

HUBUNGAN ANTARA KEPERIBADIAN DAN PERILAKU BERSEPEDA BERISIKO: ANALISIS PADA KOMUNITAS PESEPEDA JAKARTA

Arif Triman^{1*}, Chandradewi Kusristanti²

¹Faculty of Psychology, Universitas Diponegoro,
Prof. Mr. Sunario, Street, Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

²Faculty of Psychology, Universitas YARSI
Menara YARSI Kav. 13 Lt. 1, Jl. Letjen. Suprpto, Cempaka Putih, Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10510

*ariftriman@live.undip.ac.id

Abstrak

Bersepeda telah muncul sebagai salah satu bentuk mobilitas yang menonjol dan dapat meningkatkan kesehatan individu. Namun, peningkatan jumlah pesepeda ini juga diikuti oleh meningkatnya jumlah kecelakaan yang melibatkan pesepeda di jalan. Penelitian-penelitian sebelumnya dalam bidang psikologi lalu lintas menunjukkan adanya korelasi antara tingkat kecelakaan dengan perilaku berkendara berisiko di jalan. Kecelakaan di jalan dipengaruhi oleh faktor lingkungan dan sosial, serta faktor individu seperti kepribadian pengguna jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menelaah hubungan antara dimensi kepribadian pesepeda dan perilaku bersepeda berisiko di Jakarta. Penelitian ini menggunakan desain penelitian korelasional. Sebanyak 241 pesepeda berpartisipasi dalam penelitian ini dengan menggunakan teknik *snowball sampling*. Perilaku bersepeda berisiko diukur menggunakan *Cycling Behavior Questionnaire* (CBQ) ($\alpha = 0,7-0,85$), sedangkan kepribadian diukur menggunakan *Big Five Inventory* (BFI) ($\alpha = 0,7-0,87$). Hasil penelitian menunjukkan adanya korelasi negatif dan signifikan antara dimensi *agreeableness* dan *conscientiousness* pada BFI dengan dimensi *error* dan *violation* pada CBQ ($r = -0,224 - -0,300$, $p < 0,05$). Selain itu, ditemukan pula korelasi positif dan signifikan antara dimensi *neuroticism* pada BFI dengan dimensi *error* ($r = 0,292$, $p < 0,05$) dan *violation* ($r = 0,331$, $p < 0,05$) pada CBQ. Temuan ini menunjukkan faktor kepribadian perlu dipertimbangkan dalam upaya meningkatkan keselamatan bersepeda.

Kata kunci: kepribadian; komunitas pesepeda; perilaku bersepeda berisiko

Abstract

Cycling has emerged as a prominent form of mobility and enhance individual health outcomes. However, this increase in cycling has been accompanied by the increasing the number of accident involving cyclists on the road. Previous studies demonstrated a correlation between crash rates and the risky driving behaviors on the road. Accidents on road influenced by environmental and social factors as well as individual factors, such as the personality of road users. This study will examine the relationship between cyclists' personality traits and their risky cycling behavior in Jakarta. This study used a correlational research design. Total of 241 cyclists participated in this study, which employed a snowball sampling technique. The risky cycling behavior was measured with *Cycling Behavior Questionnaire* (CBQ) ($\alpha = 0.7-0.85$) and Personality was measured using *Big Five Inventory* (BFI) ($\alpha = 0.7-0.87$). The findings demonstrate a negative and significant correlation between BFI dimension *agreeableness* and *conscientiousness* with CBQ dimension *error* and *violation* ($r = -0,224 - -0,300$, $p < 0,05$). There are positive and significant correlation between BFI dimension *Neuroticism* and CBQ dimension *error* ($r = 0,292$, $p < 0,05$) and *violation* ($r = 0,331$, $p < 0,05$). The findings of this study suggest that personality factors should be considered to improve cycling safety.

