis* yang telah dilakukan menunjukkan bahwa *self-awareness* yang dimiliki oleh perokok saat berkendara berdasarkan alasan merokok saat berkendara menunjukkan hasil bahwa subjek dengan kategori kebiasaan memiliki *self-awareness* yang tinggi dibandingkan alasan merokok saat berkendara lainnya. Berdasarkan perhitungan menunjukkan bahwa terdapat perbedaan antara alasan merokok saat berkendara karena kebiasaan, mengurangi rasa cemas, dan untuk merasa rileks ( $p < 0.05$ ).

**Tabel 17.** Gambaran Aspek *Self-Awareness* Berdasarkan Alasan Merokok Saat Berkendara

Aspek <i>self-awareness</i>	Alasan merokok			<i>p</i>	Ket
	Kebiasaan	Mengurangi rasa cemas	Untuk merasa rileks		
Kesadaran emosional	152.20	132.81	63.82	0.000	Signifikan
Penilaian diri akurat	152.93	133.64	63.11	0.000	Signifikan

Hasil dari pengujian dari aspek *self-awareness* berdasarkan alasan merokok saat berkendara menunjukkan bahwa subjek dengan alasan merokok saat berkendara karena kebiasaan memiliki nilai paling tinggi yaitu ( $M = 152.20$ ,  $p < 0.05$ ) pada aspek kesadaran = emosional dan 112.04 pada aspek penilaian diri akurat ( $M = 112.04$ ,  $p < 0.05$ ). Dapat disimpulkan, aspek kesadaran emosional dan penilaian diri akurat ditinjau dari alasan subjek merokok saat berkendara menunjukkan hasil yang signifikan atau terdapat perbedaan tingkat *self-awareness* ditinjau dari aspek *self-awareness* pada kategori alasan subjek merokok saat berkendara.

## DISKUSI

Berdasarkan hasil analisis deskriptif pada penelitian ini menemukan bahwa subjek memiliki kesadaran yang sedang tentang merokok saat berkendara. Hal tersebut terlihat dari

hasil skor kategorisasi menunjukkan bahwa sebanyak 74.26% subjek memiliki *self-awareness* sedang. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Heliyana dan Dewi (2022) menunjukkan bahwa kurangnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan berlalu lintas dapat dilihat dari rendahnya tingkat kedisiplinan masyarakat dalam berkendara. Hal tersebut terlihat dari banyaknya pelanggaran berlalu lintas oleh pengendara kendaraan bermotor. Terjadinya pelanggaran lalu lintas salah satunya didasari oleh keberanian untuk melanggar karena adanya mentalitas bahwa setiap masalah dapat diselesaikan secara damai dengan Polantas, adanya budaya menerabas dan pudarnya budaya malu bahkan bagi sebagian orang menjadi kebanggaan tersendiri apabila dapat mengelabui Polantas atau melanggar rambu lalu lintas. Penegakan hukum terkait aturan larangan merokok pada saat berkendara di Kota Denpasar pada masa pandemi masih belum dilaksanakan sebagaimana mestinya, hal ini dikarenakan beberapa faktor yang menjadi tolak ukur dalam pelaksanaan penegakan hukum terkait aturan tersebut di Kota Denpasar belum maksimal.

Dalam penelitian ini juga ditemukan bahwa *self-awareness* berdasarkan aspek kesadaran emosional menunjukkan hasil yang signifikan berdasarkan pada kategori usia dengan nilai signifikansi 0.000. Sedangkan aspek penilaian diri akurat tidak terdapat perbedaan yang signifikan dengan nilai signifikansi 0.407. Hal tersebut menunjukkan bahwa *self-awareness* dari aspek kesadaran emosional ditinjau berdasarkan usia pengendara yang merokok saat berkendara memiliki rasa bertanggung jawab terhadap diri dan tidak dengan mudah terpengaruh. Setyaningrum, Utami dan Ruhana (2016) mengemukakan bahwa kesadaran emosional yang baik akan membuat seseorang mampu membuat keputusan yang tegas dan tepat walaupun dalam keadaan tertekan. Kesadaran emosional juga membuat seseorang dapat menunjukkan integritasnya. Orang dengan kesadaran emosional yang baik mampu berfikir jernih walaupun dalam tekanan, bertindak sesuai etika, berpegang pada prinsip dan memiliki dorongan berprestasi. Kesadaran emosional berarti menggunakan emosi secara efektif untuk mencapai tujuan dengan tepat, membangun hubungan sosial yang produktif dan meraih keberhasilan dalam bersosialisasi. Sedangkan pada aspek penilaian diri akurat ditinjau berdasarkan usia pengendara yang merokok saat berkendara tidak mampu mengidentifikasi standar diri dan tidak memiliki pertimbangan moral. Orsmond (2004) mengemukakan bahwa seseorang akan belajar lebih baik apabila mereka memahami tujuan,

kriteria penilaian, dan mampu membuat penilaian apakah mereka sudah memenuhi kriteria tersebut atau belum.

