



Peran *Locus of Control* dan Sikap Pro Risiko terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko

Firdha Rachmatunnisa¹, Sunu Bagaskara^{2*}

Fakultas Psikologi Universitas YARSI
Jl. Letjen Suprpto, Jakarta 10510, Indonesia

¹firdha259@yahoo.com, ²sunu.bagaskara@yarsi.ac.id*

*Corresponding author

Riwayat Perjalanan Naskah: Tanggal Diterima, Tanggal Direvisi, Tanggal Disetujui (Spacing After 12)

ABSTRACT

The Locus of Control's Role and Pro Risk Attitude in Risky Driving Behavior: This study aims to determine whether the role of locus of control and pro-risk attitudes towards risky driving behavior. Using accidental sampling, this study involved 88 participants who were car drivers and motorcycle riders, and were male aged 18-25 years. The results of multiple linear regression analysis showed that the Traffic-Locus of Control scores of self dimensions and pro-risk attitudes together explain 35.2% variance of risky driving behavior. This finding indicates that road users who have a high LoC self and a positive attitude towards risky driving behavior will show a higher tendency to engage in risky driving behavior. The results of this study can be an education for road users to consider the safety of themselves and others in order to minimize the occurrence of accidents.

Keywords: Locus of control; pro-risk attitudes; risky driving behavior.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat peran locus of control dan sikap pro risiko terhadap perilaku mengemudi berisiko. Menggunakan accidental sampling, penelitian ini melibatkan 88 partisipan pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor, dan berjenis kelamin laki-laki berusia 18-25 tahun. Hasil analisis regresi linier majemuk menunjukkan bahwa skor Traffic-Locus of Control dimensi self dan sikap pro risiko secara bersama-sama mampu menjelaskan 35,2% varians dari perilaku mengemudi berisiko. Temuan ini menandakan bahwa pengguna jalan yang memiliki LoC self tinggi dan sikap positif terhadap perilaku mengemudi berisiko akan menunjukkan kecenderungan yang lebih tinggi dalam menampilkan perilaku mengemudi berisiko. Hasil penelitian ini bisa menjadi salah satu edukasi bagi para pengguna jalan untuk lebih mempertimbangkan keselamatan diri sendiri dan orang lain agar dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan.

Kata Kunci: Locus of control; perilaku mengemudi berisiko; sikap pro risiko.

1. Pendahuluan

Global Status Report on Road Safety (WHO, 2018) mengatakan bahwa setiap tahun, lebih dari 1,2 juta orang meninggal dunia, dan 50 juta lainnya luka berat akibat kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia sendiri, WHO (2018) mencatat setidaknya terdapat lebih dari 41 ribu kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu-lintas. Angka tersebut menjadikan kecelakaan lalu-lintas sebagai salah satu penyebab utama kematian di Indonesia, terutama untuk kelompok usia produktif.

Kecelakaan terjadi disebabkan oleh beberapa faktor. Kemenkominfo (2017) menyampaikan statistik penyebab kecelakaan di Indonesia, di mana 61% dari kecelakaan yang terjadi

disebabkan oleh faktor perilaku pengendara, 30% di antaranya diatribusikan kepada faktor prasarana dan lingkungan, dan 9% diatribusikan kepada faktor kendaraan. Faktor perilaku pengendara yang cukup dominan berkontribusi atau berpotensi berkontribusi dalam terjadinya kecelakaan lalu-lintas meliputi faktor kepribadian, kognitif, dan sikap (Trimana & Bagaskara, 2017).

Salah satu penyebab dari faktor manusia adalah terjadinya perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko (*Risky Driving Behaviour*) adalah salah satu bentuk perilaku mengemudi yang berisiko atau membahayakan. Megawati & Dewayani (2018) menyebutkan bahwa perilaku mengemudi berisiko dikategorikan sebagai bentuk kesalahan manusia dalam berkendara

berupa pengendara yang lengah dan tidak tertib berlalu lintas. Perilaku mengemudi berisiko merupakan prediksi dari sikap pengemudi dalam mengambil resiko saat mengemudi, sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Iversen, 2004). Perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku mengemudi yang tidak memikirkan orang lain dan mementingkan diri sendiri, ditandai dengan tingginya kecepatan dan pelanggaran (Machin & Sankey, 2008). Berdasarkan penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku yang membahayakan pengendara itu sendiri dan orang lain dengan berkendara tidak sesuai peraturan lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Beberapa faktor psikologis dapat mempengaruhi terjadinya perilaku mengemudi berisiko. Bagaskara (2017) menyebutkan bahwa pengendara memiliki kecenderungan mempersepsi sumber munculnya bahaya dan siapa yang paling bertanggung jawab atas segala konsekuensinya. Kecenderungan tersebut juga disebutkan oleh Rotter (1990) yang mengklasifikasikan individu berdasarkan kecenderungan mengatribusikan segala peristiwa yang terjadi dalam hidupnya kepada faktor eksternal atau faktor internal yang disebut juga *Locus of Control* (LoC).

Sejumlah penelitian juga telah mengungkapkan peran LoC terhadap perilaku individu dalam konteks situasi mengemudi. Montag & Comrey (1987) menyebutkan bahwa LoC internal berkorelasi negatif dengan keterlibatan dalam kecelakaan, sementara LoC eksternal berkorelasi positif dengan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas. Disebutkan juga bahwa individu dengan LoC internal berkorelasi dengan perilaku berhati-hati dibandingkan dengan individu dengan LoC eksternal. Individu dengan LoC internal juga lebih sadar akan keadaan dirinya dan tugasnya dibandingkan individu dengan LoC eksternal (Lefcourt, Gronnerud, & McDonald, 1973). Dalam konteks mengemudi, dapat dikatakan bahwa individu dengan LoC internal lebih sadar dan bertanggung jawab dengan perilaku mengemudi dibandingkan dengan individu dengan LoC eksternal.

Penelitian sebelumnya membahas tentang *locus of control* dan *sensation seeking* sebagai faktor-faktor kepribadian yang mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko seseorang yang dilakukan oleh Bagaskara (2017). Penelitian tersebut melibatkan 136 pengendara sepeda motor dan 85 lainnya adalah pengemudi mobil. Bagaskara (2017) menggunakan skala *Traffic Locus of*

Control (TLoC) dan skala *Driver Thrill* yang merupakan skala adaptasi untuk mengukur *Sensation Seeking*. Dari penelitian tersebut, ditemukan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pengendara motor dan pengemudi mobil dalam perilaku mengemudi berisiko secara keseluruhan. Hasil selanjutnya ditemukan bahwa LoC internal dan *sensation seeking* dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko, sementara LoC eksternal tidak berkorelasi dengan perilaku mengemudi berisiko (Bagaskara, 2017).

Selain LoC, faktor psikologis lain yang berkaitan dengan perilaku mengemudi berisiko adalah sikap pro risiko atau sikap pengambilan risiko. West dan Hall (1997) menyebutkan bahwa sikap pro risiko merupakan sikap mengemudi dengan cara yang meskipun tidak melanggar hukum tetapi memiliki risiko yang tinggi dengan kemungkinan kecelakaan. Sejalan dengan hal tersebut, penelitian yang dilakukan oleh Ulleberg & Rundmo (2003) menemukan bahwa sikap pengemudi terhadap perilaku berisiko dapat dilihat dari dimensi sikap yang berkorelasi secara signifikan dengan perilaku mengemudi serta frekuensi kecelakaannya. Lebih lanjut lagi, studi yang dilakukan oleh Iversen dan Rundmo (2004) mengungkapkan bahwa sikap terhadap masalah keselamatan lalu lintas mempengaruhi keterlibatan dalam perilaku berisiko di lalu lintas, terutama dalam hal sikap terhadap pelanggaran lalu lintas. Dengan kata lain, dapat disimpulkan bahwa sikap terhadap perilaku berisiko memiliki keterkaitan dengan perilaku mengemudi berisiko dan kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Konsep sikap itu sendiri merupakan asumsi dari kemampuan mempengaruhi, mengarahkan, membentuk, atau memprediksi perilaku yang sebenarnya (Iversen & Rundmo, 2004). Mereka menambahkan bahwa sikap seseorang terhadap suatu hal dapat memprediksi perilakunya di masa depan. Dalam hal ini ialah sikap pengambilan risiko seseorang dengan perilaku mengemudinya. Iversen dan Rundmo (2004) menyatakan bahwa sikap dan perilaku berkorelasi secara signifikan jika diukur dengan spesifisitas yang sesuai. Berdasarkan pemaparan tersebut dapat disimpulkan bahwa sikap pengambilan risiko atau sikap pro risiko merupakan sebuah pengukuran yang dapat memprediksi perilaku berisiko yang sebenarnya, dalam hal ini ialah perilaku mengemudi berisiko.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Carpentier dkk (2014) menemukan bahwa sikap pro risiko dan LoC berfungsi sebagai moderator utama dari efek nonkomitmen pada perilaku

mengemudi berisiko. Selain itu, sikap juga dioperasikan sebagai moderator sekunder dari efek moderasi yang diberikan oleh LoC. Artinya adalah kurangnya komitmen yang berasal dari lingkungan keluarga pengendara muda akan meningkatkan risiko mengemudi pada individu dengan LoC internal dibandingkan LoC eksternal. Namun, hal itu hanya terjadi apabila pengendara memiliki sikap yang mendukung hal-hal yang berisiko (Carpentier dkk., 2014).

Meskipun telah banyak peneliti yang melakukan penelitian terhadap *locus of control* dan sikap pro risiko, tetapi studi yang mengkaji kaitannya dengan perilaku mengemudi berisiko secara khusus masih belum banyak ditemukan. Selain itu, dari sejumlah penelitian mengenai kaitan antara LoC dan sikap terhadap risiko masih belum terdapat konsistensi temuan. Studi McClure, Walkie, dan Allen (1999) menyatakan bahwa LoC internal lebih cenderung menganggap risiko sebagai hal yang positif, sedangkan pada penelitian lainnya (You, Ji, & Han, 2013) ditemukan hal yang sebaliknya, di mana LoC eksternal cenderung lebih menyukai risiko. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian lebih lanjut mengenai bagaimana kaitan antara kedua faktor tersebut, khususnya di dalam konteks perilaku mengemudi. Hal ini penting karena LoC dan sikap terhadap risiko erat kaitannya dengan perilaku mengemudi berisiko.

II. Metodologi Penelitian

A. Partisipan

Sejumlah 88 orang berusia 18-25 tahun berpartisipasi dalam penelitian ini dengan rata-rata usia 22,4 tahun ($SD=1,2$). Seluruh partisipan berjenis kelamin laki-laki dengan tujuan mengontrol peran jenis kelamin terhadap sikap pro-risiko, seperti yang telah ditemukan di sejumlah penelitian sebelumnya (Booth & Nolen, 2012; Killgore, Grugle, Killgore, & Balkin, 2010; Oehler & Wedlich, 2018). Penelitian ini melibatkan pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor.

B. Metode Pengumpulan Data

Data dikumpulkan dengan menggunakan satu set kuesioner yang terdiri dari empat bagian. Pertama adalah bagian data diri yang berisi pertanyaan-pertanyaan mengenai data demografi partisipan, mencakup usia, pengalaman mengemudi mobil/mengendara motor, kepemilikan SIM, dan pengalaman keterlibatan kecelakaan. Bagian kedua adalah skala perilaku mengemudi berisiko yang terdiri dari 15 item, dengan skala 1 (tidak pernah) sampai 5 (sering).

Skala ini diadaptasi dari alat ukur Risky Driving Behavior yang dikembangkan oleh Rhodes dan Pivik (2011). Bagian ketiga adalah skala Locus of control (LoC). Pada penelitian ini, peneliti menggunakan skala Traffic Locus of Control (TLCoC) yang diadaptasi dari skala yang dikembangkan oleh Özkan dan Lajunen (2005). Skala ini terdiri dari 4 dimensi, yaitu Self (diri sendiri), Other drivers (pengguna jalan lain), Vehicle & environment (kendaraan dan lingkungan), dan Fate (takdir), dengan masing-masing dimensi berisi 4 item dengan skala 1 (sangat tidak sesuai) hingga 5 (sangat sesuai). Bagian keempat adalah skala Sikap pro risiko, yang diadaptasi dari skala yang dikembangkan oleh Ulleberg dan Rundmo (2003). Skala ini terdiri dari 15 item dengan skala 1 (sangat tidak setuju) sampai 5 (sangat setuju).

Penelitian dilakukan secara daring dengan menggunakan platform google form untuk menghindari kontak fisik antara peneliti dan partisipan dalam upaya pencegahan penyebaran penyakit Covid-19. Link menuju kuesioner diberikan kepada sejumlah partisipan yang potensial melalui media aplikasi pengirim pesan (Whatsapp, Line, dan Telegram). Partisipan yang memenuhi kriteria sampel diminta untuk mengisi lembar pernyataan kesediaan berpartisipasi. Reward berupa pulsa atau saldo uang elektronik sebesar Rp50.000 diberikan kepada sejumlah partisipan dengan menggunakan metode undian.

C. Pengolahan Data

Data diolah menggunakan pendekatan kuantitatif. Data dari kuesioner bagian data demografi diolah secara deskriptif untuk melihat gambaran umum dari demografi partisipan. Skor dari ketiga skala pada kuesioner diolah dengan menggunakan statistik deskriptif dan inferensial.

D. Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah korelasi Pearson dan regresi linier berganda. Analisis korelasi Pearson dilakukan untuk melihat hubungan antar variabel penelitian, sedangkan regresi linier berganda digunakan untuk menguji peran variabel prediktor (LoC dan Sikap pro risiko) terhadap variabel *outcome* (Perilaku mengemudi berisiko).

III. Hasil dan Pembahasan

A. Deskripsi Partisipan

Mayoritas partisipan merupakan pengendara sepeda motor (54%). Mayoritas partisipan telah memiliki SIM selama lebih dari 3 tahun, untuk SIM A sekitar 27 orang (66%) dan untuk SIM C

sekitar 55 orang (85%). Selanjutnya, dari partisipan yang memiliki SIM tersebut, ada sekitar 18 orang yang memiliki SIM A dan C (20%). Dalam hal pengalaman berkendara, mayoritas partisipan telah memiliki pengalaman berkendara selama 4-6 tahun, yaitu sejumlah 38 orang (43%). Pada saat pengisian kuesioner, mayoritas partisipan tidak pernah terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, yaitu sejumlah 57 orang (65%). Detail data demografi dari partisipan penelitian ini dapat dilihat di Tabel 1.

B. Statistik Deskriptif

Pada Skala Perilaku Mengemudi Berisiko dihasilkan skor terendah (*minimum*) adalah 21,00 dan skor tertinggi (*maximum*) adalah 81,00. Kemudian, untuk skor rata-rata (*mean*) yang dihasilkan adalah 2,17 dan nilai standar deviasi (SD) adalah 12,41. Kemudian, pada skala *Traffic-Locus of Control* (TLoC) dibagi menjadi empat dimensi. Pada dimensi *Self*, *Other Drivers*, dan *Vehicle & Environment* didapatkan skor terendah dan skor tertinggi yang sama, yaitu dengan skor terendah sekitar 4,00 dan skor tertinggi sekitar 20,00. Sedangkan, pada dimensi *Fate* dihasilkan nilai terendahnya sekitar 4,000 dan nilai tertingginya sekitar 10,00. Kemudian untuk skor rata-rata dan standar deviasi yang dihasilkan pada *Self* ($M = 2,52$; $SD = 4,657$), *Other Drivers* ($M = 3,42$; $SD = 4,822$), *Vehicle & Environment* ($M = 3,16$; $SD = 4,250$) dan *Fate* (M

$= 3,16$; $SD = 2,536$). Pada skala Sikap Pro Risiko nilai terendah yang diperoleh adalah 15,00 dan nilai tertinggi adalah 71,00. Kemudian dihasilkan nilai rata-rata dan standar deviasi, yaitu $M = 2,57$ dan $SD = 13,99$. Detail data statistik deskriptif penelitian ini dapat dilihat di Tabel 2.

C. Analisis Korelasi

Hasil uji analisis korelasi *Pearson* menunjukkan bahwa hanya skala TLoC dimensi *self* dan skala sikap pro risiko yang terdapat hubungan positif signifikan dengan skala perilaku mengemudi berisiko ($r=0.297$, $p<0.05$ dan $r=0.570$, $p<0.05$, secara berurutan). Sementara itu, skor skala TLoC dimensi *other drivers* ($r=0,08$, $p=0,46$), *vehicle & environment* ($r=0,18$, $p=0,10$), dan *fate* ($r=0,2$, $p=0,07$) ditemukan tidak berkorelasi dengan skor Perilaku mengemudi berisiko.

D. Analisis Regresi

Hasil analisis regresi linear majemuk menunjukkan bahwa skor *Traffic-Locus of Control* dimensi *self* dan sikap pro risiko secara bersama-sama dapat menjelaskan 35,2% varians dari perilaku mengemudi berisiko, $adj R^2=0.352$, $F(85, 87)=24.58$, $p<0.05$. Analisis selanjutnya menunjukkan bahwa skor *Traffic-Locus of Control* dimensi *self* ditemukan berkontribusi secara signifikan dalam memprediksi varians dari perilaku mengemudi berisiko secara signifikan, $b=0.549$, $t=2.353$, $p<0.05$. Selain itu, skor sikap pro risiko juga ditemukan berkontribusi dalam

Tabel 1 Data demografis partisipan

	Variabel	Jumlah	Persentase (%)
Jenis Pengemudi	Sepeda Motor	47	54%
	Mobil	23	26%
	Sepeda Motor & Mobil	18	20%
Kepemilikan SIM A/C			
SIM A	1 tahun	5	12%
	2 tahun	9	22%
	>3 tahun	27	66%
SIM C	1 tahun	5	8%
	2 tahun	5	8%
	>3 tahun	55	85%
SIM A & C		18	20%
Pengalaman Berkendara	1-3 tahun	19	22%
	4-6 tahun	38	43%
	>6 tahun	31	35%
Terlibat dalam Kecelakaan	Pernah	31	35%
	Tidak Pernah	57	65%

memprediksi perilaku mengemudi berisiko secara signifikan $b=0.475$, $t=6.112$, $p<0.05$.

Dapat disimpulkan bahwa berdasarkan hasil analisis regresi menunjukkan bahwa secara bersama-sama *locus of control* internal dan sikap pro risiko mampu memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Tabel 3 menunjukkan hasil analisis regresi majemuk dari kedua variabel prediktor terhadap variabel *outcome*.

E. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk menguji peran *locus of control* dan sikap pro risiko terhadap perilaku mengemudi berisiko. *Traffic-Locus of Control* terdiri dari empat dimensi yang dikategorikan ke dalam dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor atau LoC internal hanya terdiri dari satu dimensi TLoC, yaitu dimensi *self*. Sementara itu, faktor atau LoC eksternal terdiri dari 3 dimensi TLoC, yaitu dimensi *other drivers*, *vehicle & environment*, dan *fate*. Dalam penelitian ini, hanya dimensi *self* yang merupakan bagian dari LoC internal yang ditemukan memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi berisiko. Sementara itu, dimensi yang termasuk dalam LoC eksternal, yaitu *other drivers*, *vehicle & environment*, dan *fate* tidak ditemukan memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi berisiko.

Lebih lanjut lagi, TLoC dimensi *self* ditemukan memiliki hubungan positif yang signifikan dan berkontribusi dalam memprediksi perilaku mengemudi berisiko seseorang. Artinya, semakin seseorang mengatribusikan segala hal yang

terjadi di jalan kepada dirinya, maka akan semakin berisiko perilaku mengemudinya. Temuan ini sejalan dengan yang ditemukan oleh Warner, Özkan, dan Lajunen (2009) yang mengatakan bahwa dimensi *own behavior* (salah satu dimensi *self*) dapat memprediksi perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi yang dapat membahayakan diri pengendara. Hal ini juga sesuai dengan temuan Bagaskara (2017) bahwa LoC internal justru dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Namun, temuan ini bertolak belakang dengan hasil penelitian Montag & Comrey (1987) yang menyebutkan bahwa LoC internal berkorelasi negatif dengan keterlibatan dalam kecelakaan, sementara LoC eksternal berkorelasi positif dengan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas. Disebutkan juga bahwa LoC internal berkorelasi dengan perilaku berhati-hati dibandingkan dengan individu dengan LoC eksternal. Artinya, semakin tinggi LoC internal seseorang, maka semakin tidak menunjukkan perilaku mengemudi yang berisiko. Sebaliknya, semakin tinggi LoC eksternal seseorang, maka semakin menunjukkan perilaku mengemudi yang berisiko.