Keywords: personality; cycling community; risky cycling behaviour

PENDAHULUAN

Bersepeda merupakan salah satu bentuk aktivitas fisik yang semakin mendapatkan perhatian dari masyarakat maupun kalangan akademik dalam dekade terakhir. Aktivitas ini tidak hanya

dipandang sebagai kegiatan olahraga atau rekreasi, melainkan juga sebagai salah satu moda transportasi alternatif yang ramah lingkungan. Penelitian-penelitian terdahulu telah menunjukkan bahwa bersepeda memberikan manfaat signifikan bagi kesehatan fisik, misalnya menurunkan risiko penyakit kardiovaskular, kanker, dan kematian dini, sekaligus memiliki kontribusi positif terhadap kesehatan psikologis melalui penurunan tingkat stres, kecemasan, dan peningkatan kesejahteraan subjektif (Møller dkk., 2024; Moran dkk., 2019). Selain manfaat kesehatan, bersepeda juga dipandang sebagai solusi strategis untuk mengurangi kemacetan lalu lintas serta polusi udara di kota-kota besar (Bösehans & Massola, 2018; O'Hern, 2020).

Peningkatan jumlah pesepeda juga terjadi di Jakarta, terutama sejak pandemi COVID-19 yang mendorong masyarakat mencari alternatif mobilitas yang lebih aman, sehat, dan fleksibel (Antasaputra & Maudini, 2023). Data dari *Institute for Transportation Development Policy* (ITDP) menunjukkan jalur sepeda di jalan Jendral Sudirman menjadi yang paling ramai dengan hingga 380 pesepeda per jam, sementara di area perumahan dan perkantoran jumlahnya bervariasi antara 50–130 pesepeda per jam (Antasaputra & Maudini, 2023). Ragam pengguna jalur sepeda juga semakin luas, mencakup pesepeda ekonomi (pedagang, kurir), pesepeda rekreasi, komuter harian, dan pesepeda olahraga. Pemerintah daerah merespons fenomena ini dengan membangun jalur sepeda sementara atau *pop-up protected cycle lanes* di beberapa ruas jalan utama. Namun demikian, perlu dicatat bahwa infrastruktur tersebut masih terbatas dan tidak menyeluruh, sehingga penggunaannya belum optimal dalam menjamin keselamatan pesepeda (Antasaputra & Maudini, 2023). Di sisi lain, kondisi lalu lintas Jakarta ditandai oleh tingkat kepadatan kendaraan yang tinggi, dominasi sepeda motor, serta interaksi lalu lintas yang heterogen. Kondisi ini menimbulkan tantangan serius bagi keselamatan pesepeda, di mana laporan menunjukkan bahwa kecelakaan maupun insiden *near-miss* seringkali terjadi, terutama pada titik simpang jalan atau jalur padat yang mempertemukan pesepeda dengan kendaraan bermotor (Channel News Asia, 2018; O'Hern, 2020). Data dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta (2021) menunjukkan bahwa kenaikan tren bersepeda juga mempengaruhi lonjakan jumlah kecelakaan di Jakarta, khususnya 80 kasus kecelakaan pada tahun 2018 dan meningkat menjadi 96 kasus kecelakaan pada tahun 2021.

Kecelakaan di jalan raya disebabkan oleh faktor internal manusia maupun faktor eksternal manusia (Lakhan, 2020; Triman & Bagaskara, 2017). Faktor internal berkaitan dengan aspek intrinsik individu, mencakup atribut seperti kepribadian, proses kognitif, kapasitas perhatian, kelelahan, dan elemen tambahan. Sebaliknya, faktor eksternal mengacu pada kondisi yang ada di luar individu, termasuk kekurangan infrastruktur seperti kerusakan jalan, sinyal peraturan seperti lampu lalu lintas, fenomena kemacetan, dan keadaan terkait. Dalam konteks bersepeda, perilaku berisiko pesepeda menjadi faktor internal yang penting serta berkontribusi terhadap kecelakaan dan keselamatan pesepeda di jalan raya (Gremmelmaier dkk., 2023).

Menurut Useche dkk. (2018) perilaku mengemudi berisiko bersepeda mengacu pada tindakan yang diambil oleh pengendara sepeda yang meningkatkan kemungkinan kecelakaan atau situasi berbahaya saat berkendara. Ini termasuk perilaku seperti mengabaikan sinyal lampu lalu lintas, melanggar rambu lalu lintas, berkendara tanpa perlengkapan keselamatan yang tepat, dan gagal menjaga jarak aman dari kendaraan. Perilaku berisiko seperti itu tidak hanya membahayakan keselamatan pengendara sepeda tetapi juga menimbulkan risiko bagi pengguna jalan lainnya.

