

# PERBANDINGAN PERILAKU MENGEMUDI BERISIKO ANTARA PENGEMUDI MOBIL DAN PENGENDARA SEPEDA MOTOR DAN KAITANNYA DENGAN FAKTOR-FAKTOR KEPRIBADIAN

Sunu Bagaskara  
Fakultas Psikologi  
Universitas Indonesia  
sunu.bagaskara21@ui.ac.id

## Abstract

The first aim of the study was to examine the difference of behavioral pattern in risky driving between car drivers and motorcycle riders. The second aim was to examine if the risky driving behavior could be predicted by some personality factors (ie. sensation seeking and locus of control). A sample of car drivers (N = 85) and motorcycle riders (N = 136) completed series of questionnaires including questions based on the traffic locus of control (TLoC) scale as well as questions about their risky driving behaviour and sensation seeking tendency. The results showed that there's no significant difference between drivers and riders in overall risky driving behavior. Furthermore, internal locus of control and sensation seeking could be used to predict drivers' risky behaviour on road, while external locus of control was found uncorrelated to risky driving behavior.

**Keywords:** risky driving behavior, sensation seeking, traffic locus of control

## Abstrak

Tujuan pertama dari penelitian ini adalah menguji perbedaan pola perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor. Kedua, studi ini bertujuan untuk menguji apakah perilaku mengemudi berisiko dapat diprediksi oleh faktor-faktor kepribadian (dalam hal ini adalah *sensation seeking* dan *locus of control*). Sebanyak 85 pengemudi mobil dan 136 pengendara sepeda motor mengisi serangkaian kuesioner yang mencakup skala *traffic locus of control* (TLoC), skala *sensation seeking*, dan perilaku mengemudi berisiko. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dalam perilaku mengemudi berisiko secara keseluruhan. Terkait dengan peran faktor kepribadian, *locus of control* internal dan *sensation seeking* ditemukan dapat memprediksi perilaku berisiko di jalan, sedangkan *locus of control* eksternal tidak ditemukan berkorelasi dengan perilaku mengemudi berisiko.

**Kata-kata kunci:** perilaku mengemudi berisiko, *sensation seeking*, *traffic locus of control*

## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang melibatkan pengendara sepeda motor terus menunjukkan angka yang memprihatinkan. Korlantas Polri (2016) mencatat bahwa pada tahun 2015 terjadi lebih dari 65.000 kecelakaan sepeda motor dengan korban tewas mencapai 10.000 jiwa. Angka ini diprediksi akan terus meningkat seiring dengan semakin meningkatnya populasi sepeda motor di jalan. Elliott et al., (2007) menyatakan bahwa kecelakaan pada pengendara sepeda motor merupakan kombinasi dari beberapa elemen, yaitu lingkungan, manusia, dan kendaraan. Sejauh ini, kajian mengenai faktor risiko kecelakaan yang berbasis elemen lingkungan dan kendaraan sudah sangat luas. Akan

tetapi, penelitian yang mengkaji bagaimana peran elemen manusia dalam kaitannya dengan kecelakaan sepeda motor dan risiko keselamatan secara umum belum banyak ditemukan (Elliott et al., 2007). Padahal, berdasarkan sebuah studi mendalam mengenai kecelakaan motor di Eropa, faktor perilaku pengendara menyebabkan 87% dari 921 kecelakaan yang terjadi (Association of European Motorcycle, 2004). Sebesar 37% di antaranya dapat diatribusikan kepada pengendara motor dan 50%-nya diatribusikan kepada pengemudi kendaraan lain. Sementara itu, faktor lingkungan dan kendaraan hanya menyumbang 8% dan 4% dari penyebab kecelakaan. Fakta ini menunjukkan betapa pentingnya memahami bagaimana peran atribusi individual dalam menjelaskan dinamika yang terjadi dalam sebuah kecelakaan yang melibatkan pengendara sepeda motor.

Di antara sejumlah faktor manusia yang ditemukan menjadi penyebab perilaku mengendarai berisiko adalah trait kepribadian pengendara motor (Chen, 2009; Constantinou et al., 2011; Dahlen et al., 2012; Greaves dan Ellison, 2011; Schwebel et al., 2006; Wong et al., 2010). Trait kepribadian dapat diartikan sebagai dimensi dari perbedaan individu dalam kecenderungan untuk menunjukkan pola berpikir, merasa, dan bertindak laku secara konsisten (McCrae dan Costa, 1995).

