

MODEL PERILAKU PENGENDARA BERISIKO PADA REMAJA

Ivan Muhammad Agung
Fakultas Psikologi UIN Suska Riau
E-mail: vano_pkb@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan kepribadian, sikap terhadap pengendara bersiko, persepsi risiko dengan perilaku pengendara berisiko pada remaja. Jumlah subjek adalah 393, pria 39,9% dan wanita 60,1% dengan rerata umur 16,9, SD= 1.24. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara bersama-sama variabel kepribadian (cemas, marah, mencari sensasi, altruisme dan *nomlessness*), sikap terhadap pengendara berisiko, persepsi risiko berperan terhadap perilaku berisiko pengendara pada remaja. Setelah di uji melalui hirarki regresi model, ditemukan hanya variabel mencari sensasi, sikap terhadap pengendara berisiko dan persepsi risiko yang konsisten berperan terhadap perilaku pengendara berisiko pada remaja. Secara umum terdapat perbedaan antara faktor kepribadian, sikap terhadap pengendara bersiko, persepsi risiko perilaku pengendara bersiko berdasarkan jenis kelamin. Implikasi hasil akan dibahas dalam artikel ini,

Kata-kata kunci: *pengendara berisiko, kepribadian, sikap, persepsi risiko, perilaku pengendara*

ABSTRACT

The purpose of this research is to the examined the correlation personality factor, risk driving attitude, risk perception and risk driving behavior. Total of participants were 393 (men: 39, 9% and women: 60, 1%).with mean of age 16, 9, SD 1, 24) from student and undergraduate student. The result showed that personality (anxiety, anger, sensation seeking, altruism, and formlessness), risk driving attitude, risk perception as predictor for youth risk driving behavior. After using hierarchical regression model, only sensation seeking, risk driving attitude, risk perception as predictor for youth risk driving behavior. In general, there are difference personality factor, risk perception and risk driving behavior based on the gender Implication of the result are discussed in this article.

Keywords: *risk driving, personality, risk driving attitude, risk perception, driving behavior*

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah utama yang dihadapi bangsa ini. Hal ini dibuktikan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan “pembunuh nomor tiga” dunia setelah penyakit jantung dan TBC. Data WHO menunjukkan bahwa bahwa hampir 1, 2 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan, 50 juta menderita luka berat. Umum kecelakaan terjadi di negara berkembang termasuk Indonesia. Data kepolisian RI tahun 2009 menyebutkan terjadi sedikitnya 57.726

kasus kecelakaan di jalan raya. Artinya dalam setiap 9,1 menit terjadi satu kasus kecelakaan, dengan korban 20 ribu orang meninggal (De-phub, 2010). Pada tahun 2010 korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas berjumlah 10 349 orang tewas. Artinya, setiap setiap hari ada 28 korban tewas akibat kecelakaan. Sedangkan angka kecelakaan lalu lintas tahun 2012 terjadi sebanyak 109.038 kasus dan mengalami penurunan sebesar 738 kasus atau 0,67 persen dari tahun 2011. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas sendiri sebanyak 25.131

orang untuk korban meninggal dunia, sedangkan di tahun 2011 sebanyak 31.185 orang berarti ada penurunan sebesar 6.054 orang atau 19,4 persen (www.antaraneews.com)

Sementara di Provinsi Riau angka kecelakaan lalu lintas menempati ranking ke-10 di Indonesia. Polda Riau Mencatat 706 Orang Meninggal di Jalan. Sementara Polresta Pekanbaru menyatakan angka kecelakaan lalu lintas (Lakalantas) di Kota Pekanbaru selama 2012 mencapai 442 kasus dan melonjak hingga 49,32 persen dibandingkan tahun sebelumnya antarariau.com. Menjelang tutup tahun 2012, jumlah korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal di Pekanbaru sudah mencapai 706 orang. Sebagian besar korban meninggal merupakan remaja dan pelajar. Secara keseluruhan, korban kecelakaan lalu lintas tahun ini, baik yang meninggal, luka berat dan luka ringan berjumlah 1.945 kasus (<http://fokusriau.com/>).

Sukarto (2010) mengatakan ada beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di antaranya: faktor manusia (pengemudi), faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Penelitian yang dilakukan Sukarto menyebutkan bahwa faktor manusia (pengemudi) merupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan tol. Demikian juga menurut WHO, kecelakaan di jalan raya disebabkan oleh faktor kelalaian manusia (80-90 persen), ketidaklayakan sarana kendaraan (5-10 persen) dan kerusakan infrastruktur jalan (10-20 persen). Hasil penelitian di lapangan telah menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas lebih disebabkan oleh faktor kesalahan manusia (*Human error*). Kesalahan manusia dapat berupa mengantuk saat berkendara, melanggar lampu lalu lintas, dan persepsi risiko berkendara. Beberapa penelitian juga menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan sumber utama penyebab kecelakaan, misalnya persepsi terhadap risiko berkendara, sensasi, impulsif, agresif (Zimbardo, dkk., 1997; Alsaleh, 2006) dan kepribadian (Chen, 2009; Gulliver & Begg, 2007).

Remaja merupakan masa transisi dari masa kanak-kanak ke masa dewasa awal. Pada masa remaja terjadi perubahan-perubahan yang meliputi kognitif, sosial, emosi dan kepribadian. Perubahan yang terjadi pada remaja menjadi ciri khas pada masa remaja, seperti, agresif, berani, kurang memperhitungkan risiko, emosi kurang stabil dan idealis. Ciri khas remaja tidak hanya tercermin dalam pergaulan sehari-hari, namun juga dalam berkendara yang cenderung berisiko.

Pengendara berisiko 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 (Yilmaz & Celik, 2006). Remaja sangat berpotensi menjadi pengendara berisiko. Remaja cenderung mengadopsi cara berkendara penuh risiko dibandingkan orangtua (Deery & Flides, 1999). Hal ini terbukti di lapangan banyak dilihat remaja-remaja yang berkendara secara agresif, dan penuh risiko, misalkan menyalip kendaraan yang ada di depan tanpa lampu sen atau menerobos lampu merah. Pengendara berisiko sangat berbahaya bagi dirinya dan orang lain. Hal ini karena berpotensi menimbulkan kecelakaan yang dapat berdampak pada risiko kematian. Data menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas banyak disebabkan oleh ketidakdisiplinan pengendara dalam berkendara. Pengendara cenderung mengabaikan keselamatan dirinya dan orang lain.

Secara umum ada dua faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara berisiko pada remaja. *Pertama*, kepribadian, yaitu bagaimana individu bereaksi terhadap situasi sosial. kepribadian meliputi, marah, pencarian sensasi, cemas, *normlessness* dan altruisme. Hasil penelitian Chen (2009) menunjukkan bahwa hubungan kepribadian terhadap perilaku pengendara berisiko tidak langsung, artinya dimediasi oleh sikap keselamatan berlalu lintas. misalkan, orang yang memiliki

tingkat kecemasan yang tinggi cenderung memiliki sikap terhadap keselamatan berlalu lintas, artinya ia cenderung akan berhati-hati dalam berkendara. sementara penelitian lain menunjukkan bahwa ada hubungan langsung antara faktor kepribadian (agresif, sensasi) dengan perilaku pengendara berisiko (Zimbardo, dkk., 1997; Alsaleh, 2006; Gulliver & Begg, 2007; Nabi, dkk., 2005)

Kedua, faktor kognitif, yaitu kemampuan seseorang dalam menilai situasi, pengambilan keputusan dan mengalisis risiko. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengendara bersiko yang berdampak timbulnya kecelakaan adalah rendah persepsi risiko (Zimbardo, dkk., 1997: Alsaleh, 2006). Orang yang memiliki persepsi risiko rendah cenderung berkendara penuh risiko, seperti berkendara melebihi kecepatan, memotong kendaraan di depan. Hal tersebut tentunya akan memiliki potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas,

Pada penelitian ini akan fokus pada faktor-faktor psikologis yang berperan terbentuknya perilaku pengendara berisiko, sehingga menemukan model pengendara berisiko pada remaja.

METODE

Subjek

Partisipan penelitian adalah remaja pengguna kendaraan (sepeda motor atau mobil). Pada awal penelitian menyebarkan 500 kuesioner ke empat institusi pendidikan, namun

yang dikembalikan sejumlah 494 kuesioner. Setelah diteliti yang dapat digunakan dalam penelitian berjumlah 393 kuesioner. Jumlah final partisipan pada penelitian ini adalah 393 partisipan yang terdiri dari siswa SMA (176), dan mahasiswa (117) Jumlah pria 157 (39,9%) dan wanita 256 (60,1%) dengan rerata umur 16,9, SD= 1.24.

Alat ukur

Metode pengumpulan data menggunakan alat ukur berupa skala. Alat ukur disusun berdasarkan adaptasi dari beberapa penelitian sebelumnya. Adapun alat ukur yang digunakan, yaitu, skala Kepribadian (cemas, marah, altruism, *normlessness*, mencari sensasi: 22 aitem) Sikap terhadap pengendara berisiko (12 aitem), persepsi risiko (3 aitem) dan Perilaku pengendara berisiko (12 aitem) yang diadaptasi dari Chen (2009).

Analisis Data.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah korelasional dan regresi dengan bantuan software SPSS (*statistical Package Social of Science*)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1 menjelaskan pengukuran variabel penelitian yang meliputi jumlah aitem, nilai rerata tiap variabel, dan standar deviasi

Hubungan antara variabel kepribadian (cemas, marah, mencari sensasi, altruisme dan *nomlessness*), sikap terhadap pengendara

Tabel 1. Jumlah aitem, dan rerata pengukuran

No	Variabel	N aitem	Mean	SD
1	Cemas	5	16.05	3.45
2	Marah	5	14,93	3.49
3	Mencari sensasi	3	8.88	2.66
4	Altruisme	6	26.17	3.39
5	Normlessness	3	9.36	2.08
6	Sikap terhadap pengendara berisiko	12	33.24	7.44
7	Persepsi risiko	3	14.11	7.45
8	Perilaku berisiko pengendara	12	47.20	3.28

Tabel 2. Interkorelasi variabel kepribadian, sikap, persepsi risiko dan perilaku berisiko (n=393)

Variabel	1	2	3	4	5	6	7	8
1 Cemas								
2 Marah	0.23**							
3 Mencari sensasi	-0.18**	0.08						
4 Altruisme	-0.01	-0.13**	-0.05					
5 Normlessness	-0.05	0.11*	0.13*	0.00				
6 Sikap pengendara berisiko	-0.09	0.11*	0.19*	-0.11	0.35**			
7 Persepsi risiko	0.12*	0.99*	-0.02	0.07	-0.10	-0.05		
8 Perilaku berisiko pengendara	0.10*	-0.10	-0.22**	0.09	-0.25**	-0.50**	-0.03	

Ket.: *P < 0.05; **P < 0. 01

berisiko, persepsi risiko dan perilaku berisiko dapat dilihat pada Tabel 1. Hasil menunjukkan bahwa hanya tiga variabel kepribadian (cemas, mencari sensasi dan *normlessness*) yang berhubungan signifikan dengan perilaku berisiko pengendara. Sementara persepsi risiko tidak berhubungan signifikan dengan perilaku berisiko pengendara. Pada variabel sikap terhadap pengendara berisiko terdapat hubungan negatif dengan perilaku berisiko pengendara.

Sementara variabel marah, mencari sensasi dan *normlessness* yang berhubungan signifikan dengan sikap terhadap perilaku berisiko. Sementara hanya variabel marah dan cemas yang berhubungan signifikan dengan persepsi risiko. (lebih detail lihat Tabel 2)

Sementara untuk pengujian model menggunakan regresi bertahap (lihat Tabel 3). Ada empat model yang dilakukan secara bertahap dalam penelitian ini. Model 1. Ada tiga Variabel yang masukkan, yaitu tipe subjek, umur dan jenis kelamin. Hal menunjukkan bahwa tipe subjek dan jenis kelamin yang dapat memprediksi (signifikan) terhadap perilaku berisiko pengendara. Sementara umur tidak berhubungan signifikan terhadap perilaku berisiko.pada model 1 sebanyak 13 % varians perilaku berisiko pengendara yang dapat dijelaskan oleh ketiga variabel tersebut. Pada model 2, ditambahkan variabel kepribadian (cemas, marah, mencari sensasi, altruisme dan *nomlessness*). Hasilnya menunjukkan tipe subjek dan jenis kelamin mempengaruhi perilaku berisiko, sementara untuk variabel

kepribadian, variabel marah, mencari sensasi, dan *normlessness* yang mempengaruhi perilaku berisiko. Pada model 2 terjadi peningkatan varians menjadi 20 % dalam menjelaskan perilaku berisiko.

Pada model 3, ditambahkan variabel sikap terhadap pengendara berisiko. Hasil menunjukkan terdapat berbeda dengan model 1 dan model 2 terutama pada tipe subjek, marah dan *normlessness* yang tidak menjadi signifikan dalam mempengaruhi perilaku bersiko. Sementara sikap terhadap perilaku pengendara berisiko memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berisiko. Model ini dapat menjelaskan variansi perilaku berisiko sebesar 27 %. Pada model 4 ditambahkan variabel persepsi risiko. Hasilnya menunjukkan jenis kelamin. Mencari sensasi, sikap terhadap pengendara berisiko dan persepsi risiko mempengaruhi perilaku berisiko. Pada model ini varians yang dapat menjelaskan perilaku pengendara berisiko sebesar 29%. Dari keempat model tersebut dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan kontribusi variabel prediktor dalam menjelaskan perilaku berkendara berisiko remaja pada setiap model. Ada empat varabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berisiko, yaitu jenis kelamin, mencari sensasi, sikap terhadap pengendara berisiko dan persepsi risiko.

Pada Tabel 3 dilakukan Uji perbedaan pada setiap variabel berdasarkan jenis kelamin (pria dan wanita). Hasil menunjukkan bahwa terdapat perbedaan signifikan variabel kepribadian, sikap, persepsi dan perilaku berisiko

Tabel 3. Model Regresi kepribadian, sikap dan persepsi terhadap perilaku berisiko

Variabel	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
	B	B	B	B
Tipe subjek	0.96**	,806*	0.54	0.51
umur	-0.23	-,250	-0.33	-0.37
Jenis kelamin	5.39***	4,830***	3.50***	3.89***
Cemas		,100	0.07	0,10
Marah		-,237*	-0.17	-0.16
Mencari sensasi		-,424**	-0.34**	-0.34**
Altruisme		,086	0.04	0.06
Normlessness		-,553**	-0.22	-0.25
Sikap pengendara berisiko			-0.32***	-0.32***
Persepsi risiko				-0.28**
R ²	0.13***	0.20***	0.27***	0.29***

Note. n= 393, *P < 0.05, **P <0. 01, ***P <0.001

Tabel 4. Perbedaan kepribadian, sikap, persepsi dan perilaku berkendara ditinjau dari jenis kelamin

Variabel	Jenis kelamin				P value
	Pria (n=157)		Wanita (n=236)		
	M	SD	M	SD	
Cemas	15.53	3.71	16.40	3.22	-2,467*
marah	14.48	3.42	15.22	3.51	-2,079*
Mencari sensasi	9.21	2.70	8.66	2.61	2,011*
Altruisme	25.61	3.34	26.53	3.38	-2,653**
Normlessness	9.68	2.05	9.14	2.07	2,554*
Sikap pengendara berisiko	35.83	7.53	31.52	6.87	5,856***
Persepsi risiko	13.10	3.18	14.77	3.19	-5,076***
Perilaku berisiko	44.23	7.05	49.18	7.06	-6,801***

Note*P < 0.05, **P <0. 01, ***P <0.001

berdasarkan jenis kelamin. Pada variabel kepribadian menunjukkan wanita lebih mudah cemas, marah, dan altruisme dibandingkan pria. Sementara pria lebih mencari sensasi dan *normlessness* dibandingkan wanita. Pada variabel sikap terhadap pengendara berisiko pria lebih memiliki sikap positif dibandingkan dengan wanita. Sementara wanita memiliki persepsi risiko lebih tinggi dibandingkan dengan pria. Dan pada perilaku berisiko berkendara wanita lebih tinggi dibandingkan dengan pria, ini berarti wanita cenderung berkendara lebih berisiko dibandingkan pria.

PEMBAHASAN

Penelitian bertujuan mengetahui hubungan antara faktor kepribadian dan kognitif sosial terhadap pengendara berisiko pada remaja. Hasil menunjukkan bahwa secara bersama-sama variabel kepribadian (cemas, marah, mencari sensasi, altruisme dan *nomlessness*), sikap terhadap pengendara berisiko, persepsi risiko berpengaruh terhadap perilaku berisiko pengendara pada remaja. Namun setelah di uji melalui beberaa model regresi, ternyata variabel mencari sensasi, sikap terhadap pengendara berisiko dan persepsi risiko yang

berpengaruh terhadap perilaku pengendara berisiko pada remaja. Hasil sedikit berbeda dengan penelitian sebelumnya oleh Ulleberg dan Rundmo, (2003) dan Chen (2009).

Pada penelitian Ulleberg dan Rundmo, (2003) menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif antara mencari sensasi, *normlessness*, agresi dengan perilaku pengendara bersiko, artinya semakin individu memiliki sifat mencari sensasi, *normlessness* (mengabaikan norma/aturan) dan perilaku agresif cenderung memiliki perilaku pengendara bersiko yang tinggi. Sementara pada hasil penelitian ini menunjukkan hubungan negatif antara mencari sensasi dan *normlessness* perilaku pengendara bersiko, artinya individu memiliki sensasi tinggi (berperilaku diluar kebiasaan) dan *normlessness* tinggi (mengabaikan aturan) cenderung memiliki perilaku pengendara bersiko yang rendah atau sebaliknya. Sementara rasa cemas, marah dan altruisme tidak berhubungan langsung dengan perilaku pengendara bersiko.

Sementara terdapat hubungan negatif antara sikap terhadap pengendara bersiko dengan perilaku bersiko, artinya individu yang memiliki sikap positif atau mendukung perilaku bersiko dalam berkendara cenderung memiliki perilaku bersiko dalam berkendara. Hasil ini berbeda dengan hasil penelitian Ulleberg dan Rundmo, (2003) dan Chen (2009) yang menyatakan bahwa individu yang memiliki sikap positif terhadap pengendara bersiko cenderung memiliki perilaku bersiko dalam berkendara yang rendah. Menurut teori sikap perilaku tindakan terencana Ajzen (1985), hubungan antara sikap dengan perilaku adalah positif (konsisten) artinya semakin positif sikap individu terhadap sesuatu, maka perilaku cenderung mengarah konsisten kepada sikap. Sementara hasil penelitian berbeda dengan teori sikap. Hal ini dapat terjadi karena perubahan perilaku tidak hanya diprediksi oleh perubahan sikap masih banyak faktor lain (Baron & Byrne, 2003). Menurut teori kognitif, apabila terjadi perbedaan (tidak konsisten) antara

sikap dengan perilaku maka akan terjadi yang nama disonansi kognitif. Hal ini terjadi karena adanya norma dan budaya berlaku disuatu tempat sehingga mempengaruhi sikapnya dan perilakunya. Remaja dapat bersikap tidak setuju terhadap perilaku berisiko dalam berkendara namun kenyataannya remaja dalam penelitian ini cenderung memiliki perilaku bersiko dalam berkendara.

Sementara hasil penelitian ini menunjukkan hubungan negatif Persepsi risiko dengan perilaku pengendara bersiko artinya, individu yang memiliki persepsi risiko tinggi cenderung memiliki sifat hati-hati yang berimplikasi individu akan memiliki perilaku pengendara bersiko yang rendah. Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian beberapa yang penelitian menunjukkan bahwa perilaku pengendara bersiko yang berdampak timbulnya kecelakaan adalah rendah persepsi risiko (Feenstra, dkk 2010, Zimbardo, dkk., 1997: Alsaleh, 2006). Sementara Hasil penelitian Ulleberg dan Rundmo, (2003) menunjukkan bahwa persepsi risiko tidak memiliki daya prediktor yang kuat dalam memprediksi perilaku bersiko. Pada penelitian ini hubungan Persepsi risiko dengan perilaku pengendara bersiko lebih kuat pada wanita dibandingkan dengan pria. Sementara untuk perbedaan perilaku bersiko berdasarkan jenis kelamin menunjukkan bahwa remaja wanita lebih berisiko dalam berkendara dibandingkan dengan pria. Hasil ini berbeda dengan penelitian Chen (2009) yang menyatakan bahwa remaja pria lebih berisiko dalam berkendara dibandingkan dengan remaja wanita.

Beberapa keterbatasan dalam penelitian ini. *Pertama*, jumlah sampel antara pria dan wanita tidak seimbang sehingga berpotensi menimbulkan bias dalam hasil penelitian. *kedua*, alat ukur dalam penelitian perlu dilakukan dimodifikasi sesuai dengan konteks dan budaya setempat sehingga hasilnya lebih akurat dan valid. *Ketiga*, jumlah sampel belum mewakili populasinya sebenarnya.

REFERENSI

- Alsaleh, A. (2006). The impact of social and psychological factors on car accidents in kuwait. *Digest of Middle East Studies* spring, 1-17.
- Antara (2013). Polri: 25.131 orang tewas korban lalu lintas. Dipetik 1 Feb 2013 dari <http://www.antaraneews.com/berita/350639/>.
- Antarariau (2013). Kasus lakalantas di pekanbaru naik 49,32 persen. Dipetik 2 Februari 2013 dari <http://www.antarariau.com/berita/24463/kasus-lakalantas-di-pekanbaru-naik-49,32-persen>. Baron, R. A. & Byrne, D. (2003). *Psikologi sosial* 1 (10th ed.). Boston: Allyn and Bacon.
- Boyce, T. E. (1999). Identifying functional relationship in driver risk taking an intelligent transportation assessment of problem behavior and driving style. Dissertation submitted to the Faculty of the Virginia Polytechnic Institute and State University.
- Chen, F. (2009). Personality, Safety attitudes and risky driving behaviors—evidence from young taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 963–968.
- Departemen Perhubungan. (2010). Kecelakaan jalan raya di indonesia terjadi setiap 9,1 menit. Dipetik dari [Http://Www.Dephub.Go.Id/Read/Berita/Direktorat-Jenderal-Perhubungan-Darat/2307](http://Www.Dephub.Go.Id/Read/Berita/Direktorat-Jenderal-Perhubungan-Darat/2307).
- Feenstra, H., Ruiter, R.A.C. & Kok, G. (2010). Social-cognitive correlates of risky adolescent cycling behavior. *BMC Public Health*, 10, 408.
- Fokusriau (2013). Tahun ini polda riau mencatat 706 orang meninggal di jalan. Dipetik 2 februari 2013 dari <http://fokusriau.com/berita-1922-tahun-ini-polda-riau-mencatat-706-orang-meninggal-di-jalan.html>.
- Gulliver, P. & Begg, D. (2007). Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *Inj Prev*, 13, 376-381.
- Hartos, J., Eitel, P. & Simons-Morton, B. (2002) Parenting practices and adolescent risky driving: a three-month prospective study. *Health Education & Behavior*, 29, 194-206.
- Hennessy, D.A. & Wiesenhal, D. L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior*, 25, 409–423.
- Nabi, H., Consoli, A.M., Chastang, J. F., Choron, M., Lafont, S., & Lagarde, E. (2005). Type a behavior pattern, risky driving behaviors, and serious road traffic accidents: a prospective study of the gazel cohort . *American Journal of Epidemiology*, 161, 864-870.
- Nicole R. S. & John, E. W. Gender differences in predicting unsafe driving behaviors in young adults. *Proceedings Of The Third International Driving Symposium On Human Factors In Driver Assessment, Training And Vehicle Design* 363.
- Riau pos, Kamis 15 Juli 2010. Pelanggaran lalu lintas didominasi pelajar dan Remaja.
- Sukarto, H. (2010). Interaksi faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan tol sekitar jakarta. Dipetik dari <http://www.digilib.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?i>.
- Yilmaz, V. & Çelik, E. H. (2006). Risky driving attitudes and self-reported traffic violations among turkish drivers: the case of eskişehir. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 7, 127-138.
- Zimbardo, P.G., Keough, K. A. & Boyd, J.N. (1997). Present time perspective as predictor of risky driving. *Personality Individual difference*, 23, 1007-1023.