

**HUBUNGAN ANTARA TRAIT KEPERIBADIAN NEUROTISISME DAN
BIAS OPTIMISME DENGAN PERILAKU MENGEMUDI BERISIKO
PADA PENGENDARA MUDA SEPEDA MOTOR DI YOGYAKARTA**

SKRIPSI

Diajukan Kepada fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta
untuk Memenuhi Sebagian Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu Psikologi



Disusun Oleh:

LIA INDAH CAHYANI

19107010044

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA

YOGYAKARTA

2023

HALAMAN PENGESAHAN



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN KALIJAGA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
Jl. Marsda Adisucipto Telp. (0274) 585300 Fax. (0274) 519571 Yogyakarta 55281

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nomor : B-818/Un.02/DSH/PP.00.9/08/2023

Tugas Akhir dengan judul : Hubungan Antara Trait Kepribadian Neuroticism Dan Bias Optimisme Dengan Perilaku Mengemudi Berisiko Pada Pengendara Muda Sepeda Motor di Yogyakarta

yang dipersiapkan dan disusun oleh:

Nama : LIA INDAH CAHYANI
Nomor Induk Mahasiswa : 19107010044
Telah diujikan pada : Senin, 17 Juli 2023
Nilai ujian Tugas Akhir : A-

dinyatakan telah diterima oleh Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

TIM UJIAN TUGAS AKHIR



Ketua Sidang
Denisa Apriliawati, S.Psi., M. Res.
SIGNED

Valid ID: 64d4625b41fab



Penguji I
Sara Palila, S.Psi., M.A., Psi
SIGNED

Valid ID: 64d444694ec16



Penguji II
Aditya Dedy Nugraha, S.Psi., M.Psi., Psi.
SIGNED

Valid ID: 64d32dca1c756



Yogyakarta, 17 Juli 2023
UIN Sunan Kalijaga
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
Dr. Mochamad Sodik, S.Sos., M.Si.
SIGNED

Valid ID: 64d9aa198db1f

HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI



Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga

FM-UINSK-BM-05-03/R0

SURAT PERSETUJUAN SKRIPSI/TUGAS AKHIR

Hal
Lamp

Kepada
Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta
Di Yogyakarta

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, meneliti, memberikan petunjuk dan mengoreksi serta mengadakan perbaikan seperlunya, maka kami selaku pembimbing berpendapat bahwa skripsi Saudara:

Nama : Lia Indah Cahyani
NIM : 19107010044
Judul Skripsi : Hubungan Antara Trait Kepribadian Neuroticism Dan Bias Optimism Dengan Perilaku Mengemudi Berisiko Pada Pengendara Muda Di Yogyakarta.

sudah dapat diajukan kembali kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu dalam Program Studi Psikologi.

Dengan ini kami berharap agar skripsi / tugas akhir Saudara tersebut di atas dapat segera dimunaqasyahkan. Atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Yogyakarta,

Pembimbing

Denisa Apriliawati S.Psi., M. Res
NIP.19900407201903 2 014

HALAMAN PERNYATAAN

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Lia Indah Cahyani
NIM : 19107010044
Program Studi : Psikologi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Humaniora

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi dengan judul "Hubungan Antara Trait Kepribadian *Neuroticism* Dan Bias Optimisme Dengan Perilaku Mengemudi Berisiko Pada Pengendara Muda Sepeda Motor Di Yogyakarta" merupakan hasil karya peneliti sendiri dan bukan merupakan plagiasi dari hasil karya orang lain, serta belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjana di suatu Perguruan Tinggi manapun.

Apabila di kemudian hari ternyata diketahui bahwa karya saya ini adalah plagiasi, maka saya siap menerima konsekuensi yang ditetapkan oleh program Studi Psikologi UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya agar dapat diketahui oleh dewan penguji.

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

Yogyakarta, 14 Juli 2023

Yang menyatakan,

Lia Indah Cahyani

19107010044

HALAMAN PERSEMBAHAN

Karya tulis ini peneliti persembahkan kepada orangtua yang senantiasa memberikan dukungan serta tidak pernah putus dalam mendoakan kelancaran, segala urusan yang peneliti lakukan. Untuk itu, peneliti mengucapkan terimakasih banyak kepada Ayah dan Ibu.



MOTTO

“Perjalanan seribu mil dimulai dengan satu langkah”

(Lao Tzu)

“The good life is a process, not a state of being. It is a direction, not a destination”

(Carl Rogers)

“Siapa yang menjauhkan diri dari sifat mengeluh maka ia mengundang kebahagiaan”

(Abu Bakar Assidiq)



STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Bismillahirrohmaanirrohiim.

Alhamdulillah, segala puji dipanjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Hubungan antara Trait Kepribadian Neurotisme dan Bias Optimisme Dengan perilaku Mengemudi Berisiko Pada Pengendara Muda Sepeda Motor Di Yogyakarta”. Skripsi ini adalah syarat yang wajib dipenuhi penulis agar dapat menyelesaikan studi S1 dan memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora di Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, banyak kekurangan baik dalam metode penulisan maupun dalam pembahasan materi. Hal tersebut tidak lain dikarenakan keterbatasan kemampuan penulis. Sehingga penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun. Semoga dikemudian hari, penulis dapat memperbaiki segala kekurangannya.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis selalu mendapatkan bimbingan, dorongan dan semangat dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Phil. Al Makin, S.Ag., M.A. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta.
2. Bapak. Dr. Mochamad Sodik, S.Sos., M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta.
3. Ibu Lisnawati, M.Psi., Psikolog selaku Ketua Program Studi Psikologi
4. Ibu Nuristighfari Masri Kherani, S.Psi., M.Psi selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing saya dalam menjalani proses akademik selama di perkuliahan

5. Ibu Denisa Apriliawati, S.Psi., M.Res selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang selalu memberikan bimbingan, dukungan, nasihat, waktu dan senantiasa sabar dalam memberikan masukan selama proses penelitian ini berlangsung.
6. Ibu Sara Palila, S.Psi., M.Psi selaku Dosen Penguji Satu yang telah memberikan kritik dan saran dalam penyelesaian skripsi, sehingga skripsi ini bisa menjadi lebih baik.
7. Bapak Aditya Dedy Nugraha, S.Psi., M.psi selaku Dosen Penguji Dua yang telah memberikan kritik dan saran dalam penyelesaian skripsi, sehingga skripsi ini bisa menjadi lebih baik.
8. Seluruh Dosen program studi Psikologi yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan pengalaman, serta staff bidang Tata Usaha yang telah membantu dalam proses penelitian ini.
9. Kedua Orang tua saya yang tercinta, Bapak Slamet dan Ibu Khosilah yang senantiasa mendoakan dan mendukung saya.
10. Kakak dan adik saya yang tersayang, Tri Setiadi, Devitri Hidayat, Intan Faihana Yasmin yang senantiasa mendoakan dan mendukung saya.
11. Sahabat terdekat saya Linda, Ika, Nina, Anis, Septi, Merry, Sekar, Ivani dan teman-teman KKN 108 Pandhalungan maupun teman Kelas B Psikologi Angkatan 2019 yang senantiasa memberi support kepada saya.
12. Rekan-rekan yang telah banyak membantu dalam menyebarkan kuesioner penelitian saya.
13. Serta kepada seluruh responden penelitian yang sudah berkenan meluangkan waktunya untuk membantu mengisi kuesioner penelitian saya.

Yogyakarta, 22 Juli 2023



Lia Indah Cahyani

19107010044

INTISARI

Berkaca terhadap permasalahan kecelakaan akibat dari maraknya perilaku mengemudi berisiko di jalanan, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara trait kepribadian neurotisme dan bias optimisme dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara muda sepeda motor di Yogyakarta. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif-korelasional dengan teknik pengambilan sampel berupa *incidental sampling* dan teknik analisis data berupa regresi linier berganda dengan teknik *step wise*. Sampel dalam penelitian ini adalah 232 pengendara sepeda motor yang berusia 17-25 tahun dan tinggal di Yogyakarta. Trait kepribadian neurotisme dan bias optimisme selaku variabel independent diukur dengan menggunakan terjemahan skala kepribadian *Big Five-Neuroticism* dan skala *Comparative Optimism*. Sedangkan perilaku mengemudi berisiko selaku variabel dependen, diukur menggunakan skala konstruksi perilaku mengemudi berisiko. Hasil penelitian menunjukkan bahwa trait kepribadian neurotisme dan bias optimisme memiliki pengaruh signifikan yang bersifat positif terhadap perilaku mengemudi berisiko. Artinya, semakin tinggi trait kepribadian neurotisme dan bias optimisme seseorang, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi berisiko seseorang tersebut. Selain itu, ternyata perbedaan jenis kelamin dan pengalaman kecelakaan juga mempengaruhi tingkat perilaku mengemudi berisiko seseorang.

Kata kunci: Neurotisme, Bias optimisme, Perilaku mengemudi berisiko, Motor, Yogyakarta.

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

ABSTRACT

Reflecting on the problem of accidents resulting from the rampant risky driving behavior on the streets, the purpose of this study was to determine the relationship between neuroticism personality traits and optimism bias with risky driving behavior among young motorcyclists in Yogyakarta. This study uses a quantitative-correlational method with a sampling technique in the form of incidental sampling and data analysis techniques in the form of multiple linear regression with a step wise technique. The sample in this study were 232 motorcyclists aged 17-25 years and living in Yogyakarta. Neuroticism personality traits and optimism bias as independent variables were measured using the translation of the Big Five-Neuroticism personality scale and the Comparative Optimism scale. While risky driving behavior as the dependent variable, is measured using a construction scale of risky driving behavior. The results showed that the personality traits of neuroticism and optimism bias have a significant positive effect on risky driving behavior. That is, the higher a person's neuroticism personality trait and optimism bias, the higher the person's risky driving behavior. In addition, it turns out that gender differences and accident experience also affect the level of someone's risky driving behavior.

Keywords: Neuroticism, Optimism bias, Risky driving behavior, Motorcycles, Yogyakarta.

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
MOTTO.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
INTISARI.....	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR ISI	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Tujuan Penelitian.....	7
C. Manfaat Penelitian.....	7
D. Keaslian Penelitian	19
BAB II DASAR TEORI.....	22
A. Perilaku Mengemudi Berisiko.....	22
B. Trait Kepribadian Neurotisme	29
C. Bias Optimisme	33
D. Dinamika Hubungan Antara Kepribadian Neurotisme Dan Bias Optimisme Dengan Perilaku Mengemudi Berisiko.....	36
E. Hipotesis Penelitian	44
BAB III METODE PENELITIAN.....	45
A. Desain Penelitian	45
B. Identifikasi Variabel Penelitian	45
C. Definisi Operasional Variabel Penelitian.....	45

D. Populasi dan Sampel Penelitian.....	47
E. Alat Ukur	48
F. Faktor Analisis	55
G. Prosedur Pengambilan Data	56
H. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur	57
I. Metode Analisis Data	58
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	60
A. Orientasi Kancan Penelitian.....	60
B. Persiapan Penelitian.....	62
C. Pelaksanaan Penelitian.....	72
D. Hasil Penelitian.....	76
E. Pembahasan.....	93
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	98
A. Kesimpulan	98
B. Saran.....	98
DAFTAR PUSTAKA	99
LAMPIRAN	105

STATE ISLAMIC UNIVERSITY
SUNAN KALIJAGA
YOGYAKARTA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Menurut WHO (2015) kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah pembunuh nomor tiga terbesar setelah penyakit jantung koroner dan juga penyakit *tuberculosis* (TBC). Adapun kecelakaan yang melibatkan sepeda motor merupakan jenis kecelakaan lalu lintas tertinggi di Indonesia (Lady dkk., 2020). Data menunjukkan pada akhir tahun 2021, kejadian kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia yang tercatat di kepolisian mencapai 103.645 kasus dengan sebagian besar diantaranya adalah kecelakaan sepeda motor. Jumlah korban meninggal dalam kecelakaan mencapai angka yang begitu besar yakni 25.266 jiwa, dengan korban luka berat berjumlah 110.553 jiwa dan korban luka ringan sebanyak 117.913 jiwa. (Korlantas Polri, 2022). Dengan demikian bisa dikatakan bahwa setiap harinya, ada sebanyak kurang lebih 70 orang meninggal dunia akibat dari keterlibatannya dengan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia.

Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 1 ayat 24, kecelakaan lalu lintas adalah sebuah peristiwa yang terjadi di jalan yang tidak diduga maupun tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa kendaraan lain yang mengakibatkan adanya korban manusia dan kerugian harta benda (Suraji dkk., 2010). Dalam penelitian Heinrich (1980) mengenai rasio kecelakaan dijelaskan bahwa apabila terjadi 1 kali kecelakaan serius, maka telah terjadi 10 cedera ringan, 30 kerusakan material, 600 hampir celaka (Rizky, 2009). Hal ini berarti bahwa kecelakaan tidak hanya membahayakan diri sendiri melainkan juga membahayakan orang lain serta menyebabkan kerugian material yang tidak sedikit. Adapun kecelakaan di jalan raya merupakan faktor penyebab utama kematian pada usia muda, khususnya laki-laki dan menyebabkan kecacatan fisik (Setyowati dkk, 2018). Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas pada usia muda karena

rendahnya persepsi mereka terhadap risiko bahaya yang ada di jalan raya (Setyowati dkk, 2018).

Kemudian berdasarkan penelitian Ragin (2015), diuraikan bahwa besarnya risiko dari kecelakaan sepeda motor adalah dua puluh kali lebih besar dibandingkan dengan risiko kecelakaan mobil karena desain sepeda motor yang kurang perlindungan dan pengamanan. Hal tersebut menjadikan kecelakaan lalu lintas di antara pengendara sepeda motor saat ini menjadi masalah yang menonjol karena jumlah kasusnya yang tinggi dan cenderung meningkat dari tahun ke tahun (Lady dkk, 2020). Mengenai hal tersebut, menjadi penting kemudian kerjasama antar berbagai pihak seperti institusi hukum, keluarga, masyarakat maupun pendidikan dalam upaya memperbaiki permasalahan mengenai kecelakaan lalu lintas ini.

Kecelakaan lalu lintas biasanya disebabkan oleh kelalaian pengemudi, kerusakan jalan, faktor kendaraan, kondisi cuaca dan kurangnya infrastruktur jalan (Putri, 2014). Menurut Pamungkas (2014) faktor manusia lebih mendominasi sebagai penyebab umum kecelakaan dibandingkan faktor kendaraan maupun faktor lingkungan. Sejalan dengan hal tersebut, penelitian Bachoo (2013) menyatakan bahwa 90% dari faktor penyebab kecelakaan adalah faktor manusia sedangkan 10% sisanya disebabkan oleh faktor lain. Oleh karena itu, di berbagai penelitian, faktor manusia menjadi perhatian tersendiri bagi para peneliti dalam mengkaji penyebab kecelakaan di jalan raya.

Manusia sebagai salah satu faktor penyebab kecelakaan merupakan perpaduan antara kondisi fisik pengendara dan perilaku ketika berkendara. Bahkan secara sistemik terjadi saling keterkaitan dan interaksi antar faktor-faktor utama (manusia, kendaraan, serta jalan dan lingkungan) dengan pola manajemen keselamatan lalulintas yang ditangani oleh pihak pemangku tanggung jawab (Mitra et al., 2005). Menurut Symmons dan Howarth (2005), kecelakaan lalulintas yang dialami oleh pengendara sangat dipengaruhi oleh sikap dan perilakunya.

Salah satu bagian dari faktor manusia yang berkontribusi dalam kecelakaan lalu lintas di jalan raya adalah perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko adalah istilah yang diberikan kepada pengemudi yang meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan, seperti membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi, melanggar peraturan lalu lintas saat berkendara, dan sikap berisiko yang berkaitan dengan keselamatan saat berkendara (Yilmaz & Celik, 2006). Menurut penelitian Machin dan Sankey (2008), perilaku mengemudi berisiko terus menjadi salah satu faktor paling dominan dari faktor manusia yang menjelaskan tingkat kecelakaan. Hal ini didukung oleh penelitian milik Shinar (2017) yang menguraikan bahwa perilaku mengemudi berisiko yang dilakukan oleh pengemudi saat di jalan memiliki kaitan yang erat dengan kecelakaan lalu lintas. Data Ditlantas Polda Metro Jaya menyatakan bahwa pada tahun 2014, kecelakaan oleh pengendara yang diakibatkan karena perilaku berkendara berisiko, mencapai 24% terhadap total kecelakaan yang dipicu faktor manusia dengan penyumbang terbesar kecelakaan tersebut banyak dilakukan oleh pengendara usia muda (Annas dkk, 2016).

Adapun menurut penelitian Lady dkk (2020) pengemudi pada tingkat usia remaja (17-25 tahun) dan tingkat usia dewasa awal (26-35 tahun) memang signifikan lebih tinggi dalam melakukan perilaku mengemudi berisiko dibandingkan pengemudi di rentang usia dewasa akhir sampai lansia awal (36-55 tahun). Hal ini didukung oleh penelitian milik Steinberg (2008) yang menjelaskan bahwa pengemudi muda lebih berani untuk mengambil risiko dalam mengemudi dibandingkan dengan pengemudi dewasa sehingga perilaku mengemudi berisiko pada usia muda cenderung berada di level yang tinggi. Hal tersebut menjadi alasan kemudian, mengapa peneliti memilih untuk menggunakan subjek berupa pengemudi di rentang usia muda 17-25 tahun.

Beberapa contoh perilaku mengemudi berisiko yaitu, berkendara dalam pengaruh alkohol atau obat, merokok saat mengemudi, penggunaan lampu kendaraan yang tidak sesuai, penggunaan handphone saat mengemudi, jumlah penumpang yang melebihi kapasitas, pelanggaran marka jalan, menyalip

secara berbahaya, penggunaan lampu indikator yang tidak sesuai, pelanggaran kecepatan serta pelanggaran rambu dan sinyal lalu lintas (Haryanto, 2013). Menurut Reason, bentuk dari perilaku mengemudi berisiko dapat dikelompokkan menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan pelanggaran. Kesalahan atau error merupakan perilaku berisiko yang cenderung tidak dipengaruhi oleh intensi, sedangkan pelanggaran merupakan perilaku berisiko yang sangat dipengaruhi oleh intensi dari seorang individu dalam melakukan sesuatu (Reason, 2017). Berdasarkan penelitian Lady dkk (2020), ordinary violation atau pelanggaran yang sengaja dilakukan adalah kelompok perilaku mengemudi berisiko yang paling banyak dilakukan.

