



**PENGARUH *THE DARK TRIAD PERSONALITY* TERHADAP
DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR PADA PENGENDARA
SEPEDA MOTOR DI USIA REMAJA AWAL**

SKRIPSI

**diajukan sebagai salah satu syarat
untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi**

Oleh

Adelia Anggun Pertiwi

1511416020

**JURUSAN PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
2020**

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pengaruh *The Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal” telah dipertahankan di hadapan sidang Panitia Penguji Skripsi, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Semarang untuk memenuhi sebagian syarat-syarat guna memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Hari Jum’at, 07 Februari 2020.

Panitia Ujian Skripsi

Ketua



Dr. Achmad Rifai RC., M.Pd.
NIP. 195908211984031001

Sekretaris



Rahmawati Prihastuty S.Psi., M.Si.
NIP. 197905022008012018

Penguji I



Luthfi Fathan D., S.Psi., M.A.
NIP. 197912032005011002

Penguji II



Fatma Kusuma M., S.Psi., M.Psi.
NIP. 198711052015042001

Penguji III/Pembimbing



Sugriyanti S.Psi., M.A.
NIP. 197804192003122001

PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini, saya

Nama : Adelia Anggun Pertiwi

NIM : 1511416020

Prodi : S1 Psikologi

menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 29 Januari 2020



Adelia Anggun Pertiwi

NIM 1511416020

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto

Tidak ada hal yang sulit, yang ada hanya kamu harus bekerja sedikit lebih keras dari sebelumnya.

Persembahan

Orang Tua.

PRAKATA

Puji Syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, atas rahmat dan karunia-Nya selama menjalani proses penyusunan skripsi yang berjudul “Pengaruh *The Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal” sampai selesai.

Penyusunan skripsi ini sebagai tugas akhir untuk mewujudkan mimpi menjadi sarjana psikologi. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, maka pada kesempatan ini ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada :

1. Dr. Ahmad Rifai RC., M.Pd. Dekan Fakultas Ilmu Pendidikan beserta jajaran pimpinan Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang.
2. Rahmawati Prihastuty, S.Psi., M.Si. selaku Ketua Jurusan Psikologi Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Negeri Semarang sekaligus dosen wali penulis.
3. Luthfi Fathan D., S.Psi., M.A. selaku penguji 1 yang telah memberikan masukan untuk penulisan skripsi.
4. Fatma Kusuma M., S.Psi., M.Si. selaku penguji 2 yang telah memberikan masukan untuk penulisan skripsi.
5. Sugiariyanti, S.Psi., M.A. sebagai dosen pembimbing atas perhatian dan kesabarannya membimbing serta meberikan saran dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
6. Putri Pertiwi dan Ahmad Widiyanto yang telah menemani penulis begadang untuk menyelesaikan skripsi, serta seluruh support yang diberikan.
7. Yulian, Angga, Ninda, Arum, Aina dan teman-teman seperjuangan lainnya yang telah memberi motivasi dan dukungan yang sangat berarti bagi penulis.
8. Rekan-rekan kerja di Mekar Sembada Cell yang telah mensupport serta memberikan waktu kerja yang fleksibel untuk penulis.
9. Semua pihak yang terlibat dalam penelitian, subyek penelitian ataupun sekolah yang telah mengijinkan peneliti melakukan penelitian disana.

Penulis.

ABSTRAK

Pertiwi, Adelia Anggun. 2020. Pengaruh *the Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal. *Skripsi*. Jurusan Psikologi, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Semarang. Dosen Pembimbing Sugiariyanti S.Psi., M.A.

Kata Kunci: *Dangerous Driving*, *Dark Triad Personality*, Remaja Awal

Dangerous driving behavior merupakan perilaku pengemudi baik disengaja maupun tidak disengaja membahayakan dan mempunyai potensi membahayakan pengguna jalan lain. Dewasa ini angka kecelakaan lalu lintas meningkat dan yang menjadi korban kebanyakan pengendara yang masih termasuk dalam kategori remaja. Perilaku mengemudi seseorang erat kaitannya dengan kepribadiannya sehari-hari. *The dark triad personality* merupakan kepribadian sisi gelap dari manusia yang mempunyai keinginan akan kekuasaan, status, dan berusaha dalam mendominasi lingkungan sosialnya. Tujuan penelitian untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal.

Jenis penelitian ini adalah kuantitatif, dengan menggunakan teknik korelasional. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian adalah *proportionate stratified random sampling* subyek dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor yang masih dalam kategori remaja awal (N=185). Metode analisis data yang digunakan adalah teknik analisis regresi linear berganda (*stepwise regression*).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa model 1 (*machiavellianism*) dengan nilai $F = 16,345$ dengan signifikansi $0,000 (<0,05)$, pada model 2 (*machiavellianism, psychopathy*) dengan nilai $F = 10,695$ dengan signifikansi $0,000 (<0,05)$ artinya hipotesis penelitian diterima yaitu terdapat pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal. Hasil dari perhitungan R Square menunjukkan angka R $0,114$ yang bermakna bahwa *the dark triad personality* memberikan sumbangan pengaruh sebesar 11,4% terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal.

Kesimpulan dari penelitian ini yaitu tipe kepribadian *machiavellianism* yang memiliki pengaruh paling besar terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal.

ABSTRACT

Pertiwi, Adelia Anggun. 2020. *The Influence of the Dark Triad Personality on Dangerous Driving Behavior in Motorcycle Riders in Early Adolescence*. Skripsi. Jurusan Psikologi, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Semarang. Dosen Pembimbing Sugiariyanti S.Psi., M.A.

Keywords: Dangerous Driving, Dark Triad Personality, Early Adolescents

Dangerous driving behavior is the behavior of drivers both intentionally and unintentionally endangering and has the potential to endanger other road users. Today the number of traffic accidents is increasing and is the victim of most motorists who are still included in the youth category. A person's driving behavior is closely related to his daily personality. The dark triad personality is a dark side personality of humans who have a desire for power, status, and trying to dominate their social environment. The purpose of this study is to determine whether there is an influence of the dark triad personality on dangerous driving behavior in motorbike riders in their early teens.

This type of research is quantitative, using correlational techniques. The sampling technique used in the study was proportionate stratified random sampling. The subjects in this study were motorcycle riders who were still in the early adolescent category (N = 185). Data analysis method used is multiple linear regression analysis techniques (stepwise regression).

The results showed that model 1 (machiavellianism) with a value of $F = 16.345$ with a significance of $0,000 (<0.05)$, in model 2 (machiavellianism, psychopathy) with a value of $F = 10.695$ with a significance of $0,000 (<0.05)$ means the research hypothesis was accepted that is the influence of the dark triad personality on dangerous driving behavior in motorbike riders in their early teens. The results of the calculation of R Square shows the number R 0.114 which means that the dark triad personality contributes an effect of 11.4% on dangerous driving behavior in motorbike riders in their early teens.

The conclusion of this study is the personality type machiavellianism which has the most influence on dangerous driving behavior in motorbike riders in their early teens.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT.....	vii
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB	
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	9
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Manfaat Penelitian	10
1.4.1 Manfaat Praktis	10
1.4.2 Manfaat Teoritis.....	10
BAB	
2. LANDASAN TEORI.....	11
2.1 <i>Dangerous Drivng Behavior</i>	11
2.1.1 Pengertian <i>Driving Behavior</i>	11
2.1.2 Pengertian <i>Dangerous Driving Behavior</i>	12
2.1.3 Aspek-aspek <i>Dangerous Driving Behavior</i>	14
2.1.4 Faktor-faktor yang mempengaruhi <i>Dangerous Driving Behavior</i>	15
2.2 <i>Dark Triad Personality</i>	19
2.2.1 Pengertian <i>Dark Triad Personality</i>	19
2.2.2 Dimensi <i>Dark Triad Personality</i>	21

2.2.3 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepribadian	25
2.3 Remaja Awal.....	26
2.3.1 Definisi Remaja Awal.....	26
2.3.2 Karakteristik Remaja Awal.....	27
2.4 Hubungan <i>Dangerous Driving Behavior</i> dan <i>Dark Triad Personality</i>	29
2.5 Kerangka Berpikir.....	31
2.6 Hipotesis	32
BAB	
3. METODE PENELITIAN.....	33
3.1 Jenis Penelitian.....	33
3.2 Desain Penelitian	33
3.3 Variabel Penelitian.....	33
3.3.1 Identifikasi Variabel Penelitian	34
3.3.2 Definisi Operasional Variabel	35
3.4 Populasi Dan Sampel.....	36
3.4.1 Populasi	36
3.4.2 Sampel.....	36
3.5 Metode dan Alat Pengumpulan Data	39
3.5.1 <i>Blueprint Dangerous Driving Behavior</i>	39
3.5.2 <i>Blueprint the Dark Triad Personality</i>	40
3.6 Validitas Dan Reliabilitas Alat Ukur	41
3.6.1 Validitas.....	41
3.6.2 Reliabilitas.....	41
3.7 Metode Analisis Data.....	46
BAB	
4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	47
4.1 Persiapan Penelitian	47
4.1.1 Orientasi Kancan Penelitian.....	47
4.1.2 Penentuan Subjek Penelitian.....	47
4.1.3 Penyusunan Instrumen Penelitian.....	48
4.2 Pelaksanaan Penelitian.....	50

4.2.1 Proses Perizinan	50
4.2.2 Pengambilan Data	51
4.2.3 Pelaksanaan Skoring	52
4.3 Hasil Penelitian	53
4.3.1 Data Demografis	53
4.4 Analisis Inferensial Penelitian	57
4.4.1 Uji Asumsi Penelitian	57
4.5 Analisis Deskriptif Penelitian	65
4.5.1 Gambaran <i>Dangerous Driving Behavior</i>	66
4.5.2 Gambaran <i>the Dark Triad Personality</i>	74
4.5.3 Gambaran <i>the Dark Triad Personality</i> terhadap <i>Dangerous Driving Behavior</i> pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal	76
4.6 Pembahasan.....	79
4.6.1 Pembahasan Analisis Inferensial	79
4.6.2 Pembahasan Analisis Deskriptif <i>Dangerous Driving Behavior</i>	83
4.6.3 Pembahasan Analisis Deskriptif <i>the Dark Triad Personality</i>	88
4.7 Keterbatasan Penelitian.....	90
BAB	
5. PENUTUP.....	92
5.1 Simpulan	92
5.2 Saran	93
DAFTAR PUSTAKA	95
LAMPIRAN.....	100

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1.1 Studi Pendahuluan <i>Dangerous Driving Behavior</i>	4
3.1 Jumlah Pengendara Sepeda Motor di SMP N 2 Boja	37
3.2 Penentuan Jumlah Sampel	37
3.3 Penentuan Kelas Sampel.....	38
3.4 Daftar Responden Uji Coba Instrumen.....	38
3.5 <i>Blueprint</i> Skala <i>Dangerous Driving Behavior</i>	40
3.6 <i>Blueprint</i> Skala <i>the Dark Triad Personality</i>	41
3.7 Sebaran Aitem Hasil Uji Coba Skala <i>Dula Dangerous Driving Index</i> (DDDI) yang Valid dan Gugur.....	43
3.8 Sebaran Aitem Hasil Uji Coba Skala <i>Short Dark Triad</i> (SD3) yang Valid dan Gugur	44
3.9 Hasil Uji Reliabilitas Skala <i>Dangerous Driving Behavior</i>	45
3.10 Hasil Uji Reliabilitas Skala <i>Short Dark Triad Personality</i>	45
4.1 Sebaran Data Awal Sampel Penelitian.....	48
4.2 Sebaran Data Sampel Penelitian	51
4.3 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	54
4.4 Data Responden Berdasarkan Usia.....	54
4.5 Data Responden Berdasarkan Pengalaman Berkendara	56
4.6 Uji Normalitas Hasil Penelitian	58
4.7 Uji Linearitas <i>Dangerous Driving Behavior & Machiavellianism</i>	59
4.8 Uji Linearitas <i>Dangerous Driving Behavior & Narcissism</i>	59
4.9 Uji Linearitas <i>Dangerous Driving Behavior & Psychopathy</i>	60
4.10 Hasil Uji Korelasi Penelitian	61
4.11 Hasil Uji Hipotesis Penelitian	63
4.12 Uji Koefisiensi Determinasi (R Square)	64
4.13 Gambaran Umum <i>Dangerous Driving Behavior</i>	65
4.14 Distribusi Frekuensi <i>Dangerous Driving Behavior</i> berdasarkan Aspek <i>Aggressive Driving</i>	67

4.15 Distribusi Frekuensi <i>Dangerous Driving Behavior</i> berdasarkan Aspek <i>Negative Emotion While Driving</i>	69
4.16 Distribusi Frekuensi <i>Dangerous Driving Behavior</i> berdasarkan Aspek <i>Risky Driving</i>	71
4.17 Gambaran Umum <i>Dangerous Driving Behavior</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	72
4.18 Gambaran Umum <i>Dangerous Driving Behavior</i> Berdasarkan Usia.....	73
4.19 Gambaran Umum <i>Dangerous Driving Behavior</i> Berdasarkan Pengalaman Berkendara	74
4.20 Gambaran Umum <i>the Dark Triad Personality</i>	75
4.21 Gambaran Spesifik <i>the Dark Triad Personality</i> terhadap <i>Dangerous Driving Behavior</i>	77

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1 Kerangka Berpikir Pengaruh <i>the Dark Triad Personality</i> Terhadap <i>Dangerous Driving Behavior</i>	31
4.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	54
4.2 Data Responden Berdasarkan Usia.....	55
4.3 Data Responden Berdasarkan Pengalaman Berkendara	56
4.4 Gambaran Umum <i>Dangerous Driving Behavior</i>	66
4.5 Gambaran Spesifik <i>Dangerous Driving Behavior</i> Berdasarkan Aspek <i>Aggressive Driving</i>	68
4.6 Gambaran Spesifik <i>Dangerous Driving Behavior</i> Berdasarkan Aspek <i>Negative Emotion While Driving</i>	70
4.7 Gambaran Spesifik <i>Dangerous Driving Behavior</i> Berdasarkan Aspek <i>Risky Driving</i>	72
4.8 Gambaran Umum <i>the Dark Triad Personality</i>	76
4.9 Gambaran Spesifik <i>the Dark Triad Personality</i> terhadap <i>Dangerous Driving Behavior</i>	79

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1 Skala Penelitian.....	101
2 Tabulasi Data Uji Coba Instrumen <i>Dangerous Driving Behavior</i>	114
3 Tabulasi Data Uji Coba Instrumen <i>the dark triad personality</i>	116
4 Hasil Uji Validitas <i>Dangerous Driving Behavior</i>	118
5 Hasil Uji Validitas <i>the Dark Triad Personality</i>	120
6 Tabulasi Data Penelitian <i>Dangerous Driving Behavior</i>	123
7 Tabulasi Data Penelitian <i>the Dark Triad Personality</i>	128
8 Surat Balasan dari Tempat Penelitian	133

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Saat ini sarana transportasi termasuk kebutuhan yang penting bagi masyarakat. Transportasi merupakan sarana yang dapat mengantarkan manusia dari tempat satu ke tempat yang lain. Melalui sarana transportasi, perpindahan manusia dapat lebih mudah dan cepat dibandingkan dengan berjalan kaki. Pentingnya transportasi erat kaitannya dengan kebutuhan mobilitas yang dilakukan oleh masyarakat, khususnya transportasi darat maka akan aktivitas yang terjadi di jalanan akan meningkat.

Kebutuhan akan transportasi yang tinggi ini dapat dilihat dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor hingga saat ini. Sesuai dengan data yang tercatat di Badan Pusat Statistik (2017) jumlah kendaraan di Indonesia mencapai 138,557 juta unit pada tahun 2017. Jumlah ini meningkat dari tahun 2016 yang mencapai 129,281 juta unit data tersebut bersumber dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri). Menurut Kepala Korlantas Polri, sumbangan terbesar meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Indonesia adalah berasal dari meningkatnya sepeda motor yang mencapai angka 113,031 juta unit yang meningkat dari jumlah 105,150 juta unit di tahun 2016.

Peningkatan jumlah kendaraan ini tidak dapat dipungkiri erat kaitannya dengan keberadaan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Berdasarkan keterangan dari Badan Intelijen Negara (2013), Organisasi Kesehatan Dunia

(WHO) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia berada pada urutan ketiga sebagai penyebab kematian terbesar setelah penyakit TBC dan jantung koroner. Selain itu, WHO juga mengemukakan bahwa Indonesia merupakan urutan kelima sebagai negara dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas.

Meningkatnya jumlah kasus kecelakaan lalu lintas pantas menjadi perhatian bersama, terutama jika pelaku pelanggaran lalu lintas adalah remaja di bawah umur 17 tahun. Hal ini didukung data dari berita CNN Indonesia (2018) menyebutkan bahwa Kepala Subdirektorat Penegakan Hukum dan Pembinaan Ditlantas Polda Metro Jaya telah merilis setidaknya 197 kecelakaan lalu lintas sepanjang Januari-Oktober 2018 melibatkan anak di bawah umur. Mayoritas kecelakaan tersebut melibatkan anak usia 11-17 tahun dengan modal kendaraan bermotor roda dua. Jumlah tersebut meningkat dari periode Januari-Oktober 2017. Pada tahun 2017, jumlah kecelakaan lalu lintas tercatat 157 peristiwa dengan mayoritas pengendara berusia 11-17 tahun.

Data kecelakaan lalu lintas yang lain berasal dari berita Tribun Jateng (Rizqyana, 2019) yang menyebutkan bahwa data Polres Semarang selama 2018, 158 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Kapolres Semarang, AKBP Adi Sumirat menyampaikan pada acara *Millenials Road Safety Festival* yang diselenggarakan pada hari Jumat, 01 Februari 2019 bahwa 55% korban kecelakaan lalu lintas adalah remaja.

Dikutip dari Wikipedia (2018) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh sejumlah faktor, meliputi faktor manusia, kendaraan, dan jalan.

Menurut data dari Kepolisian yang dikutip dari artikel KOMINFO (2017) menyebutkan bahwa faktor penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas 61% karena faktor manusia (terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi), 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan, serta yang terakhir 9% karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan kendaraan yang aman untuk dikendarai).

Berdasarkan ketiga jenis faktor di atas, faktor manusia menjadi penyebab terbanyak dalam kontribusi kecelakaan lalu lintas. Pernyataan tersebut sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Ross (dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009) faktor manusia tersebut terkait dengan masalah perilaku mengemudi secara berbahaya seperti melajukan kendaraan dengan sangat cepat, menyalip kendaraan lain secara sembrono, serta sikap kurang berhati-hati dan antisosial dalam berkendara.

Faktor individu ini dapat berpengaruh pada gaya mengemudi seseorang. Gaya mengemudi berhubungan dengan keselamatan lalu lintas (Sagberg, 2015). Terdapat dua gaya mengemudi yaitu gaya mengemudi yang aman (*safety driving*) dan gaya mengemudi yang tidak aman (*unsafe driving*). Terdapat gaya yang lebih berbahaya dari *unsafe driving* yaitu *dangerous driving behavior* (perilaku mengemudi secara berbahaya). *Unsafe driving* merupakan perilaku mengemudi yang tidak sesuai dengan standar keselamatan yang sudah ada, sedangkan *dangerous driving behavior* merupakan perilaku mengemudi yang tidak sesuai standar serta tidak memperhatikan keselamatan dirinya maupun orang lain.

Fenomena tentang sepeda motor yang dikemudikan oleh remaja di bawah umur 17 tahun menyumbang angka kecelakaan lalu lintas meningkat di Indonesia (CNN Indonesia, 2018). Remaja tersebut melakukan perilaku mengemudi berbahaya yaitu tidak memperhatikan keselamatan dirinya, penumpang, maupun orang-orang yang ada di sekitarnya. Perilaku mengemudi berbahaya yang dilakukan misalnya kebut-kebutan di jalan untuk menarik perhatian, balapan liar, saling menghina ketika sedang mengemudi, dan lain sebagainya.

Fenomena di atas didukung dengan studi pendahuluan yang sudah dilakukan oleh peneliti, pada tanggal 7 Oktober 2019 pada remaja pengendara sepeda motor di bawah umur 17 tahun di daerah Boja, Kendal. Hasil studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti dengan responden berjumlah 22 orang adalah sebagai berikut :

Tabel 1.1 Studi Pendahuluan *Dangerous Driving Behavior*

Pernyataan	YA	TIDAK
Ketika saya marah saya mengendarai motor dengan kecepatan tinggi	68,2 %	31,8 %
Saya pernah mengacungkan jari tengah kepada pengendara lain yang mengganggu	54,5%	45,5%
Saya meneriakan kata-kata jorok ketika saya kesal dengan pengendara lain	63,6 %	36,4 %
Saya menyalip-nyalip pengendara lain saat lampu merah, supaya dapat didepan	72,7 %	27,3 %
Saya pernah menerobos lampu lintas, ketika lampu masih kuning	77,3 %	22,7 %
Saya tidak menggunakan helm ketika berpergian jarak dekat	90,9 %	9,1 %
Saya pernah hampir mencelakai orang lain akibat kecerobohan saya ketika berkendara	63,6 %	36,4 %
Saya pernah jatuh dari motor akibat ketidaksihatian saya	77,3 %	22,7 %

Hasil dari studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti terhadap 22 responden diperoleh hasil sebanyak 68,2% menyebutkan bahwa ketika sedang

marah mereka mengendarai motor dengan kecepatan tinggi hasil tersebut mencerminkan *dangerous driving behavior* pada aspek *negative emotion while driving*.

Studi pendahuluan juga mendapatkan hasil sebanyak 63,6% mengaku bahwa ketika kesal dengan pengendara lain mereka meneriakan kata-kata jorok pada pengendara tersebut dan 54,5% mengaku pernah mengacungkan jari tengahnya ketika ada pengendara lain yang mengganggu, hasil tersebut mencerminkan *dangerous driving behavior* pada aspek *aggressive driving*. Sebanyak 77,3% mengaku pernah menerobos lampu lalu lintas ketika lampu masih kuning, hal tersebut mencerminkan perilaku *dangerous driving* pada aspek *risky driving behavior*.

Dari data diatas juga diperoleh sebanyak 77,3% mengaku pernah jatuh dari motor akibat ketidak-hatiannya dalam berkendara, serta sebanyak 63,6% pernah hampir kecelakaan orang lain akibat kecerobohnya ketika berkendara. Dengan hasil studi pendahuluan yang sudah dilakukan dapat dilihat bahwa remaja pernah melakukan *dangerous driving behavior* ketika mereka di jalan.

Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2013) menjelaskan bahwa untuk menjadi seorang pengemudi tidaklah mudah, bahkan sulit. Seseorang pengemudi mampu menguasai teknis kendaraan dengan cukup memadai, mampu mengendalikan dan menguasai kendaraan dengan baik, memahami peraturan lalu lintas dan fasilitas atau peralatan pendukungnya. Selain menguasai kompetensi secara teknis, diperlukan sikap dan perilaku yang bisa mendukung pengemudi untuk berkendara dengan baik. Sikap

dan perilaku yang harus dimiliki supaya tercipta keselamatan dan keamanan berlalu lintas yaitu toleran, hati-hati, sabar, mampu menghargai dan menghormati pengguna jalan yang lain. Jika pengemudi tidak memiliki sikap dan perilaku tersebut dapat dipastikan ia berkendara secara berbahaya sehingga dapat mengganggu keselamatan dan keamanan berlalu lintas.

