Cross-border
Vol. 5 No. 1 Januari-Juni 2022, page 833-847
p-ISSN: 2615-3165
e-ISSN: 2776-2815

PENGARUH *BIG FIVE PERSONALTY* TERHADAP PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING* PENGEMUDI DEWASA AWAL DI UNIVERSITAS NEGERI MAKASSSAR

Suci Wulandari
Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Makassar, Indonesia
Corresponding author email: suci.wulandari0330@gmail.com

Asniar Khumas
Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Makassar, Indonesia
asniarkhumas@unm.ac.id

Faradillah
Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Makassar, Indonesia
faradillah@unm.ac.id

ABSTRACT

Adult beginner drivers in the range of 18-22 years old are oftenly found violating traffic rules which could lead to physical or mental harm is a characteristic indicated as Aggressive Driving. The aggressive driving is caused by an individual behavior and big five personality. The purpose of this research is to find out the influence of the big five personalities (openness to experience, conscientiousness, extraversion, agreeableness, and neuroticism) on aggressive driving on the adult beginner driver of Universitas Negeri Makassar. There are 323 Universitas Negeri Makassar's students who are involved in this research. The purposive sampling method is used to determine the samples taken. On other hand, the validity used is the scale of the big five personalities. This research used the simple regression test analysis method. The results of this study indicate that the openness to experience personality type has an influence with aggressive driving (r= 0.690, p = 0.000), the conscientiousness personality type does not affect aggressive driving (= 0.692, p = 0.275), the extraversion personality type has an aggressive effect. driving (r= 0.741 p = 0.000), agreeableness personality type has an influence with aggressive driving (r= 0.746, p = 0.030), and neuroticism personality type has no influence with aggressive driving (r= 0.741, p = 0.780). The results of this research could be used as an insight to confirm that aggressive driving behavior found in adult beginner drivers could be observed basic on the type of personality that each individual possessed.

Keywords: *aggeresive driving, big five personality, early adult driver.*

ABSTRAK

Pengemudi dewasa awal dengan rentang umur 18-22 tahun sering kali melanggar rambu lalu lintas yang mengakibatkan kerugian fisik maupun psikis yang merupakan karakteristik dari *aggressive driving*. Terjadinya *aggressive driving* dipengaruhi oleh faktor individu seperti sifat, kognisi, kesehatan mental, dan kepribadian *big five*. Penelitian ini berfokus untuk menguji pengaruh kepribadian *big five personality (openness to experience, conscientiousness, extraversion, agreeableness, dan neuroticism)* terhadap *aggeressive driving* pada pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar. Partisipan pada penelitian ini adalah mahasiswa di Universitas Negeri Makassar sebanyak 323 mahasiswa. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Alat ukur yang digunakan adalah skala *big five personality* dan *aggressive driving*. Penelitian ini menggunakan teknik analisis uji regresi sederhana. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tipe kepribadian *openness to experience* memiliki pengaruh dengan *aggressive driving (r= 0,690, p= 0,000),* tipe kepribadian *conscientiousness* tidak berpengaruh dengan *aggressive driving (r= 0,692, p= 0,275),* tipe kepribadian *extraversion* memiliki pengaruh dengan *aggressive driving (r= 0,741 p= 0,000),* tipe kepribadian *agreeableness* memiliki pengaruh dengan *aggressive driving (r= 0,746, p= 0,030),* dan tipe kepribadian *neuroticism* tidak memiliki pengaruh dengan *aggressive driving (r= 0,741, p= 0,780)*. Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bahwa *aggressive driving* yang dialami pengemudi dewasa awal dapat dilihat dari tipe kepribadian yang dimiliki individu.

Kata kunci: aggressive driving, big five personality, pengemudi dewasa awal.

PENDAHULUAN

Beberapa Kota di Indonesia dalam beberapa tahun terakhir selalu dihadapkan persoalan lalu lintas. Fenomena pelanggaran lalu lintas dan kemacetan seakan tak pernah berhenti menjadi sumber kekhawatiran di kota-kota besar Indonesia. Kota Makassar misalnya, memiliki tingkat pelanggaran yang tinggi. Berdasarkan data dari Satlantas Polrestabes kota Makassar pelanggaran lalu lintas di kota Makassar pada tahun 2018 terjadi sebanyak 2.288 pelanggaran (rakyatku.com). Data tesebut adalah jumlah pelanggaran yang tercatat, kemungkinkan akan lebih banyak pelanggaran lalu lintas yang terjadi namun tidak tercatat dalam Ditlantas Polda Sulawesi Selatan.