Di Indonesia sendiri perilaku melanggar lalu lintas masih banyak ditemui (Pangestuti dan Wahyudi, 2021). Pada bulan Januari hingga Oktober tahun 2021, Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) menerbitkan 1,77 juta bukti pelanggaran (tilang) lalu lintas yang dilakukan oleh warga masyarakat Indonesia. Dari jumlah itu, sebanyak 793.821 tilang atau 44,89% merupakan pelanggaran ringan, 746.153 tilang atau 42,22% merupakan pelanggaran berat dan sisanya 227.819 tilang atau 12,89% merupakan pelanggaran sedang (Databoks Katadata). Berdasarkan pernyataan dari Kepala Biro Penerangan Masyarakat Divisi Humas Polri, Brigjen Pol Ahmad Ramadhan, diuraikan bahwa pada hari pertama operasi patuh berlalu lintas yang dilaksanakan mulai dari tanggal 10 sampai 17 Juli 2023 lalu, ada sebanyak 15.588 kendaraan yang ditindak polisi akibat dari keterlibatannya dalam pelanggaran lalu lintas. Dari data tersebut, diketahui bahwa pelanggaran terbanyak dilakukan oleh pengendara roda dua (Harian Kompas).

Mengingat bahwa pelanggaran adalah bentuk perilaku mengemudi berisiko yang didasarkan pada intensi dari dalam diri pengemudi, maka artinya hal ini berkaitan dengan masih kurangnya kesadaran diri pengemudi mengenai pentingnya berkendara dengan aman untuk menghindari bahaya dari perilaku mengemudi berisiko yang dilakukan. Perilaku mengemudi aman atau safety driving adalah suatu usaha yang dilakukan untuk meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keadaan aman dalam berkendara, dalam artian

berada dalam kondisi tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi serta memiliki pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya (Novita dkk, 2019). Safety driving merupakan salah satu pilar dalam mewujudkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas dan sangat berpeluang untuk mengurangi kecelakaan yang terjadi (Adinugroho, 2014). Beberapa contoh dari perilaku safety driving adalah menggunakan kelengkapan kendaraan seperti helm, kaca spion, lampu sein, lampu rem, dan yang sesuai standar, menjaga jarak aman dengan pengendara lain, serta menaati rambu lalu lintas yang ada (Haryanto, 2013).

Investigasi lebih lanjut terkait perilaku mengemudi berisiko dari beberapa penelitian sebelumnya menemukan informasi bahwa ada banyak faktor yang mempengaruhi tinggi rendahnya perilaku mengemudi berisiko, faktor-faktor tersebut diantaranya adalah faktor demografi (jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, jarak dan waktu tempuh), gaya hidup (suka merokok, mengkonsumsi alkohol, narkoba, beraktivitas sampai larut malam), pengalaman kecelakaan, afek positif, Locus of control, bias optimisme serta faktor kepribadian.

Trait kepribadian dapat didefinisikan sebagai dimensi perbedaan individu dalam kecenderungan untuk menunjukkan pola pikiran, perasaan dan perilaku yang konsisten (Disassa & Kebu, 2019). Dalam studi yang berkaitan dengan perilaku, kepribadian merupakan salah satu bagian yang menjadi kekuatan pendorong di balik terjadinya perilaku tertentu (Dissasa dan Kebu, 2019). Dalam hal ini, kepribadian tentunya akan merefleksikan gaya mengemudi seorang individu (Triman dan Bagaskara, 2017). Dalam penelitian milik Constantinou dkk., (2011), dijelaskan bahwa kepribadian tidak serta merta mampu memprediksi kecelakaan di jalan raya, akan tetapi secara tidak langsung dapat mempengaruhi perilaku mengemudi yang berisiko memunculkan terjadinya kecelakaan. Dahlen dan White (2006) juga menemukan bahwa keterbukaan, stabilitas emosional, keramahan, kemarahan mengemudi, dan pencarian sensasi dapat memprediksi perilaku mengemudi yang berisiko memunculkan terjadinya kecelakaan.

Penelitian yang dilakukan oleh Triman dan Bagaskara (2018) menemukan bahwa kepribadian memiliki pengaruh sebesar 15% terhadap perilaku mengemudi berisiko pada masyarakat JABODETABEK. Dalam penelitiannya yang menggunakan klasifikasi kepribadian *Big Five*, ia mengungkapkan bahwa tidak semua jenis kepribadian berhubungan dengan perilaku mengemudi berisiko. Dalam penelitian lain, diuraikan bahwa pengemudi dengan ciri kepribadian dominan marah dan suka mencari sensasi cenderung melaporkan tindakan mengemudi yang lebih berisiko dibandingkan pengemudi dengan ciri kepribadian lainnya (Bachoo dkk., 2013). Dahlen dan White (2006) juga menemukan bahwa ciri kepribadian seperti keterbukaan, stabilitas emosional, keramahan, kemarahan mengemudi, dan pencarian sensasi dapat memprediksi perilaku mengemudi yang berisiko memunculkan terjadinya kecelakaan. Berdasarkan beberapa paparan diatas, trait kepribadian neurotisme selaku salah satu bagian dari klasifikasi kepribadian *Big Five* dan merupakan suatu kepribadian berciri negative atau kebalikan dari stabilitas emosional diyakini memiliki keterlibatan dalam memprediksi perilaku mengemudi berisiko pada pengendara muda sepeda motor di Yogyakarta.

Selain trait kepribadian neurotisme, bias optimisme juga nyatanya menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko. Individu dengan bias optimisme memiliki ketidaksesuaian antara apa yang dipercaya dengan apa yang ditampakan melalui perilaku (Clarke, Williams, & Arthey, 1997; Nandedkar & Midha, 2012). Dalam hal mengemudi, bias optimisme merupakan penilaian yang terlalu optimis terhadap situasi jalan dan keterampilan mengemudi sendiri yang dapat mengakibatkan pengemudi tidak menyadari ancaman sebenarnya di jalan sampai mereka sendiri terlibat dalam kecelakaan di jalan (Li dkk., 2008). Padahal, berdasarkan Goal Driver Education yang menjadi topik penelitian Peräaho, Keskinen, Hatakka (2003), kemampuan untuk mengenali situasi yang mengancam atau berisiko ialah poin penting dari beberapa kompetensi utama yang harus dipenuhi oleh seorang pengemudi. Di dalam kompetensi ini seorang pengendara harus memiliki kemampuan di dalam mengenali maupun mengetahui kondisi-kondisi berisiko

yang mungkin ada dan terjadi saat berkendara (Haryanto, 2013). Karena alasan tersebut, maka peneliti yakin bahwa bias optimisme memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi berisiko.

Berdasarkan data dan fenomena yang telah peneliti uraikan diatas, diketahui bahwa beberapa penelitian telah ada yang mengkaji mengenai hubungan antara kepribadian dengan perilaku mengemudi berisiko namun belum ditemukan penelitian yang mengkaji secara khusus hubungan antara sebuah jenis kepribadian tertentu dengan perilaku mengemudi berisiko. Dalam hal ini, peneliti tertarik untuk mengetahui lebih dalam terkait hubungan antara trait kepribadian neurotisisme terhadap perilaku mengemudi berisiko. Selain mengkaji hubungan antara trait kepribadian neurotisisme, peneliti juga tertarik untuk menguji hubungan antara bias optimisme dengan perilaku mengemudi berisiko. Peneliti berharap agar nantinya hasil penelitian ini bisa digunakan untuk melihat gambaran perilaku mengemudi berisiko pada pengendara muda sepeda motor di Yogyakarta.

B. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara trait kepribadian neurotisisme dan bias optimisme dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara muda sepeda motor di Yogyakarta.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran serta pengembangan keilmuan yang terkait dengan ilmu psikologi. Khususnya di bidang psikologi kepribadian dan psikologi pendidikan lalu lintas yang berkaitan dengan trait kepribadian neurotisisme, bias optimisme dan perilaku mengemudi berisiko.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Subjek Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran kepada pengendara muda sepeda motor di Yogyakarta selaku subjek penelitian mengenai peran trait kepribadian neurotisme dan bias optimisme terhadap perilaku mengemudi berisiko. Diharapkan agar melalui penelitian ini, pengendara kedepannya dapat mengantisipasi sisi optimis yang tidak realistik (bias optimisme) sehingga kewaspadaan pengemudi saat berkendara tetap tidak menurun.

b. Bagi Lembaga/ Instansi

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan lembaga maupun instansi terkait untuk dapat memberikan sosialisasi kepada masyarakat berkaitan dengan bahayanya perasaan optimis maupun sisi neurotisme (kecemasan/ emosi negatif lain) terhadap perilaku mengemudi di jalanan. Tentunya hal ini dapat menjadi bekal bagi para pengendara agar mampu membentuk *safety driving behavior* serta meminimalkan perilaku mengemudi berisiko sehingga angka kecelakaan di kemudian hari akan berkurang.

c. Bagi Pembaca/ Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan yang lebih mendalam kepada pembaca dan masyarakat luas mengenai keterkaitan antara trait kepribadian neurotisme dengan perilaku mengemudi berisiko sehingga dapat mengantisipasi secara pribadi agar sisi optimis yang tidak realistik (bias optimisme) maupun sisi neurotisme dalam diri tidak mengganggu kewaspadaan pengemudi saat berkendara.

d. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan bagi peneliti selanjutnya untuk dapat mengkaji dengan lebih mendalam mengenai topik sejenis. Dapat pula dijadikan sebagai bahan acuan dalam studi eksperimen maupun pengembangan sebuah pelatihan maupun

psikoedukasi yang tujuannya dapat menemukan solusi untuk menurunkan bias optimisme maupun sisi neurotisisme seorang saat mengemudi di jalanan.



