



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 3 Nomor 4 Tahun 2023 Page 1417-1426

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

## Kontribusi *Emotional Intelligence* Terhadap *Aggressive Driving Behavior* Pada Pengemudi Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP)

Elin Leonita<sup>1✉</sup>, Yuninda Tria Ningsih<sup>2</sup>

Departemen Psikologi, Fakultas Psikologi dan Kesehatan, Universitas Negeri Padang

Email: [elinleonitaaa@gmail.com](mailto:elinleonitaaa@gmail.com)<sup>1✉</sup>

### Abstrak

Penelitian ini memiliki tujuan untuk melihat apakah ada kontribusi *emotional intelligence* terhadap *aggressive driving behavior* pada pengemudi angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP). Studi ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang melibatkan 85 pengemudi AKDP. Dalam penelitian digunakan dua skala yaitu *Short Form Trait Emotional Intelligence Questionnaire* (TEIQUE-SF) dan skala *aggressive driving behavior scale* (ADBS). Hasil uji analisis regresi linear sederhana menunjukkan bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak. Temuan pada penelitian ini juga menunjukkan adanya hubungan negative yang signifikan antara *emotional intelligence* dengan *aggressive driving behavior* yang ditunjukkan oleh pengemudi AKDP.

Kata Kunci: *Emotional Intelligence, Aggressive Driving Behavior, Pengemudi.*

### Abstract

This study aims to see whether there is a contribution of emotional intelligence to aggressive driving behavior among intercity transport drivers within the province (AKDP). This study uses a quantitative approach involving 85 AKDP drivers. In this study, two scales were used, namely the Short Form Trait Emotional Intelligence Questionnaire (TEIQUE-SF) and the aggressive driving behavior scale (ADBS). The results of the simple linear regression analysis test show that  $H_a$  is accepted and  $H_0$  is rejected. The findings in this study also show that there is a significant negative relationship between emotional intelligence and aggressive driving behavior shown by AKDP drivers.

Keywords: *Emotional Intelligence, Aggressive Driving Behavior, Drivers*

## PENDAHULUAN

Transportasi publik di Indonesia menjadi salah satu moda transportasi yang banyak digunakan masyarakat. Salah satunya diantaranya adalah travel. Travel biasanya digunakan untuk bepergian dari kota ke kota lain di dalam provinsi. Berbagai keunggulan yang ditawarkan oleh penyedia jasa terbukti mampu menarik pelanggan yang hendak bepergian. Ongkos yang relatif rendah, jaminan cepat sampai, dan armada yang banyak membuat banyak masyarakat memilih moda transportasi ini untuk bepergian.

Namun disamping kelebihan yang ditawarkan, perusahaan penyedia jasa travel nyatanya belum dengan serius mengimbangi eksistensinya dengan tingkat penjagaan keamanan dan keselamatan di jalan. Hal ini didapatkan dari pernyataan supir yang menyampaikan bahwa mereka selalu dituntut untuk sampai di kota tujuan dalam waktu yang cepat dan diminta agar tidak didahului oleh armada yang sama namun berasal dari perusahaan lain. Hal ini mendorong supir untuk dapat bergegas menuju ke kota tujuannya dan mengambil penumpang-penumpang di jalan. Hal inilah yang menyebabkan penumpang sering merasakan bahwa angkutan antarkota dalam provinsi sering mengebut, menyalip kendaraan lain dengan gerakan kasar, mengklakson tanpa sebab, dan tak jarang terlibat perilaku yang mengindikasikan adanya *aggressive driving behavior*. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang peneliti lakukan pada penumpang AKDP trayek Payakumbuh-Padang yang merasakan adanya bahaya yang mereka hadapi saat menaiki angkutan umum travel ini. Para penumpang menyatakan, bahwa perilaku yang paling khas dari gaya mengemudi supir ini adalah kebiasaan mengebut dan menyalip dengan tergesa-gesa. Hal tersebut membuat penumpang kadang merasa cemas dan was-was dengan keselamatannya.

Untuk angka kecelakaan yang terjadi di Sumatera Barat, terjadi 3.336 kecelakaan pada 2019 kemudian sebanyak 2.973 pada tahun 2021 dengan 464 korban luka berat. Kemudian pada tahun 2022 tercatat 3.509 kasus dengan 514 kematian dan 514 kematian serta 317 luka. Angka ini cenderung terus meningkat dari tahun ke tahun. Tingginya angka kecelakaan ini dipengaruhi oleh factor yang berbeda-beda dimana salah satu di antara faktor tersebut adalah faktor kelalaian manusia yang menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas dengan presentase hingga 90% (Ullerberg,2003). *Aggressive driving behavior* merupakan salah satu bentuk perilaku yang tergolong kedalam kelalaian manusia yang juga termasuk kedalam penyebab terjadinya kecelakaan. Menurut James & Nahl (2000), salah satu faktor yang memengaruhi dan menyebabkan terjadinya *aggressive driving behavior* adalah *emotional maturity* atau *emotional intelligence*.

Salah satu rute andalan perusahaan otobus adalah rute Payakumbuh-Padang. Hal ini dikarenakan pada rute ini, travel akan melewati banyak wilayah besar seperti kota Payakumbuh, kota Bukittinggi, kota Padang Panjang, kota Padang Pariaman dan beberapa wilayah lain hingga akhirnya tiba di Padang. Hal ini membuat banyak penumpang yang akan naik ke setiap angkutan. Dari wawancara yang peneliti lakukan, pengemudi travel rute ini juga memiliki indikasi yang menunjukkan *aggressive driving behavior*.

*Emotional intelligence* merupakan aspek yang mencakup berbagai hal dalam kehidupan manusia. Misalnya kemampuan untuk memantau emosi, mempertimbangkan keputusan, dan kemampuan untuk mengarahkan perilaku (Goleman, 2001). Hal ini akan sangat erat kaitannya pada perilaku *aggressive driving behavior* yang dilakukan pengemudi. Karena perilaku *aggressive driving behavior* ini merupakan perilaku yang pada umumnya didasari oleh emosi negatif seperti adanya rasa kesal dan tidak sabar serta permusuhan (Tasca, 2000).

Seorang pengemudi membutuhkan *emotional intelligence* untuk membantunya dalam mengendalikan perilaku agresifnya. Pengendalian perilaku agresif akan mempengaruhi perilaku pengemudi dalam berkendara. Karena hal tersebut akan terkait dengan kemampuannya mempertimbangkan resiko yang muncul dari keputusan yang di buat. Hal tersebut didukung oleh penelitian Trogolo, et al (2014) yang menyampaikan bahwa seorang pengemudi yang tidak dapat mengendalikan emosinya, akan cenderung berkendara secara lebih agresif yang dapat merugikan dirinya sendiri maupun orang lain. Sebaliknya, orang dengan kemampuan pengelolaan terhadap emosionalnya baik akan cenderung lebih berhati-hati.

Didasarkan pada paparan fenomena tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Kontribusi *emotional intelligence* terhadap *aggressive driving behavior* pada pengemudi angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP)" Hal ini penting untuk diteliti dikarenakan perilaku *aggressive driving* merupakan tindakan yang beresiko serta peneliti tertarik untuk menemukan kontribusi *emotional intelligence* terhadap *aggressive driving behavior* pada pengemudi angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP).

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dimana subjek penelitian merupakan pengemudi angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) rute Payakumbuh-Padang. Subjek yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 85 orang dimana subjek didapatkan dengan teknik *accidental sampling* dan ukuran sampel ditentukan dengan teori Slovin (Suliyanto, S. E., & MM, S. 2017). Instrumen pengumpulan data yang digunakan

berbentuk skala dimana subjek memberikan respon terhadap instrument alat ukur dan diberikan skor yang dapat di interpretasikan (Azwar, 2016). Skala di susun dengan bentuk likert dan skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *Short Form Trait Emotional Intelligence Questionnaire* (TEIQUE-SF) yang diadaptasi oleh Febriana, S. K. T. (2021) dan skala *aggressive driving behavior scale* (ADBS) yang diadaptasi oleh Hasma Nur Qadri (2020)

Analisis data dilakukan dengan menggunakan teknik analisis regresi linear sederhana untuk menemukan kontribusi antara variabel *emotional intelligence* dengan variabel *aggressive driving behavior*. Model statistik parametrik digunakan dalam penelitian ini dan dalam pelaksanaan akan dibantu dengan *software* SPSS versi 20.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

*Emotional intelligence* merupakan kemampuan terkait kognitif untuk memahami emosi, diukur dengan tes kinerja, sedangkan dibentuk sifat (Trait Emotional Intelligence), yang berkaitan dengan kepribadian dan perilaku kecenderungan untuk merasakan, diukur dengan menggunakan laporan diri (Petrides & Furnham, 2001).

Dari penelitian, ditemukan bahwa *emotional intelligence* pengemudi angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) trayek Payakumbuh-Padang adalah sbb:

Skor Interval	Kategori	F	%
$X < 67,5$	Sangat Rendah	9	11%
$67,5 < X \leq 94,5$	Rendah	16	19%
$94,5 < X \leq 121,5$	Sedang	21	25%
$121,5 < X \leq 148,5$	Tinggi	23	27%
$X > 148,5$	Sangat Tinggi	16	19%

Berdasarkan tabel, dapat terlihat bahwasanya tingkat *emotional intelligence* pengemudi AKDP berada pada kategori tinggi. Artinya, memungkinkan bagi para pengemudi untuk memiliki kemampuan dalam mengendalikan diri, memahami situasi, mengendalikan emosi, mempertimbangkan keputusan, dan memberikan arahan pada dirinya terutama saat mengendarai kendaraan. Seperti pendapat Goleman (2001), seseorang membutuhkan kecakapan secara emosional (*emotional intelligence*) agar tercapai keseimbangan dalam kehidupan. *Emotional intelