



Psikososial Berkendara Agresif

Made Ardha Nare Swari

Universitas Udayana

Correspondence author: nareswari074@student.unud.ac.id

ARTICLE INFO

Keywords:

Aggressive driving, psychosocial, cognitive, personality, mental condition, and social.

How to cite:

Swari, M. N. A. 2024.
Psikososial Berkendara Agresif. *Emik*, 7(2), 193-214.

ABSTRACT

Traffic accidents pose a serious threat to modern society, with significant consequences including injury, disability, death, and economic and social impacts, caused primarily by motor vehicles, and influenced by environmental, mechanical, and human factors. Current traffic research often focuses on driver-related factors, including aggressive driving behavior. This article aimed to review literature concerning aggressive driving and the psychosocial factors that may influence it. This article is based on an examination literature review of 18 research articles, regarding psychological variables influencing aggressive driving behaviour. The study shows that psychosocial factors are categorised into four, namely cognitive, personality, mental condition, and social factors. Cognitive factors consist of risk perception, self-control, moral disengagement, perceived behavioral control, traffic locus of control, mindfulness, psychological resilience, cognitive reappraisal, cognitive emotion regulation, and difficulties in emotion regulation. Personality factors comprise the Big Five traits (conscientiousness, agreeableness, and neuroticism), the Dark Triad traits (narcissism, Machiavellianism, and psychopathy), the Light Triad traits (humanism, Kantianism, and faith in humanity), life history strategies, driver overconfidence, attitudes toward aggressive driving, willingness to drive aggressively, emotional maturity, emotional intelligence, impulsivity, and sensation seeking. Mental condition factors consist of stress, anxiety, and depression. Social factors consist of social desirability, safe driving climate among friends (peer pressure, social costs, communication, and shared commitment to safe driving), social exclusion, social identity, and masculinity. This literature review is constrained by the limited number of sources analyzed. Future research should aim to include a greater number of studies and broaden the scope of psychosocial factors influencing aggressive driving.

1. Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas menimbulkan ancaman serius bagi masyarakat modern karena konsekuensi yang ditimbulkan, sebut saja cedera, disabilitas, dan bahkan hilangnya nyawa, bersama juga dengan dampak ekonomi dan sosial yang signifikan. Secara global, jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas

merupakan salah satu yang tertinggi di dunia, dengan sekitar 1,35 juta orang meninggal setiap tahunnya (World Health Organization 2023), dengan kendaraan bermesin sebagai penyebab utama kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2020, tabrakan antara kendaraan bermesin menyumbang 77% cedera dan 41% kematian, sedangkan kecelakaan tunggal kendaraan bermesin yang melibatkan tabrakan dengan objek diam, pejalan kaki, dan non-tabrakan menyumbang 55% kematian dan 56% kecelakaan fatal (National Safety Council 2020).

Penyebab kecelakaan lalu lintas akibat kendaraan bermesin dapat ditinjau berdasarkan tiga faktor, yakni faktor lingkungan, faktor mekanis, dan faktor manusia (Ulleberg dan Rundmo 2003). Faktor lingkungan adalah kondisi pada lokasi kecelakaan, seperti iklim, cuaca, dan infrastruktur jalan; faktor mekanis berkaitan dengan kendaraan, seperti model, umur, dan kerusakan pada kendaraan; dan faktor lingkungan dan faktor mekanis dapat digolongkan menjadi faktor eksternal, sedangkan faktor manusia, dalam hal ini pengemudi, digolongkan menjadi faktor internal.

Studi pada berbagai negara dalam beberapa dekade terakhir melaporkan bahwa faktor pengemudi bertanggung jawab atas sekitar 70% hingga 90% kecelakaan lalu lintas (Elander dkk. 1993; Perepjolkina dan Renge 2013; Ulleberg dan Rundmo 2003). Berbagai studi menemukan bahwa penyebab utama kecelakaan adalah terkait pengemudi (Rolison dkk. 2018; Zuraida dkk. 2017), salah satunya adalah akibat perilaku berkendara yang berbahaya. Secara spesifik, perilaku berkendara agresif dianggap sebagai salah satu faktor risiko yang mengakibatkan morbiditas dan kematian dalam kecelakaan kendaraan bermesin (Herrero-Fernández dan Fonseca-Baeza 2017; Özkan dkk. 2010).

Berkendara agresif dapat didefinisikan sebagai pengoperasian kendaraan bermesin dengan cara yang membahayakan atau mungkin membahayakan orang atau properti (National Highway Traffic Safety Administration 2004). Berkendara agresif merupakan salah satu mekanisme ekspresi maladaptif kemarahan pengemudi (Totkova 2020). Secara umum, berkendara agresif dapat diekspresikan dalam lima cara (Deffenbacher dkk. 2002; Deffenbacher dkk. 2007): secara verbal (misalnya, mengumpat dengan keras), secara fisik (misalnya, mengepalkan tangan untuk mengekspresikan kemarahan), menggunakan kendaraan sendiri (misalnya, mengebut untuk mengganggu pengemudi lain), berpindah-tempat (misalnya, berteriak pada penumpang lain yang berbagi ruang di dalam kendaraan), dan secara adaptif/konstruktif (misalnya, bernapas dalam untuk menenangkan diri).

Sampai saat ini, penelitian terhadap faktor manusia yang berkaitan dengan perilaku berkendara agresif umumnya ditinjau dari aspek demografis, seperti usia, jenis kelamin (Herrero-Fernández dan Fonseca-Baeza 2017; Nordfjærn dkk. 2010), dan aspek lain seperti pengalaman berkendara dan status pendidikan (Chomeya 2010; Liu dkk. 2022; Yun-fan dkk. 2016). Namun, faktor-faktor tersebut cenderung bersifat relatif tetap dan kurang efektif dalam upaya meningkatkan keselamatan di jalan raya. Dengan memahami berbagai faktor penting yang dapat memprediksi perilaku berkendara agresif, kita dapat menetapkan langkah-langkah keselamatan yang lebih efektif, mengidentifikasi titik-titik kunci untuk intervensi, dan merancang strategi yang tepat. Artikel ini bertujuan untuk mengeksplorasi faktor-faktor psikososial yang dapat

memengaruhi perilaku berkendara agresif ditinjau dari berbagai literatur yang telah terseleksi berdasarkan kriteria inklusi.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kajian literatur. Creswell (2015) menjelaskan bahwa tinjauan literatur merupakan suatu ringkasan yang disusun berdasarkan sumber-sumber literatur seperti artikel ilmiah, buku, dan sumber terkait lainnya yang relevan dengan topik penelitian. Literatur yang kaji diseleksi melalui pencarian di basis data elektronik nasional dan internasional, yakni Science Direct dan Google Scholar. Pemilihan kedua basis data tersebut karena keduanya menawarkan akses daring yang mudah dan dilengkapi dengan fitur filter dan referensi yang kuat untuk membantu menemukan jurnal yang relevan dengan topik yang dicari.

Kriteria inklusi dan eksklusi digunakan untuk membantu dalam proses pemilihan artikel yang berfokus pada pembahasan terkait faktor-faktor psikososial yang memengaruhi berkendara agresif. Kriteria inklusi mencakup artikel jurnal yang merupakan hasil penelitian, dapat diakses secara *full text*, diterbitkan antara tahun 2017 dan 2024, berkaitan dengan faktor psikososial dan berkendara agresif, informan/responden telah cukup umur untuk memiliki lisensi berkendara, artikel diterbitkan dalam bahasa Indonesia atau Bahasa Inggris. Sementara kriteria eksklusi mencakup hasil penelitian, tapi disajikan dalam bentuk skripsi, tesis, disertasi, kajian literatur, ataupun prosiding, terbitannya hanya berupa abstrak, artikel diterbitkan di luar rentang waktu antara 2017 dan 2024, artikel membahas faktor non-psikososial, usia informan/responden belum cukup untuk memiliki lisensi berkendara, dan diterbitkan dalam bahasa selain Bahasa Indonesia dan Bahasa Inggris, sebagaimana dapat dilihat pada **Tabel 1** berikut ini:

Tabel 1. Kriteria Inklusi dan Eksklusi	
Kriteria Inklusi	Kriteria Eksklusi
Artikel jurnal hasil penelitian	Berbentuk skripsi, tesis, disertasi, kajian literatur, atau prosiding.
<i>Full text</i>	Abstrak
Diterbitkan pada rentang waktu antara 2017 dan 2024	Diterbitkan di luar rentang waktu antara 2017 dan 2024
Membahas faktor psikososial dan berkendara agresif	Membahas faktor non-psikososial
Usia informan/responden telah cukup untuk memiliki lisensi berkendara	Usia informan/responden belum cukup untuk memiliki lisensi berkendara
Artikel diterbitkan dalam Bahasa Indonesia atau Bahasa Inggris	Artikel diterbitkan dalam bahasa selain Bahasa Indonesia dan Bahasa Inggris

Kata kunci yang digunakan untuk menemukan artikel yang relevan dalam penelitian ini adalah "*aggressive driving*", "berkendara agresif", "*psychology*", dan "psikologi". Artikel yang digunakan dalam tinjauan literatur ini dipublikasikan dalam tujuh tahun terakhir (2017-2024). Dari hasil pencarian diperoleh 18 artikel

yang lebih spesifik berhubungan dengan psikososial berkendara, yang terdapat 11 artikel dari Science Direct dan 7 artikel dari Google Scholar. Literatur yang terseleksi dirangkum dalam Tabel 2 di bawah ini.

Tabel 2. Literatur yang Dikaji			
Identitas	Metode	Sampel	Temuan Penelitian
The role of psychological resilience in driving anger expression: The mediating effect of cognitive emotion regulation (Wang, Ge, dan Qu 2024)/Cina	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Kemarahan saat berkendara • Ekspresi kemarahan pengendara • Resiliensi psikologis • Regulasi emosi kognitif (CER) 	Sebanyak 350 pengendara (218 pria dan 132 wanita) berusia antara 21 hingga 50 tahun, memiliki minimal 3 tahun pengalaman berkendara.	Resiliensi psikologis yang lebih tinggi berhubungan dengan agresi adaptif yang lebih tinggi dan agresi nonadaptif yang lebih rendah. Regulasi emosi kognitif memediasi hubungan antara resiliensi dan kemarahan berkendara; NCER memediasi resiliensi ke agresi nonadaptif, sementara PCER memediasi ke agresi adaptif.
Associations of the Light Triad with driving style and driving anger expression (Bıçaksız dan Tekes 2023)/Turki	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • Light Triad 	Sebanyak 376 orang (50,3% wanita) berusia 18-70 tahun, memiliki SIM, berkendara setidaknya dua kali seminggu.	Kantianisme berhubungan negatif dengan pelanggaran agresif, sementara <i>faith in humanity</i> berhubungan negatif dengan ekspresi agresif verbal. Humanisme dan Kantianisme berhubungan positif dengan ekspresi kemarahan yang adaptif saat berkendara.
Kontribusi emotional intelligence terhadap aggressive driving behavior pada pengemudi Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) (Leonita dan	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • <i>Emotional intelligence</i> 	Sebanyak 85 orang pengemudi angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) rute Payakumbuh-Padang	Terdapat hubungan negatif antara <i>emotional intelligence</i> dan <i>aggressive driving behavior</i> , di mana semakin tinggi <i>emotional intelligence</i> , semakin rendah <i>aggressive driving behavior</i> , dan juga sebaliknya.

Ningsih 2023)/Indonesia			
Psycho-social correlates of driving behavior: A masculinity perspective (Noreen dan Noor 2023)/Pakistan	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • Maskulinitas 	Sebanyak 150 pengemudi laki-laki dengan rentang usia 18 sampai 24 tahun.	Maskulinitas merupakan mediator signifikan antara sifat-sifat kepribadian (<i>extraversion, conscientiousness, emotional stability, dan openness to experiences</i>) dengan perilaku berkendara agresif.
Living fast and driving fast. Life history strategies, personality, and aggressive driving (Burtăverde, Miulescu, dan Iliescu 2022)/Rumania	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • <i>Life history strategies</i> • Big Five • Dark Triad 	Sebanyak 448 peserta dengan rata-rata umur 31,75 tahun (150 laki-laki dan 298 perempuan), memiliki SIM yang valid.	<i>Fast life history strategies</i> berhubungan dengan agresi berkendara tinggi, sedangkan <i>conscientiousness</i> dan <i>agreeableness</i> terkait dengan agresi rendah. <i>Neuroticism, narcissism, Machiavellianism</i> juga terkait dengan agresi berkendara. <i>Psychopathy</i> memediasi <i>fast life history strategies</i> dan agresi berkendara.
Kaitan moral disengagement dan aggressive driving behavior: Tinjauan pada remaja pengendara sepeda motor (Juniarly dan Effendi 2022)/Indonesia	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Perilaku berkendara agresif • <i>Moral disengagement</i> 	Sebanyak 180 orang berusia 17-20 tahun, menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan sehari-hari.	<i>Moral disengagement</i> berperan dalam <i>aggressive driving behavior</i> . Nilai R square sebesar 0,107 menunjukkan bahwa <i>moral disengagement</i> memengaruhi perilaku berkendara agresif remaja pengendara motor di Kota Palembang sebesar 10,7%.
Social exclusion and dangerous driving behavior: The mediating role of driving anger and moderating role of	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara berisiko 	Sebanyak 240 pengendara (104 laki-laki dan 136 perempuan), yang	Pengucilan sosial memengaruhi perilaku berkendara berbahaya melalui kemarahan saat berkendara, dengan <i>cognitive reappraisal</i> sebagai

cognitive reappraisal (Li dkk. 2022)/Cina	<ul style="list-style-type: none"> • Kemarahan saat berkendara • Pengucilan sosial • <i>Cognitive reappraisal</i> 	memiliki SIM lebih dari setahun.	moderator. Kemarahan saat berkendara sepenuhnya memediasi hubungan antara pengucilan sosial dan perilaku berkendara berbahaya.
Effects of safe driving climate among friends on prosocial and aggressive driving behaviors of young drivers: The moderating role of traffic locus of control (Zeyin, Long, dan Gaoxiao 2022)/Cina	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara prososial dan agresif • <i>Safe driving climate among friends</i> • <i>Traffic locus of control</i> 	Sebanyak 352 pengendara berkisar antara usia 18-25 tahun (179 laki-laki dan 173 perempuan)	<i>Peer pressure, social costs, dan traffic locus of control (T-LOC)</i> internal serta eksternal berkorelasi positif dengan perilaku berkendara agresif, sementara <i>shared commitment to safe driving</i> berkorelasi negatif. Faktor SDCaF dan T-LOC eksternal merupakan prediktor signifikan dari perilaku berkendara agresif.
The mediation effect of emotion dysregulation in the relationship between anger and aggression on the road in a sample of Spanish drivers (Herrero-Fernández, Parada-Fernández, dan Jorge 2021)/Spanyol	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • Kemarahan saat berkendara • Kesulitan dalam regulasi emosi 	Sebanyak 472 pengendara berkisar antara usia 18-76 tahun (158 laki-laki, 311 perempuan, dan 3 gender non-biner).	Kurang kontrol penolakan emosi dan kebingungan emosional signifikan terkait dengan agresi berkendara, kecuali agresi adaptif. Kurang perhatian emosional tidak signifikan terhadap trait <i>driving anger</i> dan perilaku agresif. Variabel regulasi emosi lainnya berkorelasi signifikan dengan trait <i>driving anger</i> dan agresi berkendara.
Peran self control terhadap perilaku aggressive driving pengguna sepeda motor (Kurniawan dan Nugroho 2021)/Indonesia	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • Kontrol diri 	Sebanyak 200 pengendara berusia 20-29 tahun. Semua peserta berjenis kelamin laki-laki.	Kontrol diri berperan dalam perilaku <i>aggressive driving</i> , dengan kontribusi sebesar 50,7% berdasarkan analisis regresi sederhana. Tipe kontrol diri yang paling berpengaruh adalah kendali

			perilaku, dengan sumbangan sebesar 19,9%.
Aggressive driving: Do driving overconfidence and aggressive thoughts behind the wheel, drive professionals off the road? (Mohammadpour dan Nassiri 2021)/Iran	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • Pikiran marah pengemudi • <i>Overconfidence</i> pengemudi • Persepsi risiko 	Sebanyak 637 pengemudi bus umum perkotaan berumur 25-71 tahun. Semua peserta berjenis kelamin laki-laki.	<i>Driver's overconfidence</i> berkorelasi signifikan dengan agresi berkendara dan sepenuhnya dimediasi oleh pemikiran agresif. Pengemudi yang terlalu percaya diri cenderung meremehkan risiko kecelakaan. <i>Overconfidence</i> memprediksi agresi fisik dan agresi menggunakan kendaraan.
Kematangan emosi dan perilaku agresif pengemudi ojek online di Surabaya (Savira, Matulesy, dan Haque 2021)/Indonesia	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Perilaku agresif • Kematangan emosi 	Sebanyak 54 pengemudi ojek <i>online</i> di Surabaya.	Ada hubungan negatif antara kematangan emosi dan perilaku agresif pada pengemudi ojek <i>online</i> di Surabaya. Kematangan emosi berkontribusi sebesar 61,3% terhadap perilaku agresif.
Sikap dan kontrol perilaku: Kesiapan sebagai mediator dari sikap dan peluang berkendara agresif (Nu'man dan Ramdhani 2020)/Indonesia	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • Sikap terhadap berkendara agresif • Kontrol perilaku yang dirasakan • Kesiapan berkendara agresif 	Sebanyak 96 mahasiswa berusia antara 17-27 tahun (50 laki-laki dan 46 perempuan)	Analisis menunjukkan sikap kontrol perilaku yang dirasakan berpengaruh signifikan terhadap kesiapan berkendara agresif. Individu dengan sikap positif dan keyakinan pada kemampuan untuk berkendara agresif cenderung lebih bersedia melakukannya, dengan kesiapan menjadi determinan perilaku berkendara agresif.
The influence of impulsivity and the Dark Triad on	Desain: Kuantitatif Variabel:	Sebanyak 168 individu berusia 18–	Ketiga sifat Dark Triad berkorelasi positif dengan perilaku

self-reported aggressive driving behaviours (Ball, Tully, dan Egan 2018)/Britania Raya	<ul style="list-style-type: none"> • Sifat agresif • Kemarahan saat berkendara • Dugaan perilaku agresi (PADS) • Dark Triad • Impulsivitas 	80 tahun (proporsi jenis kelamin hampir sama banyak).	berkendara agresif. Perilaku ini umumnya dilakukan oleh individu dengan riwayat agresif, sifat antagonis seperti impulsif, serta <i>callous affect</i> dan kemarahan akibat kemajuan terhambat.
Trait emotional intelligence, personality traits and social desirability in dangerous driving (Smorti, Andrei, dan Trombini 2018)/Italia	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara berisiko-agresif; jumlah tilang • Impulsivitas • <i>Sensation seeking</i> • <i>Social desirability</i> 	Sebanyak 285 pengendara berusia antara 20 dan 46 (133 laki-laki dan 152 perempuan)	Semua variabel berkorelasi signifikan dengan berkendara agresif, dengan korelasi tertinggi pada <i>social desirability</i> . Impulsivitas, <i>sensation seeking</i> , dan <i>social desirability</i> secara signifikan memprediksi perilaku berkendara yang agresif
Associations between self-reported mindfulness, driving anger and aggressive driving (Stephens dkk. 2018)/Australia	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Berkendara agresif • Kemarahan saat berkendara • <i>Mindfulness</i> 	Sebanyak 309 pengendara berkisar antara usia 18-86 tahun (55 laki-laki dan 254 perempuan)	Peserta yang mempraktikkan <i>mindfulness</i> melaporkan tingkat kemarahan yang lebih rendah terhadap berkendara lambat dan ketidaksopanan. <i>Mindfulness</i> berhubungan negatif dengan <i>driving anger</i> dan agresi.
Hubungan antara stres, kecemasan, depresi dengan kecenderungan aggressive driving pada mahasiswa (Ashari dan Hartati 2017)/Indonesia	Desain: Kuantitatif Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Kecenderungan berkendara agresif • Keadaan stres • Keadaan cemas • Keadaan depresi 	Sebanyak 73 mahasiswa dengan kriteria yaitu sudah mengendarai sepeda motor lebih dari 6 bulan.	Terdapat hubungan positif dan signifikan antara stres, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan berkendara agresif. Artinya, semakin tinggi tingkat stres, kecemasan, dan depresi, semakin besar kecenderungan berkendara secara agresif.
Hubungan antara identitas sosial	Desain: Kuantitatif	Sebanyak 100 orang	Terdapat hubungan positif signifikan antara

dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas motor Rx-King di Semarang (Hafizhudin dan Indrawati 2017)/Indonesia	Variabel: <ul style="list-style-type: none"> • Perilaku berkendara agresif • Identitas sosial 	anggota Club of Rx-King Semarang (CORS).	identitas sosial dan perilaku berkendara agresif di komunitas motor Rx-King Semarang. Semakin tinggi identitas sosial, semakin tinggi perilaku berkendara agresif. Identitas sosial memberikan kontribusi sebesar 26,1% terhadap perilaku berkendara agresif.
--	--	--	---

Data yang yang diperoleh dari literature review ini selanjutnya dianalisis dengan mengikuti metode analisis yang diuraikan oleh Miles dkk. (2014) dengan mengategorikan faktor-faktor psikososial yang memengaruhi orang, sehingga mereka berkendara secara agresif. Ini disajikan dengan mencakup faktor-faktor tersebut untuk diinterpretasikan, sebelum akhirnya ditarik kesimpulan.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

• Faktor Psikososial yang Memengaruhi Berkendara Agresif

Dalam teorinya tentang psychosocial development, Erikson (2010) mengemukakan bahwa psikososial adalah kebutuhan individu seseorang (*psycho*) tergabung dengan keperluan dan tuntutan masyarakat (*social*). Dengan demikian, psikososial memiliki dua aspek, yaitu aspek psikis dan aspek sosial. Kedua aspek ini menjadi faktor penting dalam memengaruhi tingkah laku manusia yang disebabkan oleh timbulnya situasi sosial. Temuan penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor psikososial yang memengaruhi berkendara agresif dalam artikel ini dikategorikan ke dalam empat faktor, yaitu: faktor kognitif, faktor kepribadian, faktor kondisi mental, dan faktor sosial.

Faktor Kognitif

Faktor kognitif dalam kajian ini adalah faktor yang melibatkan fungsi kognitif seperti perhatian, memori, dan penalaran yang memengaruhi kinerja dan pembelajaran individu (Danili dan Reid 2006; Roy 2013). Dalam proses berkendara di jalan raya, persepsi seseorang terhadap risiko kecelakaan dapat membuatnya mengadopsi perilaku yang dapat mencegah kecelakaan (Şimşekoğlu dkk. 2012). Ini bersesuaian dengan temuan Mohammadpour (2021) bahwa terdapat korelasi negatif antara persepsi risiko dan berkendara agresif. Dengan kata lain, semakin rendah persepsi risiko individu, maka semakin mungkin ia berperilaku agresif saat berkendara. Perilaku agresif di jalan raya juga dipengaruhi oleh *moral disengagement* pengendara (Juniarly dan Effendi 2022). *Moral disengagement* adalah proses kognitif di mana individu mencari pembenaran logis agar perilaku tidak bermoral yang dilakukan tampak dapat diterima, seperti pelanggaran dan perilaku agresif. Agresivitas sering dikaitkan dengan kegagalan kontrol diri dan, sebaliknya, bahwa kontrol diri yang kuat menurunkan agresi (Denson dkk. 2012), dan hal serupa terjadi dalam berkendara. Studi Kurniawan & Nugroho (2021) yang menemukan bahwa kontrol diri, yang terdiri atas kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol keputusan,

berkontribusi 50,7% terhadap berkendara agresif. Secara spesifik, kontrol perilaku terkait berkendara agresif juga ditemukan pada hasil penelitian Nu'man & Ramdhani (2020) yang menyatakan bahwa kontrol perilaku yang dirasakan memengaruhi perilaku berkendara secara agresif.

Bentuk kontrol lainnya yang dapat memengaruhi berkendara agresif adalah *traffic locus of control* (T-LOC). T-LOC terkait dengan perbedaan persepsi individu tentang kemungkinan antara perilaku berkendara mereka sendiri dan hasil berkendara dalam kecelakaan. Özkan & Lajunen (2005) menjelaskan bahwa pengemudi dengan T-LOC internal percaya bahwa hasil lalu lintas lebih ditentukan oleh atribut internal (misalnya, keterampilan berkendara), sementara pengemudi dengan T-LOC eksternal percaya bahwa hasil lalu lintas ditentukan oleh faktor eksternal (misalnya, cuaca, nasib, atau lingkungan). Dalam kaitan dengan ini, Zeyin dkk. (2022) menemukan bahwa *traffic locus of control* (T-LOC) memiliki pengaruh terhadap berkendara agresif, secara spesifik dikatakan bahwa T-LOC eksternal berkorelasi positif dengan perilaku berkendara yang agresif.

Baik *locus of control* internal maupun eksternal berkaitan dengan sifat *mindfulness*, di mana secara spesifik *locus of control* internal berkorelasi positif dengan *mindfulness* (Heidari dan Kumar 2019). *Mindfulness* didefinisikan sebagai bentuk kesadaran kognitif di mana individu didorong untuk memperhatikan reaksi kognitif, emosional, dan fisik terhadap keadaan saat ini dan bersikap terbuka dan tidak menghakimi terhadap pengalaman saat ini (Stephens dkk. 2018). Kajian Stephens dkk. (2018) menunjukkan bahwa individu yang lebih *mindful* cenderung tidak menjadi marah saat berkendara dan secara tidak langsung juga mengurangi ekspresi kemarahan agresif ketika berkendara. Individu yang *mindful* cenderung dapat melakukan adaptasi positif dan dapat mengatasi stres, kesulitan, dan tantangan yang berat—yang disebut dengan resiliensi psikologis. Resiliensi seseorang ditemukan memengaruhi kemarahan mereka saat berkendara, yang memengaruhi berkendara agresif (Wang dkk. 2024). Kemarahan saat berkendara erat kaitannya dengan kesulitan untuk regulasi emosi, di mana kesulitan regulasi emosi berkorelasi positif dengan semua jenis agresif berkendara, kecuali konstruktif/adaptif (Herrero-Fernández dkk. 2021). Berkaitan dengan itu, bentuk regulasi emosi yang melibatkan aktivitas kognitif, seperti *cognitive reappraisal* (Li dkk. 2022) dan regulasi emosi kognitif (Wang dkk. 2024) juga diketahui memiliki hubungan dengan kemarahan saat berkendara.

Faktor Kepribadian

Faktor kepribadian berhubungan dengan perbedaan individu dalam pola karakteristik berpikir, merasa, dan berperilaku (American Psychological Association 2014). Berdasarkan pengelompokan kepribadian Big Five, *conscientiousness* dan *agreeableness* berkorelasi negatif dengan berkendara agresif (Burtäverde dkk. 2022). *Conscientiousness* adalah kepribadian dengan ciri-ciri bersungguh-sungguh dalam melakukan tugas, bertanggung jawab, dapat diandalkan, dan menyukai keteraturan dan kedisiplinan; *agreeableness* mempunyai ciri-ciri ketulusan dalam berbagi, kehalusanperasaan, dan fokus pada hal-hal positif pada orang lain (Ramdhani 2012). Beberapa literatur menemukan hasil serupa: ada korelasi negatif yang signifikan antara empat dari lima faktor kepribadian Big Five (*emotional stability*, *openness*, *conscientiousness*, dan *agreeableness*) dan berkendara agresif (Aniței dkk.

2014; Teräsvirta 2011). Burtäverde dkk. (2022) menemukan bahwa *neuroticism* dalam Big Five ditemukan berkorelasi positif dengan berkendara agresif. *Neuroticism* adalah ciri kepribadian yang identik dengan kehadiran emosi negatif seperti rasa khawatir, tegang, dan takut (Ramdhani 2012). Temuan terkait *neuroticism* ini didukung oleh hasil penelitian Karimi dkk. (2021) yang menemukan bahwa *neuroticism* berkorelasi secara positif dengan semua jenis agresi berkendara, kecuali konstruktif/adaptif.

Pengelompokan kepribadian lainnya dalam kajian ini adalah Dark Triad. Dark Triad terdiri dari *Machiavellianism* yang digambarkan dengan ciri manipulatif, ketidakpedulian/*callous affect*, dan orientasi perhitungan strategis; *psychopathy* yang digambarkan dengan ciri defisit dalam afeksi/*callous affect* dan impulsif; dan *narcissism* yang ditandai dengan manipulasi dan ketidakpedulian/*callous affect* (Jones & Paulhus 2014). Ketiga kepribadian dalam Dark Triad memiliki aspek *callous affect*, tetapi pada *Machiavellianism* dan *psychopathy* dapat dibedakan berdasarkan adanya impulsivitas pada *psychopathy*, dan perbedaan *narcissism* dapat dilihat berdasarkan definisi: bentrokan antara identitas muluk dan ketidakamanan yang mendasarinya. Terdapat dua artikel penelitian yang membahas Dark Triad dalam kajian literatur ini. Hasil yang diperoleh oleh kedua penelitian sama: ketiga aspek Dark Triad secara signifikan berkorelasi positif dengan berkendara agresif (Ball dkk. 2018; Burtäverde dkk. 2022).

Berlawanan dengan Dark Triad, Kaufman dkk. (2019) mengusulkan konsep Light Triad. Light Triad terdiri dari humanisme, yakni melibatkan penilaian terhadap nilai dan martabat setiap individu; *faith in humanity*, berarti mempercayai bahwa manusia pada dasarnya baik; dan Kantianisme, mengacu pada perlakuan terhadap orang lain bukan sebagai alat untuk mencapai tujuan, tetapi sebagai tujuan itu sendiri. Terkait berkendara agresif, Kantianisme ditemukan berhubungan negatif dengan pelanggaran agresif, sementara *faith in humanity* berhubungan negatif dengan ekspresi agresif verbal saat berkendara. Humanisme dan Kantianisme berhubungan positif dengan ekspresi kemarahan yang adaptif saat berkendara (Bıçaksız dan Tekes 2023).

Selanjutnya adalah *life history strategies* yang berasal dari biologi evolusioner dan baru-baru ini diadaptasi pada bidang psikologi, terutama di psikologi kepribadian dan beberapa bagian dari psikologi perkembangan (Nettle dan Frankenhuys 2020). *Life history strategies* menjelaskan alokasi sumber daya dan energi untuk konteks kehidupan yang penting, berdasarkan berbagai pengorbanan (Jonason dkk. 2018). Pada penelitian oleh Burtäverde dkk. (2022), *fast life history strategy* berkorelasi positif dengan berkendara agresif. Karakteristik individu yang tinggi dalam *fast life history strategy* adalah impulsif, pemikiran jangka pendek, mengabaikan aturan sosial, dan pengambilan risiko yang luas (Figueredo dkk. 2006). Burtäverde dkk. (2022) juga membahas Dark Triad dan menemukan bahwa *psychopathy* adalah satu-satunya mediator antara *fast life history strategy* dan agresi berkendara. Mungkin itu disebabkan karena *psychopathy* mengandung aspek-aspek yang merupakan ekspresi dari *fast life history strategy* dan bermanifestasi dalam konteks berkendara, seperti impulsif, kecerobohan, atau pengambilan risiko (Burtäverde dkk. 2022).

Selain dipengaruhi oleh kepribadian intrinsik, berkendara agresif juga dapat dipengaruhi oleh bagaimana pengendara melihat dirinya dan pengendara lain,

misal dalam hal kemampuan berkendara. Kepercayaan diri yang tinggi dalam kompetensi berkendara dan rasa superioritas terhadap pengemudi lain disebut sebagai *overconfidence* pengemudi (Mohammadpour dan Nassiri 2021). Penelitian oleh Mohammadpour & Nassiri (2021) menemukan bahwa *overconfidence* pengemudi berkorelasi positif terhadap empat jenis agresi ketika berkendara, yakni ekspresi adaptif/konstruktif, agresi pribadi-fisik, penggunaan kendaraan untuk mengekspresikan agresi, dan agresif verbal. Ini berkelindan dengan temuan Teräsvirta bahwa kemampuan manuver kendaraan yang dilaporkan sendiri (*self-report*) adalah variabel penting dalam memprediksi perilaku berkendara agresif (Teräsvirta 2011). *Overconfidence* pengemudi juga memperkecil risiko berkendara, yang meskipun tidak memengaruhi berkendara agresif secara langsung, tetapi memengaruhi munculnya pikiran agresif yang selanjutnya dapat memengaruhi berkendara agresif (Mohammadpour dan Nassiri 2021).

Berkendara agresif memiliki kaitan erat dengan kemampuan untuk memantau emosi, mempertimbangkan keputusan, dan mengendalikan perilaku saat berkendara, yang merupakan aspek dari *emotional intelligence* (Goleman 1995). *Emotional intelligence* mencakup kemampuan kognitif dalam memahami dan mengelola emosi, dan *trait emotional intelligence* lebih berfokus pada sifat dan kecenderungan perilaku seseorang, (Petrides dan Furnham 2001). Penelitian menunjukkan bahwa *emotional intelligence* berhubungan negatif dengan perilaku berkendara agresif, di mana semakin tinggi tingkat *emotional intelligence*, semakin rendah kecenderungan perilaku agresif saat berkendara, dan sebaliknya (Leonita & Ningsih, 2023). Temuan penelitian juga menunjukkan bahwa kematangan emosi ditemukan memiliki peran terhadap berkendara agresif (Savira dkk. 2021).

Penelitian Nu'man dan Ramdhani (2020) menemukan bahwa sikap terhadap berkendara agresif berkorelasi dengan kesediaan untuk berkendara agresif, di mana kesediaan untuk berkendara agresif berkorelasi dengan berkendara agresif. Kesediaan untuk berkendara agresif diketahui menjadi prediktor yang kuat dalam mengantarai kontrol perilaku yang dirasakan (sebagaimana telah di bahas pada faktor kognitif) dan sikap terhadap berkendara agresif dengan perilaku berkendara agresif (Nu'man dan Ramdhani 2020). Temuan tersebut sejalan dengan hasil penelitian oleh Wang & Xu (2021) bahwa berkendara berisiko (termasuk berkendara agresif) dipengaruhi oleh sikap, norma subjektif, risiko yang dirasakan, dan kontrol perilaku yang dirasakan; dan hasil penelitian oleh Teräsvirta (2011) mengindikasikan bahwa sikap positif terhadap berkendara berbahaya berkorelasi positif dengan kemarahan pengemudi, yang secara tidak langsung memengaruhi berkendara agresif.

Ketika kontrol diri kurang memadai, individu rentan melakukan pelanggaran aturan lalu lintas, terutama apabila individu memiliki kepribadian yang impulsif (Panayiotou 2015). Impulsivitas telah beberapa kali disinggung di atas, dalam ciri-ciri *fast life history strategies* pada penelitian oleh Burtäverde (2022), dan juga Ball dkk. (2018). Ciri-ciri kepribadian impulsif, dan *narcissism* dan *psychopathy* dari Dark Triad diketahui memang sangat terkait dengan berkendara agresif (Burtäverde dkk. 2016). Impulsivitas dan *sensation seeking* selama beberapa dekade terakhir menjadi pusat dalam penelitian terkait perilaku berkendara yang menyimpang dan kecelakaan lalu lintas (Zhang dkk. 2019). Impulsif secara konseptual juga mirip dengan *sensation seeking*, tetapi impulsif berhubungan

dengan kontrol seseorang atas pikiran dan perilaku, sementara *sensation seeking* mengacu pada preferensi seseorang untuk pengalaman baru dan kesediaan untuk mengambil risiko (Arnett 1994). Baik impulsivitas ataupun *sensation seeking* ditemukan berkorelasi terhadap berkendara agresif (Smorti dkk. 2018). Ini diperkuat oleh temuan Dahlen dkk. (2005) yang menunjukkan bahwa *sensation seeking* dapat memprediksi banyak variabel dalam berkendara tidak aman, sedangkan impulsif membantu dalam prediksi berkendara berisiko dan penggunaan kendaraan untuk mengekspresikan kemarahan.

Faktor Kondisi Mental

Faktor kondisi mental adalah keadaan mental situasional seseorang ketika sedang berkendara. Perlu dicermati kembali bahwa variabel pada faktor ini merupakan suatu keadaan dan bukan merupakan diagnosis gangguan mental. Hanya ada satu penelitian yang dikaji dalam faktor ini, yaitu oleh Ashari & Hartati (2017) yang menemukan korelasi positif antara stres, cemas, dan depresi yang dialami oleh individu dalam berkendara agresif.

Hasil tersebut didukung oleh beberapa penelitian. Hennessy dan Wiesenthal (2010), misalnya, menemukan bahwa keadaan stres (dibedakan dari sifat stres) jauh lebih tinggi pada kemacetan tinggi daripada kemacetan rendah, dan perilaku agresif dua kali lebih sering terjadi pada kemacetan tinggi daripada kemacetan rendah; depresi yang diukur dengan peristiwa kehidupan yang penuh stres dan perasaan depresi menunjukkan pola efek signifikan pada berkendara agresif dan kemarahan pengendara (Yu dkk. 2004). Hal ini juga terkait dengan kecemasan yang mengindikasikan bahwa pengemudi yang agresif memiliki skor yang tinggi pada keadaan cemas (Deffenbacher dkk. 1994; Galovski dan Blanchard 2002).

Faktor Sosial

Faktor sosial berkenaan dengan hubungan antara individu dengan individu lain atau kelompok. Penelitian Smorti dkk. (2018) membahas tentang *social desirability* dan memiliki kecenderungan untuk melaporkan perilaku dan karakteristik "baik" dan kurang melaporkan yang "buruk", sehingga orang lain akan memandang individu dengan baik, dan dapat menghasilkan konformisme untuk diterima secara sosial (King dan Bruner 2000). Tujuan awal penggunaan konstruk *social desirability* menjadi variabel pada penelitian Smorti dkk. (2018) adalah untuk mengurangi bias *social desirability* pada pelanggaran lalu lintas yang dilaporkan sendiri (*self-report*). Ini bersesuaian dengan hipotesis, bahwa orang dengan *social desirability* yang lebih tinggi cenderung tidak melaporkan tingkat berkendara berbahaya, dan ada signifikansi antara *social desirability* dan berkendara agresif (Smorti dkk. 2018). Hal ini juga didukung oleh penelitian dari Teräsvirta (2011) yang menyebutkan bahwa *social desirability* secara signifikan berkorelasi negatif dengan perilaku marah saat berkendara.

Zeyin (2022) secara spesifik membahas faktor sosial yang berhubungan dengan teman sebaya. *Safe driving climate among friends* adalah persepsi pengemudi muda tentang lingkungan berkendara yang berisiko ketika teman-teman seusianya hadir saat berkendara (Amponsah-Tawiah dan Mensah 2016), dengan aspek-aspeknya: *peer pressure*, *social costs*, *communication*, dan *shared commitment to safe driving*. Zeyin (2022) menemukan bahwa *peer pressure* dan *social costs* berkorelasi positif dengan perilaku berkendara agresif.

Peer pressure mengacu pada persepsi pengemudi bahwa teman mereka cenderung mendorong mereka untuk berkendara secara sembrono sedangkan *social costs* berkaitan dengan perasaan pengemudi yang tidak nyaman atau bahkan takut saat berkendara dengan teman-temannya (Zeyin dkk. 2022). Kedua variabel ini saling berkaitan, di mana kecenderungan umum untuk menanggapi *social pressure* berhubungan positif dengan *friends' pressure* dan *social costs* (Guggenheim dan Taubman–Ben-Ari 2018). Selanjutnya, dalam penelitian yang serupa oleh Zeyin dkk. (2022) ditemukan juga bahwa *communication* dan *shared commitment to safe driving* berkorelasi negatif dengan perilaku berkendara agresif. *Communication* mengacu pada wacana terbuka di antara teman-teman tentang masalah berkendara, sedangkan *shared commitment to safe driving* mencerminkan tanggung jawab bersama terhadap keselamatan berkendara di jalan raya.

Individu yang mengalami pengucilan sosial lebih memungkinkan melakukan perilaku berkendara yang berbahaya, termasuk berkendara agresif (Li dkk. 2022). Pengucilan sosial merujuk pada fenomena yang muncul ketika keinginan seseorang untuk memiliki hubungan dan merasa diterima terhambat karena dikeluarkan atau ditolak oleh kelompok sosial atau orang lain (Williams 2007). Orang-orang cenderung melihat permusuhan dalam situasi yang ambigu, terutama bagi orang-orang yang mengalami pengucilan sosial, yang bisa menyebabkan peningkatan agresi. Agresi atau kemarahan saat mengemudi yang disebabkan oleh pengucilan sosial adalah faktor kunci yang secara positif memprediksi perilaku berkendara yang berbahaya (Qu dkk. 2022).

Studi Hafizhudin & Indrawati (2017) tentang identitas sosial pengendara menunjukkan bahwa cara seseorang mendefinisikan dirinya berdasarkan keanggotaan dalam suatu kelompok sosial atau atribut yang dimiliki bersama oleh anggota kelompok. Penelitian terhadap subjek anggota kelompok pengendara menemukan bahwa semakin tinggi identitas sosial, maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi agresif yang terlihat (Hafizhudin dan Indrawati 2017). Hal ini juga erat kaitannya dengan konsep maskulinitas, yang merupakan konstruksi sosial yang memiliki peran penting dalam hubungan antar individu dan ekspektasi masyarakat. Laki-laki muda mungkin mengadopsi perilaku tertentu untuk menarik perhatian pasangan potensial dan menegaskan identitas maskulin mereka. Penelitian pada laki-laki muda menunjukkan bahwa maskulinitas berhubungan dengan perilaku mengemudi agresif (Noreen dan Noor 2023). Artinya, semakin tinggi maskulinitas yang dimiliki seseorang, semakin tinggi kemungkinan terjadinya perilaku berkendara agresif.

4. Penutup

Faktor-faktor psikososial yang memengaruhi berkendara agresif dikelompokkan menjadi empat jenis, yaitu: faktor kognitif, faktor kepribadian, faktor kondisi mental, dan faktor sosial.

Faktor kognitif dalam kajian ini adalah faktor yang melibatkan fungsi kognitif seperti perhatian, memori, dan penalaran yang memengaruhi kinerja dan pembelajaran individu. Faktor ini meliputi persepsi risiko, kontrol diri, *moral disengagement*, kontrol perilaku yang dirasakan, *traffic locus of control*, *mindfulness*, resiliensi psikologis, *cognitive reappraisal*, regulasi emosi kognitif, dan kesulitan dalam regulasi emosi.

Faktor kepribadian berhubungan dengan perbedaan individu dalam pola karakteristik berpikir, merasa, dan berperilaku. Faktor ini mencakup *big five* (*conscientiousness*, *agreeableness*, dan *neuroticism*), Dark Triad (*narcissism*, *Machiavellianism*, dan *psychopathy*), Light Triad (*humanism*, *Kantianism*, dan *faith in humanity*), *life history strategies*, *overconfidence* pengendara, sikap terhadap berkendara agresif, kesediaan untuk berkendara agresif, kematangan emosi, *emotional intelligence*, impulsivitas, dan *sensation seeking*.

Faktor kondisi mental adalah keadaan mental situasional seseorang ketika sedang berkendara. Faktor ini meliputi keadaan stres, keadaan cemas, dan keadaan depresi. Faktor sosial berkenaan dengan hubungan antara individu dengan individu lain atau kelompok. Faktor ini meliputi *social desirability*, *safe driving climate among friends* (*peer pressure*, *social costs*, *communication*, *shared commitment*, and *safe driving*), pengucilan sosial, identitas sosial, dan maskulinitas.

Jika merujuk pada kategori psikososial dalam teori pengembangan psikososial Erikson (2010), maka tiga faktor pertama (kognitif, kepribadian, dan kondisi mental) termasuk dalam kategori pertama (faktor psikis) dan faktor sosial adalah faktor kedua. Ini mengindikasikan bahwa perilaku berkendara agresif lebih banyak dipengaruhi oleh faktor psikis ketimbang faktor sosial. Dengan memahami berbagai faktor penting yang dapat memprediksi perilaku berkendara agresif, pengendara dapat menetapkan langkah-langkah preventif keselamatan yang lebih efektif. Untuk kebijakan terkait dengan lalu Lintas Jalan Raya, maka perlu untuk mengidentifikasi titik-titik kunci untuk intervensi, dan merancang strategi yang tepat agar dapat meminimalisir kecelakaan lalu lintas.

Namun, kajian literatur ini masih terbatas pada minimnya jumlah literatur yang dikaji. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat dilakukan dengan tidak saja menambah jumlah literatur yang dikaji untuk mendapatkan pemahaman yang lebih komprehensif, tapi juga dengan melihat faktor-faktor lain yang menjadi penyebab seseorang berkendara agresif.

Acknowledgements

Terima kasih kepada seluruh pihak yang memberikan segala bentuk informasi yang diolah menjadi data dan dipublikasikan pada artikel ini.

Conflicts of Interest

Penelitian ini tidak memiliki konflik kepentingan.

Daftar Pustaka

- American Psychological Association. 2014. *Personality: A Six-Day Unit Lesson Plan for High School Psychology Teachers*, <https://www.apa.org/ed/precollege/topss/lessons/personality.pdf>, diakses tanggal 3 November 2022
- Amponsah-Tawiah, K. dan Mensah, J. 2016. "The Impact of Safety Climate on Safety Related Driving Behaviors", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 40:48–55. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.04.002>, diakses tanggal 13 November 2022.

- Aniței, M.; Chraif, M.; Burtaverde, V.; dan Mihăilă, T. 2014. "The Big Five Personality Factors in the Prediction of Aggressive Driving Behavior Among Romanian Youngsters", *International Journal of Traffic and Transportation Psychology*, 2(1):7–20, https://www.researchgate.net/publication/352283389_The_Big_Five_Personality_Factors_in_the_prediction_of_aggressive_driving_behavior_among_Romanian_youngsters, diakses tanggal 20 November 2022.
- Arnett, J. 1994. "Sensation seeking: A New Conceptualization and a New Scale", *Personality and Individual Differences*, 16(2):289–96, [https://doi.org/10.1016/0191-8869\(94\)90165-1](https://doi.org/10.1016/0191-8869(94)90165-1), diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Ashari, A. M. dan Hartati, S. 2017. "Hubungan antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving pada Mahasiswa", *Jurnal Empati*, 6(1):1–6, <https://doi.org/10.14710/empati.2017.15079>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- Ball, L.; Tully, R.; dan Egan, V. 2018. "The Influence of Impulsivity and the Dark Triad on Self-Reported Aggressive Driving Behaviours", *Accident Analysis & Prevention*, 120:130–38, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.08.010>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Bıçaksız, P. dan Tekes, B. 2023. "Associations of the Light Triad with Driving Style and Driving Anger Expression", *Transactions on Transport Sciences*, 14, <https://tots.upol.cz/pdfs/tot/2023/02/01.pdf>, diakses tanggal 24 Januari 2024.
- Burtăverde, V.; Chraif, M.; Aniței, M.; dan Mihăilă, T. 2016. "The Incremental Validity of the Dark Triad in Predicting Driving Aggression", *Accident Analysis & Prevention*, 96:1–11, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.07.027>, diakses tanggal 22 November 2022.
- Burtăverde, V.; Miulescu, A.; dan Iliescu, D. 2022. "Living Fast and Driving Fast. Life History Strategies, Personality, and Aggressive Driving", *Personality and Individual Differences*, 200:111892, <https://doi.org/10.1016/j.paid.2022.111892>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Chomeya, R. 2010. "Aggressive Driving Behavior: Undergraduate Students Study", *Journal of Social Sciences*, 6(3):411–15, <https://thescipub.com/pdf/jssp.2010.411.415.pdf>, diakses tanggal 16 Oktober 2022.
- Creswell, J. W. 2015. *A Concise Introduction to Mixed Methods Research*. Washington D.C.: Sage Publications.
- Dahlen, E. R.; Martin, R. C.; Ragan, K.; dan Kuhlman, M. M. 2005. "Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and Boredom Proneness in the Prediction of Unsafe Driving", *Accident Analysis & Prevention*, 37(2):341–48, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.10.006>, diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Danili, E. dan Reid, N. 2006. "Cognitive Factors that can Potentially Affect Pupils' Test Performance", *Chemistry Education Research and Practice*, 7(2):64–

83,

<https://www.researchgate.net/publication/252820389> Cognitive factors that can potentially affect pupils' test performance, diakses tanggal 3 November 2022.

Deffenbacher, J. L.; Oetting, E. R.; dan Lynch, R. S. 1994. "Development of a Driving Anger Scale", *Psychological Reports*, 74(1):83–91, <https://doi.org/10.2466/pr0.1994.74.1>, diakses tanggal 4 November 2022.

Deffenbacher, J. L.; Kemper, C. C.; dan Richards, T. L. 2007. "The Driving Anger Expression Inventory: A Validity Study with Community College Student Drivers", *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, 29(4):220–30, <https://psycnet.apa.org/doi/10.1007/s10862-007-9049-x>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.

Deffenbacher, J. L.; Lynch, R. S.; Oetting, E. R.; dan 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):717–37, [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(01\)00063-8](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(01)00063-8), diakses tanggal 15 Oktober 2022.

Denson, T. F.; DeWall, C. N.; dan Finkel, E. J. 2012. "Self-control and Aggression", *Current Directions in Psychological Science*, 21(1):20–25, <https://doi.org/10.1177/0963721411429451>, diakses tanggal 12 November 2022.

Elander, J; West, R.; dan French, D. 1993. "Behavioral Correlates of Individual Differences in Road-Traffic Crash Risk: an Examination Method and Findings", *Psychological Bulletin*, 113(2):279–94, <https://doi.org/10.1037/0033-2909.113.2.279>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.

Erikson, E. 2010. *Childhood and Society*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Figueredo, A. J; Vásquez, G.; Brumbach, B. H.; Schneider, S. M. R.; Sefcek, J. A.; Tal, I. R.; Hill, D.; Wenner, C. J.; dan Jacobs, W. J. 2006. "Consilience and Life History Theory: From Genes to Brain to Reproductive Strategy", *Developmental Review*, 26(2):243–75, <https://doi.org/10.1016/j.dr.2006.02.002>, diakses tanggal 19 Oktober 2022.

Galovski, T. dan Blanchard, E. B. 2002. "Psychological Characteristics of Aggressive Drivers with and Without Intermittent Explosive Disorder", *Behaviour Research and Therapy*, 40(10):1157–68, [https://doi.org/10.1016/S0005-7967\(01\)00083-3](https://doi.org/10.1016/S0005-7967(01)00083-3), diakses tanggal 4 November 2022.

Goleman, D. 1995. *Emotional Intelligence*. New York: Bantam Books.

Guggenheim, N. dan Taubman–Ben-Ari, O. 2018. "Safe Driving Climate among Friends (SDCaF): a New Scale", *Accident Analysis & Prevention*, 110:78–85. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.10.021>, diakses tanggal 19 Oktober 2022.

- Hafizhudin, Z. dan Indrawati, E. S. 2017. "Hubungan Antara Identitas Sosial dengan Perilaku Mengemudi Agresif pada Komunitas Motor RX-King di Semarang", *Jurnal Empati*, 5(4):683–86, <https://doi.org/10.14710/empati.2016.15438>, diakses tanggal 31 Januari 2024.
- Heidari, M. dan Kumar, S. 2019. "Influence of Locus of Control on Trait Mindfulness," https://www.researchgate.net/publication/347436799_INFLUENCE_OF_LOCUS_OF_CONTROL_ON_TRAIT_MINDFULNESS, diakses tanggal 20 Januari 2024.
- Hennessy, D. A. dan Wiesenthal, D. L. 2010. "The Relationship Between Traffic Congestion, Driver Stress and Direct Versus Indirect Coping Behaviours", *Ergonomics*, 40(3):348–61. <https://doi.org/10.1080/001401397188198>, diakses tanggal 4 November 2022.
- Herrero-Fernández, D. dan Fonseca-Baeza, S. 2017. "Angry Thoughts in Spanish Drivers and Their Relationship with Crash-Related Events. The Mediation Effect of Aggressive and Risky Driving", *Accident Analysis & Prevention*, 106:99–108, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.05.015>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- Herrero-Fernández, D.; Parada-Fernández, P.; dan Jorge, R. 2021. "The Mediation Effect of Emotion Dysregulation in the Relationship Between Anger and Aggression On The Road In A Sample of Spanish drivers", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 79:63–71, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.04.009>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- Jonason, P. K.; Zeigler-Hill, V.; dan Hashmani, T. 2018. "Love, sex, and personality pathology: A Life History View of Personality Pathologies and Sociosexuality", *The Journal of Sex Research*, 56(2):239–48, <https://doi.org/10.1080/00224499.2018.1471444>, diakses pada 19 Oktober 2022.
- Jones, D. N. dan Paulhus, D. L. 2014. "Introducing the Short Dark Triad (SD3)," *Assessment* 21(1):28–41, <https://doi.org/10.1177/1073191113514105>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Juniarly, A. dan Effendi, E. A. 2022. "Kaitan Moral Disengagement dan Aggressive Driving Behavior: Tinjauan pada Remaja Pengendara Sepeda Motor", *Personifikasi: Jurnal Ilmu Psikologi*, 13(2):137–50, <https://doi.org/10.21107/personifikasi.v13i2.17375>, diakses tanggal 1 Februari 2024.
- Karimi, S.; Aghabayk, K.; Vajari, M. A.; dan Stephens, A. N. 2021. "Aggressive Driving: Self-Reported Anger Expression and its Relationship with Driver Personality," *International Journal of Transportation Engineering*, 8(3):299–316, <https://doi.org/10.22119/ijte.2021.254078.1541>, diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Kaufman, S. B.; Yaden, D. B.; Hyde, E.; dan Tsukayama, E. 2019. "The Light vs. Dark Triad of Personality: Contrasting Two Very Different Profiles of Human

- Nature.” *Frontiers in Psychology*, 10, <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00467>, diakses tanggal 31 Januari 2024.
- King, M. F. dan Bruner, G. C. 2000. “Social Desirability Bias: A Neglected Aspect of Validity Testing”, *Psychology and Marketing*, 17(2):79–103, [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1520-6793\(200002\)17:2%3C79::AID-MAR2%3E3.0.CO;2-0](https://doi.org/10.1002/(SICI)1520-6793(200002)17:2%3C79::AID-MAR2%3E3.0.CO;2-0), diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Kurniawan, M. W. dan Nugroho, I. P. 2021. “Peran Self Control Terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor”, *Psycho Idea*, 19(1):79–88, <https://dx.doi.org/10.30595/psychoidea.v19i1.7840>, diakses tanggal 15 Oktober 2024.
- Leonita, E. dan Ningsih, Y. T. 2023. “Kontribusi Emotional Intelligence Terhadap Aggressive Driving Behavior pada Pengemudi Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP)”, *INNOVATIVE: Journal of Social Science Research*, 3(4):1417–26, <https://j-innovative.org/index.php/Innovative/article/view/3645>, diakses tanggal 31 Januari 2024.
- Li, J.; Ge, Y.; Yu, T.; dan Qu, W. 2022. “Social Exclusion and Dangerous Driving Behavior: The Mediating Role of Driving Anger and Moderating Role of Cognitive Reappraisal”, *Current Psychology: A Journal for Diverse Perspectives on Diverse Psychological Issues*, 42:1–14, <https://doi.org/10.1007/s12144-022-03259-9>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Liu, X.; Chen, S.; Huang, D.; Jiang, Z.; Jiang, Y.; Liang, L.; dan Qin, L. 2022. “The Influence of Personality and Demographic Characteristics on Aggressive Driving Behaviors in Eastern Chinese drivers”, *Psychology Research and Behavior Management*, 15:193–212, <https://doi.org/10.2147/PRBM.S323431>, diakses tanggal 16 Oktober 2022.
- Miles, M. B.; Huberman, A. M.; dan Saldana, J. 2014. *Qualitative Data Analysis*. Washington D.C.: Sage Publications.
- Mohammadpour, S. I. dan Nassiri, H. 2021. “Aggressive Driving: Do Driving Overconfidence and Aggressive Thoughts Behind the Wheel, Drive Professionals Off The Road?”, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 79:170–84, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.04.008>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- National Highway Traffic Safety Administration. 2004. *Aggressive driving enforcement*. <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/809707.pdf>, diakses pada tanggal 5 Oktober 2022.
- National Safety Council. 2020. *Motor Vehicle - Type of Crash - Injury Facts*. <https://injuryfacts.nsc.org/motor-vehicle/overview/type-of-crash/>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Nettle, D. dan Frankenhuys, W. E. 2020. “Life-history Theory in Psychology and Evolutionary Biology: One Research Programme or Two?”, *Philosophical Transactions of the Royal Society*, 375(1803), <http://dx.doi.org/10.1098/rstb.2019.0490>, diakses tanggal 19 Oktober 2022.

- Nordfjærn, T.; Jørgensen, S. H.; dan Rundmo, T. 2010. "An Investigation of Driver Attitudes and Behaviour in Rural And Urban Areas in Norway", *Safety Science*, 48(3):348–56, <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.12.001>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Noreen, M. dan Noor, S. 2023. "Psycho-social Correlates of Driving Behavior: a Masculinity Perspective", *Pakistan Journal of Humanities and Social Sciences*, 11(2):1766–1777, <https://doi.org/10.52131/pjhss.2023.1102.0479>, diakses tanggal 31 Januari 2024.
- Nu'man, T. M. dan Ramdhani, N. 2020. "Sikap dan Kontrol Perilaku: Kesiediaan Sebagai Mediator dari Sikap dan Peluang Mengemudi Agresif", *Psikologika: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Psikologi*, 25(1):133–46, <https://doi.org/10.20885/psikologika.vol25.iss1.art10>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- Özkan, 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(3):533–45, <https://doi.org/10.1016/j.paid.2004.05.007>, diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Özkan, T.; Lajunen, T.; Parker, D.; Sümer, N.; dan Summala, H. 2010. "Symmetric Relationship Between Self and Others in Aggressive Driving Across Gender and Countries", *Traffic Injury Prevention*, 11(3):228–39, <https://doi.org/10.1080/15389581003788864>, diakses tanggal 16 Oktober 2022.
- Panayiotou, G. 2015. "The Bold and The Fearless among Us: Elevated Psychopathic Traits and Levels of Anxiety and Fear are Associated with Specific Aberrant Driving Behaviors", *Accident Analysis & Prevention*, 79:117–25, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.03.007>, diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Perepjolkina, V. dan Reñge, V. 2013. "Drivers' Age, Gender, Driving Experience, and Aggressiveness as Predictors of Aggressive Driving Behaviour", *Signum Temporis: Journal of Pedagogy and Psychology*, 4:62–72, <https://doi.org/10.2478/v10195-011-0045-2>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Petrides, K. V. dan Furnham, A. 2001. "Trait Emotional Intelligence: Psychometric Investigation with Reference to Established Trait Taxonomies", *European Journal of Personality*, 15(6):425–48, <https://doi.org/10.1002/per.416>, diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Qu, W.; Zhang, Y.; dan Ge, Y. 2022. "Social Exclusion Affects Aggressive Driving Behaviour: the Mediating Effect of Prosocial Tendencies and Driving Anger", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 89:97–108, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.06.010>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Ramdhani, N. 2012. "Adaptasi Bahasa dan Budaya dari Skala Kepribadian Big Five", *Jurnal Psikologi UGM*, 39(2):189–205, <https://doi.org/10.22146/jpsi.6986>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.

- Rolison, J. J.; Regev, S.; Moutari, S.; dan 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 & Prevention*, 115:11–24, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.02.025>, diakses pada 15 Oktober 2022.
- Roy, E. 2013. "Cognitive Factors," in: Gellman, M.D. & Turner, J.R. (eds.) *Encyclopedia of Behavioral Medicine*. Springer, New York, NY. https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1005-9_1116, diakses pada 17 Oktober 2022.
- Savira, P. P.; Matulesy, A.; dan Haque, S. A. U. 2021. "Kematangan Emosi dan Perilaku Agresif Pengemudi Ojek Online di Surabaya", *SUKMA: Jurnal Penelitian Psikologi*, 2(2):157–65, <https://jurnal.untag-sby.ac.id/index.php/sukma/article/view/6000>, diakses tanggal 1 Februari 2024.
- Şimşekoğlu, Ö.; Nordfjærn, T.; dan Rundmo, T. 2012. "Traffic Risk Perception, Road Safety Attitudes, and Behaviors among Road Users: a Comparison of Turkey and Norway", *Journal of Risk Research*, 15(7):787–800, <https://doi.org/10.1080/13669877.2012.657221>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- Smorti, M.; Andrei, F.; dan Trombini, E. 2018. "Trait Emotional Intelligence, Personality Traits And Social Desirability In Dangerous Driving", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58:115–22, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.06.012>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- Stephens, A. N.; Koppel, S.; Young, K. L.; Chambers, R.; dan Hased, C. 2018. "Associations between self-reported mindfulness, driving anger and aggressive driving", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56:149–55, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.04.011>, diakses tanggal 17 Oktober 2022.
- Teräsvirta, J. 2011. *Tendency to aggressive driving and road rage: identifying drivers prone to aggressive driving and road rage in motor vehicle traffic in Sweden*. Department of Psychology, Faculty of Social Sciences, Stockholm University.
- Totkova, Z. 2020. "Interconnection Between Driving Style, Traffic Locus of Control, and Impulsivity in Bulgarian drivers", *Behavioral Sciences*, 10(2):58, <https://doi.org/10.3390/bs10020058>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Ulleberg, P. dan Rundmo, T. 2003. "Personality, Attitudes And Risk Perception As Predictors Of Risky Driving Behaviour among Young Drivers", *Safety Science*, 41(5):427–43, [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7), diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Wang, T.; Ge, Y.; dan Qu, W. 2024. "The role of psychological resilience in driving anger expression: The Mediating Effect of Cognitive Emotion Regulation", *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*,

- 107:496–506, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2024.09.016>, diakses tanggal 1 Februari 2024.
- Wang, X. dan Xu, L. 2021. “Factors Influencing Young Drivers’ Willingness to Engage in Risky Driving Behavior: Continuous lane-changing”, *Sustainability (Switzerland)* 13(11), <https://doi.org/10.3390/su13116459>, diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Williams, K. D. 2007. “Ostracism”, *Annual Review of Psychology*, 58(1):425–52, <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.58.110405.085641>, diakses tanggal 31 Januari 2024.
- World Health Organization. 2023. *Global Status Report on Road Safety 2023*. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>, diakses pada 31 Januari 2024.
- Yu, J.; Evans, P. C.; dan Perfetti, L. 2004. “Road Aggression among Drinking Drivers: Alcohol and Non-Alcohol Effects on Aggressive Driving and Road Rage”, *Journal of Criminal Justice*, 32(5):421–30, <https://doi.org/10.1016/j.jcrimjus.2004.06.004>, diakses tanggal 4 November 2022.
- Yun-fan, J. I. A.; Li-bin, Z.; dan Ya-ni, D. 2016. “Associations of Anger While Driving and Driving Style with Aggressive Behaviors in Drivers”, *Chinese Journal of Public Health*, 32(10):1373–77, <https://dx.doi.org/10.11847/zgggws2016-32-10-20>, diakses tanggal 4 November 2022.
- Zeyin, Y.; Long, S.; dan Gaoxiao, R. 2022. “Effects of Safe Driving Climate among Friends on Prosocial and Aggressive Driving Behaviors of Young Drivers: the Moderating Role of Traffic Locus of Control”, *Journal of Safety Research*, 81:297–304, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.03.006>, diakses tanggal 15 Oktober 2022.
- Zhang, X.; Qu, X.; Tao, D.; dan Xue, H. 2019. “The Association Between Sensation Seeking and Driving Outcomes: A Systematic Review and Meta-Analysis”, *Accident Analysis dan Prevention*, 123:222–34, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.11.023>, diakses tanggal 20 Oktober 2022.
- Zuraida, R.; Iridiastadi, H.; dan Satalaksana, I. 2017. “Indonesian’s Driver Characteristic Associated With Road Accidents”, *International Journal of Technology*, 2017:1117–25, https://www.researchgate.net/publication/311414244_Indonesian's_driver_characteristic_associated_with_road_accidents, diakses tanggal 4 November 2022.