TABEL 1.1 KEASLIAN PENELITIAN

No	Nama Peneliti	Judul	Grand Theory	Metode Penelitian	Alat Ukur	Subjek dan Lokasi	Hasil Penelitian
1.	Fabio Lucidi, Laura Girelli, Andrea Chirico, Fabio Alivernini, Mauro Cozzolino, Cristiano Violani dan Luca Mallia (2014)	<i>Personality Traits and Attitudes Toward Traffic Safety Predict Risky Behavior Across Young, Adult, and Older Drivers</i>	-Teori Kepribadian yang dikembangkan oleh Costa dan McCrae (1992), adalah mengenai <i>The Big five Personality</i> . -Teori ketidaknormalan Kohn dan Schooler (1983) - Teori Iversen dan Rundmo (2004) keputusan pengambilan risiko -Lawton dkk. (1997), mengenai klasifikasi pelanggaran.	Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain cross-sectional, kuesioner terstruktur dan anonim diselesaikan oleh 485 pengemudi Italia yang lebih tua. Peneliti menggunakan prosedur pengambilan sampel bola salju	- Ciri-ciri kepribadian dinilai menggunakan aspek " <i>NEO-Personality Inventory-Revised</i> " (Costa dan McCrae, 1992) versi Italia milik Capara dkk. (2001). - Ketidaknormalan dinilai dengan " <i>Normlessness Scale</i> " milik Kohn dan Schooler (1983). - Skala sikap di kembangkan oleh Iversen dan Rundmo (2004). - Perilaku pengemudi diukur dengan <i>Driver Behavior Questionnaire</i> (DBQ) milik Lawton dkk. (1997).	Subjek berjumlah 485 pengemudi aktif tua Italia yang sehat dan berusia antara 60 - 90 tahun.	sikap berkendara dapat memprediksi pelanggaran, dan kesalahan serta memediasi antara pengaruh kepribadian terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi muda, dewasa, dan tua.
2.	Indrajeet J. Bhosale and Jayasankara Reddy (2019)	<i>Personality as a Predictor of Risky Driving Behaviour</i>	- Teori Kepribadian Costa dan McCrae (1992), mengenai <i>The Big five Personality</i> . -Teori Deffenbacher et al (2003), pengendara dengan kemarahan tinggi lebih sering bertindak agresif.	Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode korelasional.	- Lembar demografis - Faktor kepribadian diukur menggunakan NEO Personality Inventory 3 versi singkat milik McCrae, Costa, Jr, & Martin, 2005) yang terdiri dari 60 pertanyaan. - Pikiran marah diukur dengan kuesioner kemarahan	Subjek berjumlah 120 orang dari Bangalore dan Pune. Sampel terdiri dari 60 laki-laki dan 60 perempuan dengan usia antara 18 – 25 tahun.	kepribadian ekstraversi berpengaruh terhadap pikiran agresif sementara saat mengemudi dan laki-laki lebih banyak terlibat dalam perilaku mengemudi

					pengemudi milik Deffenbacher et al (2003).		berisiko daripada perempuan.
3.	Wirampa Tanglai, Ching-Fu Chen, Cheerawit Rattanapan, Orapin Laosee (2022)	<i>The Effects of Personality and Attitude on Risky Driving Behavior Among Public van Drivers: Hierarchic al Modeling</i>	- Ulleberg P, Rundmo T. (2003) dengan teori normlessness, Watts K. (2014) dengan teori sensation-seeking, Buss AH, Perry M. (1992) dengan teori anger, Randall D, Thomas M (2017) dengan teori anxiety, dan Lovibond PF, Lovibond SH. (1995), dengan teori altruism, - Arnau-Sabates et al. (2012) teori sikap terhadap keselamatan lalu lintas	Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan penerapan statistik deskriptif untuk memeriksa karakteristik peserta dan model regresi hierarkis untuk menentukan pengaruh kepribadian dan sikap terhadap perilaku mengemudi berisiko yang dilaporkan sendiri.	-Informasi demografis - Skala kepribadian dibuat berdasarkan teori Ulleberg P, Rundmo T. (2003), Watts K. (2014), Buss AH, Perry M. (1992), Randall D, Thomas M (2017), Lovibond PF, Lovibond SH. (1995), Philippe Rushton J, Chrisjohn RD, Cynthia Fekken G. (1981). - Skala sikap terhadap keselamatan lalu lintas merupakan adaptasi dari Arnau-Sabates et al. (2012)	Subjek berjumlah 410 pengemudi angkutan umum dari stasiun terminal Bangkok yang berusia diatas 20 tahun.	Trait kepribadian dan sikap berkendara memiliki peran penting dalam memprediksi perilaku mengemudi yang berbahaya.
4.	Elena Constantinou, Georgia Panayiotou, Nikos Konstantinou, Anthi Loutsiou-Ladd, Andreas Kapardis (2011)	<i>Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters</i>	-Reason et al., 1990, mengenai perbedaan antara kesalahan, laps dan pelanggaran mengemudi. - Torrubia et al., 2001, tentang kecenderungan menghindari hukuman & mendekati situasi bermanfaat. - Zuckerman, 1994	Metode penelitian adalah kuantitatif korelasional dengan teknik pengambilan sampel berupa purposive sampling dengan kriteria subjek adalah pengemudi aktif minimal 1 tahun dan berusia maksimal 25 tahun.	- Kuesioner Perilaku Mengemudi (DBQ) digunakan. - Kuesioner (48 item) Sensitivity to Punishment/ Sensitivity to Reward (SPSRQ – Torrubia et al., 2001) - Kuesioner (40 item) Sensation Seeking Scale-V Form (SSS-V) milik Zuckerman (Zuckerman, 1994).	Subjek berjumlah 352 orang. 241 diantaranya adalah laki-laki dan 109 sisanya adalah perempuan.	Kepribadian memiliki hubungan signifikan dengan perilaku mengemudi berisiko. Ciri berisiko ini nampak lebih tinggi di pengemudi laki-laki usia dewasa muda.

		mengenai <i>sensation Seeking</i> . - Patton et al., 1995 mengenai <i>Impulsiveness</i> .			- Barratt Impulsiveness Scale-11 (BIS11) (Patton et al., 1995).		
5.	Arif Triman, Sunu Bagaskara (2017)	Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta	- John (1981) menguraikan teori kepribadian <i>bigfive</i> . - Musselwhite (2006), menguraikan mengenai ciri <i>Risky Driving Behavior</i> .	Merupakan penelitian kuantitatif dengan rancangan kausalitas. Dan menggunakan Teknik <i>incidental sampling</i> dan Teknik Analisa deskriptif serta uji <i>multiple regression</i> dengan metode <i>Enter</i> .	- <i>Big Five Inventory (BFI) Scale</i> milik John. - <i>Risky Driving Behaviour (RDB) Scale</i> milik Musselwhite.	Subjek berjumlah 318 pengemudi usia 16 sampai 57 tahun.	Trait kepribadian mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko sebesar 15,9%. Namun hanya <i>agreeableness</i> , <i>consciousness</i> , dan <i>neuroticism</i> . Selain itu, pria menunjukkan perilaku mengemudi yang lebih berisiko dibanding perempuan.
6.	Duy Quy Nguyen-Phuoc, Oscar Oviedo-Trespalacios, Teron Nguyen, Diep Ngoc Su	<i>The effects of unhealthy lifestyles behaviours on risky riding behaviours</i>	Teori Nguyen-Phuoc et al., (2019a), mengenai hubungan kemunculan pengemudi ojek berbasis aplikasi dengan tingkat kecelakaan akibat	Google Forms dan Survei kertas disebar ke pengendara berbasis aplikasi kuesioner valid yang dikumpulkan dari kedua saluran diberi kode dan digunakan	Survei berisi 50 pertanyaan terkait demografi, dan perilaku berkendara berisiko, khususnya merokok dan minum, mengebut, dan faktor-faktor yang terkait dengan itu.	Subjek adalah 602 orang yang terdiri dari siswa fakultas teknik sipil, anggota grup facebook pengemudi ojek berbasis aplikasi	Hasil menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan antara perilaku mengemudi berisiko dengan