Perilaku bersepeda berisiko secara umum dapat dikategorikan ke dalam tiga dimensi utama, yakni *errors*, *violations*, dan *positive behaviour* (Useche dkk., 2018). Dimensi *errors*

mencakup kesalahan tidak disengaja yang muncul karena kurangnya perhatian, kesalahan persepsi, atau pengambilan keputusan yang keliru saat bersepeda. Sebaliknya, *violations* mengacu pada pelanggaran yang dilakukan secara sadar, seperti menerobos lampu merah, melawan arus, atau menggunakan jalur yang tidak sesuai peruntukan. Kedua perilaku ini terbukti berkontribusi terhadap peningkatan risiko kecelakaan, baik melalui kelalaian kognitif maupun tindakan yang disengaja melanggar aturan.

Di sisi lain, *positive behaviour* menggambarkan perilaku aman dan prososial yang meningkatkan keselamatan diri dan pengguna jalan lain, seperti menggunakan helm, memberikan isyarat tangan sebelum berbelok, mematuhi rambu lalu lintas, dan menghindari distraksi (Bishop dkk., 2023; Useche dkk., 2024). Studi yang dilakukan oleh Useche dkk. (2019) menunjukkan bahwa keseimbangan antara *errors*, *violations*, dan *positive behaviour* menentukan tingkat keselamatan bersepeda secara keseluruhan. Oleh karena itu, peningkatan perilaku positif dan pengendalian terhadap kesalahan serta pelanggaran menjadi kunci penting dalam menciptakan budaya bersepeda yang aman, disiplin, dan berkelanjutan di lingkungan perkotaan padat seperti Jakarta.

Dalam hubungannya dengan penentu perilaku pengendara sepeda, faktor internal tambahan yang layak dipertimbangkan adalah kepribadian, yang telah ditunjukkan secara empiris dalam berbagai penyelidikan psikologi lalu lintas untuk mempengaruhi proses pengambilan keputusan individu, regulasi emosional, dan respons terhadap keadaan genting yang dihadapi saat menavigasi jalan (Zheng dkk., 2019). Dimensi *Big Five Personality Trait* seperti *extraversion*, *agreeableness*, *conscientiousness*, *neuroticism*, dan *openness*, sering digunakan sebagai kerangka teoretis dalam menjelaskan variasi perilaku berlalu lintas. Penelitian menunjukkan bahwa *conscientiousness* dan *agreeableness* cenderung menurunkan kemungkinan melakukan pelanggaran maupun kesalahan, sementara *neuroticism* berhubungan positif dengan perilaku berisiko akibat tingginya kecemasan dan lemahnya regulasi emosi (O'Hern dkk., 2020; Zheng dkk., 2019).

Secara teoretis, hubungan antara kepribadian dan perilaku berlalu lintas dapat dijelaskan melalui mekanisme regulasi diri, persepsi risiko dan pengendalian emosi. Individu dengan tingkat *conscientiousness* tinggi umumnya menunjukkan kemampuan kontrol diri yang baik, lebih terorganisasi, dan cenderung berhati-hati dalam menghadapi situasi berisiko di jalan. Sebaliknya, individu dengan tingkat *neuroticism* tinggi sering kali mengalami kecemasan berlebih dan kesulitan mengendalikan emosi, yang dapat mengganggu konsentrasi dan penilaian situasional saat bersepeda (Ulleberg & Rundmo, 2003). Dimensi *extraversion* dan *openness* juga dikaitkan dengan kecenderungan terhadap pencarian sensasi (*sensation seeking*), yang dapat meningkatkan perilaku berisiko seperti kecepatan tinggi atau pelanggaran minor (Zuckerman, 2007; O'Hern dkk., 2020). Dengan demikian, setiap dimensi kepribadian memiliki jalur pengaruh tersendiri terhadap perilaku bersepeda berisiko, baik melalui mekanisme kognitif maupun emosional.