Sebaliknya, temuan dalam penelitian ini juga menunjukkan bahwa meskipun LoC eksternal cenderung mengatribusikan segala hal yang terjadi di jalan kepada hal di luar dirinya, tidak ada satupun dimensi dari LoC eksternal yang dapat memprediksi perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini sejalan dengan temuan Bagaskara (2017) yang menyatakan bahwa LoC eksternal tidak berkorelasi secara signifikan dengan perilaku mengemudi berisiko. Dalam

Tabel 2 Statistik deskriptif

Variabel	Rata-rata	SD	Minimum	Maksimum
Perilaku Mengemudi Berisiko	2,17	12,41	21,00	81,00
<i>Traffic-Locus of Control</i> dimensi <i>Self</i>	2,52	4,657	4,000	20,00
<i>Traffic-Locus of Control</i> dimensi <i>Other Drivers</i>	3,42	4,822	4,000	20,00
<i>Traffic-Locus of Control</i> dimensi <i>Vehicle & Environment</i>	3,16	4,250	4,000	20,00
<i>Traffic-Locus of Control</i> dimensi <i>Fate</i>	3,16	2,536	4,000	10,00
Sikap Pro Risiko	2,57	13,99	15,00	71,00

Tabel 3 Koefisien Regresi

Variabel	Koefisien regresi	Standard Error	t	p
(Constant)	21.858	3.649		
TLoC dimensi <i>Self</i>	0.549	0.233	2.353	0.021
Sikap Pro Risiko	0.475	0.078	6.112	< .001

temuan Warner, Özkan, dan Lajunen (2009), dimensi *other drivers, vehicle & environment* dan *fate* tidak ditemukan dapat memprediksi perilaku mengemudi yang berisiko. Namun pada kecepatan tinggi, dimensi *vehicle & environment* ditemukan dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko.

Selain itu, sikap pro risiko juga ditemukan memiliki hubungan positif yang signifikan dan berkontribusi dalam memprediksi perilaku mengemudi berisiko seseorang. Hal ini menyatakan bahwa semakin pro penilaian seseorang terhadap risiko, maka semakin menunjukkan perilaku mengemudi yang berisiko. Temuan ini sejalan dengan Iversen (2004) yang menyebutkan bahwa sikap dapat memprediksi perilakunya di masa depan, dalam hal ini adalah perilaku mengemudi berisiko. Chen (2009) juga menyatakan bahwa terdapat aspek sikap dan pengaruh yang berbeda terhadap perilaku mengemudi berisiko, yakni meliputi sikap tegas, ngebut, dan pelanggaran peraturan lalu lintas. Selain itu, Iversen dan Rundmo (2004) juga menyatakan bahwa sikap terhadap masalah keselamatan lalu lintas, terutama dalam hal pelanggaran aturan lalu lintas dan kebut-kebutan, mempengaruhi keterlibatan dalam perilaku mengemudi berisiko.

Penelitian ini memiliki sejumlah keterbatasan dari peneliti sendiri. Pengambilan data yang dilakukan secara *online* menyebabkan banyak data yang kurang dapat dikontrol secara maksimal, sehingga pada beberapa data partisipan ada yang tidak sesuai dengan karakteristik penelitian. Penelitian ini berfokus pada pengendara laki-laki, sehingga pada penelitian selanjutnya disarankan untuk memfokuskan penelitian pada pengendara laki-laki dan wanita agar hasilnya dapat direpresentasikan pada kedua jenis pengendara tersebut.

IV. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa terdapat peran *locus of control* dan sikap pro risiko yang signifikan terhadap perilaku mengemudi berisiko secara sebagian, dalam hal ini adalah *locus of control* pada dimensi *self* dan sikap pro risiko. Hal ini menunjukkan bahwa semakin individu mengatribusikan segala hal yang terjadi di jalan kepada dirinya, maka semakin berisiko perilaku mengemudinya. Begitu pun pada sikap pro risiko, semakin pro penilaian individu terhadap risiko, maka semakin menunjukkan perilaku mengemudi yang berisiko.

V. Saran

Peneliti mengajukan sejumlah saran teoretis, metodologis, dan praktis berdasarkan penelitian ini. Secara teoretis, penelitian selanjutnya diharapkan dapat mendalami lebih jauh temuan terkait *locus of control* internal dan sikap pro risiko terhadap perilaku mengemudi berisiko. Secara metodologis, penelitian selanjutnya disarankan untuk menargetkan partisipan kepada pengendara laki-laki dan pengendara wanita agar hasilnya dapat merepresentasikan seluruh pengguna jalan. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi basis penentuan kebijakan dalam memberikan edukasi terkait peran psikososial terhadap perilaku mengemudi berisiko.

Daftar Pustaka

- Bagaskara, S. (2017). Perbandingan Perilaku Mengemudi Berisiko antara Pengemudi Mobil dan Pengendara Sepeda Motor dan Kaitannya Dengan Faktor-Faktor Kepribadian. *Jurnal Transportasi*, 17(2), 79–88.
- Booth, A. L., & Nolen, P. (2012). Gender Differences in Risk Behaviour: Does Nurture Matter? *The Economic Journal*, 122(558), F56–F78. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0297.2011.02480.x>
- Carpentier, A., Brijs, K., Declercq, K., Brijs, T., Daniels, S., & Wets, G. (2014). The effect of family climate on risky driving of young novices: The moderating role of attitude and locus of control. *Accident Analysis & Prevention*, 73, 53–64. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.08.005>
- Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors-Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention*, 41(5), 963–968. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.05.013>
- 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. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47(5), 555–572. <https://doi.org/10.1080/00140130410001658709>
- Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. (2017). Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan. Diambil 12 Desember 2020, dari <https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap->

- jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr
- Killgore, W. D. S., Grugle, N. L., Killgore, D. B., & Balkin, T. J. (2010). Sex Differences in Self-Reported Risk-Taking Propensity on the Evaluation of Risks Scale. *Psychological Reports*, 106(3), 693–700. <https://doi.org/10.2466/pr0.106.3.693-700>
- Lefcourt, H. M., Gronnerud, P., & McDonald, P. (1973). Cognitive activity and hypothesis formation during a double entendre word association test as a function of locus of control and field dependence. *Canadian Journal of Behavioural Science/Revue canadienne des sciences du comportement*, 5(2), 161–173. <https://doi.org/10.1037/h0082341>
- 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>
- McClure, J., Walkey, F., & Allen, M. (1999). When Earthquake Damage is Seen as Preventable: Attributions, Locus of Control and Attitudes to Risk. *Applied Psychology*, 48(2), 239–256. <https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.1999.tb00060.x>
- Megawati, Y. (2018). Peran Gaya Mengemudi Terhadap Perilaku Mengemudi Beresiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Malang. *Mediapsi*, 4(2), 92–101. <https://doi.org/10.21776/ub.mps.2018.004.02.5>
- Montag, I., & Comrey, A. L. (1987). Internality and Externality as Correlates of Involvement in Fatal Driving Accidents. *Journal of Applied Psychology*, 72(3), 339–343. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.72.3.339>
- Oehler, A., & Wedlich, F. (2018). The relationship of extraversion and neuroticism with risk attitude, risk perception, and return expectations. *Journal of Neuroscience, Psychology, and Economics*, 11(2), 63–92. <https://doi.org/10.1037/npe0000088>
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 533–545. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2004.05.007>
- Rhodes, N., & Pivik, K. (2011). Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception. *Accident Analysis and Prevention*, 43(3), 923–931. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.015>
- Rotter, J. B. (1990). Internal versus external control of reinforcement: A case history of a variable. *American Psychologist*, 45(4), 489–493. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.45.4.489>
- Triman, A., & Bagaskara, S. (2017). Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta. *Journal Psikogenesis*, 5(2), 150. <https://doi.org/10.24854/jps.v5i2.503>
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427–443. [https://doi.org/10.1016/s0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/s0925-7535(01)00077-7)
- Wallén Warner, H., Özkan, T., & Lajunen, T. (2009). Cross-cultural differences in drivers' speed choice. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 816–819. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.04.004>
- West, R., & Hall, J. (1997). The Role of Personality and Attitudes in Traffic Accident Risk. *Applied Psychology*, 46(3), 253–264. <https://doi.org/10.1111/j.1464-0597.1997.tb01229.x>
- WHO. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Switzerland: WHO.
- You, X., Ji, M., & Han, H. (2013). The effects of risk perception and flight experience on airline pilots' locus of control with regard to safety operation behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, 57, 131–139. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.03.036>