BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Masalah sikap dalam berlalu lintas menjadi salah satu fenomena yang sudah umum terjadi dikehidupan sosial bermasyarakat. Fenomena tersebut berkaitan dengan bertambahnya jumlah penduduk dan kebutuhan akan sarana prasarana dalam menunjang kegiatan sehari-hari seperti kendaraan bermotor. Bertambahnya jumlah penduduk dan kendaraan bermotor terutama dikota-kota besar tidak sebanding dengan meningkatnya jumlah sarana prasarana seperti jalan raya sehingga seringkali menyebabkan kemacetan hingga kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah kesehatan masyarakat yang termasuk ke dalam penyakit tidak menular, namun kecelakaan lalu lintas dapat menimbulkan dampak negatif pada masyarakat. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia didominasi oleh kendaraan roda dua. *Global Status Report on Road Safety* menyebutkan bahwa sekitar 1.25 juta korban meninggal dan 20-50 juta lainnya mengalami luka-luka akibat kecelakaan lalu lintas. (dalam Soffania, 2018)

Data statistik WHO menyebutkan bahwa pada tahun 2013 angka kematian kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah sebesar 38.279 dan sebanyak 36% diantaranya merupakan pengemudi dan penumpang roda dua. Selain itu WHO juga menyebutkan bahwa 60% kematian karena kecelakaan lalu lintas pada tingkat global terjadi pada usia 15-44 tahun. Angka kecelakaan lalu lintas di

Jawa Timur sepanjang bulan januari hingga bulan februari 2019 masih cukup tinggi, tercatat ada 1.735 total kejadian kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal 357 orang, 54 orang luka berat, 2.316 orang luka ringan. Kabupaten Jember merupakan salah satu wilayah di Jawa Timur yang juga memiliki angka kecelakaan lalu lintas yang masih tinggi (WHO 2016, dalam Soffania 2018).

Berdasarkan Data Satlantas Polres Jember selama dua tahun terakhir yaitu pada tahun 2018 hingga 2019, terdapat total 2.422 kasus kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal sebanyak 719 orang, korban luka berat sebanyak 33 orang dan korban luka ringan sebanyak 2.837 orang. Sekitar 1.107 kejadian diantaranya dialami oleh kalangan milenial yang berprofesi sebagai pelajar, mahasiswa dan karyawan yang berada direntang usia 16-25 tahun dan 702 kasus kecelakaan lalu lintas berada direntang usia 26-35 tahun. (Data Satlantas Polres Jember, 2019).

Menurut Hurlock (dalam Papilaya dan Huliselan, 2016) remaja merupakan masa transisi dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa. Awal masa remaja dimulai pada usia 12-15 tahun dan berakhir pada usia 21-22 tahun. Secara umum menurut para tokoh-tokoh psikologi fase remaja akhir berada direntang usia 18-21 tahun. Pada masa ini individu mulai stabil dan mulai memahami arah dan tujuan hidupnya. Sedangkan menurut Hurlock masa dewasa awal berada pada rentang usia 20-40 tahun. Mahasiswa sendiri pada umumnya berada direntang usia 18-25 tahun. Menurut Siswoyo (dalam Hulukati dan Djibran, 2018) mengungkapkan bahwa mahasiswa diartikan sebagai individu

yang sedang menuntut ilmu ditingkat perguruan tinggi, baik negeri maupun swasta atau lembaga lain yang setingkat dengan perguruan tinggi.

Banyaknya korban kecelakaan lalu lintas yang melibatkan mahasiswa di masa remaja akhir menuju masa dewasa awal masih sangat mengkhawatirkan mengingat masa dewasa awal merupakan masa peralihan dari masa remaja menuju masa dewasa. Menurut data satlantas polres Jember selama tahun 2018 hingga tahun 2019 bagian laka lantas mencatat sebagian kasus kecelakaan lalu lintas yang banyak dialami oleh mahasiswa ada 226 kasus kecelakaan dengan total tersangka sebanyak 109 orang dan korban sebanyak 141 orang. Banyaknya kasus kecelakaan lalu lintas yang dialami mahasiswa disebabkan oleh faktor individu atau pengemudi itu sendiri seperti mahasiswa yang masih sering berkendara dengan ugal-ugalan, melebihi batas kecepatan, tidak mentaati peraturan lalu lintas dan bergurau ketika berkendara. (Data Satlantas Polres Jember, 2019)

Mahasiswa beranggapan bahwa usia mahasiswa sudah cukup dewasa untuk mencoba mengendarai kendaraan roda dua dijalan, tetapi dengan pengetahuan tentang berkendara yang masih kurang baik seringkali dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, mahasiswa masih sering melakukan pelanggaran ketika berkendara dijalan raya hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya jumlah pelanggaran lalu lintas maupun angka kecelakaan lalu lintas (dalam Dilla, 2008). Masa remaja merupakan masa peralihan dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa dimana masa peralihan yang dialami oleh remaja dapat mempengaruhi pola pikir, sikap maupun

perilaku yang dimunculkan. Remaja sangat memikirkan mengenai dirinya sendiri dan cara berfikir remaja yang masih egosentris membuat remaja lebih tertarik terhadap kegiatan atau aktivitas yang dapat menantang adrenalin sehingga remaja cenderung tidak akan memikirkan keselamatan dirinya maupun pengguna jalan lain, selain itu remaja juga memiliki rasa yang begitu besar untuk dapat diterima oleh lingkungannya, Hurlock (Mazaya dan Rozali, 2015).

James dan Nahl (dalam Febrianto, 2016) mengemukakan pendapatnya mengenai perilaku agresif ketika berkendara atau *aggresive driving behavior*, dimana perilaku *aggresive driving behavior* memiliki 3 bentuk perilaku, yaitu: *Verbal Road rage* (amukan verbal dijalan raya. Seperti: memaki, menyumpah, mengklakson dan berteriak), *Rushing Maniac & Aggresive Competitor* (maniak kecepatan dan pesaing agresif. Seperti: menerobos bahu jalan, selalu berusaha untuk mengemudi dijalur yang lebih cepat), dan *Scofflaw* (tidak taat peraturan atau hukum berlalu lintas).

Sejalan dengan pendapat James dan Nahl (dalam Febrianto, 2016) serta hasil wawancara yang telah dilakukan dengan pihak satlantas polres Jember, terungkap bahwa mahasiswa masih cenderung berkendara dengan tidak aman atau beresiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang cenderung tidak taat pada peraturan hukum lalu lintas yang berlaku *(Scofflaw)* seperti tidak mengenakan helm ketika berkendara, menerobos lampu merah, menerobos palang pintu kereta api, tidak memiliki surat izin mengemudi, lupa menyalakan lampu sen ketika berbelok, berjalan lambat di sisi tengah jalan, berkendara

dengan bermain *handphone*, bergurau saat berkendara, bahkan mahasiswa perempuan masih banyak ditemukan berkendara dengan mengenakan pakaian dan hijab yang kurang nyaman digunakan ketika berkendara. Berdasarkan wawancara dengan pihak satlantas perilaku tidak aman atau beresiko yang dilakukan oleh pengendara umumnya disebabkan oleh faktor sosial yang dipengaruhi oleh norma, *reward* (penghargaan), *punishment* (hukuman) dan model yang ada dimasyarakat, dimana pengendara yang tidak mendapat hukuman atas perilaku yang dilakukan akan mempersepsikan bahwa perilaku seperti ini normal dan diterima oleh lingkungan sosialnya (Hafizhudin dan Indrawati, 2016).

Pihak satlantas juga menambahkan bahwa beberapa perilaku pengendara masuk kedalam kategori perilaku agresif yang juga dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas dalam bentuk perilaku *Verbal Road rage*, seperti menggerutu dan berkata kasar kepada pengendara lain ketika perjalanannya terhambat serta sering membunyikan klakson yang ditujukan kepada pengendara lain. Sedangkan dalam bentuk perilaku agresif pengendara yang cenderung maniak terhadap kecepatan tinggi *(Rushing Maniac & Aggresive Competitor)*, seperti ugal-ugalan, berkendara dengan kecepatan tinggi walaupun keadaan jalan sedang ramai, menyalip dan langsung memotong jalur didepan pengendara lain, hingga menyalip kasar pengendara lain dengan keadaan emosi atau marah (Satlantas Polres Jember, 2019). Perilaku agresif yang dilakukan oleh pengendara berdasarkan hasil wawancara dengan pihak satlantas disebabkan oleh dua faktor yaitu faktor kepribadian dan

faktor lingkungan. Faktor kepribadian akan membentuk sifat-sifat pada diri pengendara yang akan menentukan sikap dan perilaku pengendara secara terus menerus dalam berbagai situasi yang dihadapi, sedangkan pada faktor lingkungan yaitu kepadatan, dimana kepadatan seringkali memberikan dampak negatif terhadap pengendara salah satunya tindakan agresif, dimana tindakan agresif merupakan tindakan paling umum yang akan dimunculkan pada saat pengendara berada dalam kondisi padat atau macet (Herani dan Jauhari, 2017). Perilaku-perilaku tersebut termasuk kedalam *aggresive driving behavior*.

A*ggresive driving behavior* atau kebiasaan agresif mengemudi menurut Tasca (dalam Megawati dan Dewayani, 2018) merupakan suatu tindakan yang disengaja dalam mengemudi yang cenderung dapat meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas, tindakan tersebut dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan atau upaya yang dilakukan oleh seseorang untuk menghemat waktu. Sejalan dengan hasil wawancara yang telah dilakukan dimana individu akan mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi yaitu diatas 80 km/jam, individu juga akan membunyikan klakson berulang kali kepada pengendara lain ketika berada di kemacetan, memaki dan berkata kasar kepada pengendara lain ketika dijalan. Individu juga sering menyalip pengendara lain dari jalur kiri bahkan menyalip dengan kasar pengendara lain sehingga cenderung membahayakan, mengemudi kendaraan dengan ugal-ugalan dan mengemudikan kendaraan terlalu dekat dengan pengendara lain.

Perilaku *aggresive driving behavior* dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor eksternal yang mempengaruhi yaitu

lingkungan dan kemacetan, sedangkan faktor internal yang mempengaruhi yaitu berasal dari dalam diri individu, seperti faktor kognitif dan kepribadian (dalam Triman dan Bagaskara, 2017). Menurut Kartono (dalam Kristiyani, 2010) mengatakan bahwa kepribadian merupakan suatu totalitas terorganisir dari disposisi-disposisi psikis manusia yang individual, yang memberi kemungkinan untuk membedakan ciri-cirinya yang umum dengan kepribadian lainnya. Satu totalitas artinya satu kesatuan yang tidak dapat dibagi atau dipisahkan satu dengan lainnya. Disposisi merupakan kecenderungan-kecenderungan untuk bertingkah laku tertentu, yang sifatnya kurang lebih tetap atau konstan dan terarah pada tujuan tertentu (dalam konteks bahwa kepribadian akan selalu berkembang dan bersifat dinamis akan tetapi ada disposisi-disposisi yang sifatnya menetap). Individual berarti bahwa setiap orang akan memiliki ciri khasnya yang tidak identik dengan individu yang lain.

Kepribadian dapat menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi perilaku *aggresive driving behavior* karena kepribadian merupakan suatu kesatuan yang dinamis dalam diri individu mengenai sistem psikofisik yang menentukan penyesuaian individu terhadap lingkungannya (Kristiyani, 2010). Kepribadian membentuk dasar untuk merespon situasi tertentu yang berada dilingkungannya dengan mempengaruhi pikiran, perasaan dan memunculkan pola tingkah laku tertentu yang cenderung menetap. Sehingga proses tersebut mempengaruhi individu untuk bertindak. Kepribadian juga dapat menggambarkan bagaimana tingkah laku atau kebiasaan individu berperilaku atau ketika berkendara. (dalam Triman dan Bagaskara, 2017)

Ada beberapa tipe kepribadian, salah satunya adalah *Big Five Personality* yang memiliki 5 dimensi yaitu dimensi *Neuroticism,* dimensi *Ekstraversion,* dimensi *Opennes to Experience,* dimensi *Agreeablenes* dan dimensi *Conscientiousness.* Dalam tipe kepribadian *big five personality* yang memiliki pengaruh paling besar terhadap kecenderungan perilaku *aggresive driving behavior* adalah dimensi *Neuroticism,* sebab *neuroticism* merupakan perilaku yang berkaitan erat dengan ketidakmampuan individu dalam mengontrol kecenderungannya merasakan emosi-emosi negatif seperti kemarahan, kebencian dan penolakan untuk memaafkan orang lain (Zuraeni dan Palila, 2016) .

Sejalan dengan penelitian yang telah dilakukan oleh Triman dan Bagaskara (2017) mengenai Peran *Trait* Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta, mengatakan bahwa trait *neuroticism* memiliki pengaruh positif dalam meningkatkan perilaku *Risky Driving Behavior* (RDB) pada pengendara ketika berkendara. Menurut Bacho dkk (dalam Triman dan Bagaskara, 2017) menjelaskan penelitian ini sekaligus membuktikan bahwa trait *neuroticism* sangat erat kaitannya dengan perilaku negatif lainnya yang dilakukan pengendara ketika dijalan raya seperti *anger driving, aggresive driving behavior,* dan *anxious driving.*

Neuroticism merupakan penyesuaian diri individu dengan ketidakstabilan emosi yang dirasakan atau kecenderungan individu untuk mudah tertekan secara psikologis. Individu yang dominan pada dimensi *neuroticism* memiliki rasa khawatir, rasa tegang dan rasa takut yang berlebih. Individu juga akan

merasa mudah gugup ketika menghadapi masalah-masalah yang menurut kebanyakan orang sepele dan mudah marah bila berhadapan dengan situasi yang tidak menyenangkan serta kurang memiliki rasa toleransi terhadap konflik dan kekecewaan (Ramdhani, 2012). Sejalan dengan teori *neuroticism* serta hasil wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa individu dan juga hasil penelitian sebelumnya yang mengungkapkan bahwa *neuroticism* berkaitan erat dengan kecenderungan perilaku *aggresive driving behavior* dimana kecenderungan *neuroticism* dapat menggambarkan bagaimana tingkah laku individu bahkan ketika berkendara dijalan raya.

Individu dengan kecenderungan *neuroticism* yang tinggi umumnya memiliki sifat pencemas yang dominan (Ramdhani, 2012). Individu dengan kecenderungan *neuroticism* yang dominan cenderung memiliki kecemasan berlebih mengenai situasi yang sedang dihadapi. Ketika berada dalam situasi macet, individu memiliki rasa khawatir dan beranggapan akan telat sampai ke tempat tujuan jika tidak segera keluar dari situasi kemacetan. Individu cenderung akan mempersepsikan kemacetan sebagai sebuah situasi yang mengancam karena ketika individu terjebak dalam situasi kemacetan yang mengharuskan individu untuk datang lebih lama atau datang terlambat ketempat tujuan yaitu kampus, individu akan memiliki ketakutan bahwa akan diberi sanksi atau hukuman oleh dosen ketika datang terlambat saat jam perkuliahan, individu juga akan merasa khawatir dan rasa cemas jika dosen akan meninggalkannya saat jadwal bimbingan karena datang terlambat sampai

ke tempat tujuan maka individu akan merasa cemas dan mengeluhkan bahwa suatu dampak yang buruk akan terjadi akibat situasi macet yang dihadapi.

Dalam situasi kemacetan yang sedang dihadapi, indvidu akan berusaha untuk mencari solusi dan jalan keluar agar terhindar dari situasi kemacetan yang dianggap sebagai hambatan. individu dengan kecenderungan *neuroticism* dominan, kurang dapat mengatasi rasa stres maupun tekanan yang sedang dialami dengan baik dan tidak dapat merasa tenang atau mudah panik ketika berada dalam situasi yang menegangkan. Sehingga pencarian jalan keluar yang dilakukan oleh individu ketika cemas akan cenderung lemah dan tidak dapat memikirkan mengenai solusi yang akan dilakukan untuk keluar dari situasi yang mengancam. Individu juga akan cenderung mudah marah ketika berada ditengah kemacetan, individu akan memaki dan berkata kasar kepada pengendara lain ketika berdesak-desakan untuk saling mencari celah sempit diantara sesama pengendara, ketika mendapatkan kesempatan individu akan menyalip dengan kasar dan membunyikan klakson. Setelah keluar dari situasi kemacetan individu akan berusaha melajukan kendaraan dengan kecepatan tinggi untuk menghemat waktu agar segera sampai ketempat tujuan.

Individu cenderung tidak akan memikirkan keselamatan dirinya maupun keselamatan pengguna jalan lain ketika berkendara. Individu akan mengklakson berulang kali kepada pengendara lain yang berkendara dengan lambat. Ketika pengendara lain mengabaikan isyarat klakson yang diberikan dan tetap berkendara dengan lambat, individu akan langsung mengungkapkan kekesalan dengan menggerutu hingga melontarkan makian dan berkata kasar

kepada pengendara yang berjalan lambat, karena individu dengan kecenderungan *neuroticism* tinggi umumnya emosional dan rentan terhadap gangguan yang berhubungan dengan stress bahkan ketika dijalan raya (Budiningsih, 2015). Individu dengan kecenderungan *neuroticism* dominan, kurang memiliki toleransi terhadap konflik dan sulit untuk memaafkan orang lain, bahkan ketika individu memunculkan perilaku beresiko yang dapat membahayakan individu maupun pengendara lain ketika individu beranggapan bahwa perilaku tersebut dilakukan karena individu berada dalam situasi yang mengancam sehingga individu tidak dapat menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

Dari paparan diatas maka penelitian ini masih penting untuk dilakukan mengingat masih tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh pengendara khususnya usia mahasiswa ketika berkendara dan perilaku tersebut dipengaruhi oleh kepribadian yang dimiliki masing-masing individu. Pengendara yang cenderung berperilaku *aggresive driving behavior* ketika berkendara jelas sangat membahayakan pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan lain. Sejalan dengan pendapat AAA foundation (dalam Soffania, 2018) yang menyatakan bahwa lebih dari 67% korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas adalah pengemudi kendaraan bermotor yang melakukan tindakan agresif ketika mengemudi.

Apabila pengendara tidak dapat mengontrol perilaku dan mengendalikan emosi ketika berkendara hal tersebut jelas sangat membahayakan pengendara karena dapat menyebabkan terjadinya berbagai resiko ketika dijalan raya, dan

yang paling sering yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai kecenderungan *neuroticism* dengan *aggresive driving behavior* pada mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Jember.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan maka dibuatlah rumusan masalah untuk mengetahui Pengaruh kecenderungan *Neuroticism* Terhadap *Aggresive Driving Behavior* Mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Jember.

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh antara Kecenderungan *Neuroticism* Terhadap *Aggresive Driving Behavior* Mahasiswa di Universitas Muhammadiyah Jember.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

   Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi dan menambah pengetahuan ilmu psikologi khususnya dibidang psikologi klinis dan psikologi sosial mengenai dinamika perilaku individu yang dipengaruhi oleh kecenderungan *neuroticism* terhadap perilaku *aggresive driving behavior*.

2. Manfaat Praktis

   a. Bagi Mahasiswa

      Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan pemahaman kepada mahasiswa mengenai kecenderungan *neuroticism* yang cenderung beresiko sehingga mahasiswa dapat melakukan upaya-

upaya untuk diri sendiri yang dapat mengurangi kebiasaan berperilaku agresif ketika berkendara serta dapat meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas.

b. Bagi Universitas Muhammadiyah Jember

Bagi pihak universitas, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tambahan mengenai kecenderungan *neuroticism* yang dimiliki mahasiswa sehingga dapat diberikan upaya-upaya untuk meminimalisir dampak dari kecenderungan *neuroticism* pada mahasiswa.

c. Bagi Kepolisian

Bagi pihak kepolisian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tambahan mengenai perilaku *aggresive driving behavior* yang dimunculkan oleh mahasiswa, sehingga dapat diberikan upaya-upaya untuk meminimalisir terjadinya *aggresive driving behavior* pada mahasiswa.

E. Keaslian Penelitian

Adapun beberapa penelitian yang berkaitan mengenai kepribadian dan perilaku *aggresive driving behavior* sebagai acuan dalam melakukan penelitian ini, yaitu:

1. Soffania. (2018). Hubungan *Aggresive Driving Behavior* Pengemudi Sepeda Motor Dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan *Aggressive Driving Behavior* pada pengemudi sepeda motor

dengan kecelakaan lalu lintas. Populasi dalam penelitian adalah siswa SMA yang dibagi menjadi dua kelompok yaitu kelompok kasus adalah kelompok yang pernah mengalami kecelakaan dengan jumlah 24 responden dan kelompok kontrol adalah kelompok yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 48 responden. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian menggunakan *purposive sample* pada kelompok kasus dan *matching sample* pada kelompok kontrol berdasarkan usia dan jenis kelamin. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara *aggresive driving behavior* pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (p=0.0006: OR=5.320).

Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu pada skala yang digunakan, teknik pengambilan sampel dan subjek yang akan diteliti. Penelitian yang akan dilakukan menggunakan skala *Neuroticism* dan skala *aggresive driving behavior*. Teknik pengambilan sampel menggunakan *Quota sampling*. Sedangkan subjek yang akan di teliti adalah mahasiswa.

2. Triman A. dan Bagaskara S. (2017). Peran *Trait* Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi Pengendara Bermotor di Jakarta. Penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh kepribadian terhadap perilaku mengemudi beresiko (RDB) pada pengendara mobil dan sepeda motor di wilayah JABODETABEK. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik insidental *sampling*, digunakan karena jumlah pengendara kendaraan bermotor yang tidak diketahui jumlah pastinya. Populasi pada penelitian adalah seluruh pengendara kendaraan bermotor di

daerah JABODETABEK. Hasil penelitian menemukan adanya pengaruh yang signifikan pada trait *neuroticism* terhadap RDB. Hasil penelitian ini juga mendukung penelitian terdahulu dimana kepribadian memegang peranan penting dalam perilaku mengemudi yang aman.

Perbedaan dengan penelitian saat ini yaitu pada subjek yang akan diteliti, variabel terikat dan instrumen penelitian. Pada penelitian sebelumnya subjek yang akan diteliti adalah seluruh pengendara kendaraan bermotor di JABODETABEK dan variabel terikat yaitu *Risky Driving Behavior* (RDB). Sedangkan penelitian saat ini subjek yang akan diteliti adalah mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jember dan variabel terikat yaitu *aggresive driving behavior* dengan menggunakan skala *aggresive driving behavior*.

3. Mazaya G.R. dan Rozali. Y.A. (2015). Gambaran *Aggresive Driving Behavior* Pada Siswi Pengendara Motor di SMK Wilayah Ciledug. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran *aggresive driving behavior* dan mengetahui gambaran dimensi dominan *aggresive driving behavior* di SMK Ciledug. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *non-probability sampling* dengan teknik *purposive sampling* dengan karakteristik yang telah ditetapkan oleh peneliti. Populasi dalam penelitian ini adalah siswi SMK dengan jumlah 160 siswi sedangkan sampel yang diambil yaitu 115 siswi. Instrumen pengumpulan data yang digunakan yaitu berupa alat ukur dari (James dan Nahl 2000). Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat *aggresive driving behavior* siswi

pengendara motor yang tinggi lebih banyak daripada yang rendah. Sedangkan dimensi dominan *aggresive driving behavior* yaitu *Impatience & Inatentiveness.*

Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu pada skala dan subjek yang akan diteliti. Pada penelitian sebelumnya skala yang digunakan yaitu *aggresive driving behavior* dari (James dan Nahl 2000) dan subjek yang diteliti yaitu siswi SMK daerah Ciledug. Sedangkan pada penelitian saat ini menggunakan dua skala yaitu skala *neuroticism* dan skala *aggresive driving behavior*. Serta subjek yang akan diteliti adalah mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jember.