Data statistik dari SAMSAT kota Makassar pada tahun 2017 tercatat jumlah kendaraan bermotor berkisar 1.505.853 unit, dan meningkat menjadi 1.563.608 unit pada tahun 2018. Sering tidak disadari oleh

pengemudi bahwa selain dari pertumbuhan kendaraan, pelanggaran lalu lintas, kemacetan juga diperparah oleh gaya mengemudi pengguna jalan. Dukes et al. (2001) mengemukakan bahwa dampak *aggressive driving* terbagi dua yaitu dampak terhadap yang melakukan perilaku mengemudi agresif dan dampak terhadap pengemudi yang menjadi korban pengemudi yang agresif. Handayani, Laksono dan Novitiana (2017) mengemukakan bahwa untuk pengemudi yang menjadi koban pengemudi agresif dampaknya adalah dapat menimbulkan kerugian material, cedera fisik, trauma emosional.

Taubman-Ber-Ari dan Yehiel (2011) mengemukakan bahwa gaya mengemudi merupakan aspek yang mendukung tingkat kemacetan, sebab hal ini sangat berkaitan tentang cara berperilaku pengemudi saat berkendara, seperti cara mengatur kecepatan, mematuhi aturan lalu lintas, cara memperlakukan pengendara lain. Tasca (2000) mengemukakan bahwa gaya mengemudi yang kurang tertib dan tidak memperhatikan keamanan berlalu lintas termasuk merupakan perilaku *aggressive driving*. Lonero (2007) mengemukakan bahwa pengemudi yang agresif dapat dilihat dengan gaya mengemudi dan kecepatan laju kendaraannya. Gaya pengemudi bermotor dikatakan agresif jika laju kecepatan tidak stabil, sering meningkatkan kecepatan secara tiba-tiba dan juga mengerem secara tiba-tiba. Perilaku mengerem secara tiba-tiba ini terlihat dari frekuensi menyala lampu rem yang cenderung tinggi dan rapat.

Tasca (2000) mengemukakan bahwa faktor kepribadian seseorang berkaitan dengan keadaan emosi pengemudi. Dalam konteks mengemudi, kepribadian dapat mempengaruhi pendekatan individu dan cara berperilakunya dalam mengemudi. A*ggressive driving* merupakan perilaku mengendarai yang dapat menambah tingkat kecenderungan kecelakaan bagi seluruh pengguna jalan. Prakash & Kansal (2003) menjelaskan bahwa salah satu penyebab *aggressive driving* yaitu kesesakan (*crowded*). Kesesakan merupakan penyebab yang sangat subjektif dan akan persepsikan berbeda-beda oleh setiap individu. Shinar dan Compton (2004) menjabarkan dalam penelitiannya bahwa kodisi lalu lintas yang padat akan memicu *aggressive driving.*

Triman dan Bagaskara (2017) dalam penelitiannya mengemukakan bahwa untuk melihat adanya pengaruh *big five personality* terhadap *aggressive driving*, melakukan penelitian pengemudi dewasa awal, hasil dari penelitan tersebut diketahui bahwa dimensi dari kelima dimensi *big five, neuroticism* berpengaruh terhadap *aggressive* individu saat mengemudi.

Benfield, Szlemko dan Bell (2006) mengemukakan bahwa penelitian lain mengenai pengaruh kepribadian *big five* dan *aggressive driving* yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif hanya antara dimensi *extraversion* dan agresi fisik dalam lalu lintas dan subskala lalu lintas agresi lain seperti agresi verbal, adaptif dan konstruktif perilaku atau tantangan lalu lintas, tidak terdapat hubungan secara signifikan dengan dimensi *extraversion*.

Tasca (2000) berpendapat bahwa individu memiliki karakteristik yang akan menentukan perilakunya secara konsisten dan berkesinambungan dalam segala situasi. Sifat-sifat ini juga akan berperan dalam membentuk kepribadian mereka. Manglam et. al (2013) Mengemukakan bahwa akibatnya kepribadian dapat mempengaruhi perilaku pengemudi saat di jalan, dan memunculkan indikasi perilaku yang berisiko seperti pelanggaran lalu lintas dan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas. Perilaku yang dimunculkan bentuk dari kurangnya kepedulian terhadap individu lain sehingga dapat membahayakan pengemudi lain.