(2020)	– <i>A study on app-based motorcycle taxi riders in Vietnam</i>	perilaku mengemudi berisiko.	dalam analisis.			dan pengendara umum.	gaya hidup senang merokok, dan minum alkohol di antara pengemudi ojek berbasis aplikasi di Vietnam.
7. Lovely Lady, Lisan Auliya Rizqandini, Dyah Lintang Trenggonowati (2020)	Efek Usia, Pengalaman Berkendara, dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor	<i>Driver Behavior Questionnaire</i> (DBQ) dikembangkan oleh Reason, Manstead, Stradling, Baxter dan Campbell tahun 1990 sebagai alat untuk menilai perilaku mengemudi yang menyimpang.	Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kuantitatif korelasi. Analisa korelasi digunakan untuk mengetahui hubungan antara <i>driver behavior</i> dengan ketiga faktor yang diamati.	<i>Driver Behavior Questionnaire</i> (DBQ) digunakan untuk pengumpulan data kebiasaan pengemudi berkendara. Kuesioner ini memiliki 28 buah item perilaku yang terdiri dari 8 item pada <i>violation</i> , 8 item pada <i>lapses</i> , 6 item pada <i>ordinary violent</i> dan 6 item pada <i>aggressive violent</i> .	Responden adalah 100 pengemudi motor di Kota Cilegon yang berusia 17-55 tahun dan sudah memiliki SIM.	Hasil menunjukkan bahwa kelompok pelanggaran yang paling sering dilakukan adalah pelanggaran yang disengaja. Jenis pelanggaran yang paling tinggi ialah mengemudi melebihi batas kecepatan. Dan pelanggaran oleh usia muda lebih tinggi dibanding usia tua.	
8. Ahmad Alfani Rohman Noviani, Ragil Ismi Hartanti, Prehatin Trirahayu Ningrum (2017)	Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus	Perilaku berkendara ialah penentu aman atau tidaknya dalam mengemudi. Menurut teori Lawrance Green dkk (1980) perilaku ditentukan oleh tiga faktor yaitu faktor predisposisi	Jenis penelitian ini adalah analitik observasional dengan pendekatan kuantitatif. Menggunakan <i>simple random sampling</i> . Teknik pengumpulan data menggunakan	Instrumen pengumpulan data menggunakan kuisisioner, lembar observasi dan alat dokumentasi. Hal yang diukur antara lain adalah faktor karakteristik responden (lama kerja, masa kerja, lama istirahat, waktu tempuh satu kali	Penelitian ini dilakukan di trayek Jember-Kencong-Lumajang dengan jumlah populasi sebanyak 40 orang sopir bus dengan jumlah	Hasil menyatakan bahwa jam kerja, durasi istirahat, kondisi kendaraan maupun cuaca, pendapatan, dan dukungan keluarga tidak berhubungan	

	Trayek Jember Kencong Lumajang	(<i>predisposing factors</i>), faktor pendukung (<i>enabling factors</i>), faktor pendorong (<i>reinforcing factors</i>).	wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis bivariat yang digunakan peneliti adalah uji spearman dan uji chi square.	keberangkatan dan jam kerja), faktor predisposisi (tingkat pengetahuan), faktor pendukung (kondisi kendaraan, kondisi cuaca dan pendapatan), faktor pendorong (dukungan keluarga) dan perilaku mengemudi tidak aman.	sampel sebanyak 37 sopir bus.	dengan perilaku mengemudi tidak aman. Yang berhubungan adalah estimasi waktu 1x keberangkatan dan tingkat pengetahuan.	
9.	Weerawan Pinchumpholrang (2020)	<i>Study To Driving Behavior Of Motorcycle Safety In The City Of Ratchaburi Province, Thailand</i>	Teori kompensasi risiko dikembangkan oleh seorang psikolog Kanada (Wilde, 1982). Risiko adalah sesuatu yang dapat diterima didasarkan pada biaya yang telah ditentukan sebelumnya dari tindakan mereka. Faktor impulsif dan pencarian sensasi, berhubungan dengan sikap mengemudi yang berbahaya (Richer & Bergeron, 2012).	Kuesioner digunakan untuk mengumpulkan data. Statistik yang digunakan untuk analisis data meliputi frekuensi, persentase, mean, standar deviasi, independent sample -test dan One-way ANOVA. Hasilnya ditampilkan dalam bentuk deskriptif dan tabulasi.	Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner yang peneliti buat dengan membagi kuesioner menjadi 4 bagian sebagai berikut; 1) informasi umum tentang masyarakat, 2) perilaku berkendara aman sepeda motor, 3) sikap mengendarai sepeda motor dengan aman dan 4) kesadaran perilaku pencegahan kecelakaan bagi pengendara sepeda motor yang aman	Populasi adalah masyarakat Mueang Provinsi Ratchaburi. Total ada 199.603 orang yang bisa mengendarai sepeda motor (BPS, 2014). Ukuran sampel didasarkan pada konsep Yamane pada tingkat kepercayaan 95%. Dengan ini dipilih 150 sampel untuk digunakan dalam penelitian.	Penelitian ini menemukan bahwa perbedaan antara jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan masa lisensi atau SIM secara signifikan mempengaruhi perbedaan tingkat kesadaran perilaku pencegahan kecelakaan.
10.	Alemu Disassa, Habtamu Kebu (2019)	<i>Psychosocial factors as predictors of risky</i>	Mengadopsi <i>Theory of Planned Behavior</i> (TPB) milik Ayzen (1991), yang menggambarkan	Survei deskriptif cross-sectional dan teknik random sampling digunakan. Teknik analisis data	-Kuesioner pelaporan mandiri digunakan. -Skala Mengemudi Kemarahan Deffenbacher et al. (1994).	Populasi adalah 4275 operator angkutan umum dan 724 operator angkutan barang	Mengemudi dalam pengaruh alkohol/zat sejenisnya dan pengemudi

	<i>driving behavior and accident involvement among drivers in Oromia Region, Ethiopia</i>	hubungan antara sikap dan perilaku.	berupa deskriptif statistik seperti <i>product momentum correlation</i> dan regresi berganda.	Statistik dan inferensial seperti <i>Person momentum</i> dan linier berganda.	- Skala Altruisme Witt dan Boleman (2009). - Skala Norma dari Ulleberg dan Rundmo (2003). -Skala Penggunaan Alkohol/Zat. -Kuesioner Perilaku Pengemudi Berisiko (DBQ)	di wilayah (Juni, 2017). Sedangkan sampelnya berjumlah 343 pengemudi.	dengan trait kepribadian dominan marah dan tidak teratur dapat menyebabkan perilaku mengemudi yang berisiko.
11.	Paulina Baran, Piotr Zielinski, Łukasz Dziuda (2021)	<i>Personality and temperament traits as predictors of conscious risky car driving</i>	Kecenderungan untuk mengambil perilaku lalu lintas jalan yang berisiko diperkirakan berdasarkan frekuensi mengadopsi perilaku seperti itu di jalan. (Baran, 2015)	Subjek dibagi menjadi dua subkelompok. Analisis regresi multivariat dilakukan secara terpisah pada kedua kelompok pengemudi tersebut.	dibagi dengan Kuesioner Perilaku Lalu Lintas Jalan KZD-P. -Kecenderungan mengambil risiko sementara mengendarai mobil diukur dengan Kuesioner Perilaku Lalu Lintas Jalan KZD. -Kepribadian dinilai menggunakan Personality Inventory NEO-FFI. -Impulsiveness Questionnaire IVE dan Karakteristik Formal Perilaku – Inventarisasi Temperamen FCZ-KT.	Subjek dalam penelitian ini adalah 306 pengemudi mobil (143 wanita) berusia 19-65 tahun.	Ciri-ciri psikologis merupakan prediktor yang signifikan dari pengambilan risiko saat mengemudi. Adapun usia dan pengalaman mengemudi adalah prediktor yang signifikan dari pengambilan risiko.
12.	Clara Alida Cutello, Clare Walsh, Francois Remy Foenster,	<i>Measuring optimism bias among military personnel</i>	Keyakinan bahwa seseorang lebih kecil kemungkinannya untuk terlibat dalam suatu kecelakaan berbanding lurus	Kuesioner Bias Optimismee dan pengambilan risiko serta persepsi tentang intervensi pendidikan mengemudi	-Optimism bias diukur dengan kuesioner Comparatif Optimisme (CO) milik (Gosselin et al., 2010). -Pengambilan risiko diukur dengan kuisisioner	Subjek adalah 118 personel militer Angkatan laut Inggris (M = 98, F = 20). Usia antara 18-60+	Personel militer muda, berusia 18-25, memiliki Bias Optimismee dan kemauan yang lebih tinggi untuk

