

PERAN KONTROL DIRI SEBAGAI PREDIKTOR PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA PENGEMUDI MOBIL DI JAKARTA

Patricia Angeline, & Retha Arjadi

Universitas Katolik Indonesia Atma Jaya, Jakarta, Indonesia

Corresponding Author: retha.arjadi@atmajaya.ac.id

Abstract

Many things can cause traffic accident, including the driver behaviour. Aggressive driving behaviour is associated with the risk of traffic accident. Aggressive driving behaviour usually predicted by external factors, such as other driver's attitude or gesture that could trigger anger. However, aggressive driving behaviour could also be shown in a situation where there is no other driver, for example when someone drive with a high speed in an empty traffic. This means, internal factor, associated with the ability of the drivers to control themselves, can also contribute to aggressive driving behaviour. This study aims to investigate the role of self-control in predicting aggressive driving behaviour in car driver, specifically in Jakarta. The result from linear aggression analysis shows that self-control significantly predicted aggressive driving behaviour in car drivers in Jakarta. The coefficient is negative, showing that higher self-control determines lower aggressive driving behaviour, and lower self-control determines higher aggressive driving behaviour. Practical implications, limitations of the study, and recommendation for future study are discussed.

Keywords: self-control, aggressive driving, car driver, Jakarta.

PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah kendaraan terjadi di seluruh dunia disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi, nilai-nilai, dan kebutuhan untuk kenyamanan hidup (Chomeya, 2010). Selain menimbulkan kemacetan (Chomeya, 2010), peningkatan jumlah kendaraan juga dapat berkaitan dengan angka kecelakaan. Menurut data yang disebutkan Hardoko (2018), World Health Organization (WHO) menyebut bahwa kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia mengakibatkan sebanyak 1,35 juta orang meninggal setiap tahunnya. Di Indonesia

sendiri, setelah penyakit *tuberculosis* dan jantung, kecelakaan lalu lintas di Indonesia berada pada posisi ketiga sebagai penyebab kematian (Hardoko, 2018). Data dari Polda Metro Jaya menyebut bahwa di DKI Jakarta, jumlah kecelakaan lalu lintas tahun 2019 naik 34% dibanding tahun sebelumnya (Fardiansyah, 2019).

Dirlantas Polda Metro Jaya Kombes Yusuf (dalam Pahrevi, 2019) menyampaikan bahwa di tahun 2018 terdapat sebanyak 55% kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya terjadi pada individu dengan rentang usia 17-35 tahun atau yang disebut dengan kaum milenial. Usia muda

juga dilaporkan memiliki angka kematian yang tinggi akibat kecelakaan lalu lintas, dengan pemicu yang dapat berasal dari rendahnya persepsi mereka terhadap risiko bahaya yang ada di jalan raya (Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018). Persepsi risiko bahaya yang rendah ini dapat memicu munculnya perilaku mengemudi agresif yang berkemungkinan menyebabkan terjadinya kecelakaan, misalnya berupa menerobos lampu merah, mengendarai kendaraan dengan kecepatan melebihi batas yang ditentukan, dan tidak menggunakan alat keselamatan yang ditentukan (Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018).

Perilaku mengemudi agresif merupakan tindakan mengemudi yang dilakukan secara sengaja dan dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang dimotivasi oleh kekesalan, permusuhan, ketidaksabaran, serta upaya untuk menghemat waktu (Tasca, dalam Soffania, 2018). *Foundation for traffic safety* (2009) menyebutkan bahwa studi tentang perilaku mengemudi agresif berfokus pada perilaku mempercepat laju kendaraan, menyesuaikan laju kendaraan, atau melanggar rambu lalu lintas. Lebih lanjut, Houston, Harris, dan Norman (2003) menyebutkan bahwa perilaku mengemudi agresif merupakan pola disfungsi perilaku, dalam hal ini pada konteks mengemudi. Dalam alat ukur berupa skala yang dikembangkan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003), perilaku mengemudi agresif ini tercermin dalam dua indikator besar, yaitu perilaku konflik yang melibatkan pengemudi lain (*conflict behavior*) dan perilaku mengebut (*speeding*) yang mencerminkan perilaku mengemudi yang berbahaya walaupun tidak secara

langsung menunjukkan agresivitas kepada pengemudi lain. Houston, Harris, dan Norman (2003) juga menyebutkan bahwa perempuan menunjukkan perilaku mengemudi agresif yang lebih rendah dibandingkan laki-laki. Namun, terlepas dari jenis kelamin pengemudi, penting untuk mengkaji hal yang lebih mendasar yang berperan dalam munculnya perilaku mengemudi agresif.

Seorang peneliti Merapi Cultural Institute (MCI) Gendhotwukir (dalam Ovier, 2016) menemukan bahwa seseorang dapat mengalami kemarahan di jalan raya saat berkendara karena faktor internal maupun eksternal. Untuk faktor eksternal, biasanya sulit dikontrol, terkait dengan perilaku yang dilakukan secara tiba-tiba oleh sesama pengemudi lain di jalan raya, misalnya ugal-ugalan. Selain itu, faktor lingkungan berupa kemacetan di jalan raya juga dapat memengaruhi emosi pengemudi (Houston, Harris, & Norman, 2003). Sementara, faktor internal mencakup kurangnya kepedulian terhadap individu lain, permusuhan, impulsif, rasa ingin bersaing, mengemudi untuk pelepasan emosi, dan keputusan untuk mengambil risiko (Gendhotwukir dalam Ovier, 2016). Faktor internal ini, termasuk juga perasaan marah yang muncul, dapat membuat pengemudi melakukan perilaku mengemudi agresif sehingga membahayakan diri sendiri dan pengguna jalan lain (James & Nahl, 2000; Šucha & Černochová, 2016).

Penjelasan mengenai faktor eksternal dan internal di atas menggambarkan bahwa perilaku mengemudi agresif erat terkait dengan kondisi jalan yang padat serta perilaku pengemudi lain. Namun menariknya, seseorang bisa mengemudi

dengan kecepatan tinggi saat tidak ada kendaraan yang melintas. Ini termasuk dalam perilaku mengebut (*speeding*) (Houston, Harris & Norman, 2003), dan merupakan bentuk dari perilaku mengemudi agresif juga, karena menggambarkan tindakan yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas dan dilakukan secara sengaja.

Dari penjabaran di atas terlihat bahwa dalam kondisi jalanan baik ramai maupun sepi, perilaku mengemudi agresif tetap dapat muncul. Terkait dengan yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa rendahnya persepsi seseorang terhadap risiko bahaya yang ada di jalan raya dapat memicu munculnya perilaku mengemudi agresif (Setyowati, Firdaus & Rohmah, 2018), ini menunjukkan bahwa ada peran faktor internal individu dalam kemunculan perilaku mengemudi agresif (Setyowati, Firdaus & Rohmah, 2018), termasuk pelanggaran-pelanggaran yang mengarah pada perilaku mengemudi agresif. Suatu mekanisme yang dapat membantu, mengatur, dan mengarahkan perilaku individu disebut sebagai kontrol diri (Krahe, 2005). Kontrol diri juga seringkali dikaitkan dengan pelanggaran aturan yang dilakukan dengan sengaja oleh individu (Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018). Ini menunjukkan bahwa kontrol diri dapat berperan dalam berbagai perilaku, termasuk dalam konteks perilaku mengemudi agresif yang menjadi fokus dalam penelitian ini.

Kontrol diri sendiri merupakan aspek psikologis yang berada di dalam diri individu dan terpisah dari hal-hal eksternal yang berada di luar individu, sehingga peneliti menduga kontrol diri dapat berperan dalam memunculkan perilaku tertentu di luar hal-hal eksternal yang mungkin memicu perilaku

tersebut, seperti contoh perilaku mengemudi agresif yang dilakukan pada saat jalanan lengang dan tidak ada situasi yang memancing agresi. Oleh karena itu, mengkaji peran kontrol diri sebagai prediktor perilaku mengemudi agresif menjadi penting untuk dilakukan, terutama untuk memperkaya pemahaman mengenai perilaku mengemudi yang berpotensi memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Konteks penelitian ini dibatasi untuk pengemudi mobil di Jakarta. Penelitian ini memiliki hipotesis bahwa kontrol diri merupakan prediktor signifikan dari perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di Jakarta.

METODE

Desain

Penelitian ini dilakukan menggunakan pendekatan kuantitatif non-eksperimental yang bersifat *cross-sectional*. Pengambilan data dari partisipan dilakukan sebanyak satu kali menggunakan alat ukur yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk memperoleh data yang dibutuhkan untuk menjawab tujuan penelitian.

Partisipan

Penelitian ini memiliki total $n=138$ partisipan (Rerata usia=25,01, SD=4,88), dengan 62.32% partisipan laki-laki dan 37.68% partisipan perempuan. Kriteria partisipan adalah berusia setidaknya 18 tahun, memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) A, tinggal di Jakarta dan memiliki kebiasaan mengemudi mobil di Jakarta selama setidaknya tiga bulan terakhir dengan frekuensi minimal tiga kali seminggu. Partisipan diperoleh dengan teknik

convenience sampling. Ada total 150 orang yang mengisi kuisioner penelitian, namun berdasarkan hasil pemeriksaan sebelum pengolahan data, 12 di antaranya tidak dapat diikutsertakan karena tidak memenuhi karakteristik sebagai partisipan penelitian ini.

Instrumen

Data pada penelitian ini dikumpulkan menggunakan dua buah alat ukur.

Skala Mengemudi Agresif. Alat ukur ini diadaptasi ke Bahasa Indonesia dari versi asli Bahasa Inggris bernama *Aggressive Driving Behavior Scale* yang dikembangkan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003). Alat ukur ini terdiri dari 11 butir pernyataan. Ada tujuh butir pernyataan yang menggambarkan indikator perilaku konflik (*conflict behavior*), yaitu butir pernyataan nomor 1, 2, 3, 4, 5, 6, dan 7, serta empat butir pernyataan yang menggambarkan perilaku mengebut (*speeding*), yaitu butir pernyataan nomor 8, 9, 10, dan 11. Rentang validitas internal alat ukur ini berada di antara 0,20-0,60 dan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,813. Seluruh butir pernyataan pada alat ukur ini dijawab dengan menggunakan skala antara 1 (sangat tidak setuju) sampai 6 (sangat setuju). Skor yang semakin tinggi pada alat ukur ini mengindikasikan perilaku mengemudi agresif yang semakin tinggi pula.

Skala Kontrol Diri. Alat ukur telah tersedia dalam versi Bahasa Indonesia untuk konteks pengemudi sepeda motor (Febrianto, 2016), dan diadaptasi ke dalam konteks pengemudi mobil untuk kepentingan penelitian ini. Alat ukur ini terdiri dari 34 butir pernyataan yang secara keseluruhan mengukur kontrol diri dalam konteks mengemudi. Rentang validitas internal alat

ukur ini berada di antara 0,20-0,50 dan koefisien reliabilitas sebesar 0,862. Seluruh butir pernyataan pada alat ukur ini dijawab dengan menggunakan skala antara 1 (sangat tidak setuju) sampai 5 (sangat setuju). Semakin tinggi skor pada alat ukur ini menunjukkan kecenderungan kontrol diri yang semakin tinggi.

Prosedur

Secara umum, prosedur penelitian ini mencakup perencanaan, pengambilan data, analisis data, dan pelaporan hasil penelitian.

Hal penting yang menjadi inti dalam perencanaan selain penentuan waktu penelitian dan penyusunan proposal adalah adaptasi alat ukur. Peneliti mengadaptasi kedua alat ukur yang digunakan. Skala Mengemudi Agresif diadaptasi dari versi asli yang berbahasa Inggris *Aggressive Driving Behavior Scale* (Houston, Harris, dan Norman, 2003). Peneliti melakukan proses *translate* dan *back-translate* terhadap alat ukur tersebut ke dalam Bahasa Indonesia dengan bantuan dua orang akademisi di bidang Psikologi yang minimal bergelar Master dan memiliki kemampuan bilingual Bahasa Indonesia dan Bahasa Inggris. Sementara itu, untuk Skala Kontrol Diri sebetulnya sudah tersedia dalam Bahasa Indonesia, namun masih untuk konteks pengemudi motor (Febrianto, 2016), sehingga perlu diadaptasi agar sesuai dengan konteks penelitian yang dilakukan pada pengemudi mobil. Proses adaptasi alat ukur Skala Kontrol Diri ke dalam konteks pengemudi mobil pada penelitian ini difasilitasi oleh seorang akademisi bergelar Doktor di bidang Psikologi.

Setelah diadaptasi, Skala Mengemudi Agresif dan Skala Kontrol Diri diujicobakan pada 70 orang pengemudi mobil di Jakarta yang berbeda dari partisipan utama penelitian. Hasil uji coba menunjukkan seluruh butir pernyataan dari Skala Mengemudi Agresif yang berjumlah 11 butir pernyataan dapat digunakan seluruhnya karena memiliki koefisien korelasi butir-total di atas 0,2. Sementara itu, untuk Skala Kontrol Diri, ada dua dari total 36 butir pernyataan yang koefisien korelasi butir-totalnya berada di bawah 0,2, sehingga kedua butir pernyataan tersebut dibuang, dan menyisakan 34 butir pernyataan yang digunakan dalam penelitian ini.

Untuk pengambilan data, peneliti menyajikan Skala Mengemudi Agresif dan Skala Kontrol Diri ke dalam bentuk form daring menggunakan platform Google Form. Pada halaman pertama form daring tersebut disajikan lembar informasi lengkap mengenai penelitian, yang diakhiri dengan lembar persetujuan untuk berpartisipasi dalam penelitian (*informed consent*). Partisipan perlu menyatakan persetujuan pada *informed consent* dengan cara menekan tombol yang disediakan pada baris terakhir halaman *informed consent* sebelum bisa berpartisipasi mengisi alat ukur penelitian.

Form daring tersebut disebarakan melalui sejumlah media sosial, mencakup LINE, Instagram, dan Twitter untuk menjaring partisipan dan mengumpulkan data. Pengambilan data penelitian dilakukan sejak tanggal 22 April 2020 sampai 3 Mei 2020. Setelah pengambilan data selesai dilakukan, proses penelitian dilanjutkan dengan pengolahan data dan pelaporan hasil.

Analisis Data

Analisis dilakukan melalui uji hipotesis dengan metode regresi linear sederhana. Metode ini digunakan agar peneliti dapat mengetahui signifikan atau tidaknya peran kontrol diri dalam memprediksi perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di Jakarta. Analisis dilakukan menggunakan software SPSS versi 23.

HASIL

Data Demografi

Total partisipan dalam penelitian ini adalah 138 partisipan dengan rerata usia=25,01 dan SD=4,88. Untuk data demografi yang lengkap disajikan pada Tabel 1.

Data Demografi Partisipan

		n (persentase)
Usia	19 tahun	1 (0.72%)
	20-29 tahun	112 (81.16%)
	30-39 tahun	23 (16,66%)
	40 tahun	2 (1.46%)
Jenis kelamin	Laki-laki	86 (62.32%)
	Perempuan	52 (37.68%)
Tempat tinggal	Jakarta Timur	21 (15.22%)
	Jakarta Selatan	24 (17.39%)

	Jakarta Barat	71 (51.45%)
	Jakarta Utara	17 (12.32%)
	Jakarta Pusat	5 (3.62%)
Frekuensi mengemudi dalam seminggu	3 kali	13 (9.42%)
	>3 kali	125 (90.58%)

Hasil Analisis Regresi

Berdasarkan hasil analisis regresi linear sederhana terhadap data yang diperoleh dari Skala Mengemudi Agresif dan Skala Kontrol Diri, kontrol diri merupakan prediktor yang signifikan untuk memprediksi perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di Jakarta, dengan $R^2=.11$, $F(1, 136)=16.84$, $p<.001$. Besaran prediksi dari variabel kontrol diri terhadap variabel perilaku mengemudi agresif adalah $b= -.332$, $t(136)=-4.104$, $p<.001$. Koefisien Beta yang negatif menunjukkan kontribusi prediksi yang bersifat kebalikan. Artinya, kontrol diri yang cenderung rendah memprediksi perilaku mengemudi agresif yang cenderung tinggi, dan sebaliknya, kontrol diri yang cenderung tinggi memprediksi perilaku mengemudi agresif yang cenderung rendah.

Hasil Tambahan

Peneliti menghitung koefisien determinasi untuk mengetahui seberapa besar varians dalam variabel perilaku mengemudi agresif yang dapat dijelaskan dari hubungannya dengan variabel kontrol diri. Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, besar koefisien determinasi (r^2)=.293 yang berarti sebesar 29.3% varians pada variabel perilaku mengemudi agresif dapat dijelaskan dari hubungannya dengan variabel kontrol diri.

Selain itu, peneliti juga melakukan analisis tambahan dengan melakukan uji korelasi terhadap setiap butir pernyataan pada Skala Mengemudi Agresif dengan skor total Skala Kontrol Diri. Berdasarkan dari perhitungan yang dilakukan, diketahui bahwa skor total Skala Kontrol Diri berkorelasi secara signifikan dengan butir pernyataan Skala Mengemudi Agresif nomor 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, dan 11. Lihat Tabel 2.

Korelasi butir pernyataan Skala Mengemudi Agresif dengan Skala Kontrol Diri

Correlations											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
r	-.115	.383*	.457*	.309*	.297*	.393*	.094	.439*	.095	.268*	.373*
Sig. (2-tailed)	.180	.032	.000	.004	.000	.002	.271	.005	.267	.049	.042
N	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138

*Korelasi signifikan pada Alpha level 0.05 (two-tailed)

DISKUSI

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kontrol diri merupakan prediktor yang signifikan untuk memprediksi perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di DKI Jakarta, dengan sifat prediksi yang berkebalikan. Artinya, kontrol diri yang tinggi dapat memprediksi perilaku mengemudi agresif yang rendah, dan sebaliknya.

Secara umum, menurut Logue (1995), individu yang memiliki kontrol diri yang baik akan cenderung mampu mengendalikan diri dengan berperilaku sesuai dengan aturan dan norma yang berlaku dimana pun ia berada, walaupun sebenarnya individu tersebut mungkin ingin melanggar aturan dan norma tersebut. Sementara itu, indikator dari perilaku mengemudi agresif adalah perilaku konflik (*conflict behavior*) dan mengebut (*speeding*), yang pada dasarnya mencerminkan pelanggaran aturan di jalan raya. Dengan demikian, menjadi masuk akal jika kontrol diri yang cenderung rendah akan tercermin dalam bentuk perilaku mengemudi agresif pada konteks pengemudi mobil yang menjadi fokus penelitian ini.

Perhitungan koefisien determinasi menunjukkan bahwa ada 29.3% varians perilaku mengemudi agresif yang dapat dijelaskan dari hubungannya dengan variabel kontrol diri. Adapun faktor lain selain kontrol diri sebesar 70.7% yang dapat menjelaskan variabel perilaku mengemudi agresif tidak diketahui secara pasti dari penelitian ini, dan dapat dieksplorasi pada penelitian selanjutnya.

Adapun terkait hasil analisis tambahan berupa korelasi antara setiap skor butir pernyataan Skala Mengemudi Agresif dengan skor total Skala Kontrol Diri, dapat dilihat bahwa skor total Skala Kontrol Diri berkorelasi negatif dengan skor setiap butir pernyataan Skala Mengemudi Agresif, yang mencakup indikator perilaku konflik (*conflict behavior*) yang nyata-nyata menunjukkan agresivitas kepada pengemudi lain, serta perilaku mengebut (*speeding*) yang tidak secara langsung berkaitan dengan sikap agresif kepada pengemudi lain, namun tetap memiliki potensi bahaya. Namun demikian, tidak semua korelasinya signifikan. Skor total Skala Kontrol Diri berkorelasi signifikan dengan lima dari tujuh butir pernyataan indikator perilaku konflik (*conflict behavior*), dengan rentang koefisien korelasi 0,297-0,457, dan dengan lima dari tujuh butir pernyataan indikator perilaku mengebut (*speeding*), dengan rentang koefisien korelasi 0,268-0,439. Dari sini terlihat bahwa besaran korelasi yang signifikan antara skor total Skala Kontrol Diri dengan tiap-tiap butir pernyataan dari kedua indikator tersebut pun relatif setara. Temuan ini dapat menjelaskan bahwa perilaku mengemudi agresif secara keseluruhan memang berhubungan dengan kontrol diri yang dimiliki individu, terlepas dari perilaku mengemudi agresif itu ditujukan secara langsung kepada pengemudi lain, seperti pada indikator perilaku konflik (*conflict behavior*) ataupun tidak, seperti pada indikator perilaku mengebut (*speeding*). Pada dasarnya, perilaku mengemudi agresif yang

tertuang dalam kedua bentuk indikator perilaku tersebut sama-sama dapat diprediksi oleh kontrol diri dari pengemudi itu sendiri.

Penelitian ini memiliki implikasi praktis dalam menunjukkan bahwa adanya peran kontrol diri sebagai faktor internal individu yang dapat memprediksi munculnya perilaku mengemudi yang agresif pada pengemudi mobil di Jakarta. Ini berarti, perilaku mengemudi mobil yang agresif dapat diminimalisir oleh pengemudi mobil itu sendiri dengan cara melakukan pengelolaan yang lebih baik terhadap kontrol dirinya. Terkait dengan hal ini, penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Chraif, Aniței, Burtăverde & Mihăilă (2016) menunjukkan bahwa faktor internal lain, yaitu kepribadian, dapat memprediksi perilaku mengemudi agresif. Jadi, adanya peran faktor internal dalam perilaku mengemudi agresif memang penting dan tidak dapat diingkari. Faktor-faktor eksternal, seperti situasi jalan raya dan sikap pengemudi kendaraan lain, adalah hal yang tidak bisa dikendalikan, namun pengelolaan terhadap kontrol diri sebagai salah satu faktor internal yang dalam penelitian ini ditemukan signifikan memprediksi perilaku mengemudi agresif, adalah hal yang dapat diupayakan oleh pengemudi mobil. Hal ini penting, karena perilaku mengemudi agresif berkaitan dengan risiko terjadinya kecelakaan di jalan raya (Rosenbloom & Eldror, 2013; Zhang, Yau & Chen, 2013), sehingga jika perilaku mengemudi agresif dapat diminimalkan, risiko kecelakaan pun dapat ikut ditekan.

Peneliti menyadari adanya keterbatasan dalam penelitian ini. Terkait sampel penelitian, jumlah sampel dari lima wilayah Jakarta, yaitu Jakarta Timur, Jakarta Barat, Jakarta Selatan, Jakarta Utara, dan Jakarta Pusat, tidak tersebar merata. Penelitian serupa dapat mempertimbangkan menggunakan *quota sampling* agar dapat mendapatkan proporsi sampel yang di lima wilayah Jakarta secara merata. Selain itu, peneliti juga menyadari bahwa penelitian ini relatif kontekstual karena membatasi sampelnya pada pengemudi mobil di wilayah Jakarta, sementara situasi lalu lintas di Jakarta yang khas dengan kepadatannya bisa jadi tidak representatif untuk wilayah-wilayah lain di Indonesia. Oleh karena itu, peneliti merekomendasikan penelitian ini untuk direplikasi pada sampel pengemudi mobil di daerah selain Jakarta yang memiliki situasi lalu lintas yang berbeda pula dengan Jakarta. Dengan demikian, peran kontrol diri dalam memprediksi perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil dapat dieksplorasi secara lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

- AAA Foundation for Traffic Safety. (2009). *Car crashes rank among the leading causes of death in the United States*. Aggressive Driving: Research Update, 1-11.
- Chomeya, R. (2010). Aggressive driving behavior: undergraduate students study. *Journal of Social Sciences*, 6(3), 411-415.

- Chraif, M., Aniței, M., Burtăverde, V. & Mihăilă, T. (2016). The link between personality, aggressive driving, and risky driving outcomes – testing a theoretical model. *Journal of Risk Research*, 19(6), 780-797. DOI: 10.1080/13669877.2015.1042500.
- Fardiansyah, A. (2019). Kecelakaan lalin di Jakarta sepanjang 2019 capai 7.922, korban meninggal 509 orang. Diambil 20 April 2020 dari: <https://megapolitan.okezone.com/read/2019/12/27/338/2146642/kecelakaan-lalin-di-jakarta-sepanjang-2019-capai-7-922-korban-meninggal-509-orang>
- Febrianto, E. (2016). Hubungan antara self-control terhadap perilaku aggressive driving pada anggota komunitas motor [Skripsi sarjana]. Universitas Muhammadiyah Malang.
- Hardoko, E. (2018). WHO: Tiap 24 detik satu orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas. Diambil 20 April 2020 dari: <https://internasional.kompas.com/read/2018/12/07/13032721/who-tiap-24-detik-satu-orang-tewas-akibat-kecelakaan-lalu-lintas?page=all>.
- Houston, J. M., Harris., & Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: developing a self-report measure of unsafe driving. *North American Journal of Psychology*, 5(2), 269-278.
- James, L., & Nahl, D. (2000, October 16-23). *Aggressive driving is emotionally impaired driving*. Global Conference on Aggressive Driving: Ontario Ministry of Transportation, Road User Safety Branch with Drivers.com, Online Conference on Aggressive Driving. Ontario.
- Krahe, B. (2005). *Perilaku agresif: Buku panduan Psikologi Sosial (Helly Prajitno Soetjipto & Sri Mulyantini Soetjipto, Penerjemah)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Logue, A. W. (1995). *Self-control: Waiting until tomorrow for what you want today*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- Ovier, A. (2016). Studi: Warga kota besar terbiasa marah di jalan. Diambil 20 April 2020 dari: <https://www.beritasatu.com/kesehatan/369640-studi-warga-kota-besar-terbiasa-marah-di-jalan>.
- Pahrevi, D. (2019). 55 persen kecelakaan lalu lintas terjadi pada kaum milenial. Diambil 20 April 2020 dari: <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/03/03/14214071/55-persen-kecelakaan-lalu-lintas-terjadi-pada-kaum-milenial>.
- Rosenbloom, T. & E. Eldror. (2013). *Vehicle impoundment regulations as a means for reducing traffic-violations and road accidents in Israel. Accident Analysis & Prevention*, 50, 423-429.
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R. & Rohmah, N. R. (2018). Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada siswa sekolah menengah atas di kota Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), 329-338. DOI: 10.20473/ijosh.v7i3.2018.329-338
- Soffania, M. I. (2018). Hubungan aggressive driving behavior pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (studi pada siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 222-233. DOI: 10.20473/ijph.v13i2.2018.222-233

Šucha, M. & Černochová, D. (2016). Driver personality as a valid predictor of risky driving. *Transportation Research Procedia*, 14, 4286–4295. DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.400.

Zhang, G., Yau, K.K.W. & Chen, G. (2013). *Risk factors associated with traffic violations and accident severity in China*. *Accident Analysis & Prevention* 59, 18–25.