Berdasarkan data di atas, peneliti ingin melakukan penelitian tentang pengaruh 5 ciri kepribadian utama terhadap perilaku mengemudi agresif pengemudi dewasa kota Makassar, yaitu dari usia 18 tahun sampai dengan 22 tahun. Hasil wawancara yang dilakukan kepada anggota kepolisian membuktikan bahwa karakteristik perilaku pengemudi di kota Makassar terbilang agresif. Untuk penelitian ini peneliti memilih dewasa awal karena berdasarkan hasil observasi yang menunjukkan bahwa masih terdapat pengemudi dewasa awal yang terlibat dalam pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan uraian dan data awal di atas maka perlu untuk meneliti secara empirik apakah ada pengaruh big five personality terhadap perilaku aggressive driving pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan pedekatan kuantitatif menggunakan metode deskriptif. Penelitian ini melibatkan mahasiswa UNM dengan kategori dewasa awal. Teknik penentuan sampel menggunakan regresi linear sederhana. Sampel dalam penelitian ini, yaitu 323 mahasiswa pengendara sepeda motor. Penelitian ini menggunakan skala psikologi model *Likert*.

Instrumen skala *aggressive driving* meliputi 2 aspek, yaitu tindakan membahayakan pengemudi lain dan tindakan mengintidimidasi (Tasca,2000). Hasil validitas isi skala *aggressive driving* menunjukkan bahwa seluruh aitem dinyatakan relevan, dengan nilai mulai dari 0,75-1.

Daya diskriminasi aitem skala *aggressive driving* menunjukan bahwa dari 27 aitem terdapat 5 aitem yang gugur sehingga tersisa 22 aitem yang valid dan bergerak dari 0,459 - 0,707. Reliabilitas untuk skala *aggressive driving* yang diperoleh setelah melakukan uji coba dengan 100 orang subjek dan memperoleh nilai *alpha croncbach* 0,958.

Sebelum melakukan uji hipotesis, peneliti terlebih dahulu melakukan uji normalitas dan linear. Uji hipotesis yang dipilih dalam penelitian ini ialah analisis regresi linear sederhana, kemudian diolah menggunakan program *SPSS 23.0 for Windows*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Deskriptif subjek penelitian

Tabel 1. *Deskripsi subjek penelitian berdasarkan jenis kelamin*

JK	Total	Persentase(%)
Laki-laki	98	30,3%
Perempuan	225	69,7%
Total	323	100%

Dari tabel di atas dapat diperoleh bahwa terdapat 323 orang mahasiswa yang terdiri dari 98 (30,3%) dengan jenis kelamin laki-laki dan 225 (69,7%) dengan jenis kelamin perempuan.

Tabel 2. *Deskripsi subjek penelitian berdasarkan usia*

Usia	Jumlah	Persentase (%)
18 tahun	33	10,2%
19 tahun	82	25,4%
20 tahun	108	33,4%
21 tahun	52	16,1%
22 tahun	48	14,9%
Total	**323**	**100%**

Pada tabel diatas dapat diperoleh informasi bahawa terdiri dari 33 (10,2%) siswa berusia 18 tahun, 82 (25,4%) siswa berusia 19 tahun, 108 (33,4%) siswa berusia 20 tahun, 52 (16,1%) siswa berusia 21 tahun, dan 48 (14,9%) siswa berusia 22 tahun.

Tabel 3. *Deskripsi subjek penelitian berdasarkan fakultas*

Fakultas	Jumlah	Persentase (%)
FBS	137	42,4%
FIP	31	9,6%
FT	20	6,2%
FE	52	16,1%
FSD	58	18%
FIS	25	7,7%
Total	**323**	**100%**

Pada tabel diatas mahasiswa termasuk dalam fakultas penelitian ini terdiri dari 137 (42,4%) mahasiswa FBS, 31 (9,46%) mahasiswa FIP, 20 (6,2%) mahasiswa FT, 52 (16,1%) mahasiswa FE, 58 (18%) mahasiswa FSD, dan 25 (7,7%) mahasiswa FIS.

2. Deskriptif data penelitian

Tabel 4. *Data hipotetik*

Dimensi	*N*	*Min*	*Maks*	*Mean*	*SD*
Openness	323	6	30	18	4
Conscienstiousness	323	1	5	3	0,67
Extraversion	323	2	10	6	1,3
Agreeableness	323	1	5	3	0,67
Neuroticsm	323	1	5	3	0,67
Aggressive driving	323	22	110	66	14,67

Berdasarkan hasil tabel 4 data penelitian dapat diuraikan kategorasi variabel penelitian, dimana dalam penelitian ini menggunakan kategorisasi variabel penelitian yaitu data retata variabel.