Selain mekanisme psikologis internal, pengaruh kepribadian terhadap perilaku bersepeda juga dipengaruhi oleh faktor kontekstual dan budaya lalu lintas. Di kota besar seperti Jakarta, lingkungan jalan yang padat, minimnya fasilitas bersepeda, serta norma sosial yang permisif terhadap pelanggaran lalu lintas dapat memperkuat ekspresi perilaku berisiko, terutama pada individu dengan *neuroticism* tinggi atau *conscientiousness* rendah (Useche dkk., 2019).

Meskipun sejumlah studi internasional telah mengonfirmasi keterkaitan kepribadian dengan perilaku berlalu lintas, sebagian besar penelitian tersebut dilakukan di negara-negara maju

dengan infrastruktur bersepeda yang relatif aman. Kajian yang meneliti hubungan kepribadian dengan perilaku berisiko bersepeda di negara berkembang masih sangat terbatas. Salah satu penelitian yang telah dilakukan di Indonesia, yakni oleh Triman dan Kusristanti (2023) yang meneliti perilaku pesepeda di DKI Jakarta. Penelitian ini menemukan bahwa faktor internal seperti persepsi risiko, pengetahuan akan aturan, dan distraksi berperan penting dalam perilaku bersepeda yang aman maupun berisiko. Namun demikian, kajian mengenai keterkaitan antara aspek kepribadian dan perilaku berisiko bersepeda di kota besar dengan dinamika lalu lintas kompleks seperti Jakarta masih jarang dilakukan. Oleh karena itu, penelitian ini berupaya mengisi kekosongan tersebut dengan menguji keterkaitan dimensi kepribadian *Big Five* terhadap perilaku berisiko pesepeda di Jakarta. Dengan memahami faktor psikologis yang mendasari perilaku tersebut, diharapkan dapat dikembangkan intervensi pendidikan keselamatan yang lebih tepat sasaran dan kontekstual.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain korelasional yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kepribadian dan perilaku berisiko bersepeda. Desain korelasional dipilih karena sesuai untuk menguji keterkaitan antar variabel tanpa memberikan manipulasi terhadap kondisi partisipan.

Partisipan penelitian berjumlah 241 orang pesepeda yang tergabung dengan komunitas dan berdomisili di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Mereka direkrut menggunakan teknik *snowball sampling*, yaitu dengan meminta partisipan awal untuk merekomendasikan individu lain yang memiliki karakteristik serupa. Teknik ini dipilih karena populasi pesepeda di Jakarta relatif heterogen dan belum tersedia daftar sampling yang terstruktur. Karakteristik demografis yang dikumpulkan meliputi usia, jenis kelamin, frekuensi bersepeda, serta tujuan utama bersepeda (komuter, rekreasi, maupun olahraga).

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua alat ukur utama. Pertama, *Cycling Behavior Questionnaire* (CBQ), yang digunakan untuk mengukur perilaku berisiko pesepeda. CBQ mengklasifikasikan perilaku ke dalam tiga dimensi, yaitu *errors*, *violation*, dan *positive behaviour* dengan tingkat reliabilitas internal antara 0.70 hingga 0.85 (Useche dkk., 2018). Instrumen kedua adalah *Big Five Inventory* (BFI) (Ramdhani, 2012), yang digunakan untuk mengukur kepribadian berdasarkan lima dimensi utama: *extraversion*, *agreeableness*, *conscientiousness*, *neuroticism*, dan *openness*. Instrumen ini telah banyak digunakan dalam berbagai penelitian dengan reliabilitas internal antara 0.70 hingga 0.87.

Prosedur pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner dalam bentuk daring dan luring. Partisipan diberikan informasi mengenai tujuan penelitian, jaminan kerahasiaan, serta hak mereka untuk menarik diri kapan saja tanpa konsekuensi. Analisis data dilakukan dengan uji korelasi Pearson untuk mengetahui hubungan antara dimensi kepribadian dengan dimensi perilaku berisiko bersepeda yang diukur melalui CBQ.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Demografi partisipan menunjukkan sebanyak 241 pesepeda menjadi partisipan dalam penelitian ini. Dilihat dari jenis kelamin, sebanyak 220 orang (91,2%) merupakan pesepeda laki-laki dan 21 orang (8,8%) merupakan pesepeda perempuan. Selain itu jika dilihat dari domisili, sebanyak 146 pesepeda (60,6%) berdomisili di Jakarta, 43 pesepeda (17,8%) berdomisili di Bekasi, 36 pesepeda (15%) berdomisili di Tangerang, 16 pesepeda (6,6%)

berdomisili di Depok. Tabel 1 akan memperlihatkan detail gambaran demografi partisipan dalam penelitian ini.