Perilaku mengemudi yang dilakukan oleh remaja yang belum memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) termasuk dalam pelanggaran hukum. Syarat untuk mendapatkan SIM sesuai dengan Pasal 81 ayat (2) dan (3) UU No. 22 tahun 2009 berusia minimal 17 Tahun dan sudah memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP). Sesuai dengan Pasal 77 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang ketentuan pidana yaitu setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (Satu Juta Rupiah).

Pada tahapan usia remaja awal (11-16 tahun) seseorang belum mampu berpikir jauh ke depan tentang konsekuensi logis dari keputusan yang diambil, karena pada tahap remaja awal mereka hanya tertarik dengan keadaan sekarang, bukan masa depan, termasuk saat menghadapi masalah di jalan raya. Sesuai karakteristik perkembangan remaja juga menyebutkan bahwa pada tahap remaja awal, anak sedang mencari identitas diri dan emosinya yang tidak stabil (Batubara, 2010). Dengan karakteristik perkembangan remaja tersebut, besar kemungkinan bahwa remaja dapat berperilaku mengendarai secara berbahaya tanpa memikirkan sebab dan akibat yang akan terjadi.

Pencarian jati diri (pencarian identitas) merupakan salah satu tugas perkembangan psikososial yang perlu diselesaikan oleh setiap remaja. Terdapat banyak anak yang dapat mencapai identitasnya dengan berhasil namun ada juga beberapa yang mengalami hambatan. Hambatan dalam pencarian identitas ini disebut dengan krisis identitas, yaitu suatu keadaan yang menyatakan seseorang tidak mampu memilih peran sosial yang tepat bagi dirinya. Meskipun krisis identitas bukan termasuk kondisi patologis, remaja yang belum berhasil menangani krisis identitas atau masih memperlihatkan kebingungan identitas berpotensi mengalami berbagai bentuk problem perilaku seperti depresi (merasa sia-sia, tak berdaya, tak berpengharapan, menarik diri) dan kenakalan remaja atau berbagai tindak agresif lainnya (Yuliati, 2012).

Kenakalan merupakan salah satu bentuk problem psikososial yang paling umum dilakukan oleh para remaja, istilah kenakalan digunakan untuk menunjuk pada berbagai bentuk perilaku melanggar hukum yang dilakukan oleh remaja (Yuliati, 2012). Perilaku berkendara secara berbahaya (*dangerous driving behavior*) yang dilakukan oleh remaja merupakan salah satu perilaku yang melanggar hukum sesuai dengan pernyataan yang disebutkan oleh Malta (2004) istilah *dangerous driving behavior* tersebut sebagai penyimpangan atau pelanggaran yang dilakukan secara sengaja terhadap cara berkendara yang aman. *Dangerous driving behavior* menurut Dula & Geller (2003) yaitu perilaku pengendara dalam berkendara yang membahayakan atau berpotensi membahayakan pengendara lain, penumpang, dan juga penyebrang jalan.

Faktor manusia secara signifikan berperan penting dalam memantik kecelakaan lalu lintas, daripada faktor kendaraan ataupun faktor jalan dan lingkungan (Kominfo, 2017). Penelitian yang dilakukan oleh Tillman & Hobbs (dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009) berlandaskan pada ‘model berbasis trait (*trait-based model*) memiliki asumsi dasar bahwa *man drives as he lives* artinya perilaku seseorang dalam berkendara persis seperti perilakunya dalam kehidupan sehari-hari.

Perilaku berkendara seseorang sangat ditentukan oleh karakteristik kepribadiannya. Misalkan, jika seseorang berkepribadian antisosial dan agresif maka diasumsikan bahwa dalam berkendara ia pun berkecenderungan akan berperilaku demikian. Dari sekian banyak konstruk kepribadian, beberapa peneliti terdahulu menggunakan konstruk teori *Big Five Personality* sebagai prediktor potensial mengemudi yang tidak aman seperti penelitian yang dilakukan oleh Dahlen & White (2006).

Dalam penelitian ini, peneliti mencoba menggunakan konstruk teori kepribadian selain teori *big five personality*. Peneliti menggunakan teori *dark triad personality* yang dianggap sebagai bahan pertengahan antara kepribadian normal dan *clinical-level pathology*, dianggap pula sebagai pembeda dari *Big-Five Personality* yang berada pada sisi terang, sedangkan *Dark triad* berada pada sisi gelapnya kepribadian manusia (Spain & Harms, dkk. 2013).

Dark triad personality tidak menghambat seseorang dalam aktivitas sehari-harinya. Maka dari itu, *dark triad* dapat ditemukan pada kelompok normal (terang)

yaitu sekelompok individu yang memiliki sifat buruk dalam dirinya tetapi masih dapat dikatakan normal karena tidak terdiagnosis secara klinis memiliki gangguan kejiwaan (Furnham, Richad, & Paulhus, 2013). Perilaku-perilaku khas dari *dark triad* sudah mulai muncul pada remaja berusia 11-17 tahun (Lau & Marsee, 2012).

The dark triad personality terdiri dari tiga kepribadian yaitu, *Machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. O'Boyle Jr, dkk. (2012) menyatakan bahwa ketiga kepribadian tersebut masing-masing mengandung tingkatan keburukan yang memberikan pengaruh secara langsung terhadap perilaku interpersonal.

Mengingat adanya fenomena mengenai meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang disebabkan oleh beberapa faktor yaitu manusia, kendaraan, dan lingkungan. Manusia yang berperilaku mengemudi secara berbahaya menyumbang angka terbesar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku berkendara seseorang sangat ditentukan oleh karakteristik kepribadiannya, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Pengaruh *The Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior* Pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

- a. Apakah terdapat pengaruh *dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal?

- b. Bagaimana gambaran mengenai *dangerous driving behavior*?
- c. Bagaimana gambaran mengenai *the dark triad personality*?

1.3 Tujuan Penelitian

Terdapat beberapa tujuan dalam penelitian ini, antara lain :

- a. Mengetahui pengaruh *dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal
- b. Mengetahui gambaran mengenai *dangerous driving behavior*
- c. Mengetahui gambaran mengenai *the dark triad personality*

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan referensi dalam meminimalkan terjadinya *dangerous driving behavior* pada remaja sehingga diharapkan akan dapat mengurangi angka kecelakaan di Indonesia.

1.4.2 Manfaat Teoritis

Penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memperkaya penelitian-penelitian dalam ilmu psikologi perkembangan, psikologi sosial, dan psikologi kepribadian yang terkait dengan *dangerous driving behavior* dan *dark triad personality*. Serta dapat memberikan sudut pandang baru mengenai *dangerous driving behavior* ditinjau dari kepribadian gelapnya (*the dark triad personality*), tidak hanya dilihat dari kepribadian terangnya saja (*the big five personality*).

BAB 2

LANDASAN TEORI

2.1 *Dangerous Driving Behavior*

2.1.1 *Pengertian Driving Behavior*

Menurut Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2013) mengemudi merupakan perilaku atau tindakan menguasai dan mengendalikan kendaraan bermotor di jalan. Sedangkan menurut Sagberg,dkk. (2015) perilaku mengemudi yaitu mencakup semua perilaku baik perilaku tampak maupun tidak tampak seorang pengemudi yang ditampilkan selama mengemudi. Berdasarkan pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi merupakan tindakan yang ditampilkan baik tampak maupun tidak tampak oleh seseorang yang mengendalikan kendaraan bermotor di jalan.

Setiap pengemudi memiliki gaya mengemudi tertentu. Menurut Sagberg, dkk. (2015) gaya mengemudi adalah kebiasaan cara mengemudi yang mana merupakan karakteristik dari seorang pengemudi atau sekelompok pengemudi. Gaya mengemudi adalah subkategori dari perilaku mengemudi yang bermacam-macam jenisnya. Salah satu jenis gaya mengemudi adalah *global driving style* (gaya mengemudi secara umum) yang merujuk pada penetapan kebiasaan perilaku yang mencerminkan kesamaan dasar dorongan dan motif. Gaya mengemudi secara umum di bedakan menjadi *aggressive driving*, *risky driving*, *defensive driving*, dan *concentrated and focused driving*. *Aggressive driving* merupakan istilah yang paling sering digunakan. Perilaku mengemudi dapat dikatakan agresif jika itu

sengaja, memungkinkan meningkatkan resiko dari tabrakan dan juga dimotivasi oleh ketidaksabaran, jengkel, rasa bermusuhan dan atau mencoba menghemat waktu (Tasca, 2002).

Berdasarkan penjelasan Segberg, F., dkk. (2015) dapat disimpulkan bahwa salah satu subkategori dari perilaku mengemudi adalah gaya mengemudi secara umum (*global driving style*). Salah satu kategori gaya mengemudi global adalah *aggressive driving* yang merujuk pada perilaku mengemudi yang sengaja membahayakan keselamatan orang lain. Namun, tidak semua perilaku pengemudi yang membahayakan keselamatan orang lain bisa dikategorikan sebagai *aggressive driving*. Oleh karena itu Dula dan Ballard (2003) mengembangkan konstruk yang lebih luas dari *aggressive driving* yaitu *dangerous driving behavior*.

2.1.2 Pengertian *Dangerous Driving Behavior*

Konstruk teori *dangerous driving behavior* pertama kali diciptakan oleh Dula dan Ballard (2003) dan merupakan konstruk baru, yang pada awalnya para peneliti menggunakan istilah *aggressive driving* seperti yang dijelaskan oleh Martinez (1997) dalam Dula dan Ballard (2003) sebagai pimpinan *National Highway Traffic and Safety Administration* (NHTSA), dalam testimony kongres Martinez menjelaskan *aggressive driving* yaitu perilaku mengemudi yang mengancam atau membahayakan orang lain maupun properti, termasuk dalam perilaku *risky driving* (tidak menggunakan helm dan menerobos lalu lintas) untuk kekerasan (seperti sengaja menabrak atau menyerempet kendaraan lain dari belakang).

Menurut Dula dan Ballard (2003), tidak semua gambaran tentang *aggressive driving* yang disebutkan oleh Martinez dapat dikategorikan dalam perilaku mengemudi yang agresif. Beberapa bentuk perilaku saat mengemudi tidak dapat dikategorikan sebagai perilaku yang sengaja menyakiti atau membahayakan orang lain. Perilaku mengemudi lain bisa saja termasuk dalam perilaku beresiko dan dorongan untuk berperilaku tidak peduli terhadap orang maupun permusuhan. Selain itu, menurut Dula dan Geller (2003) terdapat banyak definisi *aggressive driving* dalam beberapa penelitian yang tidak konsisten dan ambigu. Oleh karena itu, mereka membuat konstruk yang baru dan memiliki arti lebih luas untuk menggantikan *aggressive driving* yaitu *dangerous driving behavior*.

Malta (2004) mengartikan *dangerous driving behavior* sebagai sebuah perilaku pelanggaran atau penyimpangan dari perilaku berkendara yang aman. Malta menekankan pada perilaku penyimpangan berkendara yang tidak aman. Perilaku ini dapat dilakukan secara sengaja maupun tidak sengaja.

Willemsen, dkk. (2008) menyebutkan bahwa *dangerous driving behavior* adalah perilaku mengemudi kendaraan yang membahayakan atau berpotensi membahayakan pengemudi lain, penumpang dan juga penyebrang jalan. Selain termasuk dalam perilaku yang tidak aman, pengertian yang disampaikan Willemsen, dkk. juga menekankan adanya potensi yang membahayakan untuk orang lain. Tidak hanya berbahaya untuk diri sendiri.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa *dangerous driving behavior* adalah perilaku mengemudi yang membahayakan maupun berpotensi

membahayakan keselamatan dirinya dan orang lain baik dilakukan secara sengaja maupun tidak sengaja.

2.1.3 Aspek-aspek *Dangerous Driving Behavior*

Terdapat tiga aspek *dangerous driving behavior* (Dula dan Geller, 2003) yaitu *aggressive driving*, *negative emotion while driving*, dan *risky driving*.

a. *Aggressive Driving*

Menurut James dan Nahl (2000) *aggressive driving* adalah mengemudi yang dipengaruhi oleh emosi negatif yang menghasilkan perilaku yang memaksa seseorang untuk lebih menyukai perilaku beresiko dan membahayakan orang lain. Menurut Tasca (2000) dapat dikategorikan dalam perilaku mengemudi secara agresif jika itu disengaja, seperti meningkatkan resiko kecelakaan, dimotivasi oleh ketidaksabaran, rasa marah, rasa permusuhan, maupun mencoba untuk tepat waktu.

Aggressive driving merupakan perilaku yang disengaja untuk menyerang atau menyakiti secara fisik maupun psikologis pengemudi lain, penumpang, dan penyebrang jalan. Aksi tersebut dapat berbentuk fisik, gestural, dan verbal (Willemsen, dkk. 2008). Bentuk fisik seperti sengaja merusak kendaraan dan memukul pengemudi lain. Bentuk gestural seperti mengacungkan jari tengah untuk menghina dan merendahkan pengemudi lain. Bentuk verbal seperti meneriakkan kata-kata umpatan kepada pengemudi lain maupun penyebrang jalan.

b. *Negative Emotion While Driving*

Negative Emotion While Driving yaitu seseorang ketika mengemudi dipengaruhi oleh emosi-emosi tertentu seperti frustrasi, marah, sedih dan lain-lain termasuk iri hati. Semua jenis emosi ketika terlalu dirasakan akan berefek pada konsentrasi pengemudi (Dula dan Geller, 2003). Meskipun mengemudi terlihat sebagai tindakan yang otomatis tetapi tetap saja membutuhkan kesadaran dan konsentrasi yang tinggi.

c. *Risky Driving*

Risky Driving merupakan perilaku mengemudi yang membahayakan dan ditujukan secara sengaja maupun tidak disengaja untuk menyakiti diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya. *Risky Driving* lebih menunjukkan kepada perilaku yang dilakukan secara tidak sengaja bisa membahayakan dirinya maupun pengguna jalan yang lain. Berbeda dengan *aggressive driving* yang memang dilakukan secara sengaja untuk menyakiti orang lain.

Menurut Dula dan Geller (2003) bentuk dari *risky driving* seperti mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi, menggunakan lampu yang menyilaukan pengemudi lain, menerobos lampu lalu lintas, menyalip dan berbelok tanpa memberi tanda, serta kehilangan konsentrasi ketika mengemudi karena menggunakan telepon genggam, makan, minum maupun merokok.

2.1.4 Faktor-faktor yang Mempengaruhi *Dangerous Driving Behavior*

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Mashuri dan Zaduqisti (2009), terdapat beberapa teori-teori yang digunakan untuk menganalisa dan menjelaskan

faktor-faktor penyebab *dangerous driving*. Teori-teori ini berasal dari sejumlah peneliti yang telah berhasil melakukan eksplorasi dan identifikasi faktor-faktor yang secara signifikan menyebabkan munculnya *dangerous driving*. Teori tersebut diantaranya *State-Trait Theory*, *Self-Determination Theory*, dan *Transactional Theory*.

a. *State-Trait Theory*

State-Trait Theory menurut Deffenbacher, dkk (2001), menjelaskan bahwa *dangerous driving* dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu : pertama, emosi atau *mood* negatif yang bersifat sesaat (*state*) yang dipicu oleh sejumlah stimulus situasional-environmental. Stimulus tersebut misalnya kemacetan lalu lintas, temperatur cuaca, kebisingan, serta kondisi jalan (Scheffer, dkk. 2005).

Stimulus situasional-environmental tersebut berperan sebagai pemicu yang mentransformasi. Artinya, seorang pengemudi yang sebenarnya tidak bersifat agresif namun ketika terpapar oleh stimulus tersebut bisa saja berperilaku agresif ketika berkendara. Meskipun demikian perlu diketahui bahwa pemicu yang mentransformasi tersebut hanya bersifat sementara sehingga agresivitas dalam berkendara bisa saja tidak muncul ketika tidak terpapar oleh stimulus-stimulus di atas (Carroll, dkk., 2000)

Kedua, tipe kepribadian tertentu (*trait*). Penelitian yang dilakukan oleh Tillman & Hobbs (dalam Carroll, dkk., 2000) terhadap *dangerous driving* yang berlandaskan pada model berbasis *trait* (*trait-based model*) memiliki asumsi dasar bahwa *man drives as he lives* atau perilaku seseorang dalam berkendara persis seperti perilakunya dalam kehidupan sehari-hari. Dengan demikian perilaku

berkendaraan seseorang sangat ditentukan oleh karakteristik kepribadiannya. Jika seseorang berkepribadian antisosial dan agresif maka diasumsikan bahwa dalam berkendara ia pun berkencenderungan akan berperilaku demikian.

b. *Self-Determination Theory*

Knee, dkk. (2001) menjelaskan *Self-Determination Theory* pada *driving behavior* atas dasar model berbasis motivasi (*motivation-based model*) dengan asumsi bahwa perilaku pengendara ditentukan oleh karakteristik orientasinya yaitu otonom atautkah terkendali. Pengendara dengan orientasi otonom lebih mampu meregulasi emosinya saat berkendara sehingga dapat mengendalikan agresifitas mereka. Sebaliknya, pengendara dengan orientasi terkendali berkecenderungan lebih emosional atau mudah marah sehingga seringkali berperilaku agresif saat berkendara. Hal ini disebabkan karena mereka mengartikan bahwa setiap kejadian saat berkendara dengan perasaan tertekan dan secara.

Perasaan tertekan yang dialami pengendara bisa bersumber secara objektif dari lingkungan dan secara subjektif dari diri sendiri. Tekanan dari dua arah ini memicu stress dan ketegangan, dan selanjutnya dapat muncul agresi saat berkendara pada pengendara berorientasi terkendali. Selain itu pengendara berorientasi terkendali seringkali mempersepsikan tindakan pengendara lain sebagai ancaman personal terhadap harga diri mereka. Kombinasi perasaan tertekan dan pertahanan ego sedemikian rupa itulah yang memungkinkan pengendara berorientasi terkendali berkecenderungan lebih agresif saat berkendara dibandingkan pengendara berorientasi otonom (Neighbors dkk., 2002)

c. *Transsactional Theory*

Transsactional Theory of Stress menekankan pada penilaian kognitif terhadap berbagai macam peristiwa yang menentukan level stress. Perspektif ini memandang stress yang dialami para pengendara berasal dari persepsi bahwa masalah-masalah dalam berkendara melampaui kemampuan mereka untuk mengatasinya (Mashuri & Zaduqisti, 2009). Dengan demikian stress yang dialami pengendara merupakan penilaian subjektif atas berbagai peristiwa dalam berkendara. Manifestasi dari stress tersebut berupa gejala kognisi maupun perilaku seperti meningkatnya agresi dan frustrasi, kecemasan, serta gejala fisiologis seperti meningkatnya detak jantung. (Hartley & Hassan 1994, dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009).

Sadewo (2015) melakukan sebuah penelitian untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi *dangerous driving behavior*. Hasil penelitian tersebut menunjukkan dimana rata-rata nilai tertinggi berada pada kelompok laki-laki, usia dewasa muda, etnis Sumatera dan pengalaman dalam mengemudi lebih dari lima tahun. Jadi faktor-faktor yang mempengaruhi *dangerous driving behavior* adalah jenis kelamin, usia, etnis, dan pengalaman mengemudi.

Dari beberapa penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi *dangerous driving behavior* adalah kepribadian tertentu (*traits*) sebagai faktor personal bersumber dari *state-trait theory*. Pertahanan ego dan perasaan tertekan bersumber dari *self-determination theory* sebagai faktor penyebab motivasional. Serta stress dalam berkendara (*driving stress*) bersumber dari *transactional theory* sebagai faktor penyebab transformatif. Beberapa faktor

lain yang juga mempengaruhi *dangerous driving behavior* yaitu jenis kelamin, usia, etnis, dan juga pengalaman mengemudi.

2.2 *Dark Triad Personality*

2.2.1 Pengertian *Dark Triad Personality*

Menurut Allport (dalam Sobur, 2003) kepribadian merupakan organisasi-organisasi yang dinamis dari sistem psikofisik individu yang turut menentukan cara yang unik atau khas dalam penyesuaian diri dengan lingkungannya. Terdapat beberapa pendekatan yang dikemukakan oleh para ahli untuk mengetahui kepribadian. Salah satu pendekatan yang digunakan adalah teori *trait*. Teori *trait* yaitu sebuah pendekatan untuk mengidentifikasi sifat-sifat dasar yang diperlukan untuk mendeskripsikan suatu kepribadian. *Trait* diartikan sebagai suatu dimensi yang menetap dari karakteristik kepribadian, hal tersebut yang membedakan individu dengan individu lain.

Jung (dalam Feist & Feist, 2012) menjelaskan tentang teori ketidaksadaran kolektif, manusia mempunyai empat konsep kepribadian di antaranya adalah anima (sisi feminin), animus (sisi maskulin), persona (sisi kepribadian yang diunjukkan kepada orang lain), dan *shadow* atau bayangan (sisi lain yang tidak diharapkan diri sendiri dan berusaha menyembunyikannya dari orang lain). Ke empat konsep tersebut memiliki tingkat presentase yang berbeda pada setiap individu. Pada sisi bayangan (*shadow*) individu dengan kecenderungan *the dark triad*, mayoritas mereka tidak pernah menyadari bahwa dirinya memiliki *shadow* dan akan lebih menampilkan sisi baik dari dirinya.

The dark triad merupakan kepribadian sisi gelap dari manusia yang mempunyai keinginan akan kekuasaan, status, dan berusaha dalam mendominasi lingkungan sosialnya (Vedel & Thomsen, 2017). Paulhus dan Williams (2002) menciptakan istilah *The dark triad* untuk merujuk pada tiga sifat perlawanan atau permusuhan sosial seperti *machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. Individu dalam kepribadian *the dark triad* yang tinggi akan mempunyai kecenderungan untuk melakukan aktivitas yang melawan moral. Pada individu yang sehat secara psikologisnya ini sangat erat kaitannya dengan sikap manipulatif, eksploitatif, dan sifat yang tidak berperasaan (Nagler, dkk., 2014).

Sifat-sifat *dark triad* juga dikaitkan dengan keberhasilan dalam hubungan seksual jangka pendek, mungkin karena individu dengan sifat-sifat ini lebih cenderung menggunakan taktik pengaruh untuk keuntungan interpersonal mereka (O'boyle Jr, dkk. 2012). *Dark triad* juga dianggap sebagai bahan pertengahan antara kepribadian normal dan *clinical-level pathology*, dianggap juga sebagai pembeda dari *Big-Five Personality* yang berada pada sisi terang, sedangkan *dark triad* berada pada sisi gelapnya kepribadian manusia.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa *the dark triad personality* adalah kepribadian gelap pada individu yang berkaitan dengan sikap manipulatif, eksploitatif, tidak berperasaan, dan beberapa individu ada yang bersikap melawan moral.

2.2.2 Dimensi *Dark Triad Personality*

Menurut Kowalski (dalam Paulhus & Williams, 2002) individu memiliki tiga trait yang menarik perhatian didasarkan pada hubungan individu dalam kehidupan sosialnya yaitu *Machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. Berikut penjelasan mengenai masing-masing trait *the dark triad personality*.

a. *Machiavellianism*

Machiavellianism didefinisikan sebagai individu yang bermuka dua, menyalahkan kesalahan pada orang lain, emosi yang dingin, dan menggunakan seluruh kemampuan untuk memanipulasi orang lain demi keuntungan pribadi (Wai & Tiliopoulos, 2012). Seseorang dengan dominan kepribadian ini sering berperilaku menipu, berkhianat, dan berbohong pada orang lain, namun mereka tidak selalu terikat dengan perilaku antisosial yang terlalu negatif (O'boyle Jr, dkk. 2012).

Seseorang yang memiliki nilai tinggi pada *machiavellianism* disebut sebagai *high-mach*, seorang *high-mach* memiliki karakteristik kurangnya empati, tidak berperasaan, memiliki pandangan mengenai moralitas yang berbeda (bersedia memanipulasi, berbohong, dan mengeksploitasi orang lain) serta fokus pada tujuan diri sendiri (Cristie & Geis, 1970). Pandangan terhadap dunia yang sinis dan berkeyakinan bahwa manipulasi interpersonal merupakan kunci keberhasilan dan hal yang wajar. Di dalam kehidupan berkelompok, mereka memiliki sifat mementingkan diri sendiri dan menganggap dirinya berdaya guna serta berusaha mendapatkan dan mempertahankan kekuasaan.

Menurut Jones & Paulhus (2013) kepribadian *Machiavellianism* terdiri dari empat karakteristik, antara lain :

- a) *Reputation*, kesan yang digambarkan orang lain pada diri individu (*picture of mind*)
- b) *Cynicism*, memandang dunia dan orang lain selalu lemah dan tidak berdaya.
- c) *Coalition Building*, menjalin dan membangun hubungan baik dengan orang lain yang dianggap bisa membantu dirinya dan memberikan keuntungan pada kehidupannya.
- d) *Planning*, kemampuan individu dalam merencanakan sesuatu dan membuat taktik untuk mencapai kebutuhannya.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa trait *machiavellianism* ini memiliki tiga ciri penting, yaitu manipulatif, tidak berperasaan terhadap orang lain , dan fokus pada tujuan pribadi.

b. *Narcissism*

Kepribadian yang senang membesar-besarkan kelebihan pada dirinya merupakan ciri khas dari *trait narcissism*. Kepribadian ini ditandai dengan pandangan yang tinggi pada diri sendiri, fantasi terhadap kesuksesan, dan keinginan untuk mendapatkan pujian dari orang lain untuk memperkuat dalam mencintai dirinya sendiri (O'Boyle Jr, dkk. 2012).

Kepribadian *narcissism* merupakan kepribadian yang senang melebih-lebihkan sisi baik dalam dirinya, suka menjadi pusat perhatian, sombong, dan senang bereksplorasi mengenai hubungan interpersonal dengan orang lain atau

dengan kata lain kepribadian *narcissism* membutuhkan pujian dan penguatan mengenai pencapaian yang sudah dicapainya (Wai & Tilipoulos, 2012).

Menurut Jones & Paulhus (2013) terdapat empat elemen dalam *narcissism*, yaitu:

- a) *Grandiosity*, terlalu mementingkan diri sendiri dan merasa dirinya berbeda atau unik di antara yang lain.
- b) *Leadership*, elemen ini memiliki ciri individu beranggapan menjadi pemimpin atau seseorang yang berkuasa.
- c) *Exhibitionism*, keinginan untuk selalu diperhatikan, senang menarik perhatian orang lain dan menjadi pusat perhatian orang.
- d) *Entitlement*, kebutuhan individu untuk mendapatkan pengakuan dan penghargaan bahkan perlakuan yang lebih istimewa daripada individu lain atas apa yang sudah dilakukannya.

Sedangkan Raskin & Novacek (1991) menyatakan bahwa seorang *narcissism* memilih menjalin hubungan dalam jangka pendek, dalam jangka panjang seorang *narcissism* memiliki kesulitan untuk memelihara hubungan interpersonalnya, kurangnya rasa percaya dan perasaan peduli pada orang lain, dan terkadang muncul perasaan untuk menghina orang lain.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa trait *narcissism* ini memiliki beberapa ciri antara lain, yaitu: kekaguman diri yang berlebihan, senang mencari perhatian dan menjadi pusat perhatian, mempunyai keinginan untuk mendominasi, ingin diberikan penghargaan dan diberikan perlakuan yang istimewa dibandingkan dengan orang lain atas pencapaiannya.

c. *Psychopathy*

Psychopathy merupakan trait yang ketiga. Trait ini awalnya dipertimbangkan sebagai gangguan klinis, lebih tepatnya gangguan kepribadian anti sosial. Namun penelitian baru-baru ini mendemonstrasikan bahwa *psychopathy* dianggap sebagai *personality traits* (O'Boyle, dkk. 2012).

O'Boyle Jr, dkk. (2012) menyatakan bahwa trait *psychopathy* ditandai dengan kurangnya perasaan khawatir pada diri sendiri dan orang lain, impulsifitas tinggi, dan kurangnya perasaan bersalah ketika mereka membahayakan orang lain. Individu dengan trait *psychopathy* memiliki kebiasaan untuk mengabaikan norma dan nilai sosial, suka berbohong, tidak bertanggung jawab, dan emosi yang dangkal menyebabkan perilaku impulsif, agresif, serta mudah frustrasi (Noser, Zeigler-Hill, & Besser, 2014).

Menurut Jones & Paulhus (2013) ciri-ciri trait *psychopathy* secara garis besar digambarkan menjadi empat, antara lain:

- a) *Antisocial Behavior*, perilaku yang mungkin dapat memberikan masalah bagi orang lain dan cenderung menyimpang dari norma di lingkungannya.
- b) *Erratic Lifestyle*, perilaku individu yang tidak mudah ditebak dan terkadang memiliki emosi yang lepas kendali.
- c) *Callous Effect*, individu yang tidak berperasaan, tidak memiliki kepedulian terhadap orang lain, lebih terkesan dingin dan kurang memiliki empati.
- d) *Short-Term Manipulation*, individu yang memiliki kemampuan untuk mempengaruhi dan mengontrol individu lain untuk kebutuhan pribadinya.

Menurut Karpan (dalam Tracy, 2017) trait *psychopathy* dibagi menjadi dua yaitu, primer dan sekunder. Pertama, psikopati primer dihubungkan dengan keegoisan, ketidakpedulian, perilaku suka berbohong, dan diyakini memiliki fondasi secara genetik, memiliki kecenderungan tidak mudah terpengaruh oleh orang lain. Kedua, psikopati sekunder lebih kepada individu yang memiliki kecenderungan neurotisisme (gangguan emosional) dan impulsivitas ekstrim (perilaku antisosial) yang sering disebabkan oleh faktor lingkungan.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa trait *psychopathy* memiliki karakteristik yang antagonis dan fokus atas kepentingan diri sendiri, kurang memiliki kepedulian terhadap orang lain, *psychopathy* jarang mengalami ketakutan dan kecemasan jika dibandingkan dengan orang pada umumnya, serta seringkali seorang *psychopathy* tidak mampu belajar dari hukuman yang pernah diterima.

2.2.3 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepribadian

Menurut Walgito (2010) perkembangan individu ditentukan oleh faktor bawaan (internal) atau faktor endogen dan faktor lingkungan (eksternal) atau faktor eksogen. Penjelasan faktor endogen dan eksogen di bawah ini, yaitu:

a. Faktor Endogen

Faktor endogen adalah faktor yang ada pada individu sejak dalam kandungan hingga lahir. Individu sejak lahir memiliki sifat-sifat tertentu yang berhubungan dengan keadaan jasmani dan berhubungan erat dengan sifat-sifat bawaan psikologis.

b. Faktor Eksogen

Faktor eksogen adalah faktor yang berasal dari luar diri individu, dapat berupa pengalaman, lingkungan sekitar, pendidikan, dan lain sebagainya. Pendidikan untuk setiap individu bertujuan untuk mengembangkan potensi dan bakat pada individu yang bersifat aktif dalam perkembangan individu. Sedangkan lingkungan baik secara fisik maupun sosial memberikan kemungkinan dan peluang kepada individu.

2.3 Remaja Awal

2.3.1 Definisi Remaja Awal

Menurut Santrock (2012:401) masa remaja (*adolescence*) sebagai periode transisi perkembangan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa, yang melibatkan perubahan-perubahan biologis, kognitif, dan sosio-emosional. Meskipun rentang usia dari remaja dapat bervariasi terkait dengan lingkungan budaya dan historisnya, masa remaja dimulai sekitar 10-13 tahun dan berakhir pada usia sekitar 18-22 tahun. Dalam perkembangannya, para ahli membedakan masa remaja periode awal dan periode akhir.

Masa remaja awal (*early adolescence*) kurang lebih berlangsung di masa sekolah menengah pertama atau sekolah menengah akhir dan perubahan pubertas terbesar terjadi di masa ini. sedangkan Monks, Knoers & Haditono (2006:262) membedakan masa remaja atas empat bagian, yaitu : (1) masa pra remaja atau pra pubertas (10-12 tahun), (2) masa remaja awal atau pubertas (12-15 tahun), (3) masa remaja pertengahan (15-18 tahun), dan (4) masa remaja akhir (18-21 tahun).

Berdasarkan pengertian dari para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa remaja awal merupakan suatu periode peralihan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa yang ditandai dengan perubahan-perubahan biologis, kognitif, dan sosio-emosional di rentang usia 12-16 tahun.

2.3.2 Karakteristik Remaja Awal

2.3.2.1 Kognitif

Piaget membagi tahapan perkembangan kognitif ke dalam empat periode, yaitu sensori motorik (0-2 tahun), pra operasional konkret (2-7 tahun), operasional konkret (7-11 tahun), dan Usia 11 tahun hingga dewasa termasuk dalam tahap operasional formal (Santrock, 2012:422).

Usia remaja awal termasuk dalam tahapan operasional formal. Pada tahapan ini remaja memiliki pemikiran yang lebih abstrak dibandingkan ketika berada pada tahap operasional konkret. Pemahaman remaja tidak lagi terbatas pada pengalaman-pengalaman yang actual atau konkret. Mereka mampu merekayasa menjadi seakan akan benar-benar terjadi terhadap berbagai situasi atau peristiwa yang murni masih berupa kemungkinan-kemungkinan hipotesis atau proporsi-proporsi abstrak, dan mencoba menalar secara logis terhadapnya.

Pemikiran remaja pada tahap operasional formal bersifat abstrak, idealistik, dan logis. Remaja cenderung memecahkan masalah melalui *trial and error*, remaja mulai berpikir sebagaimana seorang ilmuwan berpikir, membuat rencana untuk memecahkan masalah dan secara sistematis menguji solusi.

2.3.2.2 Afektif

Perkembangan afektif pada usia remaja awal menurut Erik. H. Erikson (Santrock, 2012:438) masuk ke dalam fase *identity vs identity confusion* (11-18 tahun). Pencarian identitas yang berlangsung dimasa remaja ini juga disertai oleh berlangsungnya moratorium psikososial, istilah yang digunakan oleh Erikson untuk merujuk pada kesenjangan antara keamanan kanak-kanan dan otonomi orang dewasa. Selama fase ini, masyarakat secara relative membiarkan remaja bebas dari tanggung jawab dan bebas mencoba berbagai identitas. Remaja bereksperimen dengan berbagai peran dan kepribadian. Eksperimen tersebut merupakan usaha yang dilakukan dengan sengaja oleh remaja agar dapat menemukan kesesuaian mereka di dunia. Sebagian besar remaja membuang peran yang tidak disukai atau dirasa tidak cocok dengan dirinya.

Remaja yang berhasil mengatasi konflik identitas akan tumbuh dengan penghayatan mengenai diri yang menyegarkan dan dapat diterima. Remaja yang tidak berhasil mengatasi krisis identitas akan mengalami kebingungan identitas. Kebingungan ini akan memunculkan dua pilihan perilaku yaitu menarik diri (mengisolasi diri dari kawan sebaya dan keluarga) atau meleburkan diri ke dalam dunia kawan sebaya dan kehilangan identitasnya di tengah banyak orang.

2.3.2.3 Psikomotorik

Perkembangan psikomotorik pada masa remaja awal ditandai sejalan dengan pertumbuhan ukuran tubuh, kemampuan fisik, dan perubahan fisiologi. Kemampuan psikomotorik terus meningkat dalam hal kekuatan, kelincahan, dan

daya tahan. Secara umum, perkembangan psikomotorik pada periode remaja awal yaitu: (1) gerak-gerik tampak canggung dan kurang terkoordinasikan, (2) aktif dalam berbagai jenis cabang permainan. Perkembangan psikomotorik pada laki-laki lebih tinggi dari perempuan karena perkembangan psikomotorik laki-laki cenderung terus meningkat dalam hal kekuatan, kelincahan, dan daya tahan.

Perkembangan psikomotorik pada remaja laki-laki antara lain, yaitu : cara berjalan lebih kaku, kemampuan berlari lebih baik, kemampuan menulis, menggunting, dan menyusun sesuatu kurang rapi, serta lebih suka dengan kegiatan fisik yang menantang (olahraga berat, *climbing*, dan lain-lain). Sedangkan, perkembangan psikomotorik pada remaja perempuan antara lain, yaitu: cara berjalan lemah gemulai, kemampuan berlari rendah, kemampuan menulis, menggunting dan menyusun sesuatu lebih rapi, serta lebih suka dengan kegiatan fisik sederhana (olahraga ringan, menari, dan lain sebagainya).

2.4 Hubungan antara *Dangerous Driving Behavior* dan *Dark Triad Personality*

Manusia merupakan faktor yang secara signifikan berperan penting dalam memantik kecelakaan lalu lintas, daripada faktor kendaraan ataupun faktor jalan dan lingkungan (Mashuri & Zaduqisti, 2009). Penelitian yang dilakukan oleh Tillman & Hobbs (dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009) berlandaskan pada ‘model berbasis trait (*trait-based model*) memiliki asumsi dasar bahwa *man drives as he lives* atau ‘perilaku seseorang dalam berkendara persis seperti perilakunya dalam kehidupan sehari-hari’. Dengan demikian perilaku berkendara seseorang sangat

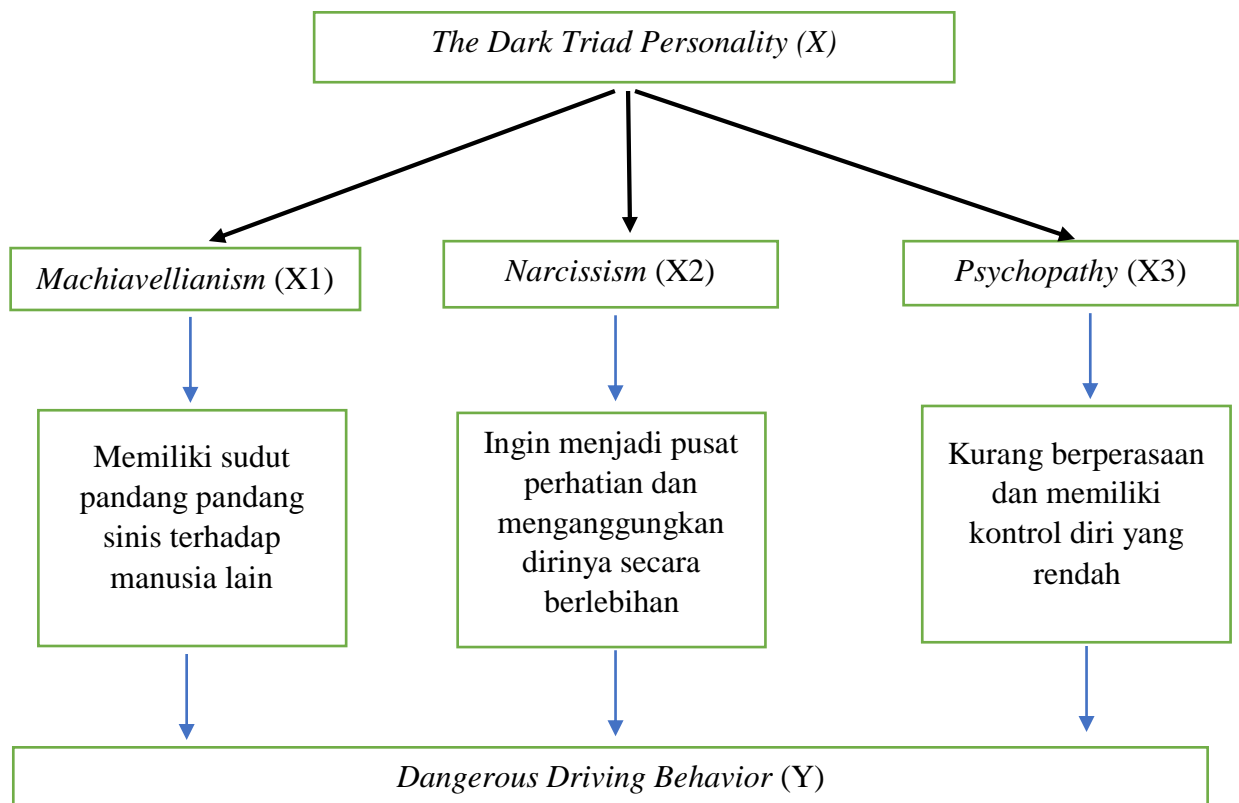
ditentukan oleh karakteristik kepribadiannya. Misalkan, jika seseorang berkepribadian antisosial dan agresif maka diasumsikan bahwa dalam berkendara ia pun berkecenderungan akan berperilaku demikian.

Dari sekian banyak konstruk kepribadian, terdapat penelitian terdahulu yang menggunakan konstruk teori *Big Five Personality* sebagai prediktor potensial mengemudi yang tidak aman, seperti penelitian yang dilakukan oleh Dahlen & White (2006). Dalam penelitian ini, peneliti mencoba menggunakan konstruk teori kepribadian lain selain teori *big five personality*. Peneliti menggunakan teori *dark-triad personality*. *Dark Triad* dianggap sebagai bahan pertengahan antara kepribadian normal dan *clinical-level pathology*, dianggap pula sebagai pembeda dari *Big-Five Personality* yang berada pada sisi terang, sedangkan *Dark-Triad* berada pada sisi gelapnya kepribadian manusia (Spain & Harms, dkk. 2013).

The dark triad personality terdiri dari tiga dimensi kepribadian yaitu, *Machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. O'Boyle Jr, dkk. (2012) menyatakan bahwa ketiga kepribadian tersebut masing-masing mengandung tingkatan keburukan yang memberikan pengaruh secara langsung terhadap perilaku sehari-hari. Berdasarkan uraian diatas peneliti memprediksi bahwa kepribadian mampu mempengaruhi munculnya *dangerous driving behavior* pada individu, maka peneliti ingin melakukan penelitian mengenai pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di Usia Remaja Awal.

2.5 Kerangka Berpikir

The dark triad personality yaitu trait kepribadian dengan analisis faktor yang terdiri dari 3 dimensi kepribadian yaitu *Machiavellianism*, *Narcissism*, *Psychopathy* yang mempengaruhi *dangerous driving behavior* seperti yang digambarkan pada bagan berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir Pengaruh *The Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior*

2.6 Hipotesis

Berdasarkan landasan teori diatas, maka hipotesis penelitian antara lain :

Hipotesis 1 : Terdapat pengaruh tipe kepribadian *machiavellianism* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal.

Hipotesis 2 : Terdapat pengaruh tipe kepribadian *narcissism* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal.

Hipotesis 3 : Terdapat pengaruh tipe kepribadian *psychopathy* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal.

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian kuantitatif, dimana data yang didapat menekankan pada analisis data *numerical* (angka) yang diolah menggunakan metode statistika (Azwar, 2018). Data *numerical* yang dimaksud merupakan data berupa angka sebagai informasi dari penelitian yang kemudian menggunakan metode statistika untuk memperoleh hasil penelitian.

3.2 Desain Penelitian

Desain penelitian dalam penelitian ini adalah korelasi. Penelitian korelasi merupakan penelitian yang bertujuan untuk mencari hubungan dari suatu variabel tertentu. Penelitian ini menggunakan pendekatan korelasi dengan tujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di SMP N 2 Boja.

3.3 Variabel Penelitian

Purwanto (2016:66) Variabel adalah konsep yang memiliki variasi nilai. Suatu konsep dapat disebut variabel jika konsep tersebut terdapat variasi nilai. Untuk bisa dijadikan sebuah variabel, suatu konsep biasanya dispesifikasikan pada aspek tertentu.

Menurut Sugiyono (2013:38) variabel penelitian merupakan segala sesuatu yang tercipta dari apa saja yang telah ditetapkan oleh peneliti sehingga diperoleh

sebuah informasi yang selanjutnya akan dibuat kesimpulan. Pada penelitian ini menggunakan dua buah variabel yaitu *dangerous driving behavior* dan *the dark triad personality*.

3.3.1 Identifikasi Variabel Penelitian

Identifikasi variabel membantu dalam menemukan alat pengumpulan data dan teknik analisis yang digunakan. Menurut Azwar (2011: 61) menjelaskan bahwa identifikasi variabel penelitian adalah langkah awal dalam penetapan variabel-variabel utama yang ada dalam penelitian dan penentuan fungsinya masing-masing. Variabel yang diteliti harus sesuai dengan permasalahan dan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian.

Dalam penelitian ini memiliki dua variabel, variabel tersebut adalah :

a. Variabel Terikat (*Dependent Variabel*)

Menurut Azwar (2011:62) variabel tergantung adalah variabel penelitian yang diukur untuk mengetahui besarnya efek atau pengaruh variabel lain. Besarnya efek tersebut diamati dari ada tidaknya, timbul hilangnya, membesar mengecilnya, atau berubah variasi yang tampak sebagai akibat perubahan pada variabel lain tersebut. Berdasarkan penjelasan tersebut maka variabel terikat dalam penelitian ini adalah *dangerous driving behavior*.

b. Variabel Bebas (*Independent Variabel*)

Variabel bebas merupakan variabel yang pengaruhnya terhadap variabel lain ingin diketahui atau dapat pula dikatakan sebagai variabel yang variasinya mempengaruhi variabel lain (Azwar, 2011:62). Variabel bebas dalam penelitian ini

yaitu *the dark triad personality*, yang terdiri dari tiga tipe kepribadian yaitu *machiavellianism* (X1), *narcissism* (X2), *psychopathy* (X3).

3.3.2 Definisi Operasional Variabel Penelitian

Definisi operasional adalah definisi variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik-karakteristik variabel tersebut yang dapat diamati. Berikut merupakan definisi operasional pada variabel penelitian ini :

a. *Dangerous Driving Behavior*

Definisi operasional dari *dangerous driving behavior* adalah perilaku disengaja maupun tidak sengaja pengemudi dalam berkendara yang membahayakan dan mempunyai potensi membahayakan pengemudi lain, penumpang, dan penyebrang jalan. *Dangerous driving behavior* diukur menggunakan alat ukur *the dula dangerous driving index* (DDDI) teori dari Dula & Ballard (2003) yang terdiri dari beberapa aspek *aggressive driving*, *negative emotional while driving*, dan *risky driving*.

b. *The Dark Triad Personality*

Definisi operasional dari *the dark triad personality* adalah tiga kepribadian gelap pada manusia yang mempunyai keinginan akan kekuasaan, status, dan berusaha dalam mendominasi lingkungan sosialnya. *The dark triad personality* diukur menggunakan *Short Dark Triad Scale* (SD3) dari Jones & Paulhus, terdiri dari 3 (tiga) *traits* yaitu *machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. Semakin tinggi skor yang dimiliki oleh individu pada sebuah *traits*, semakin kuat kepribadian tersebut melekat pada diri individu, demikian pula sebaliknya.

3.4 Populasi dan Sampel

3.4.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk mempelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013).

Populasi dalam penelitian ini adalah pengendara sepeda motor di usia remaja awal di SMP N 2 Boja, Kendal. Karakteristik populasi dalam penelitian ini adalah :

1. Usia remaja awal (12-16 Tahun)
2. Jenis kelamin laki-laki/perempuan
3. Bisa mengendarai sepeda motor

Populasi pada penelitian ini berjumlah 380 siswa yang sesuai dengan karakteristik populasi yang sudah ditentukan.

3.4.2 Sampel

Sampel adalah sebuah kelompok yang dari padanya peneliti memperoleh informasi yang pada gilirannya akan digeneralisasikan kepada kelompok yang lebih besar, yaitu populasi (Purwanto, 2016).

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *proportionate stratified random sampling*. Teknik sampling ini digunakan apabila dalam sebuah populasi mempunyai anggota atau unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional (Sugiyono, 2013).

Tabel 3.1 Jumlah Pengendara Sepeda Motor di SMP N 2 Boja

Kelas 7	Jumlah	Kelas 8	Jumlah	Kelas 9	Jumlah
A	4	A	16	A	31
B	7	B	16	B	30
C	6	C	8	C	30
D	3	D	15	D	32
E	8	E	13	E	29
F	7	F	10	F	25
G	8	G	8	G	26
H	10	H	12	H	30
Total	53		95		232
	380				

Berdasarkan tabel penentuan jumlah sampel dari populasi tertentu yang dikembangkan oleh Isaac dan Michael dalam Sugiyono (2013:87), menunjukkan bahwa :

Tabel 3.2 Penentuan Jumlah Sampel

N	S			N	S			N	S		
	1%	5%	10%		1%	5%	10%		1%	5%	10%
10	10	10	10	280	197	115	138	2800	537	310	247
15	15	14	14	290	202	158	140	3000	543	312	248
20	19	19	19	300	207	161	143	3500	558	317	251
25	24	23	23	320	216	167	147	4000	569	320	254
30	29	28	27	340	225	172	151	4500	578	323	255
35	33	32	31	360	234	177	155	5000	586	326	257
40	38	36	35	380	242	182	158	6000	598	329	259
45	42	40	39	400	250	186	162	7000	606	332	261

Jumlah populasi yang diketahui sebesar 380 subyek, sesuai dengan tabel diatas penelitian dengan derajat kepercayaan 95%, dan taraf kesalahan 5% diperoleh minimal jumlah sampel sebesar 182 subyek.

Populasi diatas merupakan populasi berstrata secara proporsional, sehingga sampel yang akan digunakan untuk subyek penelitian juga harus proporsional sesuai dengan populasi. Berikut perhitungan sampel secara proporsional :

$$\text{Kelas 7} \quad : \quad \frac{53}{380} \times 182 = 25,38 \quad \longrightarrow \quad 25$$

$$\text{Kelas 8} \quad : \frac{95}{380} \times 182 = 45,5 \quad \longrightarrow 45$$

$$\text{Kelas 9} \quad : \frac{232}{380} \times 182 = 111,11 \quad \longrightarrow 111$$

Pengambilan data dirandom menggunakan cara ordinal yaitu dengan menggunakan urutan kelas yang ganjil (Hadi, 2015). Kelas yang akan di jadikan sampel terdiri dari :

Tabel 3.3 Penentuan Kelas Sampel

Kelas 7	Jumlah	Kelas 8	Jumlah	Kelas 9	Jumlah
A	4	A	16	A	31
C	6	C	8	C	30
E	8	E	13	E	29
G	8	G	8	G	26
Total	26		45		114
			185		

Berdasarkan hasil perhitungan random diperoleh sampel sebanyak 185 subyek yang akan menjadi sampel dalam penelitian ini. Sebelum pengambilan data penelitian, peneliti melakukan uji coba instrumen kepada 50 responden yang dilakukan secara random. Berikut merupakan responden yang dijadikan *try out* instrumen penelitian :

Tabel 3.4 Daftar Responden Uji Coba Instrumen

Kelas	F
7H	10
8D	15
9F	25
Jumlah	50

Responden yang dijadikan bahan uji coba instrumen berbeda dengan responden yang dijadikan subyek penelitian. Pemilihan kelas dipilih secara random yaitu kelas yang tidak digunakan sebagai subyek penelitian.

3.5 Metode dan Alat Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah suatu teknik yang digunakan oleh peneliti untuk memperoleh data yang akan diteliti. Data merupakan informasi penting karena dengan adanya data dapat ditarik kesimpulan untuk mengetahui hasil dari penelitian yang telah dilakukan. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan skala psikologi.

Sebelum penelitian ini dilakukan, maka peneliti terlebih dulu membuat *blueprint* yang memuat indikator dari variabel penelitian yang akan dilakukan. Pembuatan *blueprint* alat ukur digunakan untuk memberikan gambaran mengenai isi dan aspek yang akan dijadikan acuan dalam penelitian. *Blueprint* terdiri dari variabel Y (*Dangerous Driving Behavior*) dan X (*the Dark Triad Personality*).

3.5.1 *Blueprint Dangerous Driving Behavior*

Skala ini modifikasi dari *the Dula Dangerous Driving Index Scale* yang dikembangkan oleh Dula & Ballard sejumlah 31 aitem. Skala ini mengungkap tiga aspek yaitu *aggressive driving*, *negative emotions while driving*, dan *risky driving*. Pada skala psikologi ini terdapat empat alternatif jawaban, yaitu sangat tidak sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Sesuai (S), Sangat Sesuai (SS) dengan rentang jawaban berkisar 1-4.

Nilai tertinggi 4 diberikan untuk jawaban Sangat Sesuai (SS), nilai 3 untuk jawaban Sesuai (S), nilai 2 untuk jawaban Tidak Sesuai (TS) dan 1 untuk jawaban Sangat Tidak Sesuai (STS).

Tabel 3.5 *Blueprint Skala Dangerous Driving Behavior*

Aspek	Indikator	Nomor Aitem		Jumlah
<i>Aggressive Driving</i>	Sengaja untuk menyerang atau menyakiti secara fisik, gestural, maupun verbal kepada orang lain (pengemudi lain, penumpang, dan penyebrang jalan)	4,5,6,7	9,12,17	7
<i>Negative Emotion While Driving</i>	Mengemudi dalam emosi-emosi tertentu seperti frustrasi, marah, sedih, iri, dsb.	1,2,3,13,18	19, 20,24, 29	9
<i>Risky Driving</i>	Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan, Mengemudi dengan tidak menggunakan helm, Mengemudi dengan tidak hati-hati, Mengemudi dengan nekat.	8, 10, 11, 14, 15, 16, 21,22	23, 25, 26, 27, 28, 30, 31	15

3.5.2 *Blue Print the Dark Triad Personality*

Skala ini modifikasi dari *Short Dark Triad Scale* (SD3) yang dikembangkan oleh Jones & Paulhus berjumlah 27 aitem dengan dua macam aitem yakni *favorable* (pernyataan yang mendukung konstruk) dan *unfavorable* (pernyataan yang tidak mendukung konstruk). Skala ini mengungkap tiga *trait* kepribadian yakni *machiavellianism*, *narcissism*, *psychopathy*. Pada skala psikologi ini terdapat empat

alternative jawaban, yaitu Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Sesuai (TS), dan Sangat Tidak Sesuai (STS), dengan rentang jawaban berkisar antara 1-4.

Tabel 3.6 Blue Print Skala Dark Triad Personality

Dimensi	Aspek	Nomor Item		Jumlah
		F	UF	
<i>Machiavellianism</i>	<i>Reputation</i>	1, 7		9
	<i>Cynicism</i>	2, 9		
	<i>Coalition Building</i>	3, 4		
	<i>Planning</i>	5, 6, 8		
<i>Narcissism</i>	<i>Leadership</i>	10		9
	<i>Exhibitionism</i>		11, 15	
	<i>Grandiosity</i>	12, 13, 14,16	17	
	<i>Entitlement</i>	18		
<i>Psychopathy</i>	<i>Antisocial Behavior</i>	19, 24	25	9
	<i>Erratic Lifestyle</i>	22	20	
	<i>Callous Affect</i>	21, 23, 26		
	<i>Short-Term Manipulation</i>	27		

3.6 Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur

Ada dua persyaratan yang harus dimiliki suatu alat pengumpul data yang baik, yaitu memiliki validitas dan reliabilitas yang tinggi. Sesuatu alat pengumpul data diharapkan dapat mengukur apa yang sebenarnya hendak diukur. Alat ukur yang memenuhi syarat akan menghasilkan penelitian yang benar dan dapat menggambarkan keadaan yang sesungguhnya dari masalah yang akan diselidiki.

3.6.1 Validitas

Menurut Azwar (2018:40) validitas mengacu pada aspek ketepatan dan kecermatan hasil pengukuran. Pengukuran sendiri dilakukan untuk mengetahui seberapa banyak (dalam arti kuantitatif) suatu aspek psikologis terdapat dalam diri

seseorang, yang dinyatakan oleh skornya pada instrument pengukur yang bersangkutan.

Uji validitas dalam penelitian ini menggunakan validitas isi. Untuk menguji validitas isi dapat digunakan pendapat dari ahli (*judgment experts*). Peneliti memberikan kisi-kisi dan butir instrument kepada ahli. Kemudian diharapkan ahli memberikan masukan berupa kesesuaian komponen instrument dengan indikator, indikator dengan butir, dan bahasa tidak membingungkan. Berdasarkan masukan ahli tersebut instrument diperbaiki oleh peneliti (Retnawati, 2016).

3.6.2 Reliabilitas

Menurut Azwar (2018:7) Reliabilitas merupakan penerjemahan dari kata *reliability*. Walaupun istilah reliabilitas mempunyai berbagai nama lain seperti konsistensi, keterandalan, keterpercayaan, kestabilan, kajegan, dan sebagainya, namun gagasan pokok yang terkandung dalam konsep reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu proses pengukuran dapat dipercaya.

Hasil suatu pengukuran akan dapat dipercaya hanya apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok subjek yang sama diperoleh hasil yang relative sama, selama aspek yang diukur dalam diri subjek memang belum berubah (Azwar, 2018:7).

Berikut merupakan hasil dari uji coba instrumen kepada 50 sampel aitem dinyatakan valid/layak apabila memiliki derajat signifikansi kurang dari 0,05 atau lebih kecil dari taraf signifikansi 5% dan apabila nilai korelasi besarnya 0,3 ke atas maka aitem tersebut merupakan valid. Berikut adalah hasil perhitungan yang telah dilakukan menggunakan bantuan *software* pengolah data :

a. Hasil Uji Skala *Dangerous Driving Behavior*

Skala *dangerous driving behavior* yang terdiri dari 31 aitem. Berikut merupakan sebaran aitem baru pada skala *Dula Dangerous Driving Index* (DDDI) sebagai berikut :

Tabel 3.7 Sebaran Aitem Hasil Uji Coba Skala *Dula Dangerous Driving Index* (DDDI) Berdasarkan Daya Beda Aitem

Aspek	Indikator	Nomor Aitem		Jumlah
<i>Aggressive Driving</i>	Sengaja untuk menyerang atau menyakiti secara fisik, gestural, maupun verbal kepada orang lain (pengemudi lain, penumpang, dan penyebrang jalan	4*,5,6,7	9,12,17	7
<i>Negative Emotion While Driving</i>	Mengemudi dalam emosi-emosi tertentu seperti frustrasi, marah, sedih, iri, dsb.	1,2,3,13*,18	19*, 20*, 24*, 29	9
<i>Risky Driving</i>	Pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan, Mengemudi dengan tidak menggunakan helm, Mengemudi dengan tidak hati-hati, Mengemudi dengan nekat.	8, 10, 11*, 14, 15, 16, 21, 22	23, 25*, 26, 27*, 28, 30, 31	15

Keterangan: tanda bintang (*) untuk aitem yang tidak valid atau gugur.

Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan bantuan *software* pengolahan data skala *dangerous driving behavior* terdapat 8 aitem yang gugur yaitu aitem nomor 4, 11, 13, 19, 20, 24, 25, 27 sedangkan 23 aitem lainnya dinyatakan valid. Daya diskriminasi aitem dengan koefisiensi aitem totalnya bergerak antara (0,312-0,679).

b. Hasil Uji Skala *The Dark Triad Personality*

Skala *the dark triad personality* yang terdiri dari 27 aitem yaitu 22 aitem *favorable* dan 5 aitem *unfavorable*. Berikut merupakan sebaran aitem baru pada skala *the dark triad personality* (SD3) sebagai berikut :

Tabel 3.8 Sebaran Aitem Hasil Uji Coba Skala Inventori *Short Dark Triad* (SD3) Berdasarkan Daya Beda Aitem

Dimensi	Aspek	Nomor Item		Jumlah
		F	UF	
<i>Machiavellianism</i>	<i>Reputation</i>	1, 7		9
	<i>Cynicism</i>	2, 9		
	<i>Coalition Building</i>	3, 4*		
	<i>Planning</i>	5, 6, 8		
<i>Narcissism</i>	<i>Leadership</i>	10		9
	<i>Exhibitionism</i>		11, 15*	
	<i>Grandiosity</i>	12, 13, 14*, 16	17*	
	<i>Entitlement</i>	18		
<i>Psychopathy</i>	<i>Antisocial Behavior</i>	19, 24	25	9
	<i>Erratic Lifestyle</i>	22	20	
	<i>Callous Affect</i>	21, 23, 26		
	<i>Short-Term Manipulation</i>	27		

Keterangan: tanda bintang (*) untuk aitem yang tidak valid atau gugur.

Berdasarkan hasil perhitungan menggunakan bantuan *software* pengolah data skala *the dark triad personality* (SD3) terdapat 4 aitem yang gugur yaitu aitem nomor 4, 14, 15, 17 sedangkan 23 aitem lainnya dinyatakan valid. Daya diskriminasi aitem dengan koefisiensi aitem totalnya bergerak antara (0,311-0,673).

Reliabilitas skala *dangerous driving behavior* dan skala *dark triad personality* akan menggunakan pendekatan reliabilitas konsistensi internal karena hanya melakukan perhitungan berdasarkan data dari instrument saja. Menurut Azwar (2018:59) pendekatan reliabilitas konsistensi internal bertujuan untuk

melihat konsistensi antar aitem atau antar bagian dalam tes itu sendiri. Analisis reliabilitas skala *dangerous driving behavior* dan skala *dark triad personality* akan menggunakan teknik *Alpha Cronbach* dengan pantuan *software* pengolah data. Berikut adalah hasil uji reliabilitas yang telah dilakukan menggunakan bantuan *software* pengolah data:

a. Hasil Uji Reliabilitas Skala *Dangerous Driving Behavior*

Hasil perhitungan reliabilitas skala *dangerous driving behavior* didapatkan koefisien sebagai berikut :

**Tabel 3.9 Hasil Uji Reliabilitas Skala
*Dangerous Driving Behavior***

Cronbach's Alpha	N of Items
.885	23

Berdasarkan tabel 3.9 hasil uji coba skala *dangerous driving behavior* didapatkan koefisiensi reliabilitas sebesar 0,885. Nilai koefisiensi reliabilitas $0,885 > 0,5$ hal ini menunjukkan bahwa skala *dangerous driving behavior* memiliki tingkat reliabilitas yang tinggi.

b. Hasil Uji Reliabilitas Skala *The Dark Triad Personality*

Hasil perhitungan reliabilitas skala *the dark triad personality* didapataka koefisien sebagai berikut :

**Tabel 3.10 Hasil Uji Reliabilitas Skala
*Inventori Short Dark Triad (SD3)***

Cronbach's Alpha	N of Items
.812	23

Berdasarkan tabel 3.10 hasil uji coba skala inventori *short dark triad* (SD3) didapatkan koefisien reliabilitas sebesar 0,812. Nilai koefisien reliabilitas $0,812 > 0,5$ hal ini menunjukkan bahwa skala *the dark triad personality* memiliki tingkat reliabilitas yang tinggi.

3.7 Metode Analisis Data

Setelah pengambilan data dalam suatu penelitian dilakukan, maka hal yang perlu dilakukan selanjutnya adalah metode untuk menganalisis data-data tersebut agar menjadi rangkuman yang dapat dipahami, tepat, teliti, dan objektif. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis *stepwise regression*. Analisis regresi linier berganda memiliki fungsi untuk mencari pengaruh dari dua atau lebih variabel independen terhadap variabel dependen. Proses analisis menggunakan bantuan program *software* olah data. Hipotesis diterima apabila nilai $p < 0,05$ dan jika $p > 0,05$ maka hipotesis ditolak.

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Persiapan Penelitian

4.1.1 Orientasi Kancan Penelitian

Sebelum melakukan penelitian salah satu langkah yang harus dilalui adalah orientasi kancan atau tempat penelitian. Tujuan dari orientasi tempat penelitian adalah untuk mengetahui kesesuaian antara karakteristik subyek dengan tempat penelitian. Penelitian ini dilakukan di SMP N 2 Boja dengan subyek remaja pengendara sepeda motor. Terdapat beberapa pertimbangan dipilihnya SMP N 2 Boja sebagai tempat penelitian, antara lain :

- a. Karakteristik subyek penelitian memenuhi syarat dan sesuai dengan tujuan penelitian.
- b. Aksesibilitas yang mudah antara peneliti dan subyek.
- c. Tempat penelitian ini merupakan Sekolah Menengah Pertama (SMP) di Boja yang tidak melarang siswanya membawa sepeda motor.

4.1.2 Penentuan Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah siswa SMP N 2 Boja yang bisa mengendarai sepeda motor. Penetapan subjek penelitian ini adalah siswa dengan rentang umur 12-16 tahun. Peneliti menentukan siswa SMP karena usianya tergolong dalam usia remaja awal sesuai dengan tujuan penelitian. Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti didapatkan hasil bahwa remaja

pernah melakukan *dangerous driving behavior* ketika mereka mengendarai sepeda motor. Berikut tabel 4.1 mengenai sebaran data jumlah subjek penelitian:

Tabel 4.1 Sebaran Data Awal Sampel Penelitian

Kelas 7	Jumlah	Kelas 8	Jumlah	Kelas 9	Jumlah
A	4	A	16	A	31
C	6	C	8	C	30
E	8	E	13	E	29
G	8	G	8	G	26
Total	26		45		114
	185				

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui bahwa jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 185 subjek sesuai dengan ukuran sampel dalam tabel penentuan jumlah sampel yang dikembangkan oleh Isaac dan Michael dalam Sugiyono (2013:87).

4.1.3 Penyusunan Instrumen Penelitian

Penelitian ini menggunakan dua instrumen alat ukur. Alat ukur yang pertama adalah skala modifikasi dari *the dula dangerous driving index* (DDDI) yang dikembangkan oleh Dula & Ballard (2003) terdiri dari tiga aspek berjumlah 31 aitem yaitu : *aggressive driving* terdiri dari 7 aitem, *negative emotional while driving* terdiri dari 9 aitem, dan *risky driving* terdiri dari 15 aitem.

Alat ukur yang kedua adalah skala modifikasi dari *Short Dark Triad* (SD3) yang dikembangkan oleh Jones & Paulhus (2014) terdiri dari 27 aitem. Skala ini mengungkap tiga kecenderungan kepribadian seseorang yaitu, kepribadian *machiavellianism* terdiri dari 9 aitem, kepribadian *narcissism* terdiri dari 9 aitem,

dan kepribadian *psychopathy* terdiri dari 9 aitem. Penyusunan instrumen penelitian ini dilakukan dalam beberapa tahap, antara lain :

a. Menyusun *blueprint*

Tahap pertama sebelum melakukan uji coba instrumen adalah menyusun *blueprint* yang kemudian akan dilakukan tahap uji coba. Uji coba dilakukan untuk mengetahui aitem mana saja yang valid dan tidak valid. Aitem yang valid akan disusun menjadi sebuah instrumen penelitian. Sedangkan, yang tidak valid tidak diikutsertakan kedalam instrumen penelitian yang akan disebarakan kepada sampel penelitian karena dianggap sudah gugur.

b. Menyusun format instrumen

Instrumen penelitian ini menggunakan format yang terdiri dari beberapa bagian di dalamnya. Format instrumen ini terdiri dari :

1) Sampul Instrumen

Halaman pertama ini berisi judul skala yang akan digunakan dalam penelitian, namun tidak dengan menuliskan judul sesuai dengan variabel yang akan diteliti, melainkan hanya tertulis Skala Psikologi, Lambang Psikologi, Jurusan, Fakultas, Universitas serta Tahun Penelitian dilaksanakannya penelitian tersebut.

2) *Informed Consent*

Halaman ini berisi kata pengantar dari peneliti mengenai tujuan penelitian, identitas diri penelitim pernyataan mengenai meminta bantuan dan kesediaan responden dalam mengisi skala penelitian.

3) Identitas Responden

Identitas responden berisi : nama/inisial, jenis kelamin, usia, dan seberapa lama pengalaman bisa mengendarai sepeda motor.

4) Petunjuk Pengisian

Petunjuk pengisian instrumen diberikan untuk memudahkan responden dalam mengisi pernyataan-pernyataan yang tertera di lembar skala. Halaman berisi petunjuk dalam pemberian satu jawaban di tiap aitem skala yang dianggap paling mendekati atau sesuai dengan kondisi psikologis responden.

c. Penyebaran Instrument Penelitian

Setelah seluruh tahap dalam penyusunan instrument penelitian terpenuhi, maka instrumen dapat digunakan untuk dilakukan pengambilan data di lapangan.

4.2 Pelaksanaan Penelitian

4.2.1 Proses Perizinan

Sebelum melakukan pengambilan data, peneliti sebelumnya meminta izin kepada dosen pembimbing untuk melakukan pengambilan data di lapangan, kemudian peneliti memesan surat penelitian skripsi di bagian Tata Usaha Fakultas untuk nantinya diberikan pada sekolah atau lokasi penelitian. Setelah mendapatkan surat penelitian, peneliti memberikan surat tersebut pada sekolah yang akan dijadikan tempat penelitian, kemudian peneliti mendapatkan izin untuk melakukan penelitian menggunakan skala yang akan disebar pada siswa pengendara sepeda motor, untuk waktu menyesuaikan jadwal yang telah disepakati oleh guru bimbingan konseling (BK).

4.2.2 Pengambilan Data

Pengambilan data dilakukan mulai tanggal 25 November 2019 sampai dengan tanggal 13 Desember 2019 dan didapatkan sebanyak 185 responden remaja pengendara sepeda motor di SMP Negeri 2 Boja. Pengambilan data dilakukan secara langsung menggunakan dua buah instrumen atau skala penelitian diantaranya skala *the Dula Dangerous Driving Index* (DDDI) yang dikembangkan oleh Dula & Ballard (2003) untuk mengumpulkan data mengenai *dangerous driving behavior* dan skala *Short Dark Triad* (SD3) yang dikembangkan oleh Jones & Paulhus (2014) untuk digunakan sebagai alat pengumpul data kepribadian *the dark triad personality*.

