

Kontrol Diri dan Mencari Sensasi terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada Remaja

Nabilatun Nadira

Department of Psychology, University Mulawarman Samarinda, Indonesia
Email: nabilatun.nadira@gmail.com

Article Info

Article history:

Received March 30, 2020

Revised April 30, 2020

Accepted Mei 30, 2020

Keywords:

Self control

Sensation

Drive behavior

Agresif

ABSTRACT

This study aims to examine empirically whether self-control and sensation seeking influence aggressive driving behavior in adolescents. The subjects of this study were 81 students of SMK Negeri 1 Kaliorang who were selected using purposive sampling technique. Data were analyzed with the help of Statistical Package for Social Sciences (SPSS) 25.0 for windows. The results showed that: (1) there was a significant effect of self-control and sensation-seeking on students' aggressive driving behavior with a value of $f_{count} > f_{table}$ ($56.738 > 3.12$) and a value of $p = 0.000$ ($p < 0.05$); (2) there is a significant effect of self-control on students' aggressive driving behavior with a beta coefficient (β) = 0.365, and the value of $t_{count} > t_{table}$ ($2.737 > 1.990$) and the value of $p = 0.009$ ($p < 0.05$); (3) there is a significant effect of sensation seeking on students' aggressive driving behavior with beta coefficient (β) = 0.509, and the value of $t_{count} > t_{table}$ ($3.814 > 1.990$) and the value of $p = 0.000$ ($p < 0.05$)

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji secara empiris apakah kontrol diri dan mencari sensasi mempengaruhi perilaku mengemudi agresif pada remaja. Subjek penelitian ini adalah 81 siswa SMK Negeri 1 Kaliorang yang dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Data dianalisis dengan bantuan *Statistical Package for Social Sciences (SPSS) 25.0 for windows*. Hasil penelitian dengan menunjukkan bahwa: (1) ada pengaruh signifikan kontrol diri dan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif pada siswa dengan nilai $f_{hitung} > f_{tabel}$ ($56.738 > 3.12$) dan nilai $p = 0.000$ ($p < 0.05$); (2) ada pengaruh signifikan kontrol diri terhadap perilaku mengemudi agresif siswa dengan koefisien beta (β) = 0.365, serta nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($2.737 > 1.990$) dan nilai $p = 0.009$ ($p < 0.05$); (3) ada pengaruh signifikan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif siswa dengan koefisien beta (β) = 0.509, serta nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($3.814 > 1.990$) dan nilai $p = 0.000$ ($p < 0.05$)

Kata kunci

Kontrol Diri

Mencari Sensasi

Perilaku Mengemudi

Agresif

PENDAHULUAN

Pada masa perkembangan remaja, remaja mulai memiliki suatu perasaan tentang identitasnya sendiri. Akan tetapi, karena peralihan yang sulit dari kanak-kanak ke masa dewasa maka terjadi kekacauan peranan-peranan dan kekacauan identitas. Selama kekacauan identitas ini tingkah laku remaja menjadi tidak konsisten dan tidak dapat diprediksikan. Pada suatu saat mungkin dia lebih tertutup terhadap siapapun, karena takut ditolak, atau dikecewakan. Namun pada saat lain dia mungkin ingin jadi pengikut atau pecinta dengan tidak mempedulikan konsekuensi-konsekuensi dari komitmennya (Desmita, 2005). Akibat kekacauan identitas tersebut maka remaja dapat memunculkan perilaku-perilaku yang justru dianggap meresahkan bagi masyarakat, salah satunya adalah mengendarai motor dengan agresif.

Pada tahun 2016 menurut Kolantas Polri jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi dari bulan Januari-September mencapai 80.157 kejadian dengan kecelakaan di dominasi oleh pengguna sepeda motor dan rata-rata pengendaranya berusia 15-19 tahun. Definisi mengemudi agresif adalah pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. Mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, dan mengedipkan lampu jauh di suasana lalu lintas yang tenang (Norman dkk, 2003).

Wawancara dengan subjek M pada tanggal 21 September 2018, di kantin SMK Negeri 1 Kaliurang pada jam 12.00 wita yaitu M sudah terbiasa mengendarai motornya dengan kencang, menurutnya hal tersebut adalah sesuatu yang lumrah dan biasa dilihatnya, M dapat mengendarai motornya ke sekolah dengan kecepatan rata-rata 50-60 km/jam, subjek juga sering berkumpul

dengan teman-temannya untuk adu balap, biasanya menggunakan jalan yang sepi di daerah Kipi. Merasa tidak pernah mengalami kejadian tidak menyenangkan membuat subjek semakin gemar melakukan balapan ketika mendapat ajakan dari temannya.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Utari (2016) menunjukkan bahwa perilaku buruk pada lalu lintas merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara berkembang, termasuk Indonesia. Perilaku mengemudi agresif paling banyak dilakukan oleh pengemudi sepeda motor, salah satunya adalah pengemudi motor usia remaja yang diindikasikan dengan mayoritas korban kecelakaan terbanyak yaitu pengemudi usia remaja.

Menurut penelitian Constantinou, dkk (2011) menunjukkan bahwa kurangnya kontrol diri menjadi karakteristik dari pengemudi remaja sehingga menempatkan mereka pada hal-hal yang beresiko ketika berkendara. Kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya. Kontrol diri dapat muncul karena adanya perbedaan dalam pengelolaan emosi, cara mengatasi masalah, tinggi rendahnya motivasi dan kemampuan dalam mengolah segala potensi dan pengembangan kompetensinya (Hurlock, 2011).

Faktor lain yang juga turut memiliki peran dalam proses terjadinya perilaku agresif individu ketika berkendara adalah mencari sensasi, penelitian Thuen (dalam Rolison & Scherman, 2002) menemukan bahwa skor mencari sensasi berkorelasi positif terhadap perilaku berbahaya saat berkendara. Zuckerman (2007) menyebutkan mencari sensasi adalah perilaku yang ditentukan oleh kebutuhan mencari sensasi dan pengalaman bervariasi, baru, tak biasa, dan keinginan untuk mengambil resiko sosial, legal, serta

finansial hanya untuk mendapatkan sebuah pengalaman. Penelitian yang dilakukan oleh Schwebel, dkk (2006) menunjukkan bahwa beberapa sifat kepribadian seperti, sifat mencari sensasi, ketelitian dan pola perilaku marah atau bermusuhan dapat memprediksi perilaku beresiko.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka diperoleh hipotesis mayor awal dari penelitian ini yaitu, H1: ada pengaruh kontrol diri dan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif, Ho: tidak ada pengaruh antara kontrol diri dan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode kuantitatif dengan jenis penelitian regresi antara variabel kontrol diri dan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif

Subjek Penelitian

Pengambilan subjek menggunakan teknik *purposive sampling*. Subjek yang terlibat dalam penelitian ini adalah remaja yang berusia 15-19 tahun (Menurut Korlantas Polri pada tahun 2016 kecelakaan lalu lintas di dominasi oleh pengendara

sepeda motor usia 15-19 tahun) dan menunjukkan gejala perilaku mengemudi agresif, berdasarkan hasil screening yang telah dilakukan oleh peneliti di SMK Negeri 1 Kaliurang yang berjumlah 81 responden.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data ini menggunakan skala likert. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, persepsi, seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dengan skala likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk Menyusun aitemaitem instrument yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan (Sugiyono, 2013).

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi linear berganda. Penggunaan analisis regresi linear berganda bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dua variabel bebas (kontrol diri dan mencari sensasi) terhadap satu variabel terikat (perilaku mengemudi agresif). Keseluruhan teknik analisis data menggunakan SPSS (*Statistical Package for Social Sciences*) versi 25.0 for windows.

HASIL PENELITIAN

Karakteristik Responden

Tabel 1. Distribusi Responden menurut jenis kelamin

Aspek	Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	64	79%
	Perempuan	17	21%
Jumlah		81	100%

Berdasarkan tabel 1 dapat diketahui bahwa rata-rata jenis kelamin siswa SMK Negeri 1 Kaliurang tahun pembelajaran 2018/2019 yang menjadi sampel penelitian ini

adalah laki-laki dengan sampel sebesar 64 orang atau sekitar 79 persen, dan perempuan dengan sampel sebesar 17 orang atau sekitar 21 persen.

Tabel 2. Distribusi Responden menurut Umur

No	Usia	Jumlah	Presentase
1	15 Tahun	18	22%
2	16 Tahun	38	47%
3	17 Tahun	25	31%
Jumlah		81	100%

Berdasarkan tabel 2 dapat diketahui bahwa rata-rata umur siswa SMK Negeri 1 Kaliurang tahun pembelajaran 2018/2019 yang menjadi sampel penelitian ini adalah umur 15 tahun dengan sampel sebesar 18

orang atau sekitar 22 persen, umur 16 tahun dengan sampel sebesar 38 orang atau sekitar 47 persen, dan umur 17 tahun dengan sampel sebesar 25 orang atau sekitar 31 persen.

Hasil Uji Asumsi

Tabel 3. Hasil Uji Normalitas

Variabel	Kolmogrov-Smirnov Z	P	Keterangan
Mengemudi agresif	0.107	0.056	Normal
Kontrol diri	0.101	0.052	Normal
<i>Sensation seeking</i>	0.104	0.069	Normal

Berdasarkan tabel 3 maka dapat disimpulkan bahwa ketiga variabel mengemudi agresif, kontrol diri dan mencari sensasi, memiliki sebaran data normal,

dengan demikian analisis data secara parametrik dapat dilakukan karena telah memenuhi syarat atas asumsi normalitas sebaran data penelitian.

Tabel 4. Hasil Uji Linearitas Hubungan

Variabel	F Hitung	F Tabel	P	Keterangan
Mengemudi agresif – Kontrol Diri	1.386	3.12	0.240	Linear
Mengemudi agresif – Mencari sensasi	0.810	3.12	0.709	Linear

Berdasarkan tabel 4 diatas maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Hasil uji asumsi linearitas antara variable mengemudi agresif dengan kontrol diri menunjukkan nilai F hitung < F tabel yang artinya hubungan antara mengemudi agresif dengan kontrol diri yang mempunyai nilai defiant krom linearity $F = 1.386$ dan $p = 0.240 > 0.050$ yang berarti hubungannya dinyatakan linear.

2. Hasil uji asumsi linearitas antara variable mengemudi agresif dengan mencari sensasi menunjukkan nilai F hitung < F tabel yang artinya hubungan antara mengemudi agresif dengan mencari sensasi yang mempunyai nilai defiant krom linearity $F = 0.810$ dan $p = 0.709 > 0.050$ yang berarti hubungannya dinyatakan linear.

Hasil Uji Hipotesis

Tabel 5. Hasil Uji Analisis Regresi Model Berganda

Variabel	F hitung	F tabel	R2	P
Kontrol Diri (X1)				
Mencari sensasi (X2)	56.738	3.12	0.694	0.000
Mengemudi agresif (Y)				

Berdasarkan tabel 5 di atas, menunjukkan bahwa $F_{hitung} > F_{tabel}$ yang artinya yaitu kebisingan dan motivasi belajar terhadap konsentrasi belajar memiliki

pengaruh yang signifikan dengan nilai $F = 56.738$, $R^2 = 0.694$ dan $P = 0.000$. Hal tersebut bermakna bahwa hipotesis mayor dalam penelitian ini diterima.

Tabel 6. Hasil Uji Analisis Regresi Model Sederhana

Variabel	Beta	T Hitung	T tabel	P
Kontrol Diri (X1)				
Mengemudi agresif (Y)	0.365	2.737	1.990	0.009
Mencari sensasi (X2)				
Mengemudi agresif (Y)	0.509	3.814	1.990	0.000

Berdasarkan tabel 6 Di atas dapat diketahui bahwa kontrol diri yang rendah berpengaruh positif dan signifikan terhadap mengemudi agresif, dibuktikan dengan nilai beta sebesar 0.365, nilai t hitung sebesar 2.737 dan nilai P sebesar 0.009. Setelah itu, dapat diketahui bahwa mencari sensasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku mengemudi agresif, dibuktikan dengan nilai beta sebesar 0.509, nilai T hitung 3.814, dan nilai P sebesar 0.000.

PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kontrol diri dan mencari sensasi berpengaruh terhadap perilaku mengemudi agresif siswa SMK Negeri 1 Kaliurang tahun pembelajaran 2018/2019, dibuktikan dengan nilai f_{hitung} sebesar 56.738 lebih besar dari f_{tabel} dengan nilai sebesar 3.12 dan nilai P sebesar 0.000 ($P < 0.05$). Hal ini menunjukkan bahwa hipotesis pertama dalam penelitian H_1 yaitu terdapat pengaruh antara kontrol diri dan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif diterima dan H_0 yaitu tidak terdapat pengaruh antara kontrol diri dan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif ditolak.

Kontribusi pengaruh (R^2) kontrol diri dan mencari sensasi adalah sebesar 0.694, hal ini menunjukkan bahwa 69 persen variasi mengemudi agresif dapat dijelaskan oleh kontrol diri dan mencari sensasi. Sedangkan

31 persen dijelaskan oleh variabel lain atau sebab-sebab lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Berdasarkan hasil penelitian Tavakolizadeh dan Karimpour (2014) yang menunjukkan bahwa kecelakaan yang terjadi akibat kontrol diri yang lemah lebih tinggi peluangnya untuk terjadi. Kontrol diri yang lemah dapat menghambat individu dalam mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya.

Selain dari faktor kontrol diri yang lemah yang dapat menyebabkan perilaku mengemudi agresif, unsur mencari sensasi juga dapat mendorong terjadinya perilaku mengemudi agresif. Kemungkinan kedua, pengemudi dengan mencari sensasi yang tinggi akan menganggap perilaku mereka sebagai sebuah perilaku yang beresiko namun tetap menerimanya. Hal ini dikarenakan mereka ingin merasakan pengalaman mendebarkan ketika melakukan perilaku beresiko tersebut (Jonah, 1997).

Hasil penelitian diatas dikuatkan dengan hasil wawancara yang dilakukan bersama Siswa M pada tanggal 21 September 2018, yang menyatakan bahwa subjek melakukan perilaku mengemudi agresif ketika mengendarai motor disebabkan oleh keyakinan dapat mengendarai motor dengan baik sehingga mengabaikan konsekuensi jangka panjang yang dapat terjadi, selain itu juga karena ada

keinginan untuk pamer kemampuan mengemudi kepada orang yang melihat.

Berdasarkan hasil analisis regresi model sederhana diketahui pengaruh mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif siswa SMK Negeri 1 Kaliurang tahun pembelajaran 2018/2019 menunjukkan pengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku mengemudi agresif, dibuktikan dengan koefisien beta sebesar 0.509 serta nilai t hitung sebesar 3.814 lebih besar daripada nilai t tabel sebesar 1.990, dan nilai p sebesar 0.000 ($p < 0.05$), maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis ketiga dalam penelitian ini H_1 diterima dan H_0 ditolak yang berarti semakin tinggi mencari sensasi pada siswa maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi agresif pada siswa dan sebaliknya semakin rendah mencari sensasi maka semakin rendah pula perilaku mengemudi agresif.

Terdapat beberapa faktor penyebab perilaku mengemudi agresif salah satunya yaitu mencari sensasi, Mencari sensasi dan agresivitas secara signifikan berkorelasi dengan remaja. Tidak hanya hubungan antara trait aggression (kecenderungan umum untuk menjadi agresif) dan mengemudi ugal-ugalan, tetapi juga menemukan bahwa kondisi agresivitas (yaitu berada dalam suasana hati yang marah pada waktu tertentu berhubungan dengan episode mengemudi dengan kecepatan tinggi (Tasca, 2000).

Hasil analisis regresi model akhir menunjukkan bahwa aspek mengontrol keputusan dan experience seeking memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku konflik dengan nilai f hitung sebesar 18.004 lebih besar dari f tabel sebesar 3.12 dan nilai p sebesar 0.000 jauh lebih kecil dari 0.05. Adapun kontribusi pengaruh (R^2) aspek mengontrol keputusan dan experience seeking adalah sebesar 0.316, hal ini menunjukkan bahwa sebesar 56,8 persen

dari variasi aspek perilaku konflik dapat dijelaskan oleh aspek mengontrol keputusan dan experience seeking.

Siswa merupakan pengendara muda yang cenderung tidak berpengalaman dalam mengemudi tapi hanya ingin menunjukkan keterampilan mengemudi dengan mengabaikan bahaya. Sebagian pengemudi muda percaya bahwa mereka berisiko lebih rendah dalam terlibat kecelakaan dibandingkan dengan orang yang lebih tua, padahal sebenarnya peluang mereka dalam kecelakaan jauh lebih tinggi dibandingkan pengemudi yang lebih dewasa. Pada saat yang sama, mereka sering melebih-lebihkan kemampuan mengemudi dengan kemampuan mengemudi mereka yang sebenarnya (Brown dalam Constantinou, 2011). Dalam perilaku mengemudi yang menyimpang, ditemukan bahwa pengemudi muda mungkin merasa sulit untuk membuat keputusan yang tepat dengan cepat (Deery dalam Constantinou, 2011).

Hasil analisis regresi model akhir menunjukkan bahwa aspek *thrill And adventure seeking* memiliki pengaruh terhadap aspek mengemudi pada siswa SMK Negeri 1 Kaliurang tahun pembelajaran 2018/2019, dibuktikan dengan nilai f hitung sebesar 27.912 lebih besar dari f tabel sebesar 3.12, dan nilai p sebesar 0.000 lebih kecil dari 0.05. Adapun kontribusi pengaruh (R^2) aspek *thrill and adventure seeking* adalah sebesar 0.261, hal ini menunjukkan bahwa sebesar 26,1 persen dari variasi aspek mengemudi dapat dijelaskan oleh aspek *thrill And adventure seeking*.

Penelitian Constantinou dkk (2011) menyatakan bahwa aspek *thrill And adventure seeking* sering dilaporkan sendiri oleh pengemudi muda yang mengalami kecelakaan. Pengemudi muda sering mengakui bahwa sensasi dan mencari pengalaman dalam mengemudi merupakan

sifat kepribadian yang secara proaktif terlibat dalam resiko kecelakaan mereka.

Dalam pelaksanaan penelitian ini tidak terlepas dari keterbatasan-keterbatasan peneliti yang menjadikan adanya kekurangan dalam penelitian ini. Beberapa kelemahan dalam penelitian ini, yaitu tentang karakteristik subjek yang sangat terbatas jumlahnya, dan peneliti tidak memiliki cukup waktu pertemuan dengan subjek di karenakan waktu penelitian dilakukan dekat dengan libur sekolah, oleh karena itu peneliti mengambil metode pengambilan data menggunakan try out terpakai yang hanya dilakukan pengambilan data, sehingga berdampak pada kejenuhan responden terhadap jumlah aitem yang banyak.

SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara kontrol diri dan mencari sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif pada siswa SMK Negeri 1 Kaliorang tahun pembelajaran 2018/2019.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh, maka dikemukakan saran-saran yaitu, bagi siswa SMK Negeri 1 Kaliorang hendaknya lebih dapat mengontrol keputusan dalam berkendara yang aman sehingga dapat mengurangi keinginan merasakan pengalaman yang mengabaikan risiko-risiko berbahaya dalam berkendara. Sehingga siswa diharapkan dapat mengantisipasi peristiwa yang dapat membahayakan ketika berkendara motor dengan cara menghindari atau menahan dirinya sendiri agar tidak melakukan hal-hal berbahaya tersebut. Selain itu siswa juga diharapkan agar berkendara lebih aman dengan menghindari tindakan berkendara

yang berisiko yang menawarkan sensasi unik. Menghindari keinginan untuk terlibat dalam aktifitas fisik dan berisiko tinggi seperti adu kecepatan saat berkendara motor.

1. Bagi orang tua disarankan dapat berperan aktif dalam membantu meningkatkan kewaspadaan anak dalam berkendara sepeda motor seperti dengan mengajak diskusi tentang bahaya mengendarai sepeda motor yang agresif dengan memberikan contoh kecelakaan yang terjadi di sekitar. Selain itu orang tua diharapkan dapat mengontrol dan membatasi penggunaan sepeda motor anak sepulang sekolah.
2. Bagi pihak sekolah disarankan agar menyelenggarakan sosialisasi mengenai persepsi risiko kecelakaan terhadap para pengendara, khususnya pengendara motor. Hal ini agar meminimalisir munculnya perilaku mengemudi agresif. Sehingga dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas yang terjadi.
3. Bagi pihak kepolisian disarankan untuk lebih sering menyelenggarakan sosialisasi mengenai bahaya dan pelanggaran lalu lintas yang terjadi saat mengendarai sepeda motor dengan agresif ke Sekolah-sekolah yang ada di Kaliorang, serta rutin melakukan razia di tempat-tempat sering diadakannya balapan motor dan memeriksa kelengkapan kendaraan bermotor.
4. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini hanya mencakup salah satu faktor penyebab terjadinya perilaku agresif pada saat berkendara. Diharapkan bagi peneliti selanjutnya dapat melakukan penelitian dengan faktor lain guna memperluas informasi mengenai mengemudi agresif. Faktor-faktor yang menyebabkan mengemudi agresif antara lain, factor personal atau kepribadian pengemudi, anonimitas, faktor sosial, gaya hidup dan tingkat keterampilan

pengemudi. Selain itu peneliti selanjutnya diharapkan dapat memperbanyak jumlah sampel, menambah cakupan usia, dan memperluas wilayah penyebaran kuesioner sehingga bisa menggambarkan perilaku mengemudi agresif secara lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

- Constantinou, E., Panayioutou G., Konstantinou N., & Kapardis A. (2011). Risky and mengemudi agresif in young adults: personality matters. *Accident analysis and prevention*. 43 (2011) 1323-1331.
- Desmita. (2005). *Psikologi Perkembangan*. Jakarta. Remaja Rosdakarya.
- Hurlock, E. B. (2011). *Psikologi perkembangan suatu pendekatan sepanjang rentan kehidupan Edisi Kelima*. Jakarta: Erlangga.
- Norman, M., Houtson, J.M, & Paul B. H. (2003). The aggressive driving behavior scale: developing a selfreport measure of unsafe driving. *North American journal of psychology (NAJP)*. 5(2), 21-29.
- Sugiyono. (2007). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. *Ontario Ministry of Transportation Canada*.
- Utari. (2016). Hubungan mengemudi agresif dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda. *E-journal psikologi*. 4(3), 352-369.
- Zuckerman, M. (2007). *Sensation Seeking & Risky Behavior*. American Psychological Association: Washington, DC