Table 1.
Demografi Partisipan Penelitian

Demografi		N	%
Domisili	Bekasi	43	17,8%
	Depok	16	6,6%
	Jakarta	146	60,6%
	Tangerang	36	15 %
Jenis Kelamin	Laki-Laki	220	91,2%
	Perempuan	21	8,8%

Sebelum pengujian hipotetesis, peneliti melakukan uji normalitas untuk melihat apakah data terdistribusi normal atau tidak. Hasil uji normalitas menggunakan Uji *Shapiro wilk* menunjukkan rentang nilai signifikansi diantara 0,065-0,098. Oleh karena itu dapat dikatakan persebaran data pada variabel kepribadian dan perilaku bersepeda berisiko terdistribusi normal.

Hasil uji korelasi dilakukan dengan analisis korelasi *Pearson*. Hasil uji korelasi terlihat pada tabel 2. Hasil analisis menunjukkan terdapat hubungan negatif yang signifikan antara dimensi *agreeableness* dan *conscientiousness* dengan perilaku berisiko yang diukur melalui *error* maupun *violation* pada pesepeda di Jakarta. Nilai korelasi berkisar antara -0.224 hingga -0.300 dengan signifikansi $p < 0.05$. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat *conscientiousness* dan *agreeableness* individu, semakin rendah kecenderungan para pesepeda melakukan kesalahan atau pelanggaran saat bersepeda. Sebaliknya, dimensi *neuroticism* menunjukkan hubungan positif yang signifikan dengan kedua jenis perilaku berisiko tersebut. Nilai korelasi sebesar ($r=0.292$; $p < 0.05$) untuk *error* dan ($r=0.331$; $p < 0.05$) untuk *violation*. Artinya, individu dengan tingkat *neuroticism* yang tinggi lebih rentan mengalami kesalahan maupun melakukan pelanggaran dalam aktivitas bersepeda mereka. Sementara itu, dimensi *extraversion* dan *openness* tidak menunjukkan hubungan yang konsisten dengan perilaku berisiko pesepeda. Selain itu dimensi *agreeableness* ($r=0,344$; $p<0,05$) dan *conscientiousness* ($r=0,246$; $p<0,05$) memiliki hubungan yang signifikan dengan dimensi *positive behaviour*. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi tingkat *conscientiousness* dan *agreeableness* individu, semakin tinggi juga kecenderungan para pesepeda melakukan perilaku bersepeda yang aman.

Table 2.
Uji Korelasi antara Kepribadian dengan Perilaku Pesepeda Berisiko

Kepribadian	<i>Error</i>		<i>Violation</i>		<i>Positive Behaviour</i>	
	<i>r</i>	<i>p</i>	<i>r</i>	<i>P</i>	<i>r</i>	<i>p</i>
<i>Openness</i>	0.057	0.380	0.069	0.288	0.295*	< .001
<i>Conscientiousness</i>	-0.224*	< .001	-0.231*	< .001	0.246*	< .001
<i>Extraversion</i>	0.037	0.566	0.083	0.198	0.071	0.273
<i>Agreeableness</i>	-0.276*	< .001	-0.300*	< .001	0.344*	< .001
<i>Neuroticism</i>	0.331*	< .001	0.292*	< .001	0.012	0.848