Penentuan subjek penelitian menggunakan teknik *proportionate stratified random sampling*. Berikut merupakan rincian pengumpulan data yang akan disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4.2 Sebaran Data Sampel Penelitian

Kelas 7	Jumlah	Kelas 8	Jumlah	Kelas 9	Jumlah
A	4	A	16	A	31
C	6	C	8	C	30
E	8	E	13	E	29
G	8	G	8	G	26
Sampel Penelitian	26		45		114
			185		

Berdasarkan tabel 4.2 diketahui bahwa sampel penelitian yang digunakan adalah 185. Angka tersebut di dapat dari tabel pengukuran jumlah sampel yang dikembangkan oleh Isaac dan Michael dalam Sugiyono (2013:87), jika jumlah populasi sebanyak 380 remaja pengendara sepeda motor dengan taraf signifikansi

5% didapatkan jumlah sampel minimal sebanyak 182 responden (Tabel 3.2). Penelitian ini menggunakan teknik sampling *proportionate stratified random sampling* pemilihan subjek menggunakan kelas ‘ganjil’ untuk dijadikan subjek penelitian.

Penyebaran skala dilakukan ketika siswa kelas 7,8,9 selesai melakukan ujian akhir semester sesuai kesepakatan antara peneliti dengan guru pengampu. Peneliti datang ke tiap-tiap kelas yang sudah di random sebelumnya, pengisian skala hanya dilakukan oleh siswa yang memenuhi kriteria yaitu pengendara sepeda motor, pengisian skala dilakukan secara langsung dan bersifat individual oleh subjek penelitian.

Pada proses pelaksanaan penelitian berjalan cukup lancar, namun terdapat beberapa kendala dikarenakan pada hari tersebut merupakan hari bebas bagi siswa sehingga siswa menyebar dimana-mana, peneliti cukup kesulitan untuk mengumpulkan subjek untuk masuk ke kelasnya masing-masing sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama dalam proses pengisian skala di tiap kelas yang sudah di random.

4.2.3 Pelaksanaan Skoring

Skoring dilaksanakan ketika peneliti telah menyelesaikan pengambilan data penelitian. Skoring dilakukan untuk memberikan nilai atau skor pada masing-masing jawaban yang diberikan responden. Rentang nilai yang diberikan antara 1 sampai 4 pada skala *dangerous driving behavior* dan *the dark triad personality*.

Kedua skala ini menggunakan empat alternatif jawaban yaitu skoring pada aitem *favorable* skor 4 untuk jawaban Sangat Sesuai (SS), skor 3 untuk jawaban

Sesuai (S), skor 2 untuk jawaban Tidak Sesuai (TS), dan skor 1 untuk jawaban Sangat Tidak Sesuai (STS). Skoring pada aitem *unfavorable* skor 1 untuk jawaban Sangat Sesuai (SS), skor 2 untuk jawaban Sesuai (S), skor 3 untuk jawaban Tidak Sesuai (TS), dan skor 4 untuk jawaban Sangat Tidak Sesuai (STS).

Setelah semua skala telah dilakukan skoring, tahap selanjutnya adalah tabulasi, dimana angka dari skor tersebut disusun berdasarkan aitem yang diwakili, selanjutnya uji hipotesis.

4.3 Hasil Penelitian

4.3.1 Data Demografis

Penelitian ini dilaksanakan pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal, penelitian ini dilaksanakan di SMP N 2 Boja dengan jumlah responden sebanyak 185 subjek yang tersebar dari kelas 7, 8, dan 9 pada rentang usia 12-16 tahun. Penyebaran instrumen penelitian dilaksanakan secara langsung yaitu membagikan skala untuk diisi oleh siswa di SMP N 2 Boja.

4.3.1.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Gambaran umum pada responden berdasarkan jenis kelamin yaitu laki-laki dan perempuan. Berikut merupakan hasil data penelitian yang didapatkan berdasarkan jenis kelamin :

Tabel 4.3 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase
Laki-Laki	92	50%
Perempuan	93	50%
Total	185	100%

Berdasarkan tabel 4.3 yang didapatkan dari data penelitian jika ditinjau dari kategori jenis kelamin, hampir sama proporsi antara jumlah responden laki-laki dan perempuan. Jumlah responden laki-laki sebanyak 92 dengan presentase 50%, sedangkan jumlah responden perempuan hanya selisih satu angka dengan jumlah responden laki-laki yaitu 93 dengan presentase yang sama yaitu 50%. Berikut merupakan gambaran umum berdasarkan jenis kelamin dalam bentuk diagram lingkaran :



Gambar 4.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

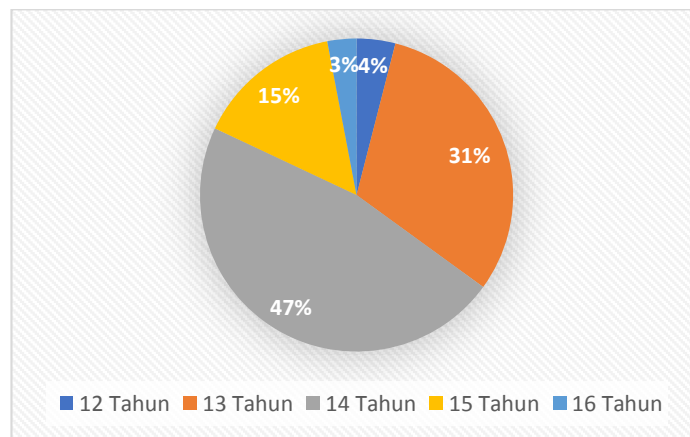
4.3.1.2 Data Responden Berdasarkan Usia

Berdasarkan hasil data yang didapatkan dalam penelitian, gambaran umum responden berdasarkan usia akan digolongkan menjadi dua golongan usia. Berikut hasil data penelitian yang didapatkan :

Tabel 4.4 Data Responden Berdasarkan Usia

Usia	Frekuensi	Persentase
12 Tahun	7	4% %
13 Tahun	58	31%
14 Tahun	87	47%
15 Tahun	28	15%
16 Tahun	5	3%
Total	185	100%

Berdasarkan tabel 4.4 yang didapatkan dari hasil penelitian, diketahui sebanyak 4 responden dengan persentase 4% berada pada usia 12 tahun. Sebanyak 58 responden dengan persentase 31% berada pada usia 13 tahun. Sebanyak 87 responden dengan persentase 47% berada pada usia 14 tahun. Sebanyak 28 responden dengan persentase 15% berada pada usia 15 tahun. Sedangkan sisanya sebanyak 5 responden dengan persentase 3% berada pada 16 tahun. Berikut merupakan gambaran umum data responden berdasarkan usia dalam bentuk diagram lingkaran :



Gambar 4.2 Data Responden Berdasarkan Usia

4.3.1.3 Data Responden Berdasarkan Pengalaman Menjadi Pengendara Sepeda

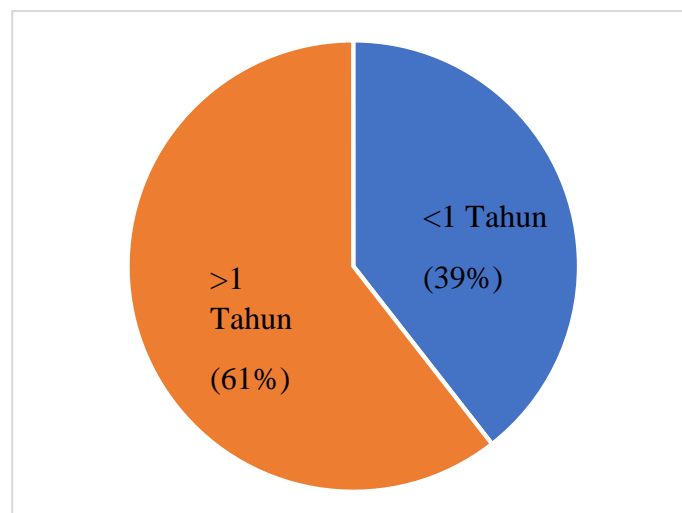
Motor

Data yang diperoleh peneliti mengenai seberapa lama responden menjadi pengendara sepeda motor berbeda-beda, dalam penilain ini digolongkan menjadi dua yaitu bisa mengendarai kurang dari satu tahun (<1 Tahun) atau lebih dari satu tahun (>1 Tahun). Berikut hasil data penelitian yang didapatkan :

Tabel 4.5 Data Responden Berdasarkan Pengalaman Menjadi Pengendara Sepeda Motor

Pengalaman Mengendarai	Frekuensi	Presentase
< 1 Tahun	73	39%
> 1 Tahun	112	61%
Total	185	100%

Berdasarkan tabel 4.5 yang didapatkan dari hasil penelitian, diketahui bahwa sebanyak 73 responden dengan presentase 39% mengaku mulai bisa mengendarai atau menjadi pengendara sepeda motor kurang dari satu tahun yang lalu (<1 Tahun), sedangkan sisanya sebanyak 112 responden dengan presentase 61% mengaku mulai bisa mengendarai atau menjadi pengendara sepeda motor sudah lebih dari satu tahun yang lalu. Berikut merupakan gambaran umum data responden berdasarkan pengalaman menjadi pengendara sepeda motor :



Gambar 4.3 Data Responden Berdasarkan Pengalaman Menjadi Pengendara Sepeda Motor

4.4 Analisis Inferensial Penelitian

4.4.1 Uji Asumsi Penelitian

Uji Asumsi penelitian dilakukan sebelum data penelitian dianalisis menggunakan metode statistik bertujuan untuk menentukan metode statistik yang paling tepat. Uji asumsi dalam penelitian ini terdiri dari uji normalitas dan uji linearitas.

4.4.1.1 Uji Normalitas

Skala yang digunakan dalam pengambilan data di lapangan berupa skala *the dark triad personality* dan skala *dangerous driving behavior*. Pengambilan data dilakukan pada 185 pengendara sepeda motor di usia remaja awal. Setelah pengambilan data, peneliti mulai melakukan analisis data yang pertama yaitu melakukan uji normalitas untuk mengetahui apakah sebaran data berdistribusi normal atau tidak. Sebaran data dikatakan berdistribusi normal apabila signifikansi data menunjukkan hasil $>0,05$. Apabila signifikansi $< 0,05$ maka data dikatakan tidak berdistribusi normal. Uji normalitas dalam penelitian ini menunjukkan hasil sebagai berikut :

Tabel 4.6 Uji Normalitas Hasil Penelitian

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test					
		Machiavelli anism	Narcissism	Psychopathy	DDB
N		185	185	185	185
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	2.5230	2.3342	2.5477	53.1243
	Std. Deviation	.51454	.52518	.49148	10.32729
	Absolute	.100	.079	.074	.073
Most Extreme Differences	Positive	.100	.079	.074	.073
	Negative	-.055	-.061	-.050	-.053
Kolmogorov-Smirnov Z		1.355	1.072	1.008	.992
Asymp. Sig. (2-tailed)		.051	.200	.262	.279

Berdasarkan hasil uji normalitas data hasil penelitian, diperoleh hasil signifikansi sebesar 0,051 untuk *trait machiavellianism*, 0,200 untuk *trait narcissism*, 0,262 untuk *trait psychopathy*, dan 0,279 untuk *dangerous driving behavior*. Hasil tersebut menunjukkan semua signifikansi lebih dari 0,05 (Sig>0,05) yang berarti bahwa data penelitian berdistribusi normal.

4.4.1.2 Uji Linearitas

Setelah melakukan uji normalitas, peneliti melakukan uji linearitas pada hasil penelitian. Uji linearitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui apakah kedua variabel memiliki hubungan yang linear atau tidak secara signifikan. Data dikatakan linear apabila menunjukkan hasil signifikansi <0,05. Sebaliknya, apabila data menunjukkan signifikansi >0,05 maka kedua variabel dikatakan tidak memiliki hubungan yang linear. Hasil uji linearitas penelitian ini yaitu sebagai berikut :

**Tabel 4.7 Uji Linearitas
*Dangerous Driving Behavior dan Machiavellianism***

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR * Machiavellianism	Between Groups	(Combined)	3845.864	19	202.414	2.117	.006
		Linearity	1609.039	1	1609.039	16.826	.000
		Deviation from Linearity	2236.826	18	124.268	1.300	.194
	Within Groups		15778.276	165	95.626		
	Total		19624.141	184			

Berdasarkan tabel 4.7 hasil uji linearitas *dangerous driving behavior* dan *machiavellianism* diatas, diperoleh signifikansi sebesar 0,000. Hasil tersebut menunjukkan bahwa signifikansi $<0,05$ sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan yang linear antara *dangerous driving behavior* dan *machiavellianism*.

**Tabel 4.8 Hasil Uji Linearitas
*Dangerous Driving Behavior dan Narcissism***

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR * Narcissism	Between Groups	(Combined)	2167.914	16	135.495	1.304	.200
		Linearity	909.253	1	909.253	8.751	.004
		Deviation from Linearity	1258.661	15	83.911	.808	.668
	Within Groups		17456.227	168	103.906		
	Total		19624.141	184			

Berdasarkan tabel 4.8 hasil uji linearitas *dangerous driving behavior* dan *narcissism* diatas, diperoleh signifikansi sebesar 0,004. Hasil tersebut menunjukkan bahwa signifikansi $<0,05$ sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan yang linear antara *dangerous driving behavior* dan *narcissism*.

**Tabel 4.9 Hasil Uji Linearitas
*Dangerous Driving Behavior dan Psychopathy***

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR * Psychopathy	Between Groups	(Combined)	4945.785	21	235.514	2.615	.000
		Linearity	1424.545	1	1424.545	15.819	.000
		Deviation from Linearity	3521.239	20	176.062	1.955	.012
	Within Groups		14678.356	163	90.051		
	Total		19624.141	184			

Selanjutnya uji linearitas yang terakhir berdasarkan tabel 4.9 hasil uji linearitas *dangerous driving behavior* dan *psychopathy* diatas, diperoleh signifikansi sebesar 0,000. Hasil tersebut menunjukkan bahwa signifikansi <0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan yang linear antara *dangerous driving behavior* dan *psychopathy*.

4.4.1.3 Uji Korelasi Penelitian

Uji korelasi penelitian bertujuan untuk mengetahui pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal, berikut merukan hasil uji korelasi menggunakan *software* pengolah data :

Tabel 4.10 Hasil Uji Korelasi Penelitian

		Correlations			
		DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR	Machiavellianism	Narcissism	Psychopathy
Pearson Correlation	DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR	1.000	.286	.215	.269
	Machiavellianism	.286	1.000	.390	.472
	Narcissism	.215	.390	1.000	.298
	Psychopathy	.269	.472	.298	1.000
	DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR	.000	.000	.002	.000
Sig. (1-tailed)	Machiavellianism	.000	.000	.000	.000
	Narcissism	.002	.000	.000	.000
	Psychopathy	.000	.000	.000	.000
	DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR	185	185	185	185
N	Machiavellianism	185	185	185	185
	Narcissism	185	185	185	185
	Psychopathy	185	185	185	185
	DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR	185	185	185	185

Berdasarkan tabel 4.10, hasil uji korelasi penelitian diperoleh nilai koefisien korelasi (r) masing-masing tipe *the dark triad personality* antara lain kepribadian *machiavellianism* dengan nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,286 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ artinya terdapat pengaruh tipe kepribadian *machiavellianism* terhadap *dangerous driving behavior* dan nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,286 menunjukkan bahwa pengaruh kepribadian *machiavellianism* terhadap *dangerous driving behavior* adalah hubungan yang positif.

Tipe kepribadian *narcissism* dengan nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,215 dengan signifikansi 0,002. Nilai signifikansi $0,002 < 0,05$ artinya terdapat pengaruh tipe kepribadian *narcissism* terhadap *dangerous driving behavior* dan nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,215 menunjukkan bahwa pengaruh tipe kepribadian *narcissism* terhadap *dangerous driving behavior* adalah memiliki hubungan yang positif.

Tipe kepribadian *psychopathy* dengan nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,269 dengan signifikansi 0,000. Nilai signifikansi $0,000 < 0,05$ artinya terdapat pengaruh tipe kepribadian *psychopathy* terhadap *dangerous driving behavior* dan nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,269 menunjukkan bahwa pengaruh tipe kepribadian *narcissism* terhadap *dangerous driving behavior* adalah memiliki hubungan yang positif.

4.4.1.4 Uji Hipotesis

Uji hipotesis dalam penelitian ini bertujuan untuk mencari tahu pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal. Peneliti memprediksi *the dark triad personality* memiliki pengaruh positif terhadap *dangerous driving behavior*. Teknik pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan teknik *stepwise regression* dengan bantuan *software* pengolah data. Berikut merupakan hasil uji hipotesis penelitian antara *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* :

Tabel 4.11 Hasil Uji Hipotesis Penelitian

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1609.039	1	1609.039	16.345	.000 ^b
	Residual	18015.102	183	98.443		
	Total	19624.141	184			
2	Regression	2063.825	2	1031.913	10.695	.000 ^c
	Residual	17560.315	182	96.485		
	Total	19624.141	184			

a. Dependent Variable: DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR

b. Predictors: (Constant), Machiavellianism

c. Predictors: (Constant), Machiavellianism, Psychopathy

Berdasarkan tabel 4.11 hasil uji hipotesis penelitian menunjukkan bahwa model 1 (*machiavellianism*) dengan nilai $F = 16,345$ dan nilai signifikansi $0,000$ ($\text{sig} < 0,05$), maka menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif kepribadian *machiavellianism* terhadap *dangerous driving behavior*. Pada model 2 (*machiavellianism, psychopathy*) dengan nilai $F = 10,695$ dan nilai signifikansi $0,000$ ($\text{sig} < 0,05$), maka menunjukkan hasil bahwa terdapat pengaruh secara positif kepribadian *machiavellianism* dan *psychopathy* terhadap *dangerous driving behavior*.

Hasil uji hipotesis menunjukkan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$, maka menunjukkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima yaitu terdapat pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior*. Berikut adalah hasil uji koefisiensi determinasi (R square) antara *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* :

Tabel 4.12 Uji Koefisiensi Determinasi (R square)

Model Summary ^d				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.286 ^a	.082	.077	9.92185
2	.324 ^b	.105	.095	9.82269
3	.337 ^c	.114	0.99	9.80311

a. Predictors: (Constant), Machiavellianism

b. Predictors: (Constant), Machiavellianism, Psychopathy

c. Predictors: (Constant), Psychopathy, Narcissism, Machiavellianism

d. Dependent Variable: DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR

Berdasarkan tabel 4.12 didapatkan hasil uji koefisiensi determinasi (R square) masing-masing besaran kontribusi pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* antara lain model 1 (*machiavellianism*) dengan nilai R Square 0,082 dan besaran kontribusi terhadap *dangerous driving behavior* adalah 8,2%. Pada model 2 (*machiavellianism, psychopathy*) dengan nilai R 0,105 dan besaran kontribusi terhadap *dangerous driving behavior* adalah 10,5%. Pada model 3 (*psychopathy, narcissism, machiavellianism*) dengan nilai R 0,114 dan besaran kontribusi terhadap *dangerous driving behavior* adalah 11,4%. Besaran kontribusi tiap tipe kepribadian *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* tidak diketahui secara pasti, maka sebesar 88,6% dipengaruhi oleh faktor lain selain *the dark triad personality*.

4.5 Analisis Deskriptif Penelitian

Setelah seluruh data terkumpul selanjutnya dilakukan analisis untuk mengetahui bagaimana gambaran *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di SMP N 2 Boja Kendal dilihat dari kecenderungan *the dark triad personality*. Jenis penelitian ini menggunakan penelitian korelasional.

4.5.1 Gambaran *Dangerous Driving Behavior*

4.5.1.1 Gambaran Umum *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di SMP N 2 Boja Kendal

Gambaran umum *dangerous driving behavior* didasarkan pada tiga aspek, yaitu *aggressive driving*, *negative emotion while driving*, dan *risky driving*. Peneliti berpedoman pada aspek-aspek *dangerous driving behavior* yang terdapat dalam Dula dan Geller (2003) yang disusun dalam 31 aitem. Namun, pada uji validitas hanya 23 aitem yang dinyatakan valid, 8 aitem lainnya gugur atau tidak valid.