Yaniv Hanoch, Elisabeth Hellier (2021)	dengan berkurangnya perilaku melindungi keselamatan diri di jalan (Gosselin, Gagnon, Stinchcombe, & Joannisse, 2010; McKenna, 1993; Mynttinen et al., 2009; Pedruzzi & Swinbourne, 2009).	dibagikan ke peserta yang merupakan personel militer. Teknik pengambilan sampel menggunakan purposive sampling dan analisis deskriptif maupun statistik digunakan.	pengambilan risiko milik (Dohmen et al., 2011) -Perubahan sikap peserta setelah intervensi diukur dengan menyajikan 6 perilaku mengemudi dan ditanya apakah sikap mereka untuk terlibat dalam perilaku telah berubah setelah pelatihan mereka.	(52%= 18–25; 5%=26–34; 20%= 35–44; 18%= 45–54; 3%=55–60 dan 2% = 60+). Kriteria penelitian adalah SIM yang masih berlaku dan terdaftar di militer.	mengambil risiko dibandingkan dengan personel militer tua, dan efek ini berkurang seiring bertambahnya usia.	
13. Dominique Gosselin, Sylvain Gagnon, Arne Stinchcombe, Mélanie Joannisse (2010)	<i>Comparative optimism among drivers: An intergenerational portrait</i>	Pengemudi menganggap diri mereka sebagai makhluk yang lebih aman dengan menunjukkan refleksi yang unggul, penilaian yang lebih baik, dan ketat keesuaian dengan aturan jalan (Delhomme, 1991; Glendon et al., 1996).	Penelitian kuantitatif desain cross-sectional. Kandidat yang memenuhi syarat dikirim formulir persetujuan, kuesioner, dan amplop pra-stempel.	-Data demografis peserta -Bagian kedua berkaitan dengan comparative optimism pengemudi, khususnya yang berkaitan dengan perilaku mengemudi mereka.	Subjek berjumlah 394 orang asal Kanada yang aktif mengemudi. -182 berusia 17-26 tahun. -133 berusia 27–64 tahun. -79 berusia 65 tahun ke atas.	Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa terdapat comparative optimism pada semua pengendara baik pengendara muda, menengah, maupun tua.
14. Melanie J. White, Lauren C. Cunningham, Kirsteen Titchener (2011)	<i>Young drivers' optimism bias for accident risk and driving skill: Accountability and</i>	Bias Optimism dapat dikurangi dengan memfokuskan perhatian pengemudi pada pengalaman mengemudi negatif masa lalu dan perilaku mengemudi yang berisiko (McKenna dan	Partisipan secara acak dialokasikan menjadi tiga kelompok: akuntabilitas, wawasan dan kontrol. Peserta memberikan peringkat situasi keterampilan mengemudi mereka dan risiko kecelakaan	-Keterampilan mengemudi diukur dengan 16 item dari McKenna dan Myers, 1997 -Keterampilan persepsi bahaya diukur dengan 6 item yang dibuat oleh penulis -Risiko kecelakaan yang dirasakan diukur dengan 9 item skala Gosselin et al.,	Subjek adalah 243 pengemudi muda kelas psikologi tahun pertama dan staf Queens Land University of Technology (QUT), Kriteria berusia 17-25	Akuntabilitas manipulasi efektif dalam mengurangi Bias Optimism dalam hal peringkat komparatif peserta risiko kecelakaan

	<i>insight experience manipulations</i>	Albery, 2001; McKenna dan Lewis, 1990).	dibandingkan dengan 2010 pengemudi muda lain.		tahun dengan mereka. minimal 6 bulan pengalaman mengemudi.	
15. Nesya Adira, Machmuroch, Pratista Arya Satwika (2022)	<i>Difficulties in Emotion Regulation and Optimistic Bias in Young Drivers' Risky Driving Behaviors</i>	Mayoritas pengemudi menganggap dirinya memiliki kemampuan di atas rata-rata dalam berkendara dan percaya bahwa mereka akan lebih kecil kemungkinannya untuk terlibat dalam kecelakaan dibandingkan dengan pengemudi lain (Gosselin et al., 2010).	Penelitian kuantitatif korelasional dimana sampel diperoleh dengan cluster random sampling. Pengumpulan data dilakukan selama 10 hari. Analisis data menggunakan multiple regresi linier.	-Kesulitan dalam pengaturan emosi diukur dengan <i>Difficult of Emotion Regulation Scale</i> (DERS) oleh Gratz dan Roemer (2004) versi adaptasi dari Putri (2015). -Bias optimis diukur dengan teknik perbandingan langsung, skala dibangun oleh penulis berdasarkan tiga risiko peristiwa kehidupan yang didefinisikan oleh Prentice et al. (2005).	Sampel adalah 160 siswa SMAN VI Surakarta kelas 10 sampai dengan 11 yang menggunakan kendaraan pribadi setiap hari.	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kesulitan dalam pengaturan emosi dan bias optimis dengan perilaku mengemudi yang berisiko pada pengemudi muda.
16. Clara Alida Cutello, Clare Walsh, Yaniv Hanoch, Elizabeth Hellier (2021)	<i>Reducing optimism bias in the driver's seat: Comparing two interventions</i>	Pengemudi muda menganggap diri mereka lebih terampil dan lebih kecil kemungkinannya untuk terlibat dalam kecelakaan. Hal tersebut digabungkan dengan kemampuan dan kurangnya pengalaman mengemudi serta	Merupakan penelitian eksperimen dimana peserta yang ada ditugaskan secara acak ke salah satu dari tiga kondisi eksperimental.	-Kelompok 1 diminta untuk menyelesaikan 'Tes Persepsi Bahaya Badan Standar Kendaraan dan Mengemudi Pemerintah Inggris (DVSA)'. -Kelompok 2 disediakan definisi yang jelas tentang mengemudi yang baik. dari Royal Society of Prevention and Collisions (ROSPA). -Bias Optimisme diukur	Subjek berjumlah 128 mahasiswa (103 perempuan, 25 Laki-laki). Satu-satunya kriteria inklusi adalah SIM penuh yang valid selama kurang dari 5 tahun - karena itu peserta dapat diklasifikasikan	Penelitian ini mengungkapkan bahwa program intervensi definisi standar dan tes persepsi bahaya dinilai efektif dalam menurunkan tingkat Bias Optimismee peserta.

kecenderungan pengambilan risiko tinggi dianggap sebagai faktor utama kurangnya perilaku keselamatan jalan dan keterlibatan mereka dalam kecelakaan (White, 2011)

dengan dua set kuesioner sebagai pengemudi pemula muda. yaitu Skala Optimisme Komparatif (Gosselin et al., 2010) dan Driving Skill Questionnaire (McKenna & Myers, 1997)

-Skala Pencarian Sensasi Singkat milik (Hoyle et al., 2002).

-Kuesioner Perilaku Pengemudi (Reason et al, 1990).

D. Keaslian Penelitian

Berdasarkan paparan penelitian-penelitian di atas, peneliti mengklasifikasikan keaslian penelitian menjadi beberapa poin agar lebih mudah dipahami dan lebih praktis digunakan untuk menentukan apakah penelitian ini dapat dikatakan orisinal atau tidak.

1. Keaslian Topik/ Judul

Terdapat beberapa penelitian yang telah mengkaji hubungan antara kepribadian dengan perilaku mengemudi berisiko namun belum ditemukan penelitian yang mengkaji secara khusus mengenai hubungan antara kepribadian neurotisisme dengan perilaku mengemudi berisiko. Selain itu, pada penelitian kali ini, peneliti berusaha untuk mengkaji pula hubungan antara variabel bias optimisme dengan perilaku mengemudi berisiko. Sehingga penelitian ini berfokus untuk memecahkan hubungan antar tiga variabel tersebut (kepribadian neurotisisme, bias optimisme dan perilaku mengemudi berisiko). Karena peneliti tidak menemukan topik penelitian lain yang sama, maka topik penelitian ini bersifat orisinal.

2. Keaslian Teori

Dari beberapa penelitian di atas, berbagai rujukan teori yang telah digunakan antara lain adalah teori milik Iversen, Reason, Musselwhite dan banyak lagi. Dalam penelitian ini, peneliti juga menggunakan teori milik Iversen (2004) tentang perilaku mengemudi berisiko. Selain itu peneliti juga menggunakan teori milik John dan Srivastava (1999) untuk mengkaji bab bagian neurotisisme. Sedangkan untuk menjelaskan tentang Bias Optimisme peneliti memakai teori milik Gosselin (2010). Alasan peneliti menggunakan ketiga teori tersebut adalah karena teori ketiga variabel yang telah mereka kemukakan dinilai cukup sesuai dengan konteks penelitian ini. Adapun mengenai keasliannya, mengingat bahwa telah ada peneliti lain yang menggunakan teori yang sama pada penelitian sebelumnya, maka peneliti menyatakan bahwa keaslian teori dalam penelitian ini tidak orisinal.

3. Keaslian Metode

Dalam penelitian ini, metode penelitian yang akan digunakan adalah metode kuantitatif dengan jenis korelasional dan teknik analisis berupa *multiple linear regression* dengan teknik *stepwise*. Mengingat bahwa semua penelitian hampir menggunakan metode kuantitatif korelasional dan terdapat beberapa penelitian yang menggunakan teknik analisis yang sama, maka peneliti menyatakan bahwa keaslian metode dalam penelitian ini tidak orisinal.

4. Keaslian Alat Ukur

Dalam penelitian ini, peneliti akan menggunakan skala perilaku mengemudi berisiko yang peneliti buat berdasarkan aspek yang dikemukakan oleh Iversen (2004) dan skala *Big Five Inventory (Neuroticism)* milik John (1990) yang telah diadaptasi ke dalam bahasa Indonesia oleh Ramdhani (2012) serta terjemahan skala *Comparatif Optimism* milik Gosselin et al. (2010). Mengingat bahwa tidak ada varian alat ukur yang sama dalam penelitian sebelumnya, maka peneliti menyatakan bahwa alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini orisinal.