* $p<0,01$

Temuan ini selaras dengan penelitian terdahulu yang menegaskan bahwa *conscientiousness* berperan dalam meningkatkan regulasi diri, kemampuan mengontrol impuls, serta kecenderungan untuk menaati aturan lalu lintas. *Agreeableness* juga diketahui berhubungan dengan sifat prososial, sehingga individu dengan tingkat *agreeableness* tinggi lebih cenderung mempertimbangkan keselamatan orang lain dan menghindari perilaku agresif (O'Hern dkk., 2020; Useche dkk., 2019). Penelitian lain secara konsisten menunjukkan tren yang sama, dimana pesepeda yang memiliki skor tinggi pada ciri kepribadian *agreeableness* dan *conscientiousness* cenderung jauh lebih kecil kemungkinannya untuk melakukan pelanggaran dan kesalahan saat berkendara di jalan raya. Penelitian O'Hern dkk. (2021) menunjukkan adanya korelasi negatif antara tingkat *agreeableness* dan *conscientiousness* dengan frekuensi pelanggaran serta kesalahan yang dilakukan pesepeda dalam situasi lalu lintas. Penelitian ini menyoroti bahwa individu dengan tingkat *agreeableness* yang tinggi—yang ditandai dengan sifat-sifat seperti empati, kerja sama, dan kepedulian terhadap orang lain—cenderung menunjukkan perilaku bersepeda yang lebih aman. Demikian pula, *conscientiousness*, yang mencerminkan sifat-sifat seperti ketekunan, keandalan, dan rasa tanggung jawab yang tinggi, juga berperan penting dalam mendorong praktik bersepeda yang bertanggung jawab.

Selain itu, kajian meta-analisis yang meneliti perilaku terkait dengan mengemudi berisiko atau agresif juga memperkuat temuan ini (Luo dkk., 2023). Secara khusus, koefisien korelasi untuk pelanggaran aturan lalu lintas dengan trait *conscientiousness* berkisar antara $-0,21$ hingga $-0,26$, sedangkan untuk trait *agreeableness* berkisar antara $-0,23$ hingga $-0,37$. Hasil ini menegaskan pentingnya faktor kepribadian dalam memengaruhi perilaku aman dalam bersepeda maupun berkendara, serta menunjukkan kedua trait kepribadian ini menjadi komponen penting dalam meningkatkan keselamatan di jalan bagi para pesepeda.

Di sisi lain, *neuroticism* sering dikaitkan dengan kecemasan, sensitivitas terhadap stres, dan lemahnya pengendalian emosi, yang pada akhirnya dapat memicu peningkatan risiko kesalahan dan pelanggaran di jalan (Zheng dkk., 2019). Hal ini mendukung temuan peneliti dimana trait *neuroticism* memiliki korelasi yang positif dengan dimensi *error* dan *violation*. Pesepeda yang memiliki trait *neuroticism* yang tinggi, tentunya akan memperlihatkan gaya bersepeda yang impulsif, kurangnya pengendalian emosi yang akhirnya dapat memicu pelanggaran aturan lalu lintas hingga perilaku yang bisa membahayakan diri mereka maupun pengguna jalan raya lainnya. Luo dkk. (2023) dalam studi meta analisis nya juga menemukan individu dengan tingkat *neuroticism* tinggi (lebih cemas, mudah stres, emosional) lebih rentan terhadap kesalahan dan kurang stabil dalam pengendalian diri ketika menghadapi tekanan situasi. Walau demikian, ada studi yang menunjukkan bahwa dalam beberapa konteks atau budaya tertentu, *neuroticism* tidak selalu signifikan berkorelasi dengan trait *error* dan *violation*. Seperti studi pesepeda di Australia menemukan bahwa *neuroticism* tidak signifikan terhadap frekuensi *error* atau *violation* (O'Hern dkk., 2020).

Dalam konteks Jakarta yang ditandai dengan lalu lintas padat, dominasi kendaraan bermotor, serta infrastruktur bersepeda yang terbatas, pengaruh kepribadian terhadap perilaku pesepeda menjadi semakin relevan. Hasil penelitian yang dilakukan oleh (Akbari dkk., (2019) menemukan individu dengan tingkat *neuroticism* tinggi mengalami *overload* stres ketika berhadapan dengan situasi lalu lintas yang padat, sehingga lebih sering kehilangan fokus dan melakukan kesalahan. Sebaliknya, individu dengan tingkat *conscientiousness* yang tinggi relatif lebih mampu menjaga konsistensi perilaku aman, meskipun berada dalam kondisi lalu lintas yang penuh tekanan.