Salah satu trait kepribadian yang telah secara luas ditemukan sebagai prediktor terhadap perilaku mengemudi berisiko adalah *sensation seeking* (SS). SS didefinisikan sebagai trait yang dicirikan oleh kecenderungan untuk mencari sensasi dan pengalaman yang baru, beragam, dan ekstrem, serta keinginan untuk mengambil risiko, baik itu secara fisik, sosial, legal, dan finansial (Zuckerman, 2007). Dinyatakan juga bahwa perilaku berisiko berkorelasi dengan SS dimana orang dengan SS tinggi cenderung meremehkan risiko atau dapat menerima risiko sebagai konsekuensi untuk merasakan sensasi atau pengalaman tertentu. Sebaliknya, individu dengan SS rendah cenderung menilai situasi lebih berisiko dan menganggap bahwa tidak ada keuntungan dari mengambil risiko tersebut.

Menurut Zuckerman (2007), SS yang tinggi dapat menurunkan penilaian atau persepsi terhadap risiko. Persepsi risiko yang rendah ini kemudian meningkatkan kecenderungan untuk mengambil tindakan berisiko, termasuk mengendarai berbahaya. Pendapat ini didukung oleh temuan Wong et al., (2010) yang mengungkapkan bahwa persepsi risiko dipengaruhi oleh tingkat SS. Pada studi lain, Jonah et al., (2001) berpendapat bahwa SS meningkatkan pola mengemudi yang berbahaya, seperti mengemudi agresif (seperti berteriak kepada pengemudi lain, mengklakson, dan terlibat dalam balapan liar) dan mengemudi berisiko tinggi (seperti menyiap, mengebut, dan menerobos lampu merah). Selain itu, Waylen dan McKenna (2008) juga menemukan bahwa SS tinggi terkait dengan sikap terhadap perilaku berisiko di jalan.

Meskipun sejumlah studi telah menemukan kaitan antara SS dengan perilaku mengemudi berbahaya, tetapi kaitan antara SS dengan kecelakaan masih tidak konsisten. Hartman dan Rawson (1992) menemukan hubungan positif, sedangkan studi yang dilakukan oleh Wiczorek (1995) menghasilkan temuan yang berlawanan dimana partisipan dengan SS tinggi lebih sedikit terlibat dalam kecelakaan. Furnham dan Saip

(1993) juga menemukan hubungan langsung antara SS dengan kecelakaan. Bahkan mereka menemukan kaitan negatif tidak langsung antara kedua hal tersebut. Dijelaskan bahwa individu dengan SS tinggi memiliki konsentrasi lebih baik ketika mengemudi, sehingga dapat menghindari kecelakaan. Temuan ini mendukung temuan sebelumnya oleh Ball dan Zuckerman (1992) bahwa individu dengan SS tinggi lebih mampu mempertahankan fokusnya ketika menghadapi distraksi dibandingkan SS rendah.

Terkait inkonsistensi temuan-temuan tersebut, Zuckerman (2007) menyatakan bahwa pengukuran SS saja tidak dapat menjadi prediktor yang kuat. Oleh karena itu, tambahnya, trait ini akan lebih mampu menjelaskan fenomena mengemudi berisiko jika dikombinasikan dengan faktor-faktor lain, seperti trait marah. Dengan kata lain, kajian mengenai kaitan SS dengan perilaku mengemudi berisiko dengan melibatkan trait lain dapat menjadi tambahan yang penting untuk dipertimbangkan dalam mengembangkan sebuah model untuk memprediksi perilaku mengemudi berisiko.

Bagaimana seorang pengendara memahami sebuah situasi berbahaya tidak terlepas dari kecenderungannya mempersepsi tentang sumber munculnya bahaya dan siapa yang paling bertanggung jawab terhadap segala konsekuensi yang mungkin muncul. Rotter (1966) mengidentifikasi sebuah kontinum yang ia namakan “Locus of Control (LoC)” yang mengklasifikasi individu berdasarkan apakah ia cenderung mengatribusikan segala peristiwa yang terjadi dalam hidupnya kepada faktor-faktor internal atau faktor-faktor eksternal.

Dalam kaitannya dengan perilaku mengemudi, beberapa penelitian menemukan kaitan antara LoC dengan kecenderungan menampilkan perilaku mengemudi tertentu (Arthur dan Doverspike, 1992; Lucidi et al., 2010; Montag dan Comrey, 1987; Ozkan dan Lajunen, 2005). Individu dengan LoC internal cenderung mengandalkan keterampilan dan kemampuan mengemudinya sendiri ketika berada di jalan raya, ketimbang faktor-faktor di luar dirinya yang tidak dapat ia kendalikan. Mengingat individu dengan LoC internal cenderung untuk mengatribusikan konsekuensi mengemudi kepada faktor-faktor internal yang dapat dikontrol, mereka cenderung untuk mengambil tindakan pencegahan. Kecenderungan ini tergambar dari perhatian tinggi ketika mengemudi dan menggunakan perlengkapan keselamatan (helm pada sepeda motor, atau sabuk keselamatan pada mobil) (Lucidi et al., 2010; Montag dan Comrey, 1987). Sebaliknya, individu dengan LoC eksternal gagal menampilkan perilaku yang serupa. Penelitian-penelitian tersebut bahkan menyimpulkan bahwa pengemudi dengan LoC eksternal merupakan pengemudi yang kurang bertanggung jawab dan lebih sering terlibat, dan bahkan menjadi penyebab, dalam kecelakaan lalulintas.

Sejumlah penelitian lainnya menunjukkan hasil yang bertolak belakang. Arthur dan Doverspike (1992) menemukan korelasi negatif antara Driving Externality (DE) dengan angka keterlibatan dalam kecelakaan. Selain itu, individu yang menganggap bahwa dirinya lebih bertanggung jawab terhadap segala konsekuensi yang terjadi ketika mengemudi ternyata melaporkan lebih banyak terlibat dalam kecelakaan dan perilaku melanggar peraturan daripada individu yang lebih menganggap bahwa faktor eksternal, seperti takdir,

orang lain, dan lingkungan, yang bertanggung jawab (Ozkan dan Lajunen, 2005; Ozkan et al., 2012).

Pengemudi dengan LoC internal rentan terhadap optimism bias yang membuat mereka berpikir bahwa kemampuan dan keterampilan mengemudi mereka lebih baik daripada orang lain dan oleh karena itu, merasa bahwa dirinya yang menentukan segala konsekuensi yang terjadi (DeJoy, 1989; White et al., 2011). Selain itu, kaitan antara LoC internal dengan perilaku berisiko juga dapat dikaitkan dengan munculnya persepsi ataupun ilusi kontrol. Horswill dan McKenna (1999) menemukan bahwa individu yang diposisikan sebagai pengemudi (memegang kontrol) mempersepsi risiko lebih rendah daripada individu yang diposisikan sebagai penumpang (tidak memiliki kontrol). Dengan demikian, dapat diduga bahwa individu dengan LoC internal mempersepsi bahaya secara lebih buruk dan menunjukkan perilaku mengemudi yang lebih berisiko sebagai cerminan dari persepsi kontrol yang tinggi terhadap situasi berisiko ketika mengemudi.

## **METODE PENELITIAN**

### **Partisipan**

Penelitian ini melibatkan 221 partisipan dengan rentang usia 16-57 tahun ( $M = 25,7$  tahun,  $SD = 7,97$ ). Dari 221 partisipan, 85 di antaranya adalah pengemudi mobil dan 136 pengendara sepeda motor. Sebagian besar partisipan berdomisili di Jakarta.

### **Pengukuran**

*Locus of control* diukur menggunakan skala *Traffic Locus of Control* (TLoC) yang dikembangkan oleh Ozkan dan Lajunen (2005). Skala TLoC mengukur *locus of control* yang spesifik dalam konteks mengemudi dan kaitannya dengan kecelakaan. Skala TLoC menggunakan skala tipe Likert dengan rentang skor antara 1 (sangat tidak sesuai) hingga 5 (sangat sesuai). Skala ini terdiri atas dua dimensi, yaitu TLoC internal dan TLoC eksternal. Partisipan yang memiliki skor tinggi pada skala TLoC internal berarti cenderung meyakini bahwa dirinya adalah pihak yang paling mungkin menyebabkan kecelakaan. Sebaliknya, partisipan dengan skor TLoC eksternal yang tinggi menandakan bahwa dirinya meyakini bahwa pihak di luar dirinya yang lebih mungkin menyebabkan kecelakaan.

*Sensation seeking* diukur dengan menggunakan skala yang adaptasi dari skala *driver thrill* yang digunakan oleh Stradling et al., (2004). Skala ini menggunakan skala tipe Likert, dimana partisipan diminta menilai setiap item dalam rentang skor 1 (sangat tidak sesuai) hingga 5 (sangat sesuai). Skor yang tinggi dalam skala ini menunjukkan sifat kepribadian yang cenderung menyukai hal-hal yang menimbulkan sensasi. Sebaliknya, skor yang rendah menandakan preferensi pribadi yang lebih cenderung menjauhkan diri dari tindakan-tindakan yang memicu sensasi.

*Risky driving behavior* diukur melalui skala yang dikembangkan oleh Rhodes dan Pivik (2011). Skala ini terdiri atas 17 item mengenai perilaku-perilaku mengemudi

berisiko. Perilaku-perilaku yang tercakup dalam skala ini merupakan pengembangan dari hasil wawancara dan diskusi terhadap sejumlah pengemudi mobil dan pengendara motor. Skala ini menggunakan skala tipe Likert dengan rentang skor 1 (tidak pernah) hingga 5 (selalu). Skor yang tinggi menunjukkan bahwa partisipan adalah pengendara yang sering menunjukkan perilaku berisiko ketika mengemudi.

## HASIL

### Analisis Deskriptif

Tabel 1 menggambarkan perbedaan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor. Secara umum, baik pengendara sepeda motor maupun pengemudi mobil menyatakan bahwa mereka cenderung jarang melakukan perilaku mengemudi yang berisiko ( $M = 34,32$ ,  $SD = 9,796$ ). Pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor menunjukkan pola perilaku berisiko yang serupa. Perilaku berisiko yang paling sering ditunjukkan oleh para partisipan adalah berpindah-pindah lajur untuk mendahului kendaraan lain. Sementara itu, perilaku berisiko yang paling jarang dilakukan adalah berkendara setelah mengonsumsi minuman beralkohol. Uji-t terhadap rata-rata perilaku mengemudi berisiko pada kedua kelompok tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan, dengan  $t(219)$  bernilai  $-1,433$  dan  $p$  lebih besar dari  $0,05$ .

Untuk perilaku-perilaku berisiko yang lebih spesifik, ditemukan perbedaan yang signifikan secara statistik. Pengemudi mobil mengungkapkan bahwa mereka lebih sering terdistraksi oleh aktivitas lain, seperti menggunakan ponsel, makan, mendengarkan radio dibandingkan pengendara sepeda motor. Di sisi lain, dibandingkan pengemudi mobil, pengendara sepeda motor melaporkan bahwa mereka lebih sering terdistraksi oleh penumpang, berada kecepatan dengan kendaraan lain, menyalip saat menikung, dan berkendara melawan arah.

### Analisis Korelasional

Hasil analisis korelasional antara variabel penelitian menunjukkan adanya hubungan positif antara perilaku mengemudi berisiko dengan *trait sensation seeking* dan *traffic locus of control* internal, tetapi tidak dengan *traffic locus of control* eksternal. Korelasi tersebut ditemukan secara konsisten pada kelompok pengemudi mobil, pengendara motor, maupun partisipan secara keseluruhan (lihat Tabel 2). Temuan ini menunjukkan bahwa perilaku berisiko pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor berkaitan dengan sifat seseorang yang cenderung suka mencari sensasi. Selain itu, pengendara yang memiliki keyakinan yang tinggi bahwa dirinya sendiri merupakan pihak yang paling mungkin menyebabkan kecelakaan, cenderung menunjukkan perilaku mengemudi berisiko lebih sering dibandingkan dengan pengendara yang melihat bahwa kecelakaan lebih mungkin disebabkan oleh faktor-faktor eksternal.

Tabel 1 Mean, SD, dan Nilai-t Perilaku Mengemudi Berisiko

Perilaku Berisiko	Total			Pengemudi Mobil			Pengendara Motor			t
	N	Mean	SD	N	Mean	SD	N	Mean	SD	
Berpindah-lajur lajur	221	2,95	1,052	85	2,79	1,114	136	3,04	1,003	-1,768
Melaju cepat	221	2,05	,865	85	1,96	,865	136	2,10	,863	-1,157
Mengebut	221	2,10	1,019	85	2,11	1,080	136	2,10	,983	,021
Melaju cepat di tikungan	221	1,75	,909	85	1,75	,912	136	1,74	,911	,082
Mengemudi saat mengantuk/lelah	221	2,29	1,087	85	2,40	1,136	136	2,23	1,054	1,146
Mengemudi setelah mengkonsumsi minuman beralkohol	221	1,22	,596	85	1,25	,596	136	1,21	,598	,499
Terdistraksi oleh aktivitas lain	221	2,47	1,227	85	3,07	1,232	136	2,10	1,067	6,222*
Terdistraksi oleh penumpang	221	2,66	1,021	85	2,42	1,004	136	2,81	1,007	-2,769*
Menerobos lampu merah	221	1,88	,927	85	1,74	,861	136	1,97	,958	-1,799
Berhenti mendadak	221	1,93	,968	85	1,86	,953	136	1,98	,977	-,890
Beradu kecepatan	221	2,06	1,083	85	1,75	,999	136	2,25	1,094	-3,397*
Mendahului ketika menikung	221	1,74	,993	85	1,54	,867	136	1,86	1,048	-2,349*
Melawan arah	221	1,76	,868	85	1,26	,538	136	2,08	,887	-7,704*
Belok tanpa sein	221	1,79	,901	85	1,71	,814	136	1,85	,950	-1,123
Tidak mengurangi kecepatan saat belok	221	1,62	,825	85	1,55	,779	136	1,67	,852	-1,018
Tidak menjaga jarak aman	221	1,93	,891	85	2,01	,932	136	1,88	,864	1,110
Tidak menggunakan pengaman	221	2,11	1,043	85	1,95	1,101	136	2,21	,997	-1,762
Total	221	34,32	9,796	85	33,13	9,903	136	35,07	9,691	-1,433

Note: \*  $p < 0,05$

**Tabel 2** Matriks Korelasi Antarvariabel

Variabel	Total			Pengemudi Mobil			Pengendara Motor		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1 <i>Sensation seeking</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2 <i>Traffic LoC Internal</i>	,07	-	-	,11	-	-	,04	-	-
3 <i>Traffic LoC Eksternal</i>	,01	,37*	-	-,10	,18	-	,10	,48*	-
4 <i>Risky driving behavior</i>	,37*	,25*	,04	,47*	,32*	,08	,28*	,22*	,03

**Tabel 3** Koefisien Regresi dengan *Risky Driving Behavior* sebagai Variabel Terikat

Prediktor	Total <sup>1</sup>			Pengemudi Mobil <sup>2</sup>			Pengendara Motor <sup>3</sup>		
	$\beta$	<i>t</i>	<i>p</i>	$\beta$	<i>t</i>	<i>p</i>	$\beta$	<i>t</i>	<i>p</i>
1 <i>Sensation seeking</i>	,352	5,749	< ,001	,448	4,733	< ,005	,287	3,536	< ,005
2 <i>Traffic LoC Internal</i>	,253	3,837	< ,001	,253	2,641	< ,005	,270	2,933	< ,005
3 <i>Traffic LoC Eksternal</i>	-,056	-,856	,393	,077	,803	,424	-,125	-1,348	,180

<sup>1</sup>)  $R^2 = ,192$ ,  $F(3, 217) = 17,135$ ,  $p < ,001$

<sup>2</sup>)  $R^2 = ,295$ ,  $F(3, 81) = 11,298$ ,  $p < ,001$

<sup>3</sup>)  $R^2 = ,137$ ,  $F(3, 132) = 7,008$ ,  $p < ,001$

### Analisis Regresi

Analisis regresi dilakukan untuk mendalami sejauh mana peran trait *sensation seeking* dan *traffic locus of control* berperan dalam munculnya perilaku mengemudi berisiko. Hasil analisis menunjukkan bahwa ketiga prediktor tersebut dapat menjelaskan 19% varians perilaku mengemudi berisiko pada seluruh partisipan penelitian. Selain itu, pada kelompok pengemudi mobil, ketiga prediktor tersebut menjelaskan 29,5% dari varians perilaku mengemudi berisiko, sedangkan pada pengendara sepeda motor sebesar 13,7%. Namun, variabel TLoC eksternal ditemukan tidak memiliki kontribusi yang signifikan dalam persamaan model regresi yang dihasilkan (lihat Tabel 3). Dengan kata lain, tingginya frekuensi perilaku mengemudi berisiko lebih dapat diprediksi oleh *trait sensation seeking* dan *locus of control internal* pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor.

### KESIMPULAN

Berdasarkan serangkaian penjelasan mendalam terkait perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor serta kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut.

- 1) Frekuensi mengemudi berisiko pengendara sepeda motor dan pengemudi mobil relatif sama.
- 2) Pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor memiliki pola perilaku berisiko yang relatif serupa.
- 3) Berpindah-pindah lajur untuk mendahului kendaraan lain merupakan perilaku berisiko yang paling sering ditunjukkan oleh pengendara sepeda motor dan pengemudi mobil.

- 4) Frekuensi perilaku mengemudi berisiko dapat diprediksi oleh sifat pengendara yang memiliki kesenangan dalam mencari sensasi. Temuan ini sejalan dengan penelitian-penelitian sebelumnya bahwa perilaku mengemudi yang berisiko merupakan sarana untuk mendapatkan sensasi yang dicari oleh *sensation seeker*.
- 5) Keyakinan pengendara bahwa dirinya adalah pihak yang paling mungkin menyebabkan kecelakaan, meningkatkan kecenderungan menampilkan perilaku mengemudi yang berisiko. Hal ini mendukung temuan sebelumnya bahwa orang dengan *locus of control internal* cenderung meyakini bahwa dirinya memiliki kontrol terhadap segala hal yang terjadi dalam hidupnya, sehingga merasa lebih yakin untuk menunjukkan perilaku yang berisiko.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Yayasan YARSI sebagai pemberi dana penelitian, Prof. Dr. Guritnaningsih sebagai promotor disertasi, dan para mahasiswa yang telah membantu dalam pengumpulan data.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arthur, W. dan Doverspike, D. 1992. *Locus of Control and Auditory Selective Attention as Predictors of Driving Accident Involvement: A Comparative Longitudinal Investigation*. Journal of Safety Research, 23: 73-80.
- Association of European Motorcycle. 2004. *MAIDS: In-depth Investigations of Accidents Involving Powered Two Wheelers*. Brussels: ACEM.
- Ball, S. A. dan Zuckerman, M. 1992. *Sensation Seeking and Selective Attention: Focused and Divided Attention on A Dichotic Listening Task*. Journal of Personality and Social Psychology, 63: 825-831.
- Chen, C. F. 2009. *Personality, Safety Attitudes and Risky Driving Behaviors-Evidence from Young Taiwanese Motorcyclists*. Accid Anal Prev, 41: 963-968.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., dan Kapardis, A. 2011. *Risky and Aggressive Driving in Young Adults: Personality Matters*. Accid Anal Prev, 43: 1323-1331.
- Dahlen, E. R., Edwards, B. D., Tubre, T., Zyphur, M. J., dan Warren, C. R. 2012. *Taking A Look Behind The Wheel: An Investigation into The Personality Predictors of Aggressive Driving*. Accid Anal Prev, 45: 1-9.
- DeJoy, D. M. 1989. *The Optimism Bias and Traffic Accident Risk Perception*. Accident Analysis & Prevention, 21: 333-340.
- Elliott, M. A., Baughan, C. J., dan Sexton, B. F. 2007. *Errors and Violations in Relation to Motorcyclists' Crash Risk*. Accid Anal Prev, 39: 491-499.



- Furnham, A. dan Saipe, J. 1993. *Personality Correlates of Convicted Drivers*. *Personality and Individual Differences*, 14: 329-336.
- Greaves, S. P. dan Ellison, A. B. 2011. *Personality, Risk Aversion and Speeding: An Empirical Investigation*. *Accid Anal Prev*, 43: 1828-1836.
- Hartman, M. L. dan Rawson, H. E. 1992. *Differences in and Correlates of Sensation Seeking in Male and Female Athletes and Nonathletes*. *Personality and Individual Differences*, 13: 805-812.
- Horswill, M. S. dan McKenna, F. P. 1999. *The Effect of Perceived Control on Risk-Taking*. *Journal of Applied Social Psychology*, 29: 377-391.
- Jonah, B. A., Thiessen, R., dan Au-Yeung, E. 2001. *Sensation Seeking, Risky Driving and Behavioral Adaptation*. *Accident Analysis & Prevention*, 33: 679-684.
- Korlantas Polri. 2016. *Accident Count*. (Online), ([http://korlantasirsms.info/graph/accident Data](http://korlantasirsms.info/graph/accident>Data), diakses 16 Juni 2006).
- Lucidi, F., Giannini, A. M., Sgalla, R., Mallia, L., Devoto, A., dan Reichmann, S. 2010. *Young Novice Driver Subtypes: Relationship to Driving Violations, Errors and Lapses*. *Accid Anal Prev*, 42: 1689-1696.
- McCrae, R. R. dan Costa, P. T. 1995. *Trait Explanations in Personality Psychology*. *European Journal of Personality*, 9: 231-252.
- Montag, I. dan Comrey, A. L. 1987. *Internality and Externality as Correlates of Involvement in Fatal Driving Accidents*. *Journal of Applied Psychology*, 72: 339-343.
- Ozkan, T. dan Lajunen, T. 2005. *Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor Structure and Relationship to Risky Driving*. *Personality and Individual Differences*, 38: 533-545.
- Ozkan, T., Lajunen, T., Dogruyol, B., Yildirim, Z., dan Coymak, A. 2012. *Motorcycle Accidents, Rider Behaviour, and Psychological Models*. *Accid Anal Prev*, 49: 124-132.
- Rhodes, N. dan Pivik, K. 2011. *Age and Gender Differences in Risky Driving: The Roles of Positive Affect and Risk Perception*. *Accid Anal Prev*, 43: 923-931.
- Rotter, J. B. 1966. *Generalized Expectancies for Internal Versus External Control of Reinforcement*. *Psychological Monographs: General and Applied*, 80: 1-28.
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K., dan Rizzo, M. 2006. *Individual Difference Factors in Risky Driving: The Roles of Anger/Hostility, Conscientiousness, and Sensation-Seeking*. *Accid Anal Prev*, 38: 801-810.
- Stradling, S., Meadows, M., dan Beatty, S. 2004. *Characteristics of Speeding, Violating and Thrill-Seeking Drivers*. In T. Rothengatter & R. D. Huguenin (Eds.), *Traffic and Transport Psychology: Theory and Application* (pp. 177-192). Oxford: Elsevier.
- Waylen, A. E. dan McKenna, F. P. 2008. *Risky Attitudes Towards Road Use in Pre-Drivers*. *Accident Analysis and Prevention*, 40 (3): 905-911.
- White, M. J., Cunningham, L. C., dan Titchener, K. 2011. *Young Drivers' Optimism Bias for Accident Risk and Driving Skill: Accountability and Insight Experience Manipulations*. *Accid Anal Prev*, 43: 1309-1315.

- Wieczorek, W. F. 1995. *DWI Offenders and Alcohol-Related Crashes*. (Online), (<http://www.druglibrary.org/schaffer/Misc/driving/s9p3.htm>, diakses 15 Mei 2017).
- Wong, J. T., Chung, Y. S., dan Huang, S. H. 2010. *Determinants Behind Young Motorcyclists' Risky Riding Behavior*. *Accid Anal Prev*, 42: 275-281.
- Zuckerman, M. 2007. *Sensation Seeking and Risky Behavior*. Washington, DC, US: American Psychological Association.