5. Keaslian Subjek dan Lokasi

Berdasarkan penelitian sebelumnya, subjek dan lokasi penelitian berbeda dan bermacam-macam. Ada yang subjeknya berupa mahasiswa, pengemudi taksi, pengemudi truk, pengemudi ojek maupun masyarakat umum yang mengemudikan kendaraan baik sepeda motor maupun mobil. Begitupun dengan lokasi penelitian, ada yang di Vietnam, Thailand, Ethiopia, Hongkong, dan Indonesia (Lumajang dan Jakarta). Dalam penelitian ini, peneliti akan mengambil subjek berupa pengemudi muda dengan usia antara 17-25 tahun yang mengemudikan sepeda motor, dan mengingat peneliti berlokasi di daerah Yogyakarta maka kemungkinan kebanyakan subjek adalah seseorang yang tinggal di lokasi yang sama atau berdekatan. Karena peneliti merasa terdapat beberapa perbedaan dengan

penelitian sebelumnya, maka peneliti menyatakan bahwa keaslian subjek dan lokasi dalam penelitian ini orisinal.

Berdasarkan penjelasan poin-poin diatas, dapat disimpulkan bahwa penelitian dengan judul hubungan antara trait kepribadian neurotisisme dan bias optimisme dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara muda sepeda motor di Yogyakarta dikatakan orisinal dengan adanya perbedaan baik dari segi topik, alat ukur, subjek dan lokasi penelitian.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan rumusan masalah, hipotesis, serta hasil analisis sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat hubungan antara trait kepribadian neurotisme dan bias optimisme terhadap perilaku mengemudi berisiko pengendara muda sepeda motor di Yogyakarta. Selain itu, ternyata jenis kelamin dan pengalaman kecelakaan juga memiliki keterkaitan dengan perilaku mengemudi berisiko. Dari analisis hasil diketahui bahwa nilai R square atau nilai prediksi antara variabel terikat dengan variabel bebas cukup lemah (trait kepribadian neurotisme=2,48% sedangkan bias optimism= 2,17%). Meski demikian hubungan diantara ketiganya tergolong signifikan dan bersifat positif yang artinya

“Semakin tinggi trait kepribadian neurotisme dan bias optimism yang dimiliki seseorang, maka perilaku mengemudinya akan semakin berisiko. Begitupun sebaliknya, semakin rendah trait kepribadian neurotisme dan bias optimism yang dimiliki seseorang, maka semakin rendah pula kecenderungan untuk berperilaku mengemudi berisikonya”

B. Saran

Bagi pembaca, diharapkan untuk mencermati pentingnya menghindari keputusan untuk mengemudi secara berisiko pada saat di jalanan.

Bagi pemerintah, sebaiknya melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai bahayanya perilaku mengemudi berisiko kepada para pengendara sepeda motor serta memberikan edukasi mengenai *safety driving*.

Bagi peneliti selanjutnya yang hendak mengambil tema yang mirip, peneliti menyarankan subjek penelitian bisa difokuskan kepada komunitas sepeda motor tertentu atau organisasi profesi seperti gojek ataupun grab. Serta bisa pula untuk melakukan penelitian dalam setting eksperimen.

DAFTAR PUSTAKA

- Adira, N., Machmuroch, M., & Satwika, P. A. (2022). Difficulties in Emotion Regulation and Optimistic Bias in Young Drivers' Risky Driving Behaviors. *Gadjah Mada Journal of Psychology (GamaJoP)*, 8(1), 95. <https://doi.org/10.22146/gamajop.72115>
- Annas, V. F., Risman, C. K., & Bagaskara, S. (2016). *HUBUNGAN ANTARA DRIVING OPTIMISM DENGAN RISKY DRIVING BEHAVIOR PADA PENGENDARA USIA MUDA DI JAKARTA*.
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis & Prevention*, 55, 67–76. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.021>
- Clemson, L., Turner, J. R., Turner, J. R., Jacquez, F., Raglin, W., Reed, G., Reed, G., Limmer, J., Floyd, S., Reed, G., Graber, E., Beveridge, R. M., Randall, A. K., Bodenmann, G., Turner, J. R., Malik, N., Jent, J., Parker, A., Wang, J. T., ... Söderback, I. (2013). Five-Factor Model of Personality. Dalam M. D. Gellman & J. R. Turner (Ed.), *Encyclopedia of Behavioral Medicine* (hlm. 803–804). Springer New York. https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1005-9_1226
- Clore, G., Schwarz, N., & Conway, M. (1994). *Handbook of social cognition: Affective causes and consequences of social information processing* (2 ed.). Lawrence Erlbaum.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323–1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>
- Costa, P. T., & McCrae, R. R. (1992). The Five-Factor Model of Personality and Its Relevance to Personality Disorders. *Journal of Personality Disorders*, 6(4), 343–359. <https://doi.org/10.1521/pedi.1992.6.4.343>
- Cutello, C. A., Walsh, C., Foerster, F. R., Hanoch, Y., & Hellier, E. (2021). Measuring optimism bias among military personnel. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 82, 475–483. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.09.005>
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41(5), 903–915. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2006.03.016>
- Deery, H. A. (1999). Hazard and Risk Perception among Young Novice Drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225–236. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(99\)00018-3](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(99)00018-3)
- DeJoy, D. M. (1989). The optimism bias and traffic accident risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 21(4), 333–340. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(89\)90024-9](https://doi.org/10.1016/0001-4575(89)90024-9)
- Disassa, A., & Kebu, H. (2019). Psychosocial factors as predictors of risky driving behavior and accident involvement among drivers in Oromia Region, Ethiopia. *Heliyon*, 5(6), e01876. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2019.e01876>

- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34(5), 559–566. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.004>
- Faul, F., Erdfelder, E., Buchner, A., & Lang, A.-G. (2009). Statistical power analyses using G*Power 3.1: Tests for correlation and regression analyses. *Behavior Research Methods*, 41(4), 1149–1160. <https://doi.org/10.3758/BRM.41.4.1149>
- Goldberg, L. R. (1992). The development of markers for the Big-Five factor structure. *Psychological Assessment*, 4(1), 26–42. <https://doi.org/10.1037/1040-3590.4.1.26>
- Goodwin, C. J. (2017). *Research In Psychology (Methods and Design)* (6/E). Western Carolina University.
- Gosselin, D., Gagnon, S., Stinchcombe, A., & Joannis, M. (2010). Comparative optimism among drivers: An intergenerational portrait. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 734–740. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.11.001>
- Handayani, D., Ophelia, R. O., & Hartono, W. (t.t.). *PENGARUH PELANGGARAN LALU LINTAS TERHADAP POTENSI KECELAKAAN PADA REMAJA PENGENDARA SEPEDA MOTOR*.
- Haryanto, H. C. (t.t.). *MENGENAL PENYEBAB SERTA UPAYA PENCEGAHAN DAN PENINDAKAN PARA PERILAKU BERKENDARA YANG BERISIKO PADA REMAJA*.
- Helmi, I. (2023, Juli 12). *Hari Pertama Operasi Patuh 2023, 15.588 Kendaraan Ditindak Polisi*. <https://www.kompas.tv/nasional/424662/hari-pertama-operasi-patuh-2023-15-588-kendaraan-ditindak-polisi>
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135–150. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2003.11.003>
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1251–1263. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(02\)00010-7](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(02)00010-7)
- John, O. P., & Robins, R. W. (Ed.). (2021). *Handbook of personality: Theory and research* (Fourth edition, paperback edition). The Guilford Press.
- John, O. P., Robins, R. W., & Pervin, L. A. (Ed.). (2008). *Handbook of personality: Theory and research* (3rd ed). Guilford Press.
- John, O. P., & Srivastava, S. (1999). *The Big-Five trait taxonomy: History, measurement, and theoretical perspectives*. In L. A. Pervin & O. P. John (Eds.), *Handbook of personality: Theory and research* (2nd ed., Vol. 2). Guilford Press.
- Korlantas Polri. (2022). *Jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2021*. <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20220614073205-579-808601/korlantas-korban-kecelakaan-lalu-lintas-lebih-banyak-dari-perang>
- Kurniasih, Machfutra, E. D., & Nantabah, Z. K. (2022). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Cedera Pada Pengendara Sepeda Motor Siswa Smk Negeri 1 Puring Kabupaten Kebumen. *Buletin Penelitian Sistem Kesehatan*, 25 (1), 61–70. <https://doi.org/10.22435/hsr.v25i1.4085>
- Kusumiati, R. Y. E., & Huwae, A. (2021). NEUROTICISM TRAIT PERSONALITY, SOCIAL SUPPORT, DAN RESILIENSI AKADEMIK MAHASISWA DI MASA PANDEMI COVID-19. *Jurnal Psikologi*, 14(1), 38–51. <https://doi.org/10.35760/psi.2021.v14i1.3684>