Temuan bahwa *agreeableness* dan *conscientiousness* juga berkaitan positif dengan perilaku aman sejalan dengan penelitian meta-analisis yang dilakukan oleh Luo dkk. (2023). Penelitian ini menemukan bahwa dimensi *Big Five conscientiousness* dan *agreeableness* berkorelasi positif dengan perilaku mengemudi yang lebih aman (Luo dkk., 2023). Ini menunjukkan bahwa selain mengurangi perilaku berisiko, penguatan sifat-sifat kepribadian yang berfokus kepada *conscientiousness* dan *agreeableness* (melalui pelatihan kesadaran diri, intervensi psikologis) dapat mendukung perilaku bersepeda yang lebih aman (Triman & Bagaskara, 2018).

Meskipun demikian, penelitian ini memiliki sejumlah keterbatasan. Pertama, penggunaan snowball sampling dapat menimbulkan bias representasi karena partisipan cenderung merekrut individu dengan karakteristik serupa. Kedua, data diperoleh melalui laporan diri (*self-report*), yang rentan terhadap bias sosial maupun subjektivitas partisipan. Kendati demikian, temuan ini tetap memberikan kontribusi penting dalam memperkaya literatur psikologi lalu lintas di Indonesia, khususnya mengenai faktor psikologis yang memengaruhi perilaku bersepeda berisiko.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa dimensi kepribadian memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berisiko pesepeda di Jakarta. *Agreeableness* dan *conscientiousness* berhubungan negatif dengan kesalahan maupun pelanggaran, sedangkan *neuroticism* berhubungan positif dengan kedua bentuk perilaku tersebut. Temuan ini menegaskan pentingnya mempertimbangkan faktor psikologis dalam merancang intervensi keselamatan bersepeda.

Implikasi praktis dari penelitian ini adalah perlunya pengembangan program pendidikan keselamatan bersepeda yang lebih kontekstual dan personal. Sebagai contoh, individu dengan tingkat *neuroticism* tinggi dapat memperoleh manfaat dari pelatihan regulasi emosi dan manajemen stres, sementara individu dengan *conscientiousness* rendah dapat diarahkan pada strategi penguatan kepatuhan aturan dan pengendalian impuls. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat menjadi dasar bagi pemerintah daerah dan pembuat kebijakan untuk merancang kampanye keselamatan lalu lintas yang tidak hanya menekankan aspek infrastruktur, tetapi juga memperhatikan karakteristik psikologis pengguna jalan.

Dengan demikian, penelitian ini memberikan kontribusi teoretis bagi pengembangan kajian psikologi lalu lintas di Indonesia sekaligus kontribusi praktis dalam upaya menciptakan budaya bersepeda yang aman, sehat, dan berkelanjutan di kota besar seperti Jakarta. Penelitian lanjutan disarankan untuk menggunakan metode sampling yang lebih representatif dan menggabungkan data observasi perilaku nyata agar hasil yang diperoleh semakin valid dan dapat digeneralisasikan.

REFERENSI

- Akbari, M., Lankarani, K., Heydari, S. T., Motevalian, S. A., Tabrizi, R., Shekari, Z. A., & Sullman, M. J. M. (2019). Meta-analysis of the correlation between personality characteristics and risky driving behaviors. *Journal of Injury and Violence Research*, 11(2). <https://doi.org/10.5249/jivr.v11i2.1172>
- Antasaputra, C., & Maudini, S. (2023). *Catatan teknis keberlanjutan jalur sepeda*. Institute for Transportation Development Policy. <https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2023/11/Catatan-Teknis-Keberlanjutan-Jalur-Sepeda-Jakarta.pdf>

- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2022). *Jumlah korban kecelakaan lalu lintas menurut jenis kendaraan bermotor di Provinsi DKI Jakarta*. Jakarta BPS. <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTkzIzI=/jumlah-korban-kecelakaan-lalu-lintas-menurut-jenis-kendaraan-bermotor-di-provinsi-dki-jakarta.html>
- Bishop, D., Natesan Batley, P., & Thompson, R. (2023). Psychological and experiential contributors to experienced cyclists' on-road cycling behaviour: A path analysis study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 93, 55–67. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.11.016>
- Bösehans, G., & Massola, G. M. (2018). Commuter cyclists' risk perceptions and behaviour in the city of São Paulo. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 414-430. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.06.029>
- Channel News Asia. (2018, June 9). *Grim future for Jakarta cyclists as cars dominate traffic lanes*. CNA. <https://www.channelnewsasia.com/asia/grim-future-for-jakarta-cyclists-as-cars-dominate-traffic-lanes-897971>
- Gremmelmaier, H., Hierzegger, L., Mohammed Sohail, M., & Zöllner, J. M. (2023). Cyclist behavior: a survey on characteristics and trajectory modeling. *IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems, Proceedings*. <https://doi.org/10.1109/ITSC57777.2023.10422166>
- Lakhan, R., Pal, R., Baluja, A., Moscote-Salazar, L. R., & Agrawal, A. (2020). Important aspects of human behavior in road traffic accidents. *Indian Journal of Neurotrauma*, 17(2), 85-89. <https://doi.org/10.1055/s-0040-1713079>
- Luo, X., Ge, Y., & Qu, W. (2023). The association between the Big Five personality traits and driving behaviors: A systematic review and meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 183, 106968. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.106968>
- Møller, M., Useche, S. A., Siebert, F. W., & Janstrup, K. H. (2024). What differentiates e-bike riders from conventional cyclists in Denmark? A user-based study. *Journal of Transport and Health*, 34, 101748. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101748>
- Moran, C., Bennett, J. M., & Prabhakaran, P. (2019). Road user hazard perception tests: A systematic review of current methodologies. *Accident Analysis and Prevention*, 129, 309–333. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.05.021>
- O'Hern, S., Stephens, A. N., Young, K. L., & Koppel, S. (2020). Personality traits as predictors of cyclist behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 145, 105704. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105704>
- O'Hern, S., Oxley, J., Useche, S. A., & Buehler, R. (2021). Bicycle rider behavior and crash involvement in Australia. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(5), 2378. <https://doi.org/10.3390/ijerph18052378>
- Ramdhani, N. (2012). Adaptasi bahasa dan budaya inventori big five. *Jurnal Psikologi*, 39(2), 189-207. <https://doi.org/10.22146/jpsi.6986>
- Triman, A., & Bagaskara, S. (2017). Peran trait kepribadian terhadap perilaku mengemudi di jakarta. *Jurnal Psikogenesis*, 5(2), 150-158. <https://doi.org/10.24854/jps.v5i2.503>
- Triman, A., & Kusristanti, C. (2023). Seberapa berisiko pesepeda di jalan raya? Studi perilaku pesepeda di DKI. *Majalah Sainstekes*, 5(2), 95-102. <https://doi.org/10.33476/ms.v10i2.3798>
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427–443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)
- Useche, S. A., Alonso, F., Montoro, L., & Esteban, C. (2018). Distraction of cyclists: How does it influence their risky behaviors and traffic crashes? *PeerJ*, 2018(9), 5616. <https://doi.org/10.7717/peerj.5616>

- Useche, S. A., Montoro, L., Tomas, J. M., & Cendales, B. (2018). Validation of the Cycling Behavior Questionnaire: A tool for measuring cyclists' road behaviors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 1021-1030. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.08.003>
- Useche, S. A., Alonso, F., Cendales, B., & Serge, A. (2019). Healthy but risky: A descriptive study on cyclists' encouraging and discouraging factors for using bicycles, habits and safety outcomes. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 587–599. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.014>
- Useche, S. A., Cendales, B., Alonso, F., & Serge, A. (2019). Well-being, behavioral patterns and cycling crashes of different age groups in Latin America: Are aging adults the safest cyclists? *PLoS ONE*, 14(9), 0221864. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0221864>
- Useche, S. A., Faus, M., Alonso, F., & Montoro, L. (2024). Promoting (safe) young-user cycling in Russian cities: Relationships among riders' features, cycling behaviours and safety-related incidents. *Sustainability*, 16(3), 3193. <https://doi.org/10.3390/su16083193>
- Zheng, Y., Ma, Y., & Cheng, J. (2019). Effects of personality traits and sociocognitive determinants on risky riding behaviors among Chinese e-bikers. *Traffic Injury Prevention*, 20(8), 838–843. <https://doi.org/10.1080/15389588.2019.1655144>
- Zuckerman, M. (2007). Sensation seeking and risky behavior. *American Psychological Association*. <https://doi.org/10.1037/11555-000>