Kategorisasi distribusi pada skala *dangerous driving behavior* secara teoritik dilakukan dengan cara manual dengan rincian sebagai berikut :

Jumlah aitem : 23 aitem

Skor terendah (x_r) : jumlah aitem \times 1 = 23 \times 1 = 23

Skor tertinggi (x_t) : jumlah aitem \times 4 = 23 \times 4 = 92

Mean teoritis (μ) : $\frac{x_r + x_t}{2} = \frac{23 + 92}{2} = \frac{115}{2} = 58$

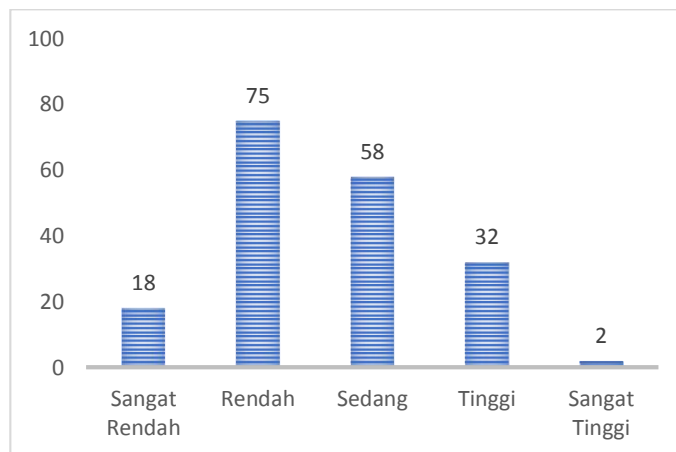
Standar deviasi (σ) : $\frac{x_t - x_r}{6} = \frac{92 - 23}{6} = \frac{69}{6} = 12$

Tabel 4.13 Gambaran Umum *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal

Rumus	Interval	Kategori	F	(%)
$(\mu + 1,5\sigma) < X$	$X > 76$	Sangat Tinggi	2	1%
$(\mu + 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 1,5\sigma)$	$64 < X \leq 76$	Tinggi	32	17%
$(\mu - 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 0,5\sigma)$	$52 < X \leq 64$	Sedang	58	31%
$(\mu - 1,5\sigma) < X \leq (\mu - 0,5\sigma)$	$40 < X \leq 52$	Rendah	75	41%
$X \leq (\mu - 1,5\sigma)$	$X \leq 40$	Sangat Rendah	18	10%
Jumlah			185	100%

Berdasarkan tabel 4.13 menunjukkan bahwa *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal dari total 185 responden, sebesar

10% dengan jumlah responden 18 orang berada pada kategori sangat rendah, sebesar 41% dengan jumlah responden sebanyak 75 orang berada pada kategori rendah, sebesar 31% dengan jumlah responden sebanyak 58 orang berada pada kategori sedang, sebesar 17% dengan jumlah responden sebanyak 32 orang berada pada kategori tinggi, dan 1% dengan jumlah responden sebanyak 2 orang berada pada kategori sangat tinggi. Berikut merupakan gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal dalam bentuk diagram batang :



Gambar 4.4 Gambaran Umum *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di SMP N 2 Boja, Kendal

4.5.1.2 Gambaran Spesifik *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Aspek *Aggressive Driving*

Gambaran spesifik *dangerous driving behavior* pada aspek *aggressive driving* dengan jumlah aitem sebanyak 6 buah yaitu (aitem nomor 5, 6, 7, 9, 12, 17). Gambaran *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal jika ditinjau berdasarkan aspek *aggressive driving* dapat dijelaskan sebagai berikut :

Jumlah aitem : 6 aitem

Skor Tertinggi : $6 \times 4 = 24$

Skor Terendah : $6 \times 1 = 6$

Mean teoritis (μ) : $\frac{(\text{skor tertinggi} + \text{skor terendah})}{2}$
: $\frac{(24 + 6)}{2}$
: 15

Standar deviasi (σ) : $\frac{(\text{skor tertinggi} - \text{skor terendah})}{6}$
: $\frac{(24 - 6)}{6} = 3$

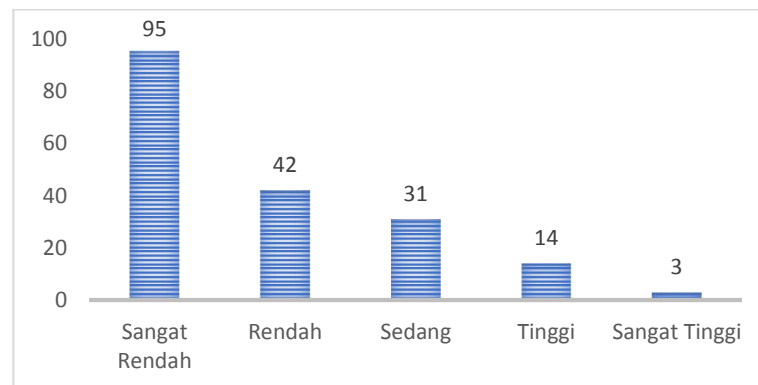
Berikut gambaran mengenai distribusi frekuensi *dangerous driving behavior* berdasarkan aspek *aggressive driving* :

Tabel 4.14 Distribusi Frekuensi *Dangerous Driving Behavior* Berdasarkan Aspek *Aggressive Driving*

Rumus	Interval	Kategori	F	(%)
$(\mu + 1,5\sigma) < X$	$X > 20$	Sangat Tinggi	3	2%
$(\mu + 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 1,5\sigma)$	$17 < X \leq 20$	Tinggi	14	7%
$(\mu - 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 0,5\sigma)$	$14 < X \leq 17$	Sedang	31	17%
$(\mu - 1,5\sigma) < X \leq (\mu - 0,5\sigma)$	$11 < X \leq 14$	Rendah	42	23%
$X \leq (\mu - 1,5\sigma)$	$X \leq 11$	Sangat Rendah	95	51%
Jumlah			185	100%

Berdasarkan tabel 4.14 menunjukkan bahwa *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *aggressive driving* dari total 185 responden, sebesar 51% dengan jumlah responden 95 orang

berada pada kategori sangat rendah, sebesar 23% dengan jumlah responden sebanyak 42 orang berada pada kategori rendah, sebesar 17% dengan jumlah responden sebanyak 31 orang berada pada kategori sedang, sebesar 7% dengan jumlah responden sebanyak 14 orang berada pada kategori tinggi, dan 2% dengan jumlah responden sebanyak 3 orang berada pada kategori sangat tinggi. Berikut merupakan gambaran spesifik *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *aggressive driving* dalam bentuk diagram batang :



Gambar 4.5 Gambaran Spesifik *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Aspek *Aggressive Driving*

4.5.1.3 Gambaran Spesifik *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Aspek *Negative Emotion While Driving*

Gambaran spesifik *dangerous driving behavior* pada aspek *negative emotion while driving* dengan aitem sebanyak 5 buah yaitu (aitem nomor 1, 2, 3, 18, 29). Gambaran *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *negative emotion while driving* dapat dijelaskan gambarkan sebagai berikut :

Jumlah aitem : 5 aitem

$$\begin{aligned} \text{Skor Tertinggi} & : 5 \times 4 = 20 \\ \text{Skor Terendah} & : 5 \times 1 = 5 \\ \text{Mean teoritis } (\mu) & : \frac{(\text{skor tertinggi} + \text{skor terendah})}{2} = \frac{(20 + 5)}{2} \\ & : 12,5 \text{ (di bulatkan menjadi 12)} \\ \text{Standar deviasi } (\sigma) & : \frac{(\text{skor tertinggi} - \text{skor terendah})}{6} \\ & : \frac{(20 - 5)}{6} \\ & : 2,5 \text{ (dibulatkan menjadi 2)} \end{aligned}$$

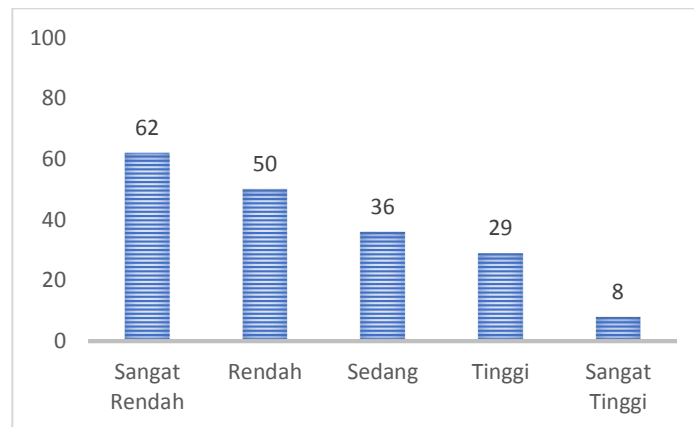
Berikut gambaran mengenai distribusi frekuensi *dangerous driving behavior* berdasarkan aspek *negative emotion while driving* :

Tabel 4.15 Distribusi Frekuensi *Dangerous Driving Behavior* Berdasarkan Aspek *Negative Emotion While Driving*

Rumus	Interval	Kategori	F	(%)
$(\mu + 1,5\sigma) < X$	$X > 15$	Sangat Tinggi	8	4%
$(\mu + 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 1,5\sigma)$	$13 < X \leq 15$	Tinggi	29	16%
$(\mu - 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 0,5\sigma)$	$11 < X \leq 13$	Sedang	36	19%
$(\mu - 1,5\sigma) < X \leq (\mu - 0,5\sigma)$	$9 < X \leq 11$	Rendah	50	27%
$X \leq (\mu - 1,5\sigma)$	$X \leq 9$	Sangat Rendah	62	34%
Jumlah			185	100%

Berdasarkan tabel 4.15 menunjukkan bahwa *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *negative emotion while driving* dari total 185 responden, sebesar 34% dengan jumlah responden 62 orang berada pada kategori sangat rendah, sebesar 27% dengan jumlah responden sebanyak 50 orang berada pada kategori rendah, sebesar 19% dengan jumlah responden sebanyak 36 orang berada pada kategori sedang, sebesar 16% dengan jumlah responden sebanyak 29 orang berada pada kategori tinggi, dan 4% dengan jumlah responden sebanyak 8 orang berada pada kategori sangat tinggi.

Berikut merupakan gambaran spesifik *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *negative emotion while driving* dalam bentuk diagram batang :



Gambar 4.6 Gambaran Spesifik *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Aspek *Negative Emotion While Driving*

4.5.1.4 Gambaran Spesifik *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Aspek *Risky Driving*

Gambaran spesifik *dangerous driving behavior* pada aspek *risky driving* dengan jumlah aitem sebanyak 12 buah yaitu (aitem nomor 8, 10, 14, 15, 16, 21, 22, 23, 26, 28, 30, 31). Gambaran *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *risky driving* dapat dijelaskan gambarkan sebagai berikut :

Jumlah aitem : 12 aitem

Skor Tertinggi : $12 \times 4 = 48$

Skor Terendah : $12 \times 1 = 12$

Mean teoritis (μ) : $\frac{(\text{skor tertinggi} + \text{skor terendah})}{2} : \frac{(48 + 12)}{2}$

: 30

$$\text{Standar deviasi } (\sigma) : \frac{(\text{skor tertinggi} - \text{skor terendah})}{6} : \frac{(48 - 12)}{6}$$

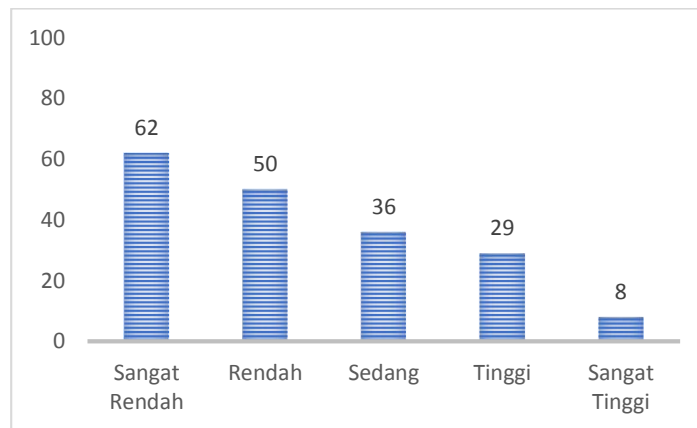
$$: 6$$

Berikut gambaran mengenai distribusi frekuensi *dangerous driving behavior* berdasarkan aspek *risky driving* :

Tabel 4.16 Distribusi Frekuensi *Dangerous Driving Behavior* Berdasarkan Aspek *Risky Driving*

Rumus	Interval	Kategori	F	(%)
$(\mu + 1,5\sigma) < X$	$X > 39$	Sangat Tinggi	2	1%
$(\mu + 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 1,5\sigma)$	$33 < X \leq 39$	Tinggi	28	15%
$(\mu - 0,5\sigma) < X \leq (\mu + 0,5\sigma)$	$27 < X \leq 33$	Sedang	50	27%
$(\mu - 1,5\sigma) < X \leq (\mu - 0,5\sigma)$	$24 < X \leq 27$	Rendah	39	21%
$X \leq (\mu - 1,5\sigma)$	$X \leq 24$	Sangat Rendah	66	36%
Jumlah			185	100%

Berdasarkan tabel 4.16 menunjukkan bahwa *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *risky driving* dari total 185 responden, sebesar 36% dengan jumlah responden 66 orang berada pada kategori sangat rendah, sebesar 21% dengan jumlah responden sebanyak 39 orang berada pada kategori rendah, sebesar 27% dengan jumlah responden sebanyak 50 orang berada pada kategori sedang, sebesar 15% dengan jumlah responden sebanyak 28 orang berada pada kategori tinggi, dan 1% dengan jumlah responden sebanyak 2 orang berada pada kategori sangat tinggi. Berikut merupakan gambaran spesifik *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan aspek *risky driving* dalam bentuk diagram batang :



Gambar 4.7 Gambaran Spesifik *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Aspek *Risky Driving*

4.5.1.5 Gambaran *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Jenis Kelamin

Gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan jenis kelamin pada kategorisasi distribusi data *dangerous driving behavior* secara teoritik dilakukan dengan cara manual sebagai berikut :

Tabel 4.17 Gambaran Umum *Dangerous Driving Behavior* berdasarkan dari Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	F	Total Skor	Rata-rata
Laki-laki	92	4980	54,13
Perempuan	93	4848	52,13

Berdasarkan tabel 4.17 didapatkan hasil bahwa remaja laki-laki memiliki gambaran *dangerous driving behavior* pada kategori sedang dengan nilai rata-rata 54,13. Sedangkan gambaran *dangerous driving behavior* pada remaja perempuan pada kategori rendah dengan nilai rata-rata 52,13. Kategori tersebut berdasarkan

dengan tabel 4.14 gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal.

4.5.1.6 Gambaran Dangerous Driving Behavior pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Usia

Gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan usia pada kategorisasi distribusi data *dangerous driving behavior* secara teoritik dilakukan dengan cara manual sebagai berikut :

Tabel 4.18 Gambaran Umum Dangerous Driving Behavior pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal ditinjau dari Usia

Usia	Frekuensi	Skor Total	Rata-rata
12 Tahun	7	330	47,14
13 Tahun	57	3063	53,74
14 Tahun	87	4565	52,47
15 Tahun	29	1643	56,66
16 Tahun	5	227	45,40

Berdasarkan tabel 4.18 diketahui hasil bahwa remaja berusia 12 tahun dengan responden sebanyak 7 orang memiliki nilai rata-rata *dangerous driving behavior* sebesar 47,14 termasuk dalam kategori rendah. Remaja usia 13 tahun dengan responden sebanyak 57 orang memiliki nilai rata-rata sebesar 53,74 termasuk dalam kategori sedang. Remaja usia 14 tahun dengan responden sebanyak 87 orang memiliki nilai rata-rata sebesar 52,47 termasuk dalam kategori rendah. Remaja usia 15 tahun dengan responden sebanyak 29 orang memiliki nilai rata-rata sebesar 56,66 termasuk dalam kategori sedang. Terakhir, remaja usia 16 tahun dengan responden sebanyak 5 orang memiliki nilai rata-rata 45,40 termasuk dalam kategori rendah.

4.5.1.7 Gambaran *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal Berdasarkan Pengalaman Mengendarai Sepeda Motor

Gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan pengalaman mengendarai sepeda motor pada kategorisasi distribusi data *dangerous driving behavior* secara teoritik dilakukan dengan cara manual sebagai berikut :

Tabel 4.19 Gambaran Umum *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal ditinjau dari Pengalaman Mengendarai Sepeda Motor

Pengalaman	Frekuensi	Total Skor	Rata-rata
>1 Tahun	112	5993	53,51
< 1 Tahun	73	3835	52,53

Berdasarkan tabel 4.19 menunjukkan hasil bahwa gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal ditinjau dari pengalaman mengendarai sepeda motor lebih dari 1 tahun (>1 tahun) dengan responden sebanyak 112 orang memiliki nilai rata-rata sebesar 53,51 termasuk dalam kategori sedang. Pengendara sepeda motor dengan pengalaman mengendarai kurang dari 1 tahun (<1 tahun) berjumlah 73 responden dan memiliki nilai rata-rata 52,53 termasuk dalam kategori sedang. Dari kedua kategori tersebut terlihat tidak memiliki perbedaan *dangerous driving behavior* karena sama-sama termasuk dalam kategori sedang, baik pengendara yang memiliki pengalaman lebih dari 1 tahun maupun yang memiliki pengalaman kurang dari 1 tahun.

4.5.2 Gambaran *the Dark Triad Personality*

Gambaran *the dark triad personality* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal terdiri dari tiga *trait* yaitu *machavellianism*, *narcissism*, dan

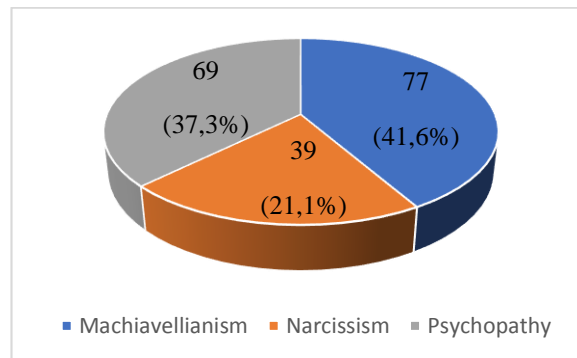
psychopathy yang terdapat dalam Paulhus & William (2002). Skala yang digunakan dalam penelitian ini modifikasi dari alat ukur *Short Dark Triad* (SD3) dari Jones & Paulhus (2014) dengan jumlah aitem sebanyak 27 aitem, dengan masing-masing *trait* berjumlah 9 aitem. Skala dalam penelitian ini memiliki skor 4 untuk skor yang paling tinggi dan skor 1 untuk skor yang terendah. Penentuan kecenderungan tipe kepribadian *the dark triad personality* dengan menggunakan nilai rata-rata tiap tipe dengan cara skor total dibagi dengan total aitem per-tipe, yang kemudian akan dicari nilai rata-rata tertinggi diantara ketiga tipe kepribadian tersebut. Berikut adalah hasil data gambaran umum *the dark triad personality* pada Pengendara Sepeda Motor diusia Remaja Awal :

Tabel 2.20 Gambaran Umum *The Dark Triad Personality*

Tipe Kepribadian <i>The Dark Triad Personality</i>	F	(%)
<i>Machiavellianism</i> (M)	77	41,6%
<i>Narcissism</i> (N)	39	21,1%
<i>Psychopathy</i> (P)	69	37,3%
Jumlah	185	100%

Berdasarkan tabel 2.20 diketahui terdapat 3 tipe kepribadian *the dark triad personality*. Pertama, tipe kepribadian *Machiavellianism* (M) sebesar 41,6% dengan jumlah responden paling banyak yaitu sebanyak 77 orang. Kedua, tipe kepribadian *Narcissism* (N) sebesar 21,1% dengan jumlah responden sebesar 39 orang. Ketiga, tipe kepribadian *Psychopathy* (P) sebesar 37,3% dengan jumlah responden sebanyak 69 orang, keseluruhan data yang dimiliki berjumlah 185 orang. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengendara sepeda motor di usia remaja awal cenderung memiliki dominan kepribadian *machiavellianism*.

Berikut merupakan gambaran umum tipe kepribadian *the dark triad personality* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal :



Gambar 4.8 Gambaran Umum *The Dark Triad Personality*

4.5.3 Gambaran *the Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal

Gambaran spesifik *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal bertujuan untuk mengetahui total responden pada tiap-tipe kepribadian pada *the dark triad personality*. Berdasarkan data hasil penelitian diketahui bahwa *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berada pada kategori sedang.

Dangerous driving behavior pengendara sepeda motor di usia remaja awal dengan kategori sangat tinggi dan tinggi dihitung jumlah responden yang memiliki kecenderungan pada masing-masing tipe kepribadian *machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. Di bawah ini merupakan hasil perhitungan analisis gambaran spesifik *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal sebagai berikut :

Tabel 2.21 Gambaran Spesifik *The Dark Triad Personality* Terhadap *Dangerous Driving Behavior* Pada Pengendara Sepeda Motor Di Usia Remaja Awal

Kategori <i>Dangerous Driving Behavior</i>	Frekuensi Tipe Kepribadian			Persentase (%)		
	M	N	P	M	N	P
Sangat Tinggi	1	0	1	1%	0%	1%
Tinggi	8	9	15	4%	5%	8%
Sedang	29	10	20	16%	5%	11%
Rendah	32	15	27	17%	8%	15%
Sangat Rendah	7	5	6	4%	3%	3%
Jumlah	185			100%		

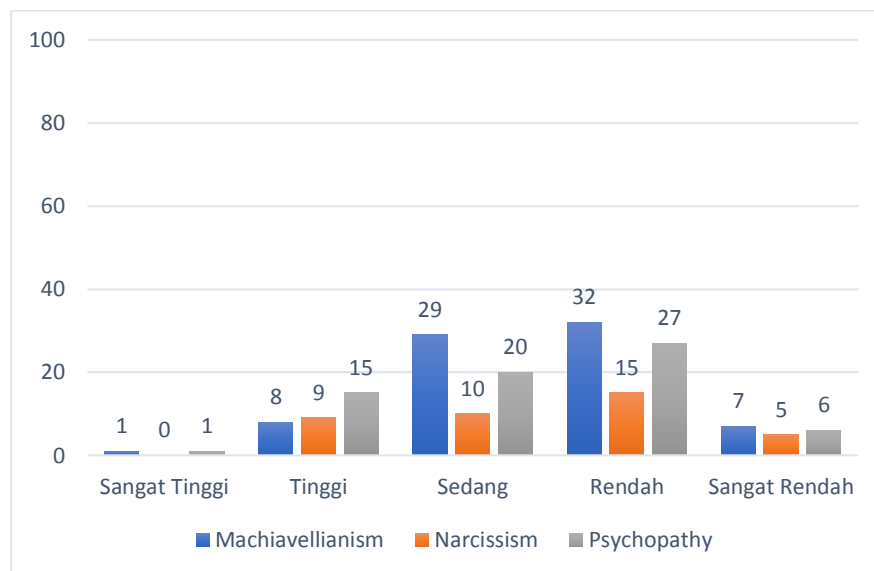
Berdasarkan tabel 2.21 didapatkan hasil bahwa gambaran deskriptif *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal diketahui bahwa individu dengan kategori *dangerous driving behavior* sangat tinggi dengan persentase sebesar 1% dengan jumlah responden sebanyak 1 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan tipe kepribadian *machiavellianism*. Sebesar 0% dengan jumlah responden 0 artinya tidak ada individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *narcissism* dalam kategori *dangerous driving behavior* sangat tinggi. Sebesar 1% dengan jumlah responden sebanyak 1 orang dalam kategori *dangerous driving behavior* memiliki kecenderungan tipe kepribadian *psychopathy*.

Pada individu dengan kategori *dangerous driving behavior* tinggi diketahui bahwa sebesar 4% dengan jumlah responden sebanyak 8 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *machiavellianism*. Sebesar 5% dengan jumlah responden sebanyak 9 orang merupakan individu dengan kecenderungan kepribadian *narcissism*. *Dangerous driving behavior* pada individu dengan kepribadian *psychopathy* sebesar 8% dengan jumlah responden sebanyak 15 orang.

Pada kategori *dangerous driving behavior* sedang ditemukan bahwa sebesar 16% dengan jumlah responden sebanyak 29 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *machiavellianism*. Sebesar 5% dengan jumlah responden sebanyak 10 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *narcissism*. *Dangerous driving behavior* pada individu dengan kepribadian *psychopathy* sebesar 11% dengan jumlah responden sebanyak 20 orang.

Kategori *dangerous driving behavior* rendah ditemukan bahwa sebesar 17% dengan jumlah responden sebanyak 32 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *machiavellianism*. Sebesar 8% dengan jumlah responden sebanyak 15 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *narcissism*. *Dangerous driving behavior* pada individu dengan kepribadian *psychopathy* sebesar 15% dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.

Kategori *dangerous driving behavior* sangat rendah ditemukan bahwa sebesar 4% dengan jumlah responden sebanyak 7 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *machiavellianism*. Sebesar 3% dengan jumlah responden sebanyak 5 orang merupakan individu yang memiliki kecenderungan kepribadian *narcissism*. *Dangerous driving behavior* pada individu dengan kepribadian *psychopathy* sebesar 3% dengan jumlah responden sebanyak 6 orang. Berikut merupakan gambaran spesifik *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal dalam bentuk diagram batang :



Gambar 4.9 Gambaran Spesifik *The Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior*

4.6 Pembahasan

Pembahasan dalam penelitian ini dibagi menjadi dua bagian yaitu pembahasan analisis statistic inferensial dan analisis deskriptif.

4.6.1 Pembahasan Analisis Inferensial Pengaruh *the Dark Triad Personality* terhadap *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor Di Usia Remaja Awal

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui ada atau tidak pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal. Sebelum dilakukan uji hipotesis, peneliti melakukan uji asumsi yang terdiri dari uji normalitas, uji linearitas, dan uji korelasi.

Setelah dilakukan uji asumsi dan semuanya dinyatakan lolos maka langkah berikutnya adalah uji hipotesis. Hasil uji hipotesis data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior*

pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal. Hal tersebut membuktikan bahwa hipotesis penelitian diterima.

Hasil uji hipotesis yang telah dilakukan menggunakan teknik *stepwise regression* didapatkan hasil signifikansi 0,000 (Sig < 0,05). Hal ini berarti hipotesis diterima, yaitu terdapat pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal. Ketiga *trait* dari *the dark triad personality* semua memengaruhi *dangerous driving behavior* namun hanya kepribadian *machiavellianism* dan *psychopathy* yang memiliki pengaruh cukup tinggi dibandingkan dengan tipe kepribadian *narcissism* yang memiliki pengaruh sangat kecil terhadap *dangerous driving behavior*.

Berdasarkan faktor yang mempengaruhi *dangerous driving behavior* yaitu faktor personal seperti emosi negatif dan kepribadian individu, sesuai dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Tillman & Hobbs (dalam Mashuri & Zaduqisti, 2009) berlandaskan pada model berbasis *trait (trait-based model)* memiliki asumsi dasar bahwa *man drives as he lives* artinya perilaku seseorang dalam berkendara persis seperti perilakunya dalam kehidupan sehari-hari. Perilaku berkendara seseorang sangat ditentukan oleh karakteristik kepribadiannya. Misalkan, jika seseorang berkepribadian antisosial dan agresif maka diasumsikan bahwa dalam berkendara ia pun berkecenderungan akan berperilaku demikian.

Ketiga kepribadian *the dark triad personality*, tipe kepribadian *machiavellianism* yang memiliki pengaruh paling besar terhadap *dangerous driving behavior* dengan persentase sebesar 8,2%. Kepribadian *machiavellianism* yang

terjadi pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal adalah mereka yang mengendarai sepeda motor dengan kebut-kebutan, menyalip kendaraan lain tidak dengan hati-hati tanpa memikirkan resiko yang akan terjadi untuk orang lain apabila terjadi sesuatu.

Sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Jakobwitz & Egan (2005) individu yang memiliki kecenderungan tipe kepribadian *machiavellianism* cenderung untuk mengeksploitasi orang lain dan cenderung tidak peduli tentang orang lain diluar kepentingan diri mereka sendiri, *machiavellianism* juga diduga berkorelasi negatif dengan empati. Artinya, individu yang memiliki kecenderungan *machiavellianism* tinggi maka tingkat empatinya akan rendah. Sebaliknya, apabila kecenderungan *machiavellianism* individu tersebut rendah maka tingkat empatinya akan tinggi.

Tipe kepribadian *psychopathy* merupakan tipe kepribadian yang mempengaruhi *dangerous driving behavior* dengan menyumbangkan angka sebesar 2,3%. Kepribadian *psychopathy* yang muncul dalam *dangerous driving behavior* yaitu seperti mengendarai secara berbahaya tanpa memikirkan keselamatan orang lain, emosi yang tidak terkendali, kebut-kebutan, menghina pengendara lain, dan meneriaki pejalan kaki atau pengendara lain.

Perilaku tersebut sesuai dengan ciri khas kepribadian *psychopathy* yang disebutkan oleh Jones & Paulhus (2014) yaitu *defficits in affect* (kurang berperasaan) dan *self control* (kontrol diri). Sesuai dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh O'Boyle Jr, dkk. (2012) bahwa *psychopathy* ditandai dengan

kurangnya rasa khawatir pada diri sendiri, impulsif, kurangnya rasa bersalah ketika mereka membahayakan orang lain. penelitian lain juga mendeskripsikan *psychopathy* sebagai seorang yang impulsive, pencari sensasi, rendahnya empati dan kecemasan (Spains, dkk., 2013).

Tipe kepribadian ketiga yaitu *narcissism*, tipe kepribadian ini memiliki kontribusi pengaruh yang paling kecil dalam mempengaruhi *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal yaitu sebesar 0,9%. Kepribadian *narcissism* yang sering muncul ketika individu berkendara secara berbahaya yaitu seperti seseorang dapat mengemudi secara beresiko tanpa memikirkan keselamatan dirinya dan orang lain. Terkadang demi mendapatkan perhatian dan pujian dari teman sebayanya, individu melakukan hal-hal beresiko misalnya kebut-kebutan dan mengadakan balapan liar sehingga saat itu individu dapat memperlihatkan kemampuannya, dan mengagungkan dirinya supaya menjadi pemenang dan dianggap sebagai *superiority* oleh teman-teman sebayanya.

Narsisme memiliki ciri yaitu rasa cinta yang berlebihan terhadap diri sendiri, merasa dirinya lebih baik dibandingkan orang lain (*superior*), senang mencari perhatian, ketika berada dalam sebuah hubungan individu dengan tipe kepribadian *narcissism* yang dominan senang memanfaatkan atau mengeksploitasi sesuatu secara berlebihan (Campbell, 2009).

Nilai kontribusi pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* dapat dikatakan masih sangat kecil yaitu berkisar 11,4% dan sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang mempengaruhi *dangerous driving*

behavior, namun *the dark triad personality* secara simultan mempengaruhi *dangerous driving behavior* pada individu. Faktor lain yang mempengaruhi *dangerous driving behavior* yaitu jenis kelamin, usia, dan pengalaman mengemudi (Sadewo, 2015). Faktor lain yang mempengaruhi seperti faktor sosial, faktor personal, sikap mengemudi, dan anonimitas (Tasca, 2000).

Berdasarkan paparan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis pada penelitian ini berbunyi “ada pengaruh *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di SMP N 2 Boja” diterima, meskipun *the dark triad personality* memiliki pengaruh yang sangat kecil terhadap *dangerous driving behavior*. Seluruh hasil uji asumsi pada penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda dengan metode *stepwise regression*.

4.6.2 Pembahasan Analisis Deskriptif *Dangerous Driving Behavior* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal

Dangerous driving behavior adalah perilaku disengaja maupun tidak sengaja pengemudi dalam berkendara yang membahayakan dan mempunyai potensi membahayakan pengemudi lain, penumpang, dan penyebrang jalan. *Dangerous driving behavior* diukur menggunakan alat ukur *the dula dangerous driving index* (DDDI) teori dari Dula & Ballard (2003) yang terdiri dari beberapa aspek *aggressive driving*, *negative emotional while driving*, dan *risky driving* yang telah dimodifikasi oleh peneliti dengan tujuan untuk mempermudah responden dalam memahami pernyataan, disesuaikan dengan budaya di Indonesia, dan usia responden.

Secara keseluruhan *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berada dalam kategori sedang. Gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan jenis kelamin, didapatkan hasil bahwa remaja laki-laki memiliki gambaran *dangerous driving behavior* pada kategori sedang dengan nilai rata-rata 54,13. Sedangkan gambaran *dangerous driving behavior* pada remaja perempuan pada kategori rendah dengan nilai rata-rata 52,13.

Dari data tersebut dapat diketahui bahwa *dangerous driving behavior* pada laki-laki lebih tinggi dibandingkan dengan perempuan. Dalam sebuah penelitian menunjukkan bahwa pengendara muda, khususnya laki-laki memiliki resiko yang jauh lebih tinggi untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas jalan dibandingkan dengan kelompok umur lainnya (Constantinou, dkk., 2011).

Berdasarkan penggolongan pada kategori usia, gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal 12-16 tahun memiliki nilai skor rata-rata *dangerous driving behavior* yang berbeda-beda tiap tingkatan usia pengendara. Perbedaan skor rata-rata tersebut tidak berhubungan dengan besar atau kecilnya usia. Artinya, belum tentu semakin bertambahnya usia maka skor rata-rata *dangerous driving behavior* akan semakin bertambah, begitupun sebaliknya tidak terdapat hubungan ketika usia semakin kecil maka semakin kecil pula skor rata-rata *dangerous driving behavior*.

Pengendara muda percaya bahwa mereka berisiko lebih rendah untuk terlibat dalam kecelakaan dibandingkan dengan pengendara yang lebih tua, padahal sebenarnya peluang mereka jauh lebih tinggi dibandingkan dengan pengendara

yang lebih tua (Constantinou, 2011). Remaja di bawah umur masih belum mampu mengendalikan emosi serta belum mampu berpikir jauh ke depan tentang konsekuensi logis dari keputusan yang diambil, termasuk masalah di jalan raya (Grashinta & Nisa, 2018).

Remaja dapat dikarakteristikkan sebagai masa pencarian jati dirinya sendiri ditandai oleh hubungan teman sebaya yang erat dan pembentukan *clique*, perkembangan kepribadian dan pembentukan identitas (Nisfiannoor & Kartika, 2004). Semakin bertambah umur, remaja makin memperoleh kesempatan lebih luas untuk mengadakan hubungan dengan teman sebaya. Remaja menghabiskan waktunya lebih banyak dengan teman-teman dan dirinya sendiri daripada dengan keluarga. Hal ini berarti bahwa teman sebaya sangat mempengaruhi perkembangan psikososial pada remaja.

Monks, Knoers, dan Harditono (2002) berpendapat bahwa dalam perkembangan sosial remaja dapat dilihat adanya dua macam gerak, yaitu : memisahkan diri dari orang tua dan menuju ke arah teman-teman sebaya karena menganggap bahwa mereka berada dalam nasib yang sama. Peran teman sebaya menjadi salah satu prediktor remaja berperilaku mengemudi berbahaya, sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Silva, Chein, dan Steinberg (2016) menunjukkan bahwa kehadiran teman sebaya meningkatkan perilaku pengambilan resiko dikalangan remaja. Remaja membuat keputusan yang lebih beresiko ketika bersama teman sebaya daripada ketika sendirian atau bersama dengan orang yang lebih tua.

Gambaran umum *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berdasarkan pengalaman mengendarai sepeda motor, kategori pengalaman kurang dari satu tahun (<1 Tahun) termasuk dalam kategori sedang, sama halnya dengan pengendara yang memiliki pengalaman mengendarai lebih dari satu tahun (>1 Tahun) termasuk dalam kategori sedang. Namun, jika dibandingkan dua kategori tersebut pengendara yang memiliki pengalaman mengendarai lebih dari satu tahun (>1 Tahun) persentasenya lebih tinggi dari yang pengalamannya kurang dari satu tahun (<1 Tahun).

Secara lebih spesifik, *dangerous driving behavior* terdiri dari 3 aspek yaitu *aggressive driving*, *negative emotion while driving*, dan *risky driving*. Setiap aspek *dangerous driving behavior* hampir ditemukan pada kategori yang sama yaitu, sangat rendah. Aspek *aggressive driving* diartikan oleh Willemsen, dkk. (2008) merupakan aksi yang dilakukan dengan sengaja untuk menyerang ataupun menyakiti secara fisik maupun psikis pengemudi lain, penumpang, dan penyebrang jalan. Aksi tersebut bisa bersifat fisik, gestural, dan verbal. Aspek ini diukur berdasarkan indikator yang berasal dari pengertian dari *aggressive driving* itu sendiri yaitu sengaja untuk menyerang atau menyakiti secara fisik, gestural, maupun verbal kepada orang lain (pengendara lain, penumpang, dan penyebrang jalan). Berdasarkan hasil penelitian, *aggressive driving* pada remaja di usia remaja awal berada dalam kategori sangat rendah, sehingga dapat dikatakan bahwa remaja pengendara sepeda motor di usia remaja awal mampu menghargai pengendara lain, penumpang, maupun penyebrang jalan.

Aspek kedua dari *dangerous driving behavior* yaitu *negative emotion while driving* yang diartikan oleh Dula dan Geller (2003) seseorang ketika mengemudi dipengaruhi oleh emosi-emosi tertentu seperti frustrasi, marah, sedih dan lain-lain termasuk iri hati. Semua jenis emosi ketika terlalu dirasakan akan berefek pada konsentrasi pengemudi. Aspek ini diukur berdasarkan indikator yang berasal dari definisi *negative emotion while driving* yaitu mengemudi dalam emosi-emosi tertentu seperti frustrasi, marah, sedih, iri, dan emosi negatif lainnya. Berdasarkan hasil penelitian, *negative emotion while driving* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berada dalam kategori sangat rendah. Pengendara sepeda motor di usia remaja awal dikatakan mampu mengontrol emosi ketika sedang berkendara dan menghindari berkendara ketika pikiran atau emosi sedang tidak stabil sehingga tidak mempengaruhi perilakunya ketika berkendara.

Aspek terakhir pada *dangerous driving behavior* adalah *risky driving* yang diartikan oleh Dula dan Geller (2003) bentuk dari *risky driving* seperti mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi (mengebut), menggunakan lampu yang menyilaukan pengendara lain, menerobos lampu lalu lintas, menyalip dan berbelok tanpa memberi tanda, serta kehilangan konsentrasi ketika mengemudi karena menggunakan telepon genggam, makan, minum maupun merokok.

Pada aspek ini diukur menggunakan indikator berdasarkan pengertian dari *risky driving* yaitu pelanggaran lalu lintas atau kebut-kebutan, mengendarai dengan tidak menggunakan helm, mengendarai dengan tidak hati-hati, mengendarai dengan nekat. Berdasarkan hasil penelitian, aspek *risky driving* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berada pada kategori sangat rendah artinya, pengendara

yang termasuk dalam usia remaja awal mengendarai sepeda motornya dengan hati-hati, hampir tidak pernah melakukan pelanggaran lalu lintas, dan berkendara secara aman.

4.6.3 Pembahasan Analisis Deskriptif *the Dark Triad Personality* pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal

The dark triad personality berasal dari teori yang dijelaskan oleh Jung (dalam Feist & Feist, 2012) tentang teori ketidaksadaran kolektif, setiap manusia memiliki *shadow* (bayangan) yaitu sisi lain yang tidak diharapkan diri sendiri dan berusaha untuk menyembunyikannya dari orang lain. Mayoritas manusia tidak pernah menyadari bahwa dirinya mempunyai *shadow* dan akan lebih menampilkan sisi baik dari dirinya pada orang lain. *The dark triad personality* merupakan kepribadian sisi gelap dari manusia yang mempunyai keinginan kuat akan kekuasaan, status, dan berusaha dalam mendominasi lingkungan sosialnya (Vedel & Thomsen, 2017).

Paulhus dan Williams (2002) menciptakan istilah *The dark triad* untuk merujuk pada tiga sifat perlawanan atau permusuhan sosial seperti *machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. Individu dalam kepribadian *the dark triad* yang tinggi akan mempunyai kecenderungan untuk melakukan aktivitas yang melawan moral. Pada individu yang sehat secara psikologisnya ini sangat erat kaitannya dengan sikap manipulatif, eksploitatif, dan sifat yang tidak berperasaan (Nagler, dkk., 2014). Pengukuran *the dark triad personality* menggunakan modifikasi alat ukur skala *Short Dark Triad* (SD3) oleh Jones dan Paulhus (2014). Skala dalam penelitian ini berisi tiga tipe kepribadian *the dark triad* yaitu

machiavellianism, *narcissism*, dan *psychopathy*. Skor yang dihasilkan dari pengisian alat ukur mampu menggambarkan tipe kepribadian dominan *the dark triad* pada respon penelitian.

Secara umum *the dark triad personality* yang paling banyak dimiliki oleh pengendara sepeda motor di usia remaja awal adalah dominan pada tipe kepribadian *machiavellianism*. Hal ini menunjukkan bahwa individu yang memiliki kecenderungan tipe kepribadian *machiavellianism* cenderung untuk mengeksploitasi orang lain dan cenderung tidak peduli tentang orang lain diluar kepentingan diri mereka sendiri saat berkendara di jalan. Keuntungan individu yang memiliki kecenderungan *machiavellianism* yaitu mempunyai berbagai macam strategi dengan cara memanfaatkan atau mengeksploitasi orang lain demi kepuasan diri sendiri.

Secara spesifik *the dark triad personality* terdiri dari tiga tipe kepribadian antara lain *machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy*. Tipe kepribadian pertama adalah *machiavellianism* individu dengan tipe kepribadian ini cenderung manipulatif, *self oriented*, selalu menyalahkan orang lain, emosi yang dingin, dan menggunakan segala macam cara untuk mempengaruhi orang lain untuk keuntungan pribadi. Kepribadian *machiavellianism* diukur menggunakan skala modifikasi SD3 yang diukur melalui beberapa indikator yaitu reputasi, sinisme, membangun koalisi, dan perencanaan. Individu dengan tipe kepribadian *machiavellianism* yang dominan akan mendapatkan keuntungan yang akan memberikan kepuasan batin tersendiri ketika terpenuhi keinginan-keinginan yang ingin dicapainya.

Kepribadian *narcissism* merupakan kepribadian yang senang membesar-besarkan kelebihan pada dirinya (O'Boyle Jr, dkk. 2012). Pengukuran tipe kepribadian *narcissism* berdasarkan indikator yang ada pada skala SD3 yang terdiri dari beberapa indikator yaitu kepemimpinan, eksibisionisme, mengganggu diri, dan hak. Berdasarkan penelitian individu yang dengan dominan tipe kepribadian *narcissism* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal cenderung akan mengganggu dirinya ketika berkendara di jalan, individu tersebut merasa menjadi pengendara sepeda motor paling handal, berkendara dengan cara berkendara kebut-kebutan untuk mendapatkan perhatian dan apresiasi.

Tipe kepribadian *psychopathy* ditandai dengan kurangnya rasa khawatir pada diri sendiri dan orang lain, impulsif, dan kurangnya rasa bersalah ketika mereka membahayakan orang lain (O'Boyle, dkk. 2012). Tipe kepribadian ini diukur menggunakan skala SD3 dengan beberapa indikator antara lain yaitu perilaku antisosial, gaya hidup yang tidak menentu, tidak berperasaan, dan manipulasi jangka pendek. Individu dengan dominan tipe kepribadian *psychopathy* ini sering melanggar norma yang ada, kurang ber-empati terhadap orang lain, dan sering tidak merasa bersalah setelah menyakiti atau membahayakan orang lain.

4.7 Keterbatasan Penelitian

Selama penelitian ini dilakukan peneliti memiliki beberapa keterbatasan penelitian, antara lain :

- 1) Peneliti melakukan studi pendahuluan secara umum pada remaja pengendara sepeda motor di daerah Boja, tidak dilakukan secara spesifik di sekolah yang dijadikan lokasi penelitian.

- 2) Pengambilan data dirasa kurang efektif karena peneliti masuk ke kelas-kelas setelah responden selesai melakukan ujian akhir semester. Peneliti menganggap beberapa data yang diberikan oleh responden tidak maksimal, dikarenakan responden tergesa-gesa dan kelelahan.
- 3) Jangkauan responden kurang luas sehingga diharapkan bisa lebih menggambarkan fenomena *dangerous driving behavior* di usia remaja awal.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dipaparkan oleh peneliti, maka dapat diambil beberapa kesimpulan antara lain :

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketiga kepribadian dari *the dark triad personality* yaitu *machiavellianism*, *narcissism*, dan *psychopathy* mempengaruhi *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal. Besaran pengaruh dari *the dark triad personality* terhadap *dangerous driving behavior* sebesar 11,4%.
2. *Dangerous driving behavior* secara umum pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal termasuk dalam kategori sedang. Secara lebih spesifik, ketiga aspek *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal berada pada kategori rendah. Maka, *dangerous driving behavior* pada pengendara sepeda motor di usia remaja awal tidak terlalu tergambar.
3. Ketiga tipe kepribadian dari *the dark triad personality* berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa tipe kepribadian *machiavellianism* memiliki pengaruh paling besar terhadap *dangerous driving behavior*. Keuntungan individu dengan dominan tipe kepribadian *machiavellianism* memiliki berbagai macam strategi dengan cara memanfaatkan atau mengeksploitasi orang lain demi kepentingan pribadi.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, analisis, dan kesimpulan yang telah dijelaskan di atas, maka peneliti dapat memberikan beberapa saran :

1. Bagi Instansi atau Sekolah

Sekolah yang dijadikan tempat penelitian merupakan sekolah yang tidak melarang siswanya untuk membawa sepeda motor ketika berangkat ke sekolah meskipun usia siswa SMP masih termasuk di usia remaja awal yang belum memiliki SIM dan berdasarkan penelitian bahwa fenomena *dangerous driving behavior* di sekolah tersebut rendah namun peneliti menyarankan untuk diadakannya sosialisasi atau pelajaran tambahan mengenai *safety driving* dengan tujuan untuk memberikan pengetahuan pada subyek mengenai perilaku mengemudi dengan aman, serta dilakukannya tes kepribadian *the dark triad personality* pada subyek dengan tujuan supaya pihak sekolah tahu apa saja yang harus dioptimalkan dan diminimalisir untuk kemajuan siswanya di masa depan.

2. Bagi peneliti selanjutnya

Sesuai dengan keterbatasan penelitian yang sudah dijelaskan sebelumnya, peneliti memiliki beberapa saran untuk peneliti selanjutnya. Saran pertama yaitu, peneliti selanjutnya supaya bisa memperluas jangkauan subyek penelitian bisa dengan memperbanyak sekolah-sekolah atau tempat penelitian lainnya sehingga diharapkan mampu mewakili keseluruhan usia yang termasuk dalam usia remaja yaitu 11-18 tahun sebagai subyek penelitian.

Saran kedua untuk peneliti selanjutnya, studi pendahuluan untuk penelitian selanjutnya lebih baik dilakukan lebih spesifik dengan lokasi yang akan dijadikan

tempat penelitian supaya bisa lebih menggambarkan fenomena yang ada. Peneliti selanjutnya bisa mencoba melakukan penelitian di komunitas-komunitas pengendara sepeda motor yang sudah banyak terjadi peristiwa-peristiwa negatif di mata masyarakat. Misalkan, komunitas geng motor tertentu yang tidak terstruktur pengurusnya dan tidak prosedural. Hal tersebut diprediksi lebih mampu menggambarkan fenomena *dangerous driving behavior* dan *the dark triad personality*.

Saran ketiga, dalam uji validitas instrument peneliti selanjutnya bisa menggunakan *professional adjustment* untuk memeriksa aitem-aitem dalam instrument penelitian supaya mendapatkan instrumen yang lebih valid dengan bunyi-bunyi aitem yang lebih tepat untuk mengungkap aspek yang ingin diungkap.

Saran keempat, dalam penelitian ini didapatkan hasil bahwa terdapat salah satu tipe kepribadian yang mendominasi dalam mempengaruhi *dangerous driving behavior* yaitu tipe kepribadian *machiavellianism*. Maka, untuk penelitian selanjutnya bisa menggunakan salah satu saja dari tiga tipe kepribadian *the dark triad personality* untuk menjadi prediktor yang mempengaruhi *dangerous driving behavior*.

DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. (2011). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____ (2017). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____ (2018). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Badan Intelijen Negara. (2013). *Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga*. diakses dari <http://www.bin.go.id/awas/detil/197/4/21/03/2013/kecelakaan-lalu-lintas-pembunuh-terbesar-ketiga>
- Badan Pusat Statistik. (2017). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis 1949-2017*. diakses dari <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>
- Batubara, J. R. (2010). *Adolescent Development (Perkembangan Remaja)*. *Sari Pediatri*, Vol. 12 No. 1.
- [Campbell, J., Schermer, J. A., Villani, V. C. \(2009\). A Behavioral Genetic Study of the Dark Triad of Personality and Moral Development. *Twin Research and Human Genetics*, 132-133.](#)
- [Caroll, A., Davidson, A., Ogloff, J. \(2000\). An Investigation into Serious Violence Associated with Motor Vehicle Use: Is 'Road Rage' A Valid or Useful Construct?. Final Report For Criminology Research Council, Monash Universty.](#)
- [Christie, R., Geis, F. L. \(1970\). *Studies in Machiavellianism*. *American Political Science Review* 67 \(01\). 204-205.](#)
- [CNN Indonesia. \(2018\). *Sepanjang 2018, 197 Kecelakaan Lalu Lintas Libatkan Anak-anak*. diakses dari https://www.cnnindonesia.com/nasional/20181123162343-12-348744/sepanjang-2018-197-kecelakaan-lalu-lintas-libatkan-anak-anak](#)
- Constantinou, E., Panayitou, G. (2011). *Risky and Aggressive Driving in Young Adults: Personality Matters*. *Accident Analysis and Prevention* 43, 1323-1331.
- 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, 903-915.
- Deffenbacher, J.L., Lynch, R.S., Oetting, E.R., Yingling, D.A. (2001). *Driving Anger: Correlates and a Test of State-Trait Theory*. *Personality and Individual Differences*, 31:1321-1331.

- Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). *Petunjuk Teknis Pemilihan Awak Kendaraan Umum Teladan Tingkat Nasional Tahun 2013*. Jakarta: Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Dula, C. S., & Ballard, M. E. (2003). *Development and Evaluation of A Measure of Dangerous, Aggressive, Negative emotional, and Risky Driving*. *Journal of Applied Social Psychology*, 263-282.
- Dula, C. S., & Geller, E. S. (2003). *Risky, aggressive, or emotional driving : Addressing the need for consistent communication in researc*. *Journal of Safety Research* 34, 559-566.
- Feist, J., & Feist, G. J. (2017). *Teori Kepribadian Edisi 8*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Fox, J., Rooney, M. C. (2015). *The Dark Triad and Trait Self-Objectification as Predictors of Men's Use and Self-Presentation Behaviors on Social Networking Sites*. *Personality and Individual Differences* 76. 161-165. doi: 10.1016/j.paid.2014.12.017
- Furnham, A., Richards, S.C., & Paulhus, D. L. (2013). *The Dark Triad of Personality: A 10 year review*. *Social and Personality Psychology Compass* 7/3. 199-216.
- Grashinta, A., Nisa, U. K. (2018). *Pengaruh Konformitas dan Risk Perception Terhadap Sensiation Seeking Behavior pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Bawah Umur*. Jakarta: Psikosains, Vol. 13, No.1, Hal 1-16.
- Hadi, S. (2015). *Metodologi Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Retnawati, Heri. (2016). *Validitas & Reliabilitas Karakteristik Butiri*. Yogyakarta: Parama Publishing.
- Jakobowitz, S., Egan, V. (2005). *The Dark Triad and Normal Personality Traits*. *Personality and Individual Differences* 40. Hal 331-339. doi : 10.1016/j.paid.2005.07.006
- James, L., Nahl, D. (2000). *Aggressive Driving is Emotionally Imaired Driving*. *Conference Paper*.
- Jones, D., & Paulhus, D. (2014). *Introducing the Short Dark Triad (SD3): A Brief Measure of Dark Personality Traits*. *Journal of Assessment*, Vol. 21 (1), 28-41.
- King, L. A. (2012). *Psikologi Umum: Sebuah Pandangan Apresiatif*. Jakarta: Salemba Humantika.

- Knee, C. R., Neighbors, C., Vietor, N. A. (2001). *Self-Determination Theory as A Framework for Understanding Road Rage*. *Journal of Applied Social Psychology*, 31, 5 : 889-904.
- Kominfo. (2017). *Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan*. diakses dari https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr
- Lau, K. S. L., & Marsee, M. A. (2012) *Exploring Narcissism psychopathy, and Machiavellianism in youth Examination of Associations with Antisocial Behavior and Aggression*. *Journal of Child and Family Studies*. doi: 10.1007/s10826-012-9586-0.
- Malta, L. (2004). *Predictors of Aggressive Driving in Young Adults Dissertatiom Abstract International: Section B. The Sciences and Engineering*, 1554.
- Mashuri, A., Zaduqisti, E. (2009). *Dangerous Driving, Prediktor dan Mediatornya*. *Psycho Idea*, Tahun 7 No.1.
- Monks, F. J., Knoers, A. M. P., & Harditono, S. R. (2006). *Psikologi perkembangan : Pengantar dalam berbagai bagiannya*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Nagler, dkk. (2014). *Is There a "dark intelligence"? Emotional intellegence is used by dark personalities to emotionally manipulate others*. *Personality and Individual differences*.
- Neighbors, C., Vietor, N. A., Knee, C. R. (2002). *A Motivational Model of Driving Anger and Aggression*. *Personality and Social Psychology Bulletin*, Vol. 28, Number 3: 324-335.
- Nisfiannoor, M., Kartika, Yuni. (2004). *Hubungan Antara Regulasi Emosi dan Penerimaan Kelompok Teman Sebaya pada Remaja*. *Jurnal Psikologi Universitas Tarumanegara* Vol.2 No.2
- Noser, A. E., Zeigler-Hill, V., & Besser, A. (2014). *Stress and Affective Experiences: The Importance of Dark Personality*. *Journal of Research in Personality* 53. 158-164.
- O'Boyle Jr, E. H., Forsyth, D. R., Banks, G. C., & McDaniel, M. A. (2012). *A Meta-Analysis of the Dark Triad and Work Behavior: A Social Exchange Perspective*. *Journal of Applied Psychology*, Vol. 97 No. 3, 557-579.
- Paulhus, D., & Williams, K. (2002). *The Dark Triad of Personality: Narcissism, Machiavellianism, and Psychopathy*. *Journal of Research in Personality* 36, 556-563.

- Purwanto, E. (2016). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Raskin, R., Novacek, J., & Hogan, R. (1991). *Narcissism, Self-Esteem, and Defensive Self-Enhancement*. *Journal of Personality*, 59 (1). 19-38.
- Rizqyana, A. (2019). *Data Polres Semarang Selama 2018, 158 Orang Meninggal Dunia Akibat Kecelakaan Lalu Lintas*. diakses dari artikel TribunJateng.com <https://jateng.tribunnews.com/2019/02/01/data-polres-semarang-selama-2018-158-orang-meninggal-dunia-akibat-kecelakaan-lalu-lintas>
- Sadewo, Y. (2015). *Dangerous Driving Behavior pada Pengendara Sepeda Motor (Studi Deskriptif)*. diakses dari <https://www.semanticscholar.org/paper/Dangerous-Driving-Behavior-Pada-Pengendara-Sepeda-Sadewo/da7af7144427c16d25e63215a212fb46c9139035>
- Sagberg, F., Selpi., Piccinini, G. F. B., Engstrom, J. (2015). *A Review of Research on Driving Styles and Road Safety*. *Human Factors and Ergonomics Society*, 1-28.
- Santrock, John W. (2012). *Life-Span Development Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Schefer., Cooper., Marshall., Maxfield., Nguyen., Sykes., Wells. (2005). *Inquiry into Violence Associated with Motor Vehicle Use*. Final Report by Authority Government Printer for the State of Victoria.
- Silva, K., Chein, J., Steinberg, L. (2016). *Adolescents in Peer Groups Make More Prudent Decision When a Slightly Older Adult Is Present*. *Journal Association For Psychological Science*. Vol. 27 (3) Hal 322-330.
- Sobur, A. (2003). *Psikologi Umum*. Bandung: Pustaka Setia.
- Spain, S., Harms, P., & Lebreton, J. (2013). *The Dark Side of Personality at Work*. *Journal of Organizational Behavior*, 1-19.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tasca, L. (2000). *A Review of the Literature on Aggressive Driving Reseach*. diakses dari Aggressive Driving Issues Conference: <http://www.aggressive.drivers.com/issues/roadrage/2driv.html>
- Tracy, R. (2017). *The Dark Tetrad and Depressive Symptoms: Exploring the role of Rumination*. *Thesis: University of Tasmania*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

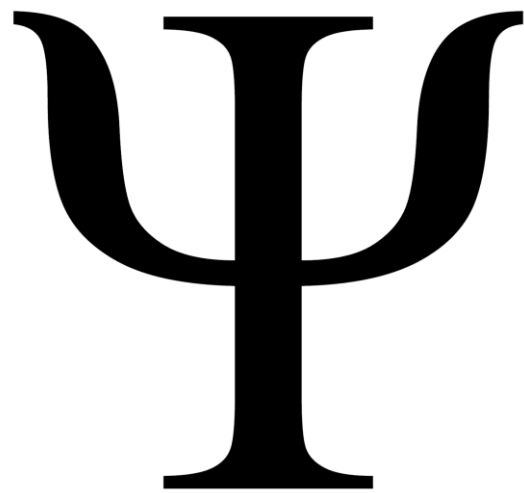
- Vedel, A. & Thomsen, D. K. (2017). *The Dark Triad Across Academic Majors*. *Personality and Individual Differences*, 89-91.
- Wai, M., Tiliopoulos, N. 2012. The affective and cognitive empathic nature of the dark triad of personality. *Personality and Individual Differences*, 52 (7), 794-799.
- Walgito, Bimo. 2010. *Pengantar Psikologi Umum*. Yogyakarta: Andi.
- Wikipedia. (2018). *Kecelakaan lalu-lintas*. diakses dari https://id.wikipedia.org/w/index.php?title=Kecelakaan_lalu-lintas&oldid=14386075
- Willemsen, J., Dula, C. S., Deelercq, F., & Verhaeghe, P. (2008). *The Dula Dangerous Driving Index: An Inverstigation of Reliability and Validity Acriss Culture*. *Accident Analysis and Prevention*, 798-806.
- Yuliati, Nanik. (2012). *Krisis Identitas Sebagai Problem Psikososial Remaja*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo.

LAMPIRAN

Lampiran 1

Skala Penelitian

SKALA PSIKOLOGI



JURUSAN PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU PENDIDIKAN

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2019

JURUSAN PSIKOLOGI**UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

Dengan hormat,

Dalam rangka memenuhi persyaratan untuk menyelesaikan pendidikan sarjana psikologi di Universitas Negeri Semarang, saya bermaksud mengadakan penelitian di bidang psikologi perkembangan. Untuk itu, saya membutuhkan sejumlah data yang akan dapat saya peroleh dengan adanya kerjasama dari anda dalam mengisi kuesioner ini.

Dalam pengisian kuesioner ini tidak ada jawaban yang salah. Hal yang saya harap dan butuhkan adalah kejujuran dan jawaban yang paling mendekati keadaan Anda yang sesungguhnya. Oleh karena itu, saya selaku peneliti mengharapkan Anda bersedia memberikan jawaban Anda sendiri sejujur-jujurnya tanpa mendiskusikannya dengan orang lain. Semua jawaban akan dijaga kerahasiannya dan hanya digunakan untuk keperluan penelitian saja.

Bantuan Anda dalam menjawab penelitian ini merupakan bantuan yang sangat besar dan berarti dalam keberhasilan penelitian ini. Atas kerjasama Anda, saya ucapkan terima kasih.

Semarang, Desember 2019

Hormat saya,

Adeliia Anggun Pertiwi

IDENTITAS DIRI

Nama/Inisial :

Usia :

Jenis Kelamin :

Bisa Mengendarai Sepeda Motor Sejak :

- a. Kurang dari satu tahun yang lalu
- b. Lebih dari satu tahun yang lalu

PETUNJUK PENGISIAN

Anda diharapkan menjawab setiap pertanyaan dalam skala ini sesuai dengan keadaan, perasaan dan pikiran Anda yang sebenarnya dengan cara memilih :

- 1 : Bila Anda merasa **sangat tidak sesuai** dengan pernyataan tersebut
- 2 : Bila Anda merasa **tidak sesuai** dengan pernyataan tersebut
- 3 : Bila Anda merasa **sesuai** dengan pernyataan tersebut
- 4 : Bila Anda merasa **sangat sesuai** dengan pernyataan tersebut

Berikan **tanda silang (X)** pada kolom jawaban yang Anda anggap paling sesuai dengan diri Anda.

1. Saya senang sekali berkumpul dengan keluarga
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3----- **4** **Sangat Sesuai**

NB :

Jika Anda ingin memperbaiki jawaban, Anda cukup membuat tanda sama dengan (=) di tengah-tengah tanda lingkaran.

SKALA 1

1. Ketika saya marah saya mengendarai motor dengan kecepatan tinggi
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

2. Ketika sedang mengendarai motor, saya susah mengendalikan emosi
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

3. Saya menganggap pengemudi lain bodoh dalam berkendara
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

4. Saya membunyikan klakson ketika ada pengendara lain yang mengganggu
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

5. Saya mengacungkan jari tengah kepada pengendara lain yang mengganggu
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

6. Saya meneriakkan kata-kata jorok ketika saya kesal dengan pengendara lain
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

7. Saya menghadang pengendara lain yang membuntuti saya menggunakan kendaraan yang saya gunakan

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

8. Saya mempercepat laju kendaraan, ketika ada pengendara lain yang mengancam keselamatan

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

9. Ketika saya diganggu oleh pengendara lain, saya akan buntuti pengendara tersebut

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

10. Saya menyalip-nyalip pengendara lain saat di lampu merah, supaya saya bisa maju paling depan

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

11. Saya akan menyalip mobil yang melaju sangat lambat

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

12. Jika ada pengendara lain yang mengganggu, saya rasa saya mempunyai hak untuk membalasnya

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

13. Saya merasa jengkel ketika saya terjebak dalam kemacetan lalu lintas

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

14. Saya menerobos rel kereta api dengan cepat, ketika ada kereta yang melaju dengan lambat
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
15. Saya menerobos lampu lalu lintas ketika lampu masih kuning
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
16. Saya tetap mengendarai motor meskipun pikiran sedang tidak fokus
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
17. Saya merasa kesal ketika ada pengendara lain memotong jalan saya saat melaju
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
18. Saya kesal ketika terlambat dari jadwal, sehingga saya mengendarai dengan kecepatan tinggi
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
19. Ketika saya menyetir, teman yang saya membonceng menasehati supaya saya mengendarai lebih pelan
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
20. Saya merasa kesal ketika kendaraan di depan saya melambat tanpa alasan

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

21. Saya bergerak ketengah jalan untuk melihat apakah saya bisa menyalip mobil didepan yang bergerak lambat

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

22. Saya melaju dengan kecepatan tinggi supaya bisa cepat sampai ke tempat yang di tuju

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

23. Ketika berada di jalan, saya merasa menjadi pembalap professional

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

24. Saya merasa kesal dengan pengendara yang belum handal tapi sudah mengendarai motor di jalan

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

25. Saya tidak menggunakan helm ketika berkendara jarak dekat

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

26. Saya berkendara di jalur tepian (bahu jalan) untuk mengatasi kemacetan lalu lintas

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

27. Ketika menyalip mobil di jalan dua jalur, saya melaju dengan cepat supaya tidak berpapasan dengan mobil dari arah berlawanan

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

28. Saya tetap mengendarai sepeda motor yang saya bawa, meskipun kepala sedang pusing

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

29. Saya merasa kehilangan kesabaran jika harus berhadapan dengan pengendara lain

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

30. Saya menganggap diri saya berani dalam mengambil resiko ketika sedang berkendara

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

31. Saya merasa bahwa sebagian besar peraturan lalu lintas tidak selalu harus dipatuhi

Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

SKALA 2

1. Bukan hal yang baik menceritakan rahasia yang saya miliki
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

2. Saya senang mempengaruhi orang lain dengan kecerdikan yang saya miliki untuk mencapai tujuan tertentu
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

3. Apapun yang terjadi, saya harus mendapatkan orang yang ahli untuk bekerja sama dengan saya
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

4. Saya akan menghindari konflik dengan orang lain karena bisa saja justru dia akan membantu saya di masa depan
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

5. Saya menyimpan informasi orang lain yang dapat saya gunakan untuk melawannya di kemudian hari
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

6. Saya harus menunggu waktu yang tepat untuk bisa menerima orang yang pernah bermasalah dengan saya
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

7. Ada beberapa hal yang harus saya sembunyikan dari orang lain agar nama baik saya tetap terjaga
- Sangat Tidak Sesuai** 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
8. Saya memastikan rencana yang saya buat menguntungkan diri saya, bukan orang lain
- Sangat Tidak Sesuai** 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
9. Saya dapat mempengaruhi banyak orang
- Sangat Tidak Sesuai** 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
10. Orang lain menganggap saya memiliki jiwa kepemimpinan
- Sangat Tidak Sesuai** 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
11. Saya benci menjadi pusat perhatian
- Sangat Tidak Sesuai** 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
12. Banyak aktivitas kelompok yang akan kacau jika tanpa kehadiran saya
- Sangat Tidak Sesuai** 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
13. Orang lain selalu mengatakan bahwa saya istimewa
- Sangat Tidak Sesuai** 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

14. Saya senang berkenalan dengan orang penting
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
15. Saya merasa malu jika seseorang memuji saya
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
16. Saya membandingkan diri saya dengan orang yang terkenal
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
17. Saya adalah orang yang biasa-biasa saja
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
18. Saya layak untuk dihormati atas apa yang sudah saya lakukan
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
19. Saya akan tetap balas dendam meskipun orang itu lebih berkuasa
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
20. Saya menghindari situasi yang membahayakan
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

21. Pembalasan harus setimpal, segera, dan sama kejamnya
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
22. Orang-orang berkata jika saya sering berperilaku di luar kendali
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
23. Saya bisa menjadi jahat dengan orang lain, ketika disakiti
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
24. Orang-orang yan mencari masalah dengan saya pasti akan menyesal
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
25. Saya tidak pernah memiliki masalah yang berhubungan dengan hukum
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
26. Saya senang melihat orang yang tidak saya sukai tersakiti
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**
27. Saya akan mengatakan apapun untuk mendapatkan apa yang saya inginkan
Sangat Tidak Sesuai 1-----2-----3-----4 **Sangat Sesuai**

LAMPIRAN 2
TABULASI DATA UJI COBA INSTRUMEN
DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR

LAMPIRAN 3
TABULASI DATA UJI COBA INSTRUMEN
THE DARK TRIAD PERSONALITY

Lampiran 4 Uji Validitas *Dangerous Driving Behavior*

		Skor Total
	Pearson Correlation	.312
VAR00001	Sig. (2-tailed)	.027
	N	50
	Pearson Correlation	.627
VAR00002	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.610
VAR00003	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.036
VAR00004	Sig. (2-tailed)	.805
	N	50
	Pearson Correlation	.562
VAR00005	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.561
VAR00006	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.570
VAR00007	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.313
VAR00008	Sig. (2-tailed)	.027
	N	50
	Pearson Correlation	.599
VAR00009	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.515
VAR00010	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.238
VAR00011	Sig. (2-tailed)	.096
	N	50
	Pearson Correlation	.554
VAR00012	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.253
VAR00013	Sig. (2-tailed)	.076
	N	50
	Pearson Correlation	.679
VAR00014	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.643
VAR00015	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.519
VAR00016	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.494
VAR00017	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.534
VAR00018	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	-.015
VAR00019	Sig. (2-tailed)	.918

	N	50
	Pearson Correlation	.208
VAR00020	Sig. (2-tailed)	.147
	N	50
	Pearson Correlation	.358
VAR00021	Sig. (2-tailed)	.011
	N	50
	Pearson Correlation	.390
VAR00022	Sig. (2-tailed)	.005
	N	50
	Pearson Correlation	.596
VAR00023	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.285
VAR00024	Sig. (2-tailed)	.045
	N	50
	Pearson Correlation	.071
VAR00025	Sig. (2-tailed)	.626
	N	50
	Pearson Correlation	.383
VAR00026	Sig. (2-tailed)	.006
	N	50
	Pearson Correlation	.100
VAR00027	Sig. (2-tailed)	.492
	N	50
	Pearson Correlation	.458
VAR00028	Sig. (2-tailed)	.001
	N	50
	Pearson Correlation	.572
VAR00029	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.529
VAR00030	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.561
VAR00031	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
Sor Total	Pearson Correlation	1
	N	50

Lampiran 5 Uji Validitas *the Dark Triad Personality*

		Skor Total
	Pearson Correlation	.370
VAR00001	Sig. (2-tailed)	.008
	N	50
	Pearson Correlation	.385
VAR00002	Sig. (2-tailed)	.006
	N	50
	Pearson Correlation	.367
VAR00003	Sig. (2-tailed)	.009
	N	50
	Pearson Correlation	.228
VAR00004	Sig. (2-tailed)	.111
	N	50
	Pearson Correlation	.579
VAR00005	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.519
VAR00006	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.407
VAR00007	Sig. (2-tailed)	.003
	N	50
	Pearson Correlation	.390
VAR00008	Sig. (2-tailed)	.005
	N	50
	Pearson Correlation	.428
VAR00009	Sig. (2-tailed)	.002
	N	50
	Pearson Correlation	.365
VAR00010	Sig. (2-tailed)	.009
	N	50
	Pearson Correlation	.324
VAR00011	Sig. (2-tailed)	.022
	N	50
	Pearson Correlation	.386
VAR00012	Sig. (2-tailed)	.006
	N	50

	Pearson Correlation	.575
VAR00013	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.283
VAR00014	Sig. (2-tailed)	.046
	N	50
	Pearson Correlation	.246
VAR00015	Sig. (2-tailed)	.086
	N	50
	Pearson Correlation	.447
VAR00016	Sig. (2-tailed)	.001
	N	50
	Pearson Correlation	-.263
VAR00017	Sig. (2-tailed)	.065
	N	50
	Pearson Correlation	.319
VAR00018	Sig. (2-tailed)	.024
	N	50
	Pearson Correlation	.673
VAR00019	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.253
VAR00020	Sig. (2-tailed)	.077
	N	50
	Pearson Correlation	.524
VAR00021	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.445
VAR00022	Sig. (2-tailed)	.001
	N	50
	Pearson Correlation	.479
VAR00023	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.437
VAR00024	Sig. (2-tailed)	.001
	N	50
	Pearson Correlation	.311
VAR00025	Sig. (2-tailed)	.028
	N	50
VAR00026	Pearson Correlation	.491

	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	.542
VAR00027	Sig. (2-tailed)	.000
	N	50
	Pearson Correlation	1
Skor Total	N	50

LAMPIRAN 6
TABULASI DATA PENELITIAN
DANGEROUS DRIVING BEHAVIOR

LAMPIRAN 7
TABULASI DATA PENELITIAN
THE DARK TRIAD PERSONALITY

LAMPIRAN 8
SURAT BALASAN DARI TEMPAT
PENELITIAN



PEMERINTAH KABUPATEN KENDAL
DINAS PENDIDIKAN dan KEBUDAYAAN
SMP NEGERI 2 BOJA

Jalan Raya Tampingan – Boja 51381, Telepon (0294) 571255
 Pos-el info : smp_n2_boja@yahoo.co.id

SURAT KETERANGAN

Nomor : 420/048/SMP

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : HARTANTO, S.Pd, M.Pd
 N I P : 19700601 199412 1 001
 Pangkat / Gol. Ruang : Pembina / IV.a
 Jabatan : Kepala Sekolah
 Unit Kerja : SMP Negeri 2 Boja Kabupaten Kendal

Sesuai dengan surat dari Fakultas Psikologi Universitas Negeri Semarang
 Nomor : B/22815/UN37.1.1LT/2019 Tertanggal 22 Nopember 2019 perihal
 Permohonan Ijin Penelitian, menerangkan bahwa :

Nama : ADELIA ANGGUN PERTIWI
 N I M : 1511416020
 Jurusan/Prodi : S.1 Psikologi

Pada tanggal 28 Nopember s.d 20 Desember 2019 yang bersangkutan benar-benar telah melaksanakan Penelitian di SMP Negeri 2 Boja Kabupaten Kendal.dalam rangka penyusunan skripsi dengan judul ***Pengaruh Dark Triad Personality terhadap dangerous Driving Behaviour pada Pengendara Sepeda Motor di Usia Remaja Awal***

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya.



27 Januari 2020
 Kepala SMP Negeri 2 Boja,

HARTANTO, S.Pd, M.Pd.
 Pembina
 NID 197006011994121001



Scanned with
 CamScanner