1) Data deskriptif *openness*

Tabel 5. *Kategorisasi dan Interpretasi skor dimensi openness*

Kategorisasi	**Interval**	***f***	**%**
Tinggi	22 ≤ X	142	43,96
Sedang	14 ≤ X < 22	181	56,04
Rendah	X<14	0	0
	N	**323**	**100**

Dimensi *openness* terdiri atas 6 pertanyaan dengan kategori skor 1 sampai dengan 5, skor terendah adalah 6 dan tertinggi adalah 30, dengan nilai tengah sebesar 18. Pada tabel 5 diperoleh 142 subjek yang berada pada kelompok tinggi dengan persentase 43,96%. Sebanyak 181 subjek yang berada pada kelompok sedang dengan persentase 56,04%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kempompok rendah dengan presentase 0%.

2) Data Deskriptif *Conscientiousness*

Tabel 6. *Kategorisasi dan Interpretasi skor dimensi Conscientiousnes*

Kategorisasi	**Interval**	***F***	**%**
Tinggi	3,67 ≤ X	230	71,20
Sedang	2,33≤ X < 3,67	93	28,80
Rendah	X< 2,33	0	0
	N	**323**	**100%**

Dimensi c*onscientiousness* terdiri atas 1 aitem dengan skala 1 sampai dengan 5. Pada tabel 6 diperoleh 230 subjek yang berada pada kelompok tinggi dengan persentase 71,20%. sebanyak 93 subjek yang berada pada kelompok sedang dengan persentase 28,80%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kelompok rendah dengan presentase 0%.

3) Data Deskriptif *Extraversion*

Tabel 7. *Kategorisasi dan Interpretasi skor dimensi extraversion*

Kategorisasi	**Interval**	***F***	**%**
Tinggi	7,3 ≤ X	76	23,53
Sedang	4,7≤ X < 7,3	247	76,47
Rendah	X< 4,7	0	0
	N	**323**	**100%**

Data pada tabel diatas menunjukkan bahwa terdapat 76 subjek pada kelompok tinggi dengan persentase 23,53%. sebanyak 247 subjek kelompok sedang dengan persentase 76,47%.

4) Data Deskriptif *Agreeableness*

Tabel 8. *Kategorisasi dan Interpretasi skor dimensi Agreeableness*

Kategorisasi	Interval	*F*	%
Tinggi	3,67 ≤ X	221	68,42
Sedang	2,33 ≤ X < 3,67	102	31,58
Rendah	X< 2,33	0	0
	N	**323**	**100%**

Data pada tabel diatas menunjukkan bahwa terdapat 221 pada kelompok tinggi dengan persentase 68,42%. sebanyak 102 subjek pada kelompok sedang dengan persentase 31,58%.

5) Data Deskriptif *Neuroticism*

Tabel 9. *Kategorisasi dan Interpretasi skor dimensi Neuroticism*

Kategorisasi	Interval	*F*	%
Tinggi	3,67 ≤ X	234	72,45
Sedang	2,33 ≤ X < 3,67	89	27,55
Rendah	X< 2,33	0	0
	N	**323**	**100%**

Pada tabel di atas menampilkan jika terdapat 234 subjek pada kelompok tinggi dengan persentase 72,45%. sebanyak 89 subjek pada kelompok sedang dengan persentase 27,55%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kelompok rendah dengan presentase 0%.

6) Data Deskriptif *Aggressive Driving*

Tabel 10. *Kategorisasi dan Interpretasi skor variabel aggressive driving*

Kategorisasi	Interval	*F*	%
Tinggi	80,67 ≤ X	59	18,27
Sedang	51,33≤ X < 80,67	264	81,73
Rendah	X< 51,33	0	0
	N	**323**	**100%**

Data pada tabel 10 menunjukkan bahwa terdapat 59 subjek yang berada pada kelompok tinggi dengan persentase 18,27%. sebanyak 264 subjek yang berada pada kelompok sedang dengan

persentase 81,73%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kategori rendah dengan presentase 0%.

