

NARRATIVE LITERATURE REVIEW: PENGARUH TRAFFIC LOCUS OF CONTROL TERHADAP RISKY DRIVING BEHAVIOUR

Muhammad Naufal Saifullah, Triana Kesuma Dewi

Fakultas Psikologi, Universitas Airlangga, Indonesia

Email: triana.dewi@psikologi.unair.ac.id

Abstrak

Penelitian ini mengeksplorasi pengaruh antara *Traffic Locus of Control* (TLoC) dan perilaku mengemudi berisiko. Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian nomor delapan di dunia, termasuk di Indonesia. *Locus of control* adalah faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku individu. Penelitian ini menggunakan skala *Traffic Locus of Control* yang mengukur *locus of control* dalam konteks mengemudi. Namun, masih belum banyak penelitian yang membahas terkait pengaruh/hubungan *Traffic Locus of Control* dan *Risky Driving Behaviour*. Hasil kajian literatur menunjukkan bahwa hanya dimensi *self* dari locus of control internal yang berkorelasi positif dengan perilaku mengemudi berisiko, sedangkan tidak ada satupun dimensi LoC eksternal yang dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Penelitian terkait *Traffic Locus of Control* dan *Risky Driving Behaviour* masih perlu terus dikaji supaya dapat membantu menurunkan angka kecelakaan lalu lintas.

Kata kunci: Traffic Locus of Control, perilaku mengemudi berisiko, kecelakaan lalu lintas

Abstract

This study explores the influence of Traffic Locus of Control (TLoC) on risky driving behavior. Traffic accidents are the eighth leading cause of death worldwide, including in Indonesia. Locus of control is a psychological factor that influences individual behavior. This study utilizes the Traffic Locus of Control scale, which measures locus of control in the context of driving. However, there is still limited research discussing the influence/relationship between Traffic Locus of Control and Risky Driving Behavior. Literature review findings indicate that only the self-dimension of internal locus of control positively correlates with risky driving behavior, while none of the external LoC dimensions can predict risky driving behavior. Further research on Traffic Locus of Control and Risky Driving Behavior needs to be conducted to help reduce the number of traffic accidents.

Keywords: *Traffic Locus of Control, Risky Driving Behaviour, traffic accident*

Diserahkan: 03-08-2024;

Diterima: 10-08-2024;

Diterbitkan: 21-08-2024

PENDAHULUAN

Menurut Global Road Safety Report (WHO, 2018), kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian nomor delapan di dunia. Setiap tahun, lebih dari 1,3 juta orang meninggal dan 50 juta lainnya luka berat akibat kecelakaan lalu lintas. Di Indonesia sendiri, Korlantas Polri (2021) mencatat sedikitnya 25.266 kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Jumlah ini meningkat 7% dari seluruh kematian pada tahun 2020 yaitu sebanyak 23.259 orang.

Enam puluh persen perilaku berisiko saat berkendara dilakukan oleh pengendara sepeda motor (Kiwango et al., 2020), yang berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas (Wankie et al., 2021). Hal ini sesuai dengan data Korlantas Polri (2021) yang menunjukkan bahwa sepeda motor menjadi jenis kendaraan yang menyumbang angka kecelakaan paling tinggi dimana sebanyak 134.117 sepeda motor terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Jumlah ini mengalami penurunan dari tahun 2020, meskipun demikian sepeda motor masih menjadi jenis kendaraan bermotor yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas.

Kominfo (2017) mengemukakan data statistik penyebab kecelakaan di Indonesia yang dirujuk dari kementerian perhubungan, dimana sebesar 61% dari kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh faktor perilaku pengendara yaitu membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi, melanggar peraturan lalu lintas, belum fasih menyetir, dan panik atau reaksi yang terlambat, 30% diantaranya disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan seperti median, gradien, jenis permukaan jalan, ataupun kontrol lalu lintas yaitu marka, rambu, dan lampu lalu lintas, dan 9% sisanya diatribusikan pada faktor kendaraan seperti kondisi mesin, rem, lampu, ban, dan muatan kendaraan. Selain itu, kecelakaan lalu lintas tentu tidak terlepas dari faktor usia para pengendara kendaraan bermotor. Korlantas Polri (2021) menyampaikan data kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia pelaku menunjukkan bahwa pada tahun 2021, angka kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengendara dengan usia 17-21 tahun dengan kasus sebanyak 1.282 kasus atau naik sebesar 17% dari tahun 2020.

Berdasarkan sebuah penelitian terhadap 2041 kecelakaan lalu lintas, Sabey & Taylor (1980) menyimpulkan bahwa faktor manusia merupakan elemen yang berkontribusi dalam 95% kecelakaan lalu lintas termasuk di dalamnya terdapat faktor perilaku pengendara. Temuan tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Triman & Bagaskara (2017) dimana faktor perilaku pengendara memegang kontribusi yang cukup besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas yang meliputi faktor kepribadian, kognitif, dan sikap. Penelitian lainnya dari (Shinar, 2017) juga menemukan bahwa faktor perilaku berisiko yang dilakukan pengemudi kendaraan memiliki kaitan erat dengan kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Menurut Jonah (1997) faktor manusia dalam kecelakaan akan menimbulkan kerugian, fenomena ini merupakan bagian dari perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko (*Risky Driving Behaviour*) adalah perilaku membahayakan diri sendiri maupun orang lain serta ditandai dengan pelanggaran lalu lintas (Iversen, 2004). Dalam konsepnya, Iversen (2004) menjelaskan terdapat tujuh bentuk perilaku mengemudi berisiko, yaitu

melanggar peraturan lalu lintas/*Speeding*, tidak tertib dalam mengemudi, tidak menggunakan perlengkapan keamanan mengemudi, terlalu waspada dan hati-hati, *drinking and driving*, perhatian terhadap anak-anak di jalan raya, dan mengemudi dengan kecepatan rendah. Afif Mauludi et al. (2021) juga melakukan penelitian yang menemukan bentuk perilaku berkendara berisiko pada pengendara sepeda motor berbasis aplikasi yaitu perilaku penggunaan ponsel, perilaku lampu sein yang tidak tepat, pelanggaran marka jalan, pelanggaran kecepatan dan pelanggaran lampu lalu lintas, serta jumlah penumpang yang melebihi kapasitas.

Salah satu faktor psikologis yang diketahui dapat mempengaruhi terjadinya perilaku mengemudi berisiko adalah *Locus of Control*. Bagaskara (2017) mengatakan bahwa pengemudi kendaraan bermotor akan cenderung membayangkan sumber dari munculnya bahaya dan siapa yang nantinya akan bertanggung jawab untuk setiap akibat yang terjadi, termasuk kecelakaan. Penelitian sebelumnya yang dilakukan Rotter (1966) juga menemukan bahwa kecenderungan tersebut mengatribusikan peristiwa yang terjadi selama kehidupannya pada faktor internal atau faktor eksternal yang disebut dengan *Locus of Control* (LoC). Rotter (1966) mendefinikan *Locus of Control* sebagai atribut kepribadian yang mencerminkan sejauh mana individu secara umum memandang peristiwa-peristiwa yang terjadi di bawah kendali mereka sendiri (*Internal Locus of Control*) atau dibawah kendali orang lain atau kekuatan luar lainnya (*External Locus of Control*). Penelitian yang dilakukan oleh Bagaskara (2017) menunjukkan hasil bahwa LoC Internal dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko, sedangkan LoC eksternal tidak memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi berisiko.

Penelitian terdahulu telah mengungkapkan peran LoC pada perilaku individu khususnya dalam konteks situasi mengemudi. Penelitian yang dilakukan oleh (Montag & Comrey, 1987) menunjukkan bahwa keterlibatan kecelakaan lalu lintas berkorelasi negatif dengan LoC internal, sedangkan LoC eksternal justru berkorelasi positif dengan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas. Dalam penelitian Montag & Comrey (1987) juga disebutkan bahwa individu dengan LoC internal memiliki korelasi dengan perilaku berhati-hati dibandingkan dengan individu dengan LoC eksternal. Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Lefcourt et al., (1973) menghasilkan pernyataan bahwa individu yang memiliki LoC internal lebih tinggi akan lebih sadar dengan keadaan dirinya dan tugasnya dibandingkan dengan individu yang memiliki LoC eksternal yang lebih tinggi.

Menurut Özkan & Lajunen (2005), skala *Locus of Control* umum milik Rotter (1966) terdapat interkorelasi yang terbatas antara internalitas dan eksternalitas yang menyebabkan adanya pengembangan generasi kedua dari skala *Locus of Control*, seperti *Multidimensional Health Locus of Control Scales* dan *Levenson Locus of Control Scale*. Namun generasi kedua dari skala *Locus of Control* tersebut tetap tidak dapat mengukur *Locus of Control* dengan konteks mengemudi. Özkan & Lajunen (2005) berpendapat bahwa seharusnya ada *Multidimensional Locus of Control Scale* yang ditargetkan untuk lalu lintas guna memprediksi

keterlibatan pengemudi dalam kecelakaan dibandingkan dengan skala *Locus of Control* yang lebih umum. Oleh karena itu Özkan & Lajunen (2005) mengembangkan skala *Traffic Locus of Control* untuk mengukur *Locus of Control* dalam konteks mengemudi. Özkan & Lajunen (2005) mengemukakan empat dimensi dari *Traffic Locus of Control* yaitu *other drivers, self, vehicle, environment, dan fate*.

Berdasarkan berbagai temuan yang sudah dipaparkan di atas, penulis mendapatkan hipotesis dimana *locus of control* dapat berpengaruh terhadap perilaku mengemudi berisiko. Namun, hanya dimensi *self* saja yang berkorelasi positif dengan kecelakaan lalu lintas. Selain itu, masih ditemukan hasil yang tidak konsisten antara *Traffic Locus of Control* dan *Risky Driving Behaviour*.

METODE PENELITIAN

Narrative Review

Penelitian ini menggunakan metode *narrative review* yang digunakan untuk mendeskripsikan suatu literatur secara umum dan tidak sekaku *systematic review* (Kartika et al., 2018). Tujuan dari *narrative review* adalah menyajikan sebuah perkembangan dari kajian tertentu dan tidak mengharuskan peneliti untuk memberikan kritik karena sifatnya hanya mengkondensasikan informasi yang tersedia. Salah satu keunggulan dari *narrative review* adalah menggabungkan berbagai informasi yang bermanfaat terkait suatu topik menjadi sebuah artikel yang mudah dibaca dan dipahami (Green et al., 2006).

Pengambilan data dan seleksi

Penelitian ini menggunakan metode *narrative review*, dimana peneliti melakukan kajian dari *database* jurnal seperti Google Scholar, Science Direct, Pergamon dan SAGE. Pencarian jurnal dengan menggunakan kata kunci *"Traffic Locus of Control"*, *"Risky Driving"*, dan *"Sepeda Motor"* atau *"Motorcycle"*. Selain jurnal, peneliti juga memberikan data tambahan melalui situs pemerintahan dan laporan tahunan milik instansi terkait yang kredibel. Kriteria untuk jurnal yang dikaji yaitu jurnal berbahasa Indonesia maupun Inggris, dan topik penelitian yang digunakan oleh jurnal yang dikaji adalah terkait *Traffic Locus of Control* atau *Risky Driving Behaviour*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyebab kecelakaan lalu lintas

Kominfo (2017) mengemukakan bahwa 61% dari kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor pengendara, yaitu membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi, melanggar aturan lalu lintas, belum masih menyetir, dan panik atau reaksi yang terlambat. Kemudian 30% diantaranya disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan seperti median, gradien, jenis permukaan jalan, ataupun kontrol lalu lintas seperti marka, rambu, dan lampu lalu lintas. Sisanya, yaitu 9% diatribusikan pada faktor kendaraan, seperti kondisi mesin, rem, lampu, ban, dan muatan kendaraan.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Sabey & Taylor (1980) menyimpulkan bahwa manusia merupakan penyebab 95% kecelakaan lalu lintas termasuk di dalamnya terdapat faktor perilaku berkendara. Penelitian tersebut sejalan dengan temuan Triman & Bagaskara (2017) dimana faktor perilaku pengendara memegang kontribusi besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas yang meliputi faktor kepribadian, kognitif, dan sikap. Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Shinar (2017) juga menemukan bahwa perilaku berisiko yang dilakukan oleh pengendara memiliki kaitan dengan kecelakaan lalu lintas dan akan menyebabkan kerugian (Jonah, 1997).

Bentuk perilaku mengemudi berisiko

Iversen (2004) menjelaskan terdapat tujuh bentuk perilaku mengemudi berisiko secara umum, yaitu melanggar peraturan lalu lintas, tidak tertib dalam mengemudi, tidak menggunakan perlengkapan keamanan, terlalu hati-hati, *drinking and driving*, perhatian terhadap anak-anak di jalan raya, dan mengemudi dengan kecepatan rendah. Penelitian selanjutnya oleh alif, menunjukkan ada 5 bentuk perilaku mengemudi berisiko namun dalam konteks pengendara sepeda motor berbasis aplikasi, yaitu perilaku menggunakan telepon genggam, perilaku penggunaan indikator yang tidak sesuai, pelanggaran marka jalan, pelanggaran kecepatan, pelanggaran lampu lalu lintas, dan jumlah penumpang yang melebihi kapasitas.

Pengaruh *Traffic Locus of Control* terhadap *Risky Driving Behaviour*

Beberapa penelitian telah mengungkapkan peran *Locus of Control* pada konteks mengemudi. Montag & Comrey (1987) mengemukakan bahwa keterlibatan kecelakaan lalu lintas berkorelasi negatif dengan LoC internal, sedangkan LoC eksternal justru berkorelasi positif dengan keterlibatan lalu lintas. Pada penelitian yang dilakukan oleh Lefcourt et al. (1973) menghasilkan pernyataan bahwa individu dengan LoC internal yang lebih tinggi akan lebih sadar dengan keadaan dirinya dibandingkan dengan individu yang memiliki LoC eksternal yang lebih tinggi. Hasil penelitian tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Montag & Comrey (1987), dimana individu yang memiliki LoC internal yang tinggi lebih memiliki korelasi dengan perilaku berhati-hati dibandingkan dengan individu yang memiliki LoC eksternal yang lebih tinggi.

Penelitian terkait *Traffic Locus of Control* dan *Risky Driving Behavior* di Indonesia sudah beberapa kali dilakukan. Dalam penelitian yang dilakukan oleh Bagaskara (2017) menemukan bahwa LoC internal dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko, namun LoC eksternal tidak memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi berisiko. Temuan ini bertolak belakang dengan hasil penelitian Montag & Comrey (1987) yang menyebutkan bahwa LoC internal berkorelasi negatif dengan kecelakaan lalu lintas, sedangkan LoC eksternal berkorelasi positif dengan kecelakaan lalu lintas. Penelitian terbaru yang dilakukan

oleh Rachmatunnisa & Bagaskara (2021) menunjukkan bahwa meskipun LoC eksternal mengatribusikan segala hal yang terjadi di sekitar pada hal diluar diri individu, namun tidak ada satupun dimensi dari LoC eksternal yang memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Hanya ada satu dimensi saja yang berkorelasi positif dengan perilaku mengemudi berisiko, yaitu dimensi self pada LoC internal. Penelitian tersebut sejalan dengan Bagaskara (2017) yang menyatakan bahwa tidak ada korelasi yang signifikan pada LoC eksternal dengan perilaku mengemudi berisiko.

PEMBAHASAN

Berdasarkan penelitian sebelumnya, ditemukan hasil bahwa manusia menjadi penyebab 95% kecelakaan lalu lintas yang di dalamnya terdapat faktor perilaku mengemudi. Triman & Bagaskara (2017) menyatakan bahwa faktor perilaku mengemudi memberikan kontribusi yang besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas, termasuk perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko adalah kegiatan yang membahayakan diri sendiri serta orang lain yang ditandai dengan pelanggaran lalu lintas (Iversen, 2004). Di Indonesia, pada tahun 2021 Korlantas Polri (2021) menyebutkan terdapat sebanyak 25.266 kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas. Kominfo (2017) menyatakan sebanyak 61% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pengendara seperti membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi dan melanggar aturan lalu lintas. Kemudian, 30% lainnya disebabkan oleh sarana dan prasarana jalan seperti marka, rambu, dan lampu lalu lintas. Sedangkan 9% sisanya disebabkan oleh faktor kendaraan seperti faktor mesin, rem, ban, dan lampu. Salah satu faktor psikologis yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko adalah *locus of control*. *Locus of control* mencerminkan sejauh mana individu memandang peristiwa yang terjadi pada dirinya diakibatkan oleh kendali mereka sendiri atau dibawah kendali orang lain atau faktor lainnya. Pengemudi akan membayangkan sumber munculnya bahaya dan siapa yang akan bertanggung jawab untuk akibat yang terjadi, termasuk kecelakaan. Pandangan individu terkait akibat dan siapa yang akan bertanggung jawab pada akibat yang terjadi tersebut dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko.

Terdapat hasil penelitian yang berbeda antara penelitian yang dilakukan di luar negeri dan di Indonesia sendiri. Penelitian yang dilakukan Montag & Comrey (1987) menunjukkan bahwa LoC Internal berkorelasi negatif dengan kecelakaan lalu lintas, sementara LoC eksternal berkorelasi positif dalam kecelakaan. Sementara itu penelitian yang dilakukan oleh Bagaskara (2017) menghasilkan bahwa LoC internal justru dapat memprediksi perilaku berisiko. Penelitian Bagaskara (2017) sejalan dengan penelitian Rachmatunnisa & Bagaskara (2021) yang mendapatkan hasil bahwa tidak ada satupun dimensi LoC eksternal yang dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko.

KESIMPULAN

Terjadinya kecelakaan lalu lintas dilatarbelakangi oleh berbagai penyebab, salah satunya adalah perilaku mengemudi berisiko, yang mempengaruhi besarnya tingkat kecelakaan lalu lintas. Ketika seseorang melakukan perilaku mengemudi berisiko, mereka tentu akan terlebih dahulu membayangkan terlebih dahulu apa saja sumber dari munculnya bahaya yang dapat terjadi dan siapa yang anntinya akan bertanggung jawab atas akibat yang terjadi. Terdapat empat dimensi yang dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko yaitu *self, other drivers, vehicle and environment, dan fate*. Penelitian terdahulu yang dilakukan Montag & Comrey (1987) menunjukkan bahwa LoC Internal berkorelasi negatif dengan kecelakaan lalu lintas, sementara LoC eksternal berkorelasi positif dalam kecelakaan. Sementara itu penelitian yang dilakukan oleh Bagaskara (2017) menghasilkan bahwa LoC internal justru dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Penelitian tersebut sejalan dengan penelitian Rachmatunnisa & Bagaskara (2021) yang mendapatkan hasil bahwa tidak ada satupun dimensi LoC eksternal yang dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Sehingga, dapat disimpulkan bahwa hasil keterkaitan antara *Locus of Control* terutama dalam konteks lalu lintas dan perilaku mengemudi berisiko masih tidak konsisten. Namun penelitian yang sudah dilakukan di Indonesia mendapatkan hasil yang konsisten, dimana LoC internal dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko dan tidak ada satupun dimensi LoC eksternal yang dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko.

BIBLIOGRAFI

Afif Mauludi, A., Djunaidi, Z., & Saiful Arif, L. (2021). Perilaku Berisiko Sebagai Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Pengemudi Sepeda Motor Komersial: Systematic Review. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), 12–25. <https://doi.org/10.46447/ktj.v8i1.307>

Bagaskara, S. (2017). PERBANDINGAN PERILAKU MENGENUDI BERISIKO ANTARA PENGEMUDI MOBIL DAN PENGENDARA SEPEDA MOTOR DAN KAITANNYA DENGAN FAKTOR-FAKTOR KEPERIBADIAN. *Jurnal Transportasi*, 17(2), 79–88.

Green, B. N., Johnson, C. D., & Adams, A. (2006). *Writing narrative literature reviews for peer-reviewed journals: secrets of the trade*.

Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135–150. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2003.11.003>

Jonah, B. A. (1997). SENSATION SEEKING AND RISKY DRIVING: A REVIEW AND SYNTHESIS OF THE LITERATURE. In *Accid. Anal. and Prev* (Vol. 29, Issue 5).

Kartika, A., Retno Suminar, D., Tairas, M. M. W., & Hendriani, W. (2018). Individual Education Program (IEP) Paperwork : A Narrative Review. In *International Journal of Engineering & Technology* (Vol. 7, Issue 2). www.sciencepubco.com/index.php/IJET

Kiwango, G., Francis, F., Hasselberg, M., Chillo, O., & Moshiro, C. (2020). Perception of unsafe driving behaviour and reported driving behaviour among commercial motorcyclists in Dar es Salaam, Tanzania. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 74, 30–39. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.08.011>

Korlantas Polri. (2021). *Polisi Lalu Lintas Dalam Angka Tahun 2021*.

Lefcourt, H. M., Gronnerud, P., & McDonald, P. (1973). *Cognitive activity and hypothesis formation during a double entendre word association test as a function of locus of control and field dependence** (pp. 161–173).

Marolli. (2017, August 22). *Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan*. Kominfo. https://www.kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr

Montag, I., & Comrey, A. L. (1987). Internality and Externality as Correlates of Involvement in Fatal Driving Accidents. *Journal of Applied Psychology*, 72(3), 339–343.

Özkan, T., & Lajunen, T. (2005). Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving. *Personality and Individual Differences*, 38(3), 533–545. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2004.05.007>

Rachmatunnisa, F., & Bagaskara, S. (2021). Peran Locus of Control dan Sikap Pro Risiko terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 23(2), 135–141. <https://doi.org/10.25104/jptd.v23i2.1799>

Narrative Literature Review: Pengaruh Traffic Locus Of Control Terhadap Risky Driving Behaviour

Rotter, J. B. (1966). GENERALIZED EXPECTANCIES FOR INTERNAL VERSUS EXTERNAL CONTROL OF REINFORCEMENT. *Psychological Monographs: General and Applied*, 80(1).

Sabey, B. E., & Taylor, H. (1980). *THE KNOWN RISKS WE RUN: THE HIGHWAY* (R. C. SCHWING & J. W. A. ALBERS, Eds.; pp. 43–63). <https://doi.org/10.1007/978-1-4899-0445-4>

Shinar, D. (2017). *TRAFFIC SAFETY AND HUMAN BEHAVIOR* (Second Edition). Emerald Publisher.

Triman, A., & Bagaskara, S. (2017). Peran Trait Kepribadian terhadap Perilaku Mengemudi The Role of Personality Trait to the Driving Behavior in Motorcycle Rider in Jakarta. *Jurnal Psikogenesis*, 5(2).

Wankie, C., Al-Delaimy, W., Stockman, J., Alcaraz, J., Shaffer, R., & Hill, L. (2021). Prevalence of crashes and associated factors among commercial motorcycle riders in Bamenda, Cameroon. *Journal of Transport and Health*, 20. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100993>

First publication right:

Jurnal Syntax Fusion: Jurnal Nasional Indonesia

This article is licensed under:

