



Perilaku Berisiko pada Pengemudi Mobil Berdasarkan Data Demografis

Dian Kemala Putri¹, Indah Mulyani², Kemal Ade Sekarwati³

¹⁾ Fakultas Teknologi Industri, Jurusan Teknik Industri, Universitas Gunadarma

²⁾ Fakultas Psikologi, Jurusan Psikologi, Universitas Gunadarma

³⁾ Fakultas Ilmu Komputer dan Teknologi Informasi, Jurusan Sistem Informasi, Universitas Gunadarma
Jl. Margonda Raya 100 Pondok Cina, Depok 16424, Indonesia

¹⁾ dian@staff.gunadarma.ac.id, ²⁾ indah_mulyani@staff.gunadarma.ac.id, ³⁾ ade@staff.gunadarma.ac.id

Abstract

The biggest cause of vehicle accidents is the human factor, one of which is risky driving behaviour. This study aims to provide an overview of the driving behaviour of some drivers and look at the demographic factors (age, gender, driving experience, type of vehicle) behind it. The quantitative approach was used in this study, with descriptive analysis techniques and t-tests on the participant groups. The results of the analysis of 108 drivers as participants in this study indicate that age and gender are factors that can cause car drivers to exhibit risky driving behaviour (speeding, changing lanes, and overtaking vehicles in front). Furthermore, men are more likely to engage in risky driving behaviour, and the older they get, the less likely they are to engage in risky driving behaviour.

Keywords: age, gender, risky driving behaviour

Abstrak

Penyebab terbesar kecelakaan kendaraan bermotor adalah faktor manusia, salah satunya adalah perilaku mengemudi yang berisiko atau dikenal dengan istilah *risky driving behavior*. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai perilaku mengemudi sebagian pengendara mobil dan melihat faktor demografis (usia, jenis kelamin, lama mengemudi, jenis kendaraan) yang melatarbelakanginya. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan teknik analisis deskriptif dan uji beda pada kelompok partisipan. Hasil analisis pada 108 pengemudi mobil sebagai partisipan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa usia dan jenis kelamin adalah faktor yang bisa menyebabkan pengemudi mobil menunjukkan perilaku mengemudi yang berisiko (mengebut, mengubah jalur kendaraan, dan menyalip kendaraan di depan). Hasil menunjukkan bahwa laki-laki lebih cenderung melakukan perilaku mengemudi berisiko serta semakin bertambahnya usia maka semakin berkurang kecenderungan pengemudi untuk menunjukkan perilaku mengemudi yang berisiko.

Kata kunci: jenis kelamin, perilaku mengemudi berisiko, usia

Pendahuluan

Hasil riset menunjukkan bahwa penyebab utama kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermotor bersumber dari faktor manusia atau dapat dikatakan berasal dari pengemudi sendiri atau dikenal dengan istilah *human error* (Gopalakrishnan, 2012; Lady, Mariana, & Umyati, 2014). Data Korlantas POLRI (2021) juga menunjukkan bahwa di Indonesia selama kurun waktu tiga tahun terakhir (2019 – 2021) lebih dari 50% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, termasuk karakter dan perilaku pengendara. Rolison, Regev, Moutari, dan

Feeney (2018) menyebutkan berbagai faktor yang berasal dari manusia dan mampu menjadi penyebab kecelakaan berdasarkan perspektif petugas kepolisian dan masyarakat diantaranya pengaruh obat-obatan dan alkohol, mengendarai dengan kecepatan yang tinggi, gangguan dalam berkendara (penggunaan *handphone*), dan lain-lain. Selain itu, Febrianti, Yassierli, dan Mahachandra (2016) juga menambahkan bahwa kelelahan sering dikaitkan dengan kecelakaan saat berkendara.

Kecelakaan kendaraan bermotor tentunya memberikan dampak secara materiil dan

immaterial yang cukup besar bergantung pada fatalitas akibat kecelakaan. Seperti contoh, kerugian materiil yang dialami adalah kerusakan kendaraan bermotor bahkan sampai dengan fasilitas umum sedangkan kerugian nonmaterial yang dialami adalah cedera ringan hingga berat yang dialami pengendara. Gopalakrishnan (2012) menjelaskan secara lebih lanjut bahwa akan ada pihak lain yang terlibat dalam dampak dari kecelakaan, seperti kehilangan pencari nafkah, perawatan medis yang panjang, serta efek sosial, fisik, dan psikologis lainnya yang dialami oleh keluarga serta teman korban kecelakaan.

Penelitian mengenai kecelakaan bermotor di Indonesia masih terbatas pada pemetaan penyebab kecelakaan yang diperoleh melalui data sekunder sehingga belum banyak yang melihat data demografis dari faktor manusia yang menunjukkan perilaku berisiko dalam berkendara atau dikenal dengan istilah *risk driving*. *Risk driving* adalah istilah yang digunakan untuk menjelaskan perilaku pengendara yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan, seperti kecepatan melebihi ambang batas, pelanggaran lalu lintas dan sikap terkait dengan keselamatan lalu lintas (Agung, 2014). Perilaku berisiko mampu mengurangi konsentrasi pengemudi sehingga meningkatkan peluang kecelakaan (Amalia & Nurmansyah, 2020), padahal performansi yang tinggi, khususnya performansi kognitif, merupakan kewajiban yang dimiliki oleh para pengendara (Irianti, 2017).

Perilaku berisiko dalam berkendara telah menjadi perhatian banyak peneliti guna mengidentifikasi faktor yang melatarbelakangi perilaku tersebut dengan tujuan melakukan pencegahan kecelakaan bermotor. Penelitian terdahulu menjelaskan bahwa kepribadian, sikap terhadap pengendara berisiko, stres berkendara, *locus of control*, persepsi risiko merupakan faktor pencetus individu untuk menampilkan perilaku mengemudi berisiko (Agung, 2014; Akinniyi, Akinnawo, Akpunne, & Oyeleke, 2019; Chen, 2009; Iversen, 2004; Lucidi, Mallia, Lazuras, & Violani, 2014; Rachmatunnisa & Bagaskara, 2021; Satiarida & Yanuvianti, 2019). Penelitian ini berfokus pada faktor demografis yang menyebabkan individu melakukan perilaku mengemudi berisiko sehingga diharapkan hasil penelitian ini dapat diaplikasikan langsung pada penyesuaian regulasi mengenai berkendara di Indonesia.

Literatur

Pada bahasan literatur, peneliti memfokuskan pada beberapa pendekatan yang membahas mengenai bagaimana individu menampilkan perilaku berisiko dari berbagai sudut pandang.

Gibbons, Kingsburry, dan Gerrard (2012) menambahkan tiga perspektif sosial-psikologis yang membahas mengenai perilaku berisiko, 1) *Theory Planned Behavior* (TPB) menjelaskan bahwa individu menampilkan perilaku berisiko melalui hasil dari proses pengambilan keputusan yang melibatkan serangkaian faktor, yaitu sikap terhadap perilaku (yaitu sikap yang disukai dan hasil yang diantisipasi terkait dengan tindakan; misalnya, risiko yang dirasakan), norma subjektif (persepsi tentang apa yang dilakukan orang lain yang relevan, apa yang mereka ingin seseorang lakukan, dan motivasi untuk patuh dengan orang lain yang relevan dan referensi mereka), serta kontrol perilaku; 2) *Fuzzy Trace Theory* (FTT) menjelaskan bahwa individu melibatkan pemrosesan informasi yang cepat dimana pemrosesan mendalam tidak memungkinkan (seperti berada di bawah tekanan waktu atau beban kognitif); 3) *The Prototype Willingness Model* (PWM) menjelaskan bahwa perilaku berisiko terjadi karena adanya intensi sehingga individu berencana untuk terikat dalam perilaku tersebut serta adanya pemrosesan *heuristic* sehingga individu cenderung lebih *impulsive* dan dipengaruhi oleh emosi.

Metodologi Penelitian

Partisipan Penelitian

Partisipan dalam penelitian ini melibatkan 108 orang pengendara mobil yang terdiri dari 60 pria dan 40 wanita berusia 18 sampai dengan <60 tahun (*Mean*= 38.35 tahun; *SD* = 12.086). Setiap partisipan dalam penelitian ini telah memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) A dan pengalaman mengemudi minimal satu tahun. Rata-rata dari partisipan dalam penelitian ini mengendarai mobil lebih dari tiga kali dalam satu minggu.

Alat Ukur dan Prosedur Penelitian

Penelitian ini menggunakan kuesioner sebagai alat bantu pengumpulan data untuk mengukur perilaku mengemudi. Kuesioner dalam penelitian ini terdiri dari identitas diri dan skala *risky driving behavior* yang disusun

berdasarkan Deffenbacher, Lynch, Oetting, & Swaim (2002) dan Safrilah, Putra, & Ihsan (2018). Skala *risky driving behavior* terdiri dari 21 item dengan pilihan respon mulai dari hampir tidak pernah sampai dengan hampir selalu dengan nilai reliabilitas skala sebesar 0,824. Salah satu contoh item dalam skala ini adalah "Saya menerobos lampu merah". Partisipan dalam penelitian diinformasikan mengenai kesediaannya secara sukarela untuk menjadi partisipan dalam penelitian ini sebelum mengisi kuesioner.

Teknik Analisis

Penelitian ini menggunakan analisis statistik deskriptif untuk melihat nilai *mean*/rerata perilaku mengemudi di beberapa kelompok partisipan berdasarkan data demografis. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan analisis uji beda dengan perhitungan *independent sampel t-test* untuk melihat perbedaan perilaku mengemudi diantara kelompok partisipan. Uji normalitas dan homogenitas juga dilakukan sebagai bentuk uji asumsi sebelum melakukan analisis *independent sampel t-test*.

Hasil dan Pembahasan

Hasil Analisis Uji Asumsi

Uji asumsi dalam penelitian ini menggunakan uji normalitas untuk melihat persebaran data penelitian. Hasil uji normalitas dengan Kolmogorov-Smirnov menunjukkan nilai signifikansi 0,144 ($p > 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa persebaran total skor perilaku mengemudi berisiko memenuhi asumsi kurva normal, atau dengan kata lain hasil penelitian ini bisa digeneralisasi ke dalam populasi penelitian.

Selain uji normalitas, penelitian ini juga menggunakan uji homogenitas untuk melihat apakah persebaran data pada masing-masing kelompok responden bersifat homogen dengan jumlah responden yang berbeda di setiap kelompoknya.

Tabel 1. Hasil homogenitas kelompok responden penelitian

Kelompok Responden	Levene Statistics	Signifikansi
Jenis Kelamin	0,024	0,877
Usia	0,563	0,455
Pengalaman Mengemudi	1,634	0,204
Tipe Kendaraan	2,480	0,118

Berdasarkan hasil uji homogenitas diketahui bahwa seluruh kelompok responden bersifat homogen. Hal ini diketahui melalui nilai signifikansi uji homogenitas di setiap kelompok $p > 0,05$.

Hasil Analisis Uji Beda Perilaku Mengemudi Berisiko

Perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku yang mengambil resiko saat mengemudi, keterlibatan dalam perilaku seperti mengemudi sambil melakukan aktivitas lain seperti minum, menelpon saat mengemudi (Carey, 2013). Terdapat faktor internal yang mempengaruhi perilaku berisiko dalam mengemudi yaitu jenis kelamin (Maulina dkk., 2018) dan usia (Bonem dkk., 2015), pengalaman mengemudi (Machado- León dkk., 2016).

Tabel 2. Hasil uji-T perilaku mengemudi berisiko berdasarkan data demografis

Demografis	Uji-T	Signifikansi
<i>Jenis Kelamin</i>		
Pria	3,240	0,002
Wanita		
<i>Usia</i>		
<21 – 40 tahun	3,220	0,002
41 – <60 tahun		
<i>Pengalaman Mengemudi</i>		
<1 – 3 tahun	0,656	0,518
>3 tahun		
<i>Tipe Kendaraan</i>		
Manual	0,878	0,384
Automatic		

Berdasarkan Tabel 2 hasil analisis uji beda dengan menggunakan uji-T, diketahui bahwa hanya kelompok jenis kelamin dan usia yang memiliki perbedaan tingkat perilaku mengemudi berisiko, sedangkan pengalaman mengemudi dan tipe kendaraan tidak memiliki perbedaan. Hal ini juga dapat diartikan bahwa, jenis kelamin dan usia merupakan prediktor dari perilaku mengemudi berisiko.

Hasil Analisis Deskriptif Perilaku Mengemudi Berisiko

Terdapat sejumlah faktor yang memengaruhi perilaku mengemudi berisiko yaitu faktor yang berasal dari dalam diri pengemudi (faktor internal) dan faktor yang berasal dari luar diri pengemudi (eksternal). Berdasarkan Tabel 3 hasil rerata empiris perilaku mengemudi berisiko data demografis dijelaskan bahwa pengemudi pria dan tipe

kendaraan *automatic* lebih cenderung terlibat ke dalam perilaku mengemudi berisiko. Neubauer, Matthews & Saxby (2012) menyatakan tujuan awal dari desain mobil *automatic* adalah untuk meningkatkan keselamatan tetapi kendaraan *automatic* memiliki dampak negatif, seperti dapat membuat pengendara merasa puas diri akan keselamatan dan meningkatkan keinginan untuk terlibat dalam aktivitas berbahaya seperti memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, penggunaan ponsel selama berkendara yang dapat mengakibatkan hilangnya kewaspadaan dan waktu respon terhadap situasi berkendara.

Tabel 3. Hasil rerata empiris perilaku mengemudi berisiko berdasarkan data demografis

Demografis	Jumlah (N)	Rerata Risky Driving Behavior	SD
Jenis Kelamin			
Pria	60	49,28	9,587
Wanita	48	43,56	8,725
Usia			
<21 – 40 tahun	57	49,44	9,268
41 – <60 tahun	51	43,73	9,148
Pengalaman Mengemudi			
< 1 – 3 tahun	14	47,93	6,765
> 3 tahun	94	46,56	9,976
Tipe Kendaraan			
Manual	35	45,51	10,441
Automatic	73	47,33	9,195

Selain itu, semakin bertambahnya usia individu dan semakin lama pengalaman mengemudi maka semakin rendah tingkat perilaku mengemudi berisiko. Bachoo, Bhagwanjee & Govender (2013) menyatakan bahwa pengemudi di usia yang lebih tua cenderung mengemudi dengan lebih aman dan terhindar dari risiko yang berakibat pada kecelakaan lalu lintas. Pengendara usia muda cenderung memiliki rasa kepercayaan diri bahwa kemampuan berkendara mereka di atas rata-rata pengendara lainnya atau disebut dengan *optimism bias* (Machin & Sankey, 2008). Hal tersebut yang mendorong pengendara usia muda lebih banyak menampilkan perilaku berkendara secara berisiko dibandingkan dengan pengendara usia tua. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa rata-rata perilaku mengemudi berisiko yang paling dominan ditunjukkan oleh responden adalah perilaku mengebut,

mengubah lajur kendaraan, dan menyalip kendaraan di depan.

Menurut Salihat & Kurniawidjaya (2010) pengalaman berkendara atau seberapa sering pengendara berkendara di jalan raya memengaruhi persepsi risiko. Semakin sering frekuensi seseorang mengendarai kendaraan bermotor, semakin banyak seseorang akan mendapatkan pengalaman pribadi, pengetahuan, dan persepsi mengenai kemampuan mengendalikan risiko yang dihadapi, sehingga akan semakin baik persepsi mereka terhadap keselamatan berkendara. Pengemudi dengan pengalaman berkendara yang lebih lama cenderung memiliki persepsi risiko yang lebih rendah daripada pengendara dengan pengalaman yang masih sedikit (Machado-León, dkk., 2016). Walaupun demikian O'Brien dkk., (2017) menyatakan bahwa pengendara pemula juga cenderung memiliki persepsi risiko yang rendah karena menilai dirinya memiliki ketrampilan mengemudi yang lebih tinggi dibandingkan pengendara yang sudah berpengalaman.

Diskusi

Jenis kelamin dan usia mampu memprediksikan perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi mobil. Hasil penelitian ini sejalan dengan *Theory Planned Behavior* (TPB) yang menyebutkan bahwa perilaku terjadi terjadi karena adanya sikap dan kontrol yang berbeda berdasarkan jenis kelamin dan usia mampu menampilkan bentuk perilaku mengemudi berisiko yang berbeda juga. Hasil penelitian Bachoo, Bhagwanjee, & Govender (2013) menjelaskan bahwa perbedaan jenis kelamin dan usia juga menunjukkan perbedaan kecenderungan individu untuk menampilkan perilaku *sensation seeking* dan impulsif dalam mengemudi yang merupakan prediktor dalam perilaku mengemudi berisiko. Hasil penelitian lebih lanjut menunjukkan bahwa pria cenderung lebih menampilkan perilaku mengemudi berisiko dibandingkan wanita serta individu dengan usia lebih cenderung memiliki skor rendah dalam perilaku mengemudi berisiko.

Özkan dan Lajunen (2006) yang menunjukkan bahwa pria lebih cenderung terlibat dalam kecelakaan. Pria dikaitkan dengan fitur maskulin memiliki persepsi keterampilan motorik yang baik sehingga cenderung menjadi pengemudi yang sangat

terampil sedangkan wanita dengan fitur feminin memiliki persepsi keselamatan yang baik sehingga cenderung menjadi pengemudi yang aman. Hal ini diperkuat oleh Triman & Bagaskara (2017) yang menyatakan bahwa pengendara pria cenderung lebih beresiko ketika berkendara dibandingkan dengan pengendara wanita.

Berbagai karakteristik individu seperti agresivitas, *hostility*, *sensation seeking*, *normlessness*, disinhibisi, kerentanan terhadap kebosanan, dan gangguan persepsi risiko berkaitan dengan tingkat perilaku mengemudi berisiko yang lebih tinggi dan perilaku mengemudi yang negatif (Patil, Shope, Raghunathan, & Bingham, 2006). Hasil penelitian ini secara lebih lanjut mampu menjelaskan mengapa pria cenderung terlibat ke dalam perilaku mengemudi berisiko dibandingkan wanita. Hal ini dikarenakan pria cenderung memiliki skor tinggi pada seluruh karakteristik tersebut dibandingkan wanita.

Semakin bertambah usia individu, maka akan membawa individu pada perkembangan kognitif dan emosi yang lebih matang. Kematangan emosi pada individu dewasa ditunjukkan melalui kemampuan menahan dan mengatur keinginan-keinginan yang muncul dibandingkan individu yang lebih muda (Burr, Castellon, Zald, & Larkin, 2020). Kematangan kognitif dan emosi seiring bertambahnya usia akan membawa individu lebih terampil dalam pengambilan keputusan (De Bruin, Parker, & Fischhoff, 2012), salah satunya keputusan dalam mengemudi.

Sagberg, Giulio, Piccinini, dan Engstrom (2015) menjelaskan bahwa *driving style* berkaitan dengan perilaku berkendara dengan aman atau minim risiko kecelakaan.

Meskipun bukan menjadi prediktor bagi perilaku mengemudi berisiko, lamanya pengalaman mengemudi dan tipe kendaraan *automatic* juga menunjukkan kecenderungan untuk menampilkan perilaku mengemudi berisiko. Hasil ini sesuai dengan penelitian Sagberg, Giulio, Piccinini, dan Engstrom (2015) yang menjelaskan bahwa kebiasaan mengemudi akan mengarahkan pada keterampilan yang baik sehingga akan menunjukkan perilaku aman dalam berkendara. Selain itu, diketahui pula bahwa jenis kendaraan *automatic* akan lebih berisiko terlibat dalam kecelakaan ketika pengemudi lalai dalam berkendara.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa jenis kelamin dan usia merupakan prediktor bagi perilaku mengemudi berisiko. Pengemudi pria menunjukkan keterlibatan lebih tinggi ke dalam perilaku mengemudi berisiko sedangkan semakin bertambahnya usia individu menunjukkan bahwa semakin rendah individu mengemudi berisiko. Hasil penelitian ini menyarankan pentingnya pendekatan psikologi dalam upaya meningkatkan keamanan dan keselamatan dalam berkendara salah satunya melalui psikoedukasi, seperti konseling, bagi pengemudi yang secara demografis (pria dan usia muda) lebih rentan terlibat dalam perilaku mengemudi berisiko.

Daftar Pustaka

- Agung, I.M. (2014). Model perilaku pengendara berisiko pada remaja. *Jurnal Psikologi Integratif*, 2(2), 35-41.
- Akinniyi, R. J., Akinnawo, E. A., Akpunne, B. C., & Oyeleke, J. T. (2019). The Predictive Influence of Demographic and Personality Traits on Risky Driving Behaviour among Traffic Offenders in Osun State, Nigeria. *Current Journal of Applied Science and Technology*, 35(4), 1-12.
- Amalia, F.M. & Nurmansyah, M.I. (2020). Perilaku berisiko dalam berkendara dan kejadian kecelakaan sepeda motor pada mahasiswa. *Window of Health: Jurnal Kesehatan*, 3(4), Hal. 271-286.
- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis & Prevention*, 55, 67-76.
- Bonem, E., Ellsworth, P., & Gonzalez, R. (2014). Age differences in risk: Perceptions, intentions and domains. *Journal of Decision Making*, 28 (4), 317-330.
- Burr, D.A., Castellon, J.J., Zald, D.H., & Larkin, G.R.S. (2020). *Emotion Dynamics Across Adulthood in Everyday Life: Older Adults Are More Emotionally Stable and Better at Regulating Desires*. Emotion. <http://dx.doi.org/10.1037/emo0000734>.
- Carey, RN. (2013). *The impact of threat appeals on risky driving behaviors*. Doctoral dissertation, National University of Ireland. Citiseer.

- Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors— Evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 963-968.
- De Bruin, W.B., Parker, A.M., & Fischhoff B. (2012). Explaining Adult Age Differences in Decision-making Competence. *Journal of Behavioral Decision Making*, 25, 352–360.
- Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Swaim, R. C. (2002). The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road. *Behaviour research and therapy*, 40(6), 717-737.
- Febrianti, A., Yassierli, dan Mahachandra, M. (2016). Evaluasi tingkat kelelahan pada pengemudi bus di kota Bandung. *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 5(2), Hal. 118-127.
- Gibbons, F.X., Kingsburry, J.H., Gerrard, M. (2012). Social-Psychological Theories and Adolescent Health Risk Behavior. *Social and Personality Psychology Compass*, 6(2), 170–183.
- Gopalakrishnan, S. (2012). A public health perspective of road traffic accidents. *J Fam Med Primary Care*, 1(2), Hal. 44-50.
- Irianti, L. (2017). Pengaruh shift kerja terhadap kelelahan dan performansi pengendali kereta api Indonesia. *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 6(2), Hal . 79-92.
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F*, 7, 135–150.
- Korlantas POLRI. (2021). Data Kecelakaan di Indonesia. Manuskrip tidak dipublikasikan. Kepolisian Lalu Lintas Republik Indonesia.
- Lady, L., Marlina, P., dan Umyati, A. (2014). Kajian kecelakaan kapal di pelabuhan Bandten menggunakan human factors analysis and classification system (HFACS). *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 3(2), Hal. 46-52.
- Lucidi, F., Mallia, L., Lazuras, L., & Violani, C. (2014). Personality and attitudes as predictors of risky driving among older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 318–324.
- Machado-León, J.L., De Oña, J., De Oña, R., Eboli, L., & Mazzulla, G. (2016). Socio-economic and driving experiences factors affecting drivers' perceptions of traffic crash risk. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 37, 41-51.
- Machin, M.A., & Sankey, K.S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior. *Accident Analysis & Prevention* 40 (2). 541-547.
- Maulina, D., Danilasari, K.R., Nazhira, F., & Jufri, S.S. (2018). Why riders perform risky riding behavior in Jakarta: The effects of hazardous situation, gender, and risk perception. *Psychological Research on Urban Society*, 1 (1). 38-45.
- Neubauer, C., Matthews, G., & Saxby, D. (2012). The effects of cell phone use and automation on driver performance and subjective state in simulated driving. In *Proceedings of Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*. Vol.56. No.1. pp. 1987-1991. Sage CA: Los Angeles. Sage Publications.
- O'Brien, F., Bible, J., Liu, D., & Simons-Morton, B.G. (2017). Do young drivers become safer after being involved in a collision? *Psychological Science*, 28(4). 407-413.
- Patil, S.M., Shope, J.T., Raghunathan, T.E., & Bingham, C.R. (2006). The role of personality characteristics in young adult driving. *Traffic Inj Prev*, 7(4), 328-334.
- Rachmatunnisa, F. & Bagaskara, S. (2021). Peran locus of control dan sikap pro risiko terhadap perilaku mengemudi berisiko. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(2), 135-141.
- Rolison, JJ., Regev, S., Moutari, S., & Feeney, A. (2018). What are the factors that contribute to road accidents? An assessment of law enforcement views, ordinary drivers' opinions, and road accident records. *Accident Analysis and Prevention*, 115, 11-24.
- Safrihah, Putra, J.C.P., & Ihsan, M. (2018). The Development of Driving Behavior Questionnaire to Determine Roadway Capacity. *AIP Conference Proceedings*. Doi: <https://doi.org/10.1063/1.504299>.
- Sagberg, F., Giulio, S., Piccinini, F.B., & Engstrom, J. (2015). A review of research on driving styles and road safety. *Human Factors*, XX(X), 1–28 DOI: 10.1177/0018720815591313.
- Satiarida, A. & Yanuvianti, M. (2019). Hubungan stres berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Bandung. *SPeSIA UNISBA*, 5(2), 703-709

DOI: <https://doi.org/10.26593/jrsi.v12i2.6589.229-236>

Triman, A., & Bagaskara, S. (2017). Peran trait kepribadian terhadap perilaku mengemudi pengendara bermotor di Jakarta. *Jurnal Psikogenesis*, 5(2) 150-158.

Özkan, T. & Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young

men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills. *Transportation Research Part F*, 9, 269–277.

This page is intentionally left blank.