- Lady, L., Rizqandini, L. A., & Trenggonowati, D. L. (2020). Efek Usia, Pengalaman Berkendara, dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknologi Universitas Muhammadiyah Jakarta*, 12 (1), 58–64. <https://dx.doi.org/10.24853/jurtek.12.1.57-64>
- Li, J., Li, Y., & Liu, X. (2008). The effects of motor impulsiveness and optimism bias on risky driving behavior in Chinese urban areas. *2008 11th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems*, 605–609. <https://doi.org/10.1109/ITSC.2008.4732582>
- Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality Traits and Attitudes Toward Traffic Safety Predict Risky Behavior Across Young, Adult, and Older Drivers. *Frontiers in Psychology*, 10, 536. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00536>
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 541–547. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.08.010>
- Matondang, Z. (2009). Validitas dan Reliabilitas Suatu Instrumen Penelitian. *Jurnal Tabularasa PPS Unimed*, 6 (1), 87–97.
- Mauludi, A. A., Djunaidi, Z., & Arif, L. S. (2021). Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Pengemudi Sepeda Motor Komersial: Systematic Review. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8, 12–25. <https://doi.org/10.46447/ktj.v8i1.307>
- Möller, H., Senserrick, T., Rogers, K., Sakashita, C., de Rome, L., Boufous, S., Davey, C., Cullen, P., & Ivers, R. (2020). Crash risk factors for novice motorcycle riders. *Journal of Safety Research*, 73, 93–101. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.02.003>
- Møller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 36(6), 1081–1088. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.03.003>
- Nguyen-Phuoc, D. Q., Oviedo-Trespalacios, O., Nguyen, T., & Su, D. N. (2020). The effects of unhealthy lifestyle behaviours on risky riding behaviours – A study on app-based motorcycle taxi riders in Vietnam. *Journal of Transport & Health*, 16, 100666. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100666>
- Nguyen-Phuoc, D. Q., Oviedo-Trespalacios, O., Su, D. N., De Gruyter, C., & Nguyen, T. (2020). Mobile phone use among car drivers and motorcycle riders: The effect of problematic mobile phone use, attitudes, beliefs and perceived risk. *Accident Analysis & Prevention*, 143, 105592. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105592>
- NHTSA. (2009). *Traffic Safety Facts 2009 Data*. NHTSA.
- Nickenig Vissoci, J. R., Krebs, E., Meier, B., Vieira, I. F., de Andrade, L., Byiringiro, F., Rulisa, S., & Staton, C. A. (2020). Road traffic crash experience among commercial motorcyclists in Kigali, Rwanda. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 27(2), 181–187. <https://doi.org/10.1080/17457300.2020.1724158>
- Noviandi, A. A. R., Hartanti, R. I., & Ningrum, P. T. (2019). Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Mengemudi Tidak Aman Pada Sopir Bus Trayek Jember Kencong Lumajang. *Jurnal Kesehatan*, 5(2), 121–128. <https://doi.org/10.25047/j-kes.v5i2.31>

- Novita, N. W., Adam, A., & Muslimin, M. (2019). SAFETY DRIVING PADA OPERATOR FORKLIFT DI PERTAMBANGAN (Study analitik di departemen Finishing Production PT. Antam Tbk, UBP Nikel Sulawesi Tenggara). *Sulolipu: Media Komunikasi Sivitas Akademika dan Masyarakat*, 19(1), 144. <https://doi.org/10.32382/sulolipu.v19i1.1053>
- Ohyver, M., & Tanty, H. (2012). Pendeteksian Outlier Pada Model Regresi Ganda: Studi Kasus Tingkat Penghunian Kamar Hotel Di Kendari. *Jurnal Mat Stat*, 12(2), 114–122.
- Oktopianto, Y., Nabil, M. J., & Arief, Y. M. (2021). Sosialisasi Keselamatan Transsportasi Jalan Pengemudi Gojek di Kota Tegal. *Kumawula: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4 (2), 242–248. <https://doi.org/10.24198/kumawula.v4i2.33321>
- Pahlevi, R. (2021, November 9). Jumlah Tilang Lalu Lintas Capai 1,77 Juta hingga Oktober 2021. *Katadata Media Network*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2021/11/09/jumlah-tilang-lalu-lintas-capai-177-juta-hingga-oktober-2021>
- Pangestuti, E., & Wahyudi, F. S. (t.t.). *PROSEDUR PENYELESAIAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DALAM KUHP*.
- Pinchumpholsang, S. T. D. B. O. M. S. I. T. C. O. R. P., THAILAND Weerawan. (2020). Study to Driving Behavior of Motorcycle Safety in the City of Ratchaburi Province, Thailand. *RMUTT Global Business Accounting and Finance Review*, 4(1), 41–52.
- Purnomo, R. A. (2016). *Analisis Statistik Ekonomidan Bisnis Dengan SPSS*. CV. WADE GROUP.
- Puspoprodjo, W. U., & Laila, N. N. (2021). Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa. *Jurnal Ilmiah Kesehatan*, 20(3), 118–126. <https://doi.org/10.33221/jikes.v20i3.1480>
- Puteri, A. D., & Nisa, A. M. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di PT. Libra Wisata Transport. *PROPOTIF Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4 (1), 1–10.
- Putri, C. E. (2014). Analisis Karakteristik Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Lokasi Blackspot di Kota Kayu Agung. *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan*, 2 (1), 154–161.
- Ragin, D. F. (2015). *Health Psychology* (0 ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315664941>
- Ramdhani, N. (2012). Adaptasi Bahasa dan Budaya Inventori Big Five. *Jurnal Psikologi*, 39 (2), 189–207.
- Reason, J. (2017). *The Human Contribution: Unsafe Acts, Accidents and Heroic Recoveries*. CRC Press LLC : CRC Press.
- Reddy, J., & Indrajeet J., B. (2019). *Personality as a Predictor of Risky Driving Behaviour*. 14(1), 41–51. <https://doi.org/10.32381/JPR.2019.14.01.5>
- Rotter, J. B. (1966). Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. *Psychological Monographs: General and Applied*, 80(1), 1–28. <https://doi.org/10.1037/h0092976>

- Sari, W. P., Mhyuni, E. Iestari, & Salmah, U. (2015). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Truk di PT Berkatnugraha Sinarlestari Belawan Tahun 2015*.
- Sauer-Zalava, S., & Barlow, D. H. (2021). *Neuroticism: A New Framework For Emotional Disorders And Their Treatment*. Guilford Press.
- Šeibokaitė, L., Endriulaitienė, A., Sullman, M. J. M., Markšaitytė, R., & Žardeckaitė-Matulaitienė, K. (2017). Difficulties in emotion regulation and risky driving among Lithuanian drivers. *Traffic Injury Prevention, 18*(7), 688–693. <https://doi.org/10.1080/15389588.2017.1315109>
- Shinar, D. (2017). *Traffic Safety and Human Behavior* (Second Edition). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/9781786352217>
- Simons-Morton, B. G., Ehsani, J. P., Gershon, P., Klauer, S. G., & Dingus, T. A. (2017). Teen Driving Risk and Prevention: Naturalistic Driving Research Contributions and Challenges. *Safety, 3* (29), 1–16. <https://doi.org/10.3390/safety3040029>
- Smith, R. A., & Davis, S. F. (2010). *The psychologist as detective: An introduction to conducting research in psychology* (5th ed). Prentice Hall.
- Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental Review, 28*(1), 78–106. <https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.002>
- Suraji, A., Tjahjono, N., Cakrawala, M., & Effendy, S. B. (2010). Indikator Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Sepeda Motor. *Jurnal Transportasi, 10* (2), 125–134.
- Tanglai, W., Chen, C.-F., Rattanapan, C., & Laosee, O. (2022). The Effects of Personality and Attitude on Risky Driving Behavior Among Public van Drivers: Hierarchical Modeling. *Safety and Health at Work, 13*(2), 187–191. <https://doi.org/10.1016/j.shaw.2022.03.005>
- Tao, D., Zhang, R., & Qu, X. (2017). The role of personality traits and driving experience in self-reported risky driving behaviors and accident risk among Chinese drivers. *Accident Analysis & Prevention, 99*, 228–235. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.12.009>
- Tasca, L. (2000). *A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research: Ontario Ministry of Transportation*. 1–25.
- Triman, A., & Bagaskara, S. (2018). Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta. *Journal Psikogenesis, 5*(2), 150. <https://doi.org/10.24854/jps.v5i2.503>
- Triyono Triyono. (2018). *TEKNIK SAMPLING DALAM PENELITIAN*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.19674.24003>
- Wankie, C., Al-Delaimy, W., Stockman, J., Alcaraz, J., Shaffer, R., & Hill, L. (2021). Prevalence of crashes and associated factors among commercial motorcycle riders in Bamenda, Cameroon. *Journal of Transport & Health, 20*, 100993. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100993>
- Weinstein, N. D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology, 39*(5), 806–820. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.39.5.806>
- WHO. (2015). *Global Status Report On Road Safety*. World Health Organization. www.who.int

- Yilmaz, V., & Celik, H. E. (2006). Risk driving attitudes and self-reported traffic violations among Thrkish drivers: The case of Eskisehir. *Dogus Universitesi*, 7, 28–138.
- Zanuardi, A., & Suprayitno, H. (2018). Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya melalui Pendekatan Knowledge Discovery in Database. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, 2 (1), 45–55.
(T.t.).

