

## KARAKTERISTIK DAN PERFORMA BERKENDARA PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI KOTA KUPANG BERBASIS BIG FIVE INVENTORY

### *Analysis of characteristics and driving performance of motorcycle drivers in kupang city based on big five inventory*

Margareth Evelyn Bolla<sup>1)</sup>, Ludfi Djakfar<sup>2)</sup>, Achmad Wicaksono<sup>3)</sup>

<sup>1, 2, 3)</sup> Jurusan Teknik Sipil

Universitas Brawijaya

Malang, Jawa Timur 65145

<sup>1)</sup>e-mail: [margiebolla@gmail.com](mailto:margiebolla@gmail.com)

#### ABSTRAK

Persoalan kecelakaan lalu lintas sepeda motor merupakan salah satu fokus utama penelitian-penelitian keselamatan jalan. Beberapa penelitian terdahulu menunjukkan faktor kepribadian pengemudi mempengaruhi perilakunya di jalan. Penelitian ini dilakukan untuk melihat bagaimana trait kepribadian seseorang akan mempengaruhi performanya saat berkendara. Kuisisioner Big Five Inventory (BFI) dan alat simulator Honda Riding Trainer (HRT) digunakan sebagai alat ukur, sedangkan analisis yang dilakukan adalah analisis regresi linier berganda. Hasil analisis deskriptif responden menunjukkan bahwa persentase terbanyak (34%) adalah pada umur 20 tahun. Mayoritas responden (66%) telah mengendarai sepeda motor sebelum umur 17 tahun, dan hanya terdapat 22% responden saja yang belum pernah terlibat kecelakaan. Mayoritas pengendara memiliki karakter neuroticism (34%), sedangkan tipe karakter yang paling sedikit adalah openness (6%). Performa pengendara terbanyak berada pada kategori B (44%), sedangkan persentase pengendara yang tidak terlibat kecelakaan adalah sebesar 54%. Hasil analisis regresi linier menunjukkan bahwa variabel openness, conscientiousness, extraversion, agreeableness, neuroticism, riwayat lakalantas dan umur mulai berkendara, tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap performa pengemudi kendaraan roda dua. Hasil analisis regresi ini dapat disebabkan oleh belum terbiasanya pengendara menggunakan alat simulator HRT, jumlah dan karakteristik sampel yang terbatas, variabel yang kurang representatif, serta alat analisis yang tidak sesuai.

**Kata Kunci:** Performa, Simulator, Sepeda Motor, BFI, Kecelakaan.

#### ABSTRACT

*The problem of motorcycle traffic accidents is one of the main focuses of road safety research. Several previous studies have shown that drivers' behavioral factors influence their behavior on the road. This study was conducted to see how a person's traits will affect his performance while driving. The Big Five Inventory (BFI) questionnaire and the Honda Riding Trainer (HRT) simulator were used as measuring tools, while the analysis performed was multiple linear regression analysis. The results of descriptive analysis of motorcycle drivers showed that the highest percentage (34%) was at the age of 20 years. The majority of respondents, as many as 66% have ridden a motorcycle before the age of 17 years, and there are only 22% of respondents who have never been involved in an accident. The majority of motorists have neuroticism (34%), while the least type of character is openness (6%). The highest driver performance was in scale B (44%), while the percentage of drivers who were not involved in an accident was 54%. The results of linear regression analysis showed that the variables of openness, conscientiousness, extraversion, agreeableness, neuroticism, history of traffic accidents and age of starting to drive did not have a significant effect on the performance of two-wheeled vehicle drivers. The results of this regression analysis can be caused by the driver's unfamiliarity with using the HRT simulator, the limited number and characteristics of the sample, unrepresentative variables, and inappropriate analysis tools.*

**Keywords:** performance, simulator, motorcycle, BFI, accident.

## PENDAHULUAN

Pandemi Covid-19 yang terjadi sejak awal tahun 2020 di Indonesia telah menyebabkan penurunan volume kendaraan di jalan. Kondisi ini menyebabkan terjadi juga penurunan pada angka kecelakaan lalu lintas, namun mengutip pernyataan Kasidukdikmas Ditkamsel Korlantas Polri AKBP Danang Sarifudin, (itworks.id) penurunan tersebut lebih kecil jika dibandingkan dengan penurunan volume kendaraan. Hal ini berarti bahwa hingga saat ini kecelakaan lalu lintas jalan tetap menjadi persoalan pelik dalam profil keselamatan Indonesia. Sepeda motor, sebagai proporsi terbesar jenis kendaraan yang beredar di Indonesia, merupakan jenis kendaraan yang berkontribusi terbanyak terhadap angka kecelakaan lalu lintas.

Sejalan dengan kondisi Indonesia secara umum, kota Kupang sebagai ibukota propinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) juga menghadapi persoalan yang sama. Untuk tahun 2020, mengutip pernyataan Kasat Lantas Polres Kupang Kota Andry Aryansah, angka kecelakaan jika dibandingkan sebelum pandemi covid dan selama pandemi ini maka tidak terlihat perubahan yang signifikan, yaitu tetap tinggi (kupang.tribunnews.com). Data dari Polresta Kupang menunjukkan bahwa total kerugian materi sepanjang tahun 2019 adalah sebesar 834.3 juta rupiah, sedangkan hingga Oktober 2020 ini jumlah kerugian materi adalah sebesar 438.05 juta rupiah.

Penelitian-penelitian terdahulu telah menyatakan bahwa faktor manusia merupakan factor yang berkontribusi terbesar sebagai penyebab kecelakaan. Pakgohar (2011) dalam penelitiannya di Iran, mendapatkan hasil bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh gabungan beberapa faktor, dimana faktor manusia berkontribusi sebanyak 97.5% dalam total kecelakaan.

Perilaku manusia, dalam hal ini pengguna jalan, dipengaruhi oleh factor fisiologis dan psikologis. Banyak teori-teori kepribadian yang telah dikembangkan untuk mengenal dan mempelajari kekompleksan manusia, salah satunya adalah teori Big Five Personality.

Penelitian-penelitian terdahulu (Cellar, et.al 2000; Ulleberg, 2003; Sumer, 2005) menemukan bahwa aspek tertentu dari dimensi-dimensi Big Five seperti altruism yang merepresentasikan agreeableness, anxiety merepresentasikan neuroticism, dan sensation seeking yang merepresentasikan extraversion, mampu memprediksi baik variabel mediasi maupun variabel hasil. Hal ini menunjukkan bahwa trait kepribadian memiliki pengaruh terhadap perilaku mengemudi yang berisiko lewat efeknya pada sikap-sikap yang menentukan dari perilaku pengemudi tersebut..

## METODOLOGI PENELITIAN

Pada penelitian ini Big Five Inventory (BFI) digunakan sebagai alat ukur kepribadian, sedangkan Honda Riding Trainer (HRT) merupakan alat simulasi yang digunakan untuk mengukur performa pengendara sepeda motor. Skala BFI memiliki 5 dimensi trait untuk menjelaskan

kepribadian manusia yaitu trait Neuroticism (4 item), Extraversion (5 item), Openness (6 item), Agreeableness (7 item), dan Conscientiousness (6 item). Total item dari alat ukur ini adalah 27 item. Alat ukur ini sebelumnya telah diadaptasi kedalam Bahasa Indonesia serta dilakukan uji validitas dan reliabilitasnya oleh Ramdhani (2012).

Simulator HRT adalah alat yang dipilih untuk merepresentasikan keadaan sesungguhnya di jalan raya. HRT merupakan alat yang didesain untuk mengajarkan psikomotor dan skill kognitif pada pengendara motor dan dapat digunakan sebagai alat evaluasi kemampuan berkendara. Kinerja perilaku berkendara dinilai dengan skala empat tingkat (Di Stasi, 2009), yang disesuaikan dengan hasil dari alat simulator HRT yaitu:

A = 3, yang berarti perilaku aman (tidak ada kecelakaan, bahaya yang dihindari tanpa mengerem keras atau mendekati kendaraan lain, mengikuti batas kecepatan).

B = 2, yang berarti perilaku berjaga-jaga (tidak mengikuti batas kecepatan, mengerem keras, mendekati kendaraan lain).

C = 1, yang berarti perilaku berbahaya (melanggar keras di dekat kendaraan lain).

D = 0, yang berarti mengalami kecelakaan.

Simulator sepeda motor ini berbentuk seperti mainan game komputer, terdiri dari sebuah komputer dengan software, stang sepeda motor, pedal transmisi, tempat duduk, dan video monitor (Gambar 1). Pada penelitian ini, karena alat HRT yang tersedia di dealer Honda Kupang hanya dapat difungsikan untuk pilihan motor transmisi manual maka seluruh responden dipilih yang berjenis kelamin laki-laki sebagai pengguna motor transmisi manual.



**Gambar 1.** Alat Honda Riding Trainer (HRT)

Pada penelitian ini nilai BFI dihitung dengan penskalaan dan skoring (Lubis 2015), dimana nilai terkecil menunjukkan karakter paling dominan dari responden. Nilai masing-masing karakter Big Five responden selanjutnya digunakan sebagai variabel penjelas dalam pembentukan model,

yaitu Extraversion (X1), Agreeableness (X2), Conscientiousness (X3), Neuroticism (X4), Openness (X5). Umur mulai mengendarai sepeda motor (X6) dan data riwayat kecelakaan responden (X7) pada penelitian ini ditempatkan bersama sebagai variabel penjelas, sedangkan yang menjadi variabel respon (Y) adalah nilai total evaluasi performa pengendara pada saat mengendarai alat simulator HRT. Nilai Y ditetapkan berdasarkan kategori A hingga kategori D.

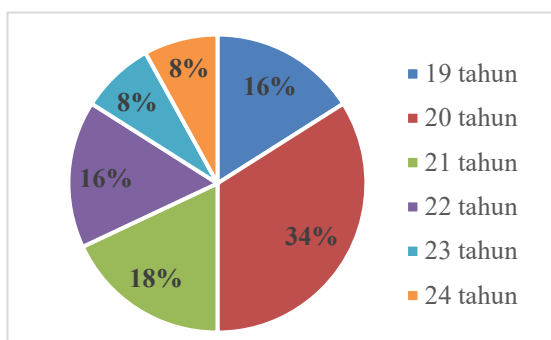
Pembentukan model selanjutnya dilakukan dengan analisis regresi linear berganda, dengan melakukan pengujian asumsi klasik, analisis univariat dan analisis multivariat, dengan alat bantu analisis adalah program statistik SPSS. Tingkat signifikansi 95% merupakan kriteria dalam estimasi parameter model.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

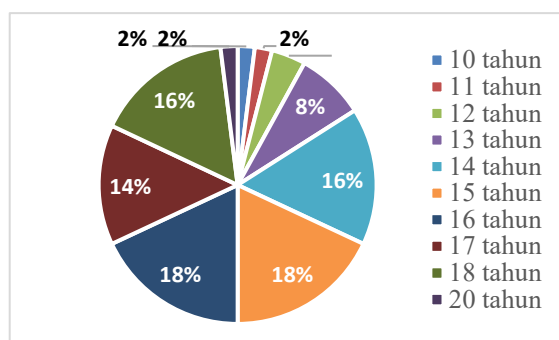
### Karakteristik Responden

Responden dalam penelitian ini adalah mahasiswa S1 Fakultas Sains dan Teknik Universitas Nusa Cendana Kupang NTT sebanyak 50 orang. Pemilihan kelompok dan jumlah responden ini didasarkan pada alasan yaitu karena kondisi pandemik sehingga tidak memungkinkan untuk mengumpulkan responden masyarakat umum dalam jumlah yang besar, dan karena berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya di kota Kupang (Bolla, 2017, 2018), kelompok umur pengendara muda adalah kelompok umur yang paling dominan terlibat kecelakaan lalulintas (lakalantas).

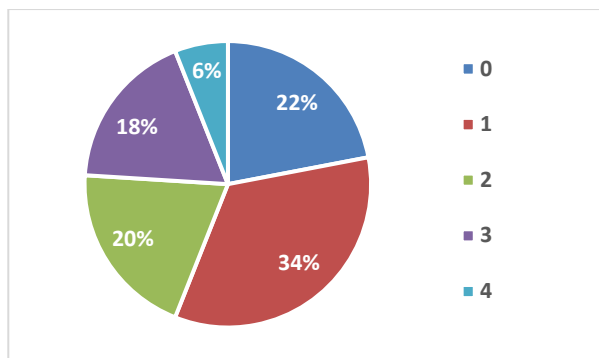
Pada Gambar 2 tersaji rentang umur pengendara yaitu dari 19 hingga 24 tahun, dimana persentase terbanyak (34%) adalah pada umur 20 tahun. Mayoritas responden, yaitu sebanyak 66% telah mengendarai sepeda motor sebelum umur 17 tahun, umur minimum syarat kepemilikan SIM (Gambar 3). Data riwayat kecelakaan dapat dilihat pada Gambar 4, dimana berdasarkan kuisioner diketahui bahwa dari 50 orang responden hanya terdapat 11 orang (22%) saja yang belum pernah terlibat kecelakaan, sedangkan jumlah maksimum kecelakaan yang dialami oleh responden adalah sebanyak 4 (empat) kali yaitu dialami oleh 3 (tiga) orang responden.



Gambar 2. Umur Pengendara

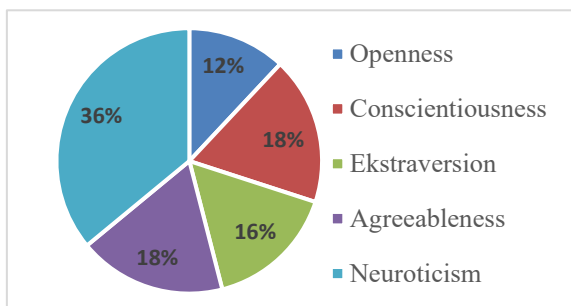


Gambar 3. Umur Mulai Berkendara

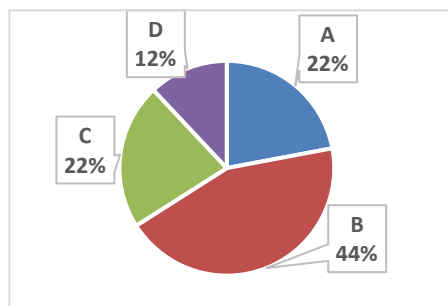


Gambar 4. Riwayat Kecelakaan (Jumlah)

Hasil kompilasi data karakter pengendara berdasarkan Big Five Inventory didapatkan bahwa mayoritas pengendara memiliki karakter neuroticism, sedangkan tipe karakter yang paling sedikit adalah openness (Gambar 5). Hasil simulasi berkendara dengan menggunakan Honda Riding Trainer (HRT) disajikan berdasarkan kategori performa pengendara (Gambar 6). Gambar 6 menunjukkan bahwa mayoritas performa pengendara berada pada kategori B yang berarti perilaku berjaga-jaga (tidak mengikuti batas kecepatan, mengerem keras, mendekati kendaraan lain).



Gambar 5. Karakter Pengendara



Gambar 6. Performa Pengendara

### Pemodelan Karakter Pengemudi Sepeda Motor

#### A. Pengujian Asumsi Klasik

##### a. Asumsi Multikolinieritas

Tabel 1. Hasil Uji Asumsi Multikolinieritas

Variabel Bebas	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Openness	0.828	1.208
Conscientiousness	0.589	1.696
Extraversion	0.709	1.410
Agreeableness	0.729	1.371
Neuroticism	0.824	1.214
Riwayat Lakalantas	0.974	1.026
Umur mulai berkendara	0.925	1.081

Berdasarkan hasil pada tabel 1, diketahui bahwa variabel bebas menghasilkan nilai VIF lebih kecil dari 10 dan nilai tolerance lebih besar dari 0.1. Dengan demikian variabel bebas pada penelitian ini dinyatakan tidak terjadi gejala multikolinier.

b. Asumsi Normalitas

**Tabel 2.** Hasil Uji Asumsi Normalitas

	<b>Performa Pengemudi</b>
Kolmogorov-Smirnov Z	0.090
Probabilitas	0.200

Pengujian asumsi normalitas pengaruh variabel bebas terhadap performa pengemudi menghasilkan statistik uji Kolmogorov Smirnov sebesar 0.090 dengan probabilitas 0.200. Hasil pengujian tersebut menunjukkan bahwa probabilitas > level of significant ( $\alpha=5\%$ ). Dengan demikian residual dinyatakan berdistribusi normal.

c. Asumsi Heteroskedastisitas

**Tabel 3.** Hasil Uji Asumsi Heteroskedastisitas

<b>Variabel Bebas</b>	<b>T Statistics</b>	<b>Probabilitas</b>
<i>Openness</i>	1.570	0.124
<i>Conscientiousness</i>	-0.106	0.916
<i>Extraversion</i>	0.975	0.335
<i>Agreeableness</i>	0.029	0.977
<i>Neuroticism</i>	-1.723	0.092
Riwayat Lakalantas	1.385	0.173
Umur mulai berkendara	-1.712	0.094

Pengujian asumsi heteroskedastisitas pengaruh variabel bebas terhadap performa pengemudi menghasilkan probabilitas yang lebih besar dari level of significant ( $\alpha=5\%$ ). Hasil pengujian tersebut menunjukkan bahwa residual dinyatakan memiliki ragam yang homogen.

B. Hasil Estimasi Pengaruh Variabel *Openness*, *Conscientiousness*, *Extraversion*, *Agreeableness*, *Neuroticism*, Riwayat Lakalantas, dan Umur terhadap Variabel Performa Pengemudi

a. Pengujian Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R square) yang dihasilkan oleh model regresi pengaruh openness, conscientiousness, extraversion, agreeableness, neuroticism, riwayat lakalantas, dan umur terhadap performa pengemudi adalah sebesar 0.065. Hal ini berarti keragaman Y mampu direpresentasikan oleh variabel bebas sebesar 6.5%, sedangkan sisanya sebesar 93.5% merupakan kontribusi dari faktor lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

b. Uji Hipotesis Simultan

Pengujian hipotesis secara simultan pengaruh openness, conscientiousness, extraversion, agreeableness, neuroticism, riwayat lakalantas, dan umur terhadap performa pengemudi menghasilkan statistik uji F sebesar 0.414 dengan probabilitas sebesar 0.888. Hal ini berarti terdapat pengaruh yang tidak signifikan secara simultan (bersama-sama) openness, conscientiousness, extraversion, agreeableness, neuroticism, riwayat lakalantas, dan umur terhadap performa pengemudi.

c. Uji Hipotesis Parsial

**Tabel 4.** Hasil Uji Hipotesis Parsial

Variabel Bebas	Variabel Terikat	T Statistics	Probabilitas
Konstanta	Performa Pengemudi	2.010	0.051
<i>Openness</i>		-0.660	0.513
<i>Conscientiousness</i>		-0.436	0.665
<i>Extraversion</i>		-0.775	0.443
<i>Agreeableness</i>		0.328	0.744
<i>Neuroticism</i>		0.370	0.713
Riwayat Lakalantas		-0.001	0.999
Umur mulai berkendara		0.391	0.698

Berdasarkan hasil pengujian hipotesis secara parsial pada Tabel 4, terlihat bahwa baik konstanta maupun seluruh variabel bebas memiliki nilai probabilitas > level of significance ( $\alpha = 5\%$ ). Hal ini berarti terdapat pengaruh yang tidak signifikan secara parsial (individu) variabel openness, conscientiousness, extraversion, agreeableness, neuroticism, riwayat lakalantas, dan umur mulai berkendara terhadap performa pengemudi.

d. Model Empirik Regresi Linier Berganda

Berdasarkan hasil analisis regresi linier seperti yang ditunjukkan pada Tabel 5, maka model empirik regresi linier adalah sebagai berikut:

$$Y = 3.373 - 0.311 X_1 - 0.165 X_2 - 0.261 X_3 + 0.109 X_4 + 0.109 X_5 - 0.001 X_6 + 0.028 X_7$$

**Tabel 5.** Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

<b>Bebas</b>	<b>Terikat</b>	<b>Coefficients</b>
Konstanta	Performa Pengemudi	3.373
<i>Openness</i>		-0.311
<i>Conscientiousness</i>		-0.165
<i>Extraversion</i>		-0.261
<i>Agreeableness</i>		0.109
<i>Neuroticism</i>		0.109
Riwayat Lakalantas		0.001
Umur mulai berkendara		0.028

Persamaan model matematis ini menunjukkan hal-hal sebagai berikut:

- Konstanta sebesar 3.373 mengindikasikan bahwa apabila karakter pengemudi *openness*, *conscientiousness*, *extraversion*, *agreeableness*, *neuroticism*, riwayat lakalantas, dan umur mulai berkendara bernilai konstan (tidak berubah) maka besar pengukuran performa pengemudi adalah sebesar 3.373.
- Koefisien karakter pengemudi: *openness* sebesar -0.311 mengindikasikan bahwa karakter pengemudi: *openness* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap performa pengemudi. Hal ini berarti terjadinya semakin kuat karakter pengemudi: *openness* maka cenderung dapat menurunkan performa pengemudi, meskipun penurunan tersebut tidak signifikan.
- Koefisien karakter pengemudi: *conscientiousness* sebesar -0.165 mengindikasikan bahwa karakter pengemudi: *conscientiousness* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap performa pengemudi. Hal ini berarti terjadinya semakin kuat karakter pengemudi: *conscientiousness* maka cenderung dapat menurunkan performa pengemudi, meskipun penurunan tersebut tidak signifikan.
- Koefisien karakter pengemudi: *extraversion* sebesar -0.261 mengindikasikan bahwa karakter pengemudi: *extraversion* berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap performa pengemudi. Hal ini berarti terjadinya semakin kuat karakter pengemudi: *extraversion* maka cenderung dapat menurunkan performa pengemudi, meskipun penurunan tersebut tidak signifikan.
- Koefisien karakter pengemudi: *agreeableness* sebesar 0.109 mengindikasikan bahwa karakter pengemudi: *agreeableness* berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap performa pengemudi. Hal ini berarti terjadinya semakin kuat karakter pengemudi:



agreeableness maka cenderung dapat meningkatkan performa pengemudi, meskipun peningkatan tersebut tidak signifikan.

- Koefisien karakter pengemudi: neuroticism sebesar 0.109 mengindikasikan bahwa karakter pengemudi: neuroticism berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap performa pengemudi. Hal ini berarti terjadinya semakin kuat karakter pengemudi: neuroticism maka cenderung dapat meningkatkan performa pengemudi, meskipun peningkatan tersebut tidak signifikan.
- Koefisien riwayat lakalantas sebesar 0.001 mengindikasikan bahwa riwayat lakalantas berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap performa pengemudi. Hal ini berarti terjadinya semakin bertambahnya pengalaman kecelakaan (riwayat lakalantas) maka cenderung dapat menurunkan performa pengemudi, meskipun peningkatan tersebut tidak signifikan.
- Koefisien umur sebesar 0.028 mengindikasikan bahwa umur berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap performa pengemudi. Hal ini berarti terjadinya semakin bertambah umur pengemudi maka cenderung dapat meningkatkan performa pengemudi, meskipun peningkatan tersebut tidak signifikan.

e. Pengaruh Dominan

**Tabel 6.** Hasil Uji Pengaruh Dominan

<b>Bebas</b>	<b>Terikat</b>	<b><i>Standardized Coefficients</i></b>
<i>Openness</i>	Performa Pengemudi	-0.108
<i>Conscientiousness</i>		-0.085
<i>Extraversion</i>		-0.137
<i>Agreeableness</i>		0.057
<i>Neuroticism</i>		0.061
Riwayat Lakalantas		0.001
Umur		0.061

Berdasarkan hasil estimasi yang tertera pada tabel 6 diketahui bahwa variabel bebas yang memiliki standardized coefficient paling besar terhadap performa pengemudi adalah extraversion sebesar 0.137. Dengan demikian extraversion merupakan variabel yang paling berpengaruh atau memiliki pengaruh yang paling dominan terhadap performa pengemudi.

Hasil analisis regresi yang menunjukkan bahwa semua variabel bebas yang ditinjau memiliki pengaruh yang tidak signifikan terhadap performa pengemudi dapat disebabkan oleh belum terbiasanya pengendara menggunakan alat simulator HRT, jumlah dan karakteristik sampel yang terbatas, variabel yang kurang representatif, serta alat analisis yang tidak sesuai. Untuk itu perlu

pengembangan penelitian lebih lanjut untuk mendapatkan hasil yang lebih menggambarkan hubungan antara kepribadian pengendara sepeda motor terhadap performa berkendara.

### KESIMPULAN

Hasil analisis deskriptif responden pengendara sepeda motor di Kota Kupang menunjukkan bahwa persentase terbanyak (34%) adalah pada umur 20 tahun. Mayoritas responden, yaitu sebanyak 66% telah mengendarai sepeda motor sebelum umur 17 tahun, dan hanya terdapat 22% responden saja yang belum pernah terlibat kecelakaan. Mayoritas pengendara memiliki karakter neuroticism (34%), sedangkan tipe karakter yang paling sedikit adalah openness (6%). Performa pengendara terbanyak berada pada kategori B (44%), sedangkan persentase pengendara yang tidak terlibat kecelakaan adalah sebesar 54%.

Analisis regresi linier trait kepribadian berdasarkan menunjukkan bahwa variabel BFI yaitu openness, conscientiousness, extraversion, agreeableness, neuroticism, serta variabel kovariat riwayat lakalantas dan umur mulai berkendara, tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap performa pengemudi kendaraan roda dua, yang ditinjau berdasarkan hasil simulasi dengan alat Honda Riding Trainer (HRT).

### DAFTAR PUSTAKA

Bolla, M. E. and B. S. Djahi. 2018. *The Development of Road Databases and Analysis of Traffic Accident-Prone Section (Blacksite) Based on Geographic Information System (GIS)*. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering Vol. 403. (1) 012062.

<http://dx.doi.org/10.1088/1757-899X/403/1/012062>

Bolla, M. E., T. M. Sir, and P. D. K. Djahamouw. 2019. *Motorcycle Accident Modelling for the Formulation of Motorist Safety Action Programs in Kupang City*. MATEC Web of Conferences Vol. 270, 03017. <https://doi.org/10.1051/matecconf/201927003017>

Cellar, D. F., Nelson, Z. C., York, C. M. 2000. *The Five-Factor Model and Driving Behaviour: Personality and Involvement in Vehicular Accidents*. Psychological Reports, 86, 454-456. <https://doi.org/10.2466/pr0.2000.86.2.454>

Di Stasi, L. L., Álvarez-Valbuena, V., Cañas, J. J., Maldonado, A., Catena, A., Antolí, A., & Candido, A. (2009). *Risk Behaviour and mental workload: Multimodal assessment techniques applied to motorbike riding simulation*. Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12, 361-370. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.02.004>

## SEMINAR NASIONAL SAINS DAN TEKNIK FST UNDANA (SAINSTEK)

Kupang, 02 November 2021

Lubis, Sulastris Muktiawarni. 2015. *Hubungan Kepribadian Big Five, Motivasi dan Organizational Citizenship Behavior (Ocb) Pada Karyawan Rumah Sakit X Bandung*. Universitas Pendidikan Indonesia. repository.upi.edu. perpustakaan.upi.edu.

Pakgohar, A. et al. 2011. *The Role of Human Factor in Incidence and Severity of Road Crashes Based on The CART and LR Regression: A Data Mining Approach*. Procedia Computer Science 3 (2011) 764-769. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2010.12.126>

Ramdhani, N. 2012. *Adaptasi Bahasa dan Inventory Big Five*. Jurnal Psikologi Volume 39 No. 2, Desember 2012:189-207. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

Sumer Nebi, Timo Lajunen, Turker Ozkan. 2005. *Big Five Personality Traits as the Distal Predictors of Road Accident Involvement*. Traffic and Transport Psychology. Elsevier Ltd. <http://dx.doi.org/10.1016/B978-008044379-9/50173-4>

Ulleberg, U., Rundmo, T. 2003. *Personality, Attitudes, and Risk Perception as Predictors of Risky Driving Behavior among Young Driver*. Safety Science, 41, 427-443. [http://dx.doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](http://dx.doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)

<https://www.itworks.id/38431/riset-adira-insurance-petakan-profil-keselamatan-jalan-di-indonesia.html>. Diakses tanggal 01 Oktober 2021.

<https://kupang.tribunnews.com/2020/06/20/andry-aryansyah-tingkat-kecelakaan-lalu-lintas-di-kota-kupang-masih-tinggi>. Diakses tanggal 01 Oktober 2021.