### SIMPULAN DAN IMPLIKASI

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan pembahasan yang telah dikemukakan sebelumnya maka dapat disimpulkan bahwa *self-awareness* pada pengendara yang merokok di Kota Makassar berada pada kategori sedang. Dalam penelitian ini menunjukkan bahwa *self-awareness* dari aspek kesadaran emosional ditinjau berdasarkan usia pengendara yang merokok saat berkendara memiliki rasa bertanggung jawab terhadap diri dan tidak dengan mudah terpengaruh namun berdasarkan aspek penilaian diri akurat ditinjau berdasarkan usia pengendara yang merokok saat berkendara tidak mampu mengidentifikasi standar diri dan tidak memiliki pertimbangan moral.

Bagi perokok saat berkendara diharapkan lebih peka terhadap keselamatan berkendara, baik bagi keselamatan pengendara lain maupun bagi keselamatan diri sendiri dengan meningkatkan kesadaran terkait bahaya dari abu rokok atau asap rokok yang dapat melukai pengendara lain juga mengurangi konsentrasi saat berkendara bagi perokok itu sendiri.

Bagi peneliti selanjutnya yang tertarik meneliti topik perokok saat berkendara diharapkan menambah variabel penelitian. Penelitian selanjutnya diharapkan mencari tau adanya hubungan atau pengaruh *self-awareness* dengan variabel lainnya.

Bagi penegak hukum diharapkan memperkawat serta mempertegas sanksi terkait larangan merokok sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Penegak hukum diharapkan lebih luas mensosialisasikan penerapan larangan merokok saat berkendara.

### Referensi

- Akbar, A. N. (2022). *Pengaruh Kesadaran Diri terhadap Deindividuasi pada Remaja Pelaku Tawuran di Kota Makassar* (Skripsi tidak dipublikasikan). Psikologi: Universitas Negeri Makassar.
- Boyatzis, R.E., & Burckle M. (1999). *Psychometric Properties of The ECI, The Hay/McBer Group*
- Goleman, D. (1998). *The Emotionally Intelligent Workplace: An EI-Based Theory of Performance (Chapter Three)*. Cherniss C. & Goleman D. (Eds.). *Consortium for Research on Emotional Intelligence in Organizations* (online). (<http://www.eiconsortium.org>, diakses 6 Februari 2023).
- Goleman, D. (1995) *Emotional Intelligence, Scientific American Inc., 1st edition*.

- Heliyana, F. P. (2021). *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Lalulintas Terkait Perilaku Merokok dalam Mengendaraai Kendaraan Bermotor di Denpasar pada Masa Pandemi Covid-19* (Skripsi). Diakses dari <https://kemdikbud.go.id>
- <https://jdih.dephub.go.id>: Undang-undang Nomor 12 tahun 2019 14 hlm
- <https://jdih.dephub.go.id>: Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 203 hlm
- <https://www.bps.go.id/indicator/30/1435/1/persentase-merokok-pada-penduduk-umur-15-tahun-menurut-provinsi.html> diakses tanggal 6 Februari 2022.
- Nafisa, I. N. K. (2010). Efektivitas Metode Inabah terhadap *Self-awareness* pada Pecandu Alkohol. (Skripsi). Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
- Orsmond, P. (2004). *Self-and Peer-Assessment Guidance on Practice in the Biosciences. Teaching Bioscience-Enhancing Learning Series*.12–26.
- Setiawan, A. (2018). Hubungan antara Tipe Kepribadian A-B terhadap Perilaku Merokok. *Jurnal Psikologi*, 5(2), 65–71.
- Setyaningrum, R., Utami, H. N., & Ruhana, I. (2016). Pengaruh Kecerdasan Emosional Terhadap Kinerja. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 36(1).
- Siqihadi, F., Hanadi, S., & Alawiya, N. (2021). Kesadaran Hukum Pengemudi Sepeda Motor Gojek Tentang Larangan Aktivitas Merokok terhadap Upaya Peningkatan Ketertiban Berlalu Lintas (Studi di Kota Purwokerto). *Soedirman Law Review*, 3(1), 31-45.
- Sugiyono, D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R & D* (19th ed.). Bandung: Alfabeta.
- Supartama, M., Antara, M., & Rauf, R. A. (2013). Analisis Pendapatan dan Kelayakan Usahatani Padi Sawah di Subak Baturiyi Desa Balinggi Kecamatan Balinggi Kabupaten Parigi Moutong. *Agrotekbis*, 1(2), 166–172.
- Yulviana, R. (2015). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kebiasaan Merokok pada Remaja Putra Kelas X dan XI di SMA Negeri 6 Pekanbaru. *Jurnal Kesehatan Komunitas*, 2(6), 278–282.