McCrae dan Costa (2006) *big five personality* merupakan gambaran umum yang digambarkan sebagai suatu konteks dalam teori psikologi yang bersifat universal dalam mengukur kepribadian secara menyeluruh sehingga dapat memprediksi dan mejelaskan suatu perilaku individu. Terdapat lima dimensi untuk mengukur *trait* yaitu, *openness, conscientiousness*, *extraversion*, *agreeableness* dan *neuroticism*. Data menunjukkan, yaitu terdapat 142 subjek yang berada pada kategori tinggi dengan pe rsentase 43,96%. sebanyak 181 subjek yang berada pada kategori sedang dengan persentase 56,04%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kategori rendah dengan presentase 0%.

Hasil persentase menujukkan bahwa *openness* memiliki tingkat rata-rata pada kategori sedang. Dalam konteks dimensi ini memiliki pengaruh yang signifikan dengan *aggressive driving*, beberapa penelitian lain secara konsisten menemukan bahwa keterbukaan berpengaruh dengan *aggressive driving*. Karena *aggressive driving* adalah perilaku yang muncul akibat individu ingin mencoba merasakan sensasi dan pengalaman baru dalam hal mengemudi (Wang et al., 2018). Ketika *openness* dianalisis dalam konteks perilaku pengemudi pada dewasa awal diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara *openness* dan perilaku mengemudi yang agresif (Jovanovic *et al*, 2010).

McCrae dan Costa (2006) *conscientiousness* adalah ciri kepribadian setiap individu yang pekerja keras, orang yang taat pada aturan dan standar/disiplin, ambisius, terorganisir, berorientasi pada prestasi, tertib, efisien, terorganisir, dan bertanggung jawab. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 230 subjek yang berada pada kategori tinggi dengan persentase 71,20%. sebanyak 93 subjek yang berada pada kategori sedang dengan persentase 28,80%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kategori rendah dengan presentase 0,%. Hal tersebut sesuai karena pengemudi dengan trait ini menurut dicirikan taat pada aturan dan norma, ambisius, teratur, berorientasi pada prestasi, tertib, efisien, terorganisir, dan bertanggung jawab. Jika dari karakteristik pengemudi tersebut dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi agresif merupakan keterbalikan dari karakteristik pengemudi dengan skor tinggi pada trait *conscientiousness*. Penelitian menurut Arthur dan Graziano (1996) menjelaskan bahwa *conscientiousness* adalah sifat kepribadian yang paling

sering dipelajari dalam kaitannya dengan perilaku pengemudi dalam lalu lintas. Hal ini karena *conscientiousness* adalah satu-satunya dari dimensi dalam tipe kepribadian *big five* yang yang berpengaruh terhadap kurangnya kecelakaan dalam lalu lintas.

McCrae dan Costa (2006) *xxtraversion* adalah faktor kepribadian yang dapat memprediksi banyak perilaku sosial, antuasias dan muda bergaul. Dalam konteks mengemudi, pengemudi dengan tipe kepribadian *extraversion* akan dengan mudah untuk menunjukkan sikap permusuhannya di jalan kepada pengemudi yang mencoba menghalangi jalur mereka. Dari hasil yang diperoleh peneliti menunjukkan bahwa terdapat 76 subjek yang berada pada kategori tinggi dengan persentase 23,53%. sebanyak 247 subjek yang berada pada kategori sedang dengan persentase 76,47%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kategori rendah dengan presentase 0%. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *extraversion* dengan skor tinggi akan cenderung memperhatikan rambu lalu lintas sedangkan *extraversion* dengan skor sedang memberikan jalan untuk pengemudi lain dan *extraversion* dengan skor rendah akan cendereung melalukan yang dengan sangaja menabrak pengemudi lain ketika jalananya terhalangi. Dahlen & White (2006) menyatakan bahwa individu *extraversion* tidak mempunyai toleransi untuk pengemudi lain yang menghalangi jalannya atau membuat mereka tertekan atau frustasi sehingga mereka cenderung melanggar aturan lalu lintas, dan melakukan isyarat kasar kepada pengemudi lain.

McCrae dan Costa (2006) mengemukakan bahwa individu yang *agreeableness* memiliki altruisme, rendah hati, lemah lembut, serta merasa mudah percaya dengan individu lain. Bedasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat 221 subjek yang berada pada kategori tinggi dengan persentase 68,42%. sebanyak 102 subjek yang berada pada kategori sedang dengan persentase 31,58%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kategori rendah dengan presentase 0%. Dari hasil yang peneliti dapatkan diperoleh *agreeablenes* dengan skor tinggi akan menerobos pengemudi lain mengemudi, sedangkan *agreeableness* dengan skor sedang mampu mengemudi dengan rasa aman dan nyaman , dan *agreeablenes* dengan skor rendah akan cenderung disiplin saat mengemudi Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Bettencourt *et al.* (2006) yang menguji hipotesis bahwa orang yang memiliki kepribadian yang agresif dan skor rendah pada skala *agreeableness* cenderung untuk mengekspresikan perilaku agresi dengan netral dan jarang melakukan provokasi di jalan raya.

McCrae dan Costa (2006) *neuroticism* menampilkan seseorang yang memiliki masalah dengan emosi yang negatif seperti rasa cemas dan rasa tidak aman. Aspek yang mendasari *neuoroticism* adalah ketakutan dan kemarahan. Gaya mengemudi dengan dimensi *neuroticism* dengan skor tinggi akan cenderung merasa aman, sedangkan *neuroticism* dengan skor sedang berndara dengan hati-hati, dan *neuroticism* dengan skor rendah akan berperilaku agresif dan mecaci maki pengemud lain. Dari hasil peneliti dapatkan menunjukkan bahwa terdapat 234 subjek yang berada pada kategori tinggi dengan persentase 72,45%. sebanyak 89 subjek yang berada pada kategori sedang dengan persentase 27,55%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kategori rendah dengan presentase 0%. Hal ini sesuai dengan karakteristik individu dengan skor pada dimensi *neuroticism* yang cenderung untuk mengalami emosi dan kesulitan untuk keluar dari masalah (Goldberg, 1992). Individu neurotik digambarkan sebagai seseorang yang tidak mampu mengatasi stres dan cenderung berpikir irasional sehingga dimensi ini dikatakan bertanggung jawab terhadap kecelakaan lalu lintas (Lajunen, 2001).

Hasil analisis deskriptif *aggressive driving* diketahui bahwa terdapat 59 subjek yang berada pada kategori tinggi dengan persentase 18,27%. sebanyak 264 subjek yang berada pada klasifikasi sedang dengan persentase 81,73%. Dan sebanyak 0 subjek berada pada kategori rendah dengan presentase 0%. Dalam hasil penelitian gaya mengemudi *aggressive driving* pada kategorisasi tinggi tindakan membahayakan pengemudi lain, sedangakan *aggressive driving pada* kategori sedang berkendara dengan aman dan kategori *aggressive driving* rendah mengalah dengan pengemudi lain. Hal tersebut menunjukkan bahwa responden dari penelitian ini memiliki perilaku yang agresif saat mengemudi yang bervariasi.

Responden yang berada dalam kategori *aggressive driving* sedang merupakan pengemudi yang dapat meningkatkan resiko kecelakaan dan kematian bagi diri sendiri atau pengemudi lain di dalam sebuah insiden atau kecelakaan lalu lintas. Faktor yang menyebabkan individu memiliki *aggressive driving* yang sangat tinggi ataupun sangat rendah ada 2 yaitu, faktor internal dan juga eksternal. Faktor intrinsik diyakini menjadi penyebab mengemudi ekstrem. seperti permusuhan, keinginan untuk bersaing, kurangnya kepedulian terhadap orang lain, mencari pelepasan emosional, impulsif, dan pengambilan keputusan risiko (James & Nahl, 2000).

Setiap individu memiliki sifat atau kepribadian yang menentukan perilakunya secara sering dan terus menerus dalam segala situasi, dan faktor internal yang berhubungan dengan sifat pengontrol, seperti persepsi dan kepribadian (Nesbit & Conger, 2012). Hal tersebut sesuai dengan pendapat Tasca (2000) menunjukkan bahwa individu memiliki sifat-sifat yang akan menentukan perilaku mereka secara sering dan konsisten dalam semua situasi. Sifat-sifat ini juga akan berperan dalam membentuk kepribadian mereka. Faktor individu diyakini bertanggung jawab untuk mengemudi agresif termasuk permusuhan, daya saing, kurangnya kepedulian terhadap orang lain, mengemudi untuk pelepasan emosional, impulsif dan risiko keputusan penerimaan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan pada 323 mahasiswa pengendara sepeda motor, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Terdapat pengaruh negatif yang signifikan antara *openness* dengan *aggressive driving* terhadap pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar.
2. Terdapat pengaruh negatif yang signifikan *conscientiousness* dengan *aggressive driving* terhadap pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar.
3. Terdapat pengaruh negatif yang signifikan antara *extraversion* dengan *aggressive driving* terhadap pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar.
4. Terdapat pengaruh negatif yang signifikan antara *agreeableness* dengan *aggressive driving* terhadap pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar.
5. Terdapat pengaruh negatif yang signifikan antara *neuroticism* dengan *aggressive driving* terhadap pengemudi dewasa awal di Universitas Negeri Makassar.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti mengajukan beberapa saran yaitu:

1. Bagi peneliti selanjutnya menyarankan agar peneliti dapat mengkaji lebih lanjut mengenai *aggressive driving* di kota Makassar. Peneliti selanjutnya dapat mengembangkan penelitian ini dengan menggunakan variabel independen yang berbeda.

2. Bagi pengemudi kendaraan peneliti memberikan saran untuk berkendara dengan aman karena perilaku *aggressive driving* dapat mengakibatkan kerugian fisik maupun psikis.
3. Bagi pihak kepolisian hendaknya penelitian ini dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam proses pengambilan surat izin mengemudi (SIM).

DAFTAR PUSTAKA

Arthur Jr, W., & Graziano, W. G. (1996). The five-factor model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of personality*, *64*(3), 593-618.

Benfield, A., J., Szlemko, J., W., & Bell, P., A., (2006). Driver personality and anthropomorphic attributions of vehicle personality relate reported aggressive driving tendencies. *Personality and Individual Differences, 42, 247-258.*

Bettencourt, B., Talley, A., Benjamin, A. J., & Valentine, J. (2006). Personality and aggressive behavior under provoking and neutral conditions: a meta-analytic review. *Psychological bulletin*, *132*(5), 751.

Costa Jr, P. T., & McCrae, R. R. (2006). Age changes in personality and their origins: comment on Roberts, Walton, and Viechtbauer (2006).

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.

Đinđić, N., Jovanović, J., Đinđić, B., Jovanović, M., Pešić, M., & Jovanović, J. J. (2013). Work stress related lipid disorders and arterial hypertension in professional drivers: A cross-sectional study. *Vojnosanitetski pregled*, *70*(6), 561-568.

Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L. T., Miller, T. L., & Rodgers, S. E. (2001). Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage. *The Social Science Journal, 38*, 323–331.

Goldberg, Lewis R. (1992). The Development of Makers for the Big-Five Factor Structure, *Psychological Assesment*. Vol 7(1), 26-42.

Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja dengan Studi Kasus Pelajar SMA Kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, *1*(1), 64-70.

James, L., & Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving* : Steering clear of highway warfare. New York : Prometheus Books.

Lajunen, T., (2001). Personality and accident liability: are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities?.*Personality and Individual Differences*, *31, 1365-1373.*

Lonero, L.P. (2007). A Preliminary Heuristic Model of Aggressive Behaviour in Drivers. *Journal of Experimental Psychology*, 13(1), 1–8.

Manglam, M.K., Sinha, V. K., Praharaj, S. K., & Bhattacharjee, D. (2013). Personality Correlates of Accident-Proneness in Auto-Rickshaw Drivers in India. *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics (JOSE)*, 19(2), 159–165.

Nesbit, S.M., Conger, J.C., & Conger, A.J. (2012). A Quantitative review of the relationship between anger and aggressive Driving. Aggression and Violent Behavior, 12, 156-176.

Prakash, J. & Kansal, M.S. (2007). Road Rage: Psychosocial Perspectives. *Delhi Psychiatry Journal, 10(1), 5-9*.

Shinar, D & Compton, R. 2004. Aggressive Driving: An Observational Study of Driver, Vehicle, and Situational Variables.*Accident; analysis and prevention Journal*, 36 (3), 429-437.

Tasca, Leo. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research: Ontario Ministry of Transportation Canada*(Artikel).Diakses dari http://www.stopandgo.org

Taubman-Ben-Ari, O., & Yehiel, D., (2011). Driving styles and their associations with personality and motivation. Accident Analysis and Prevention,45, 416-422

Triman, A., & Bagaskara, S. (2017). Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta. *Jurnal Psikogenesis*, 5(2).

Wang, J., Xu, W., Fu, T., Gong, H., Shangguan, Q., & Sobhani, A. (2022). Modeling aggressive driving behavior based on graph construction. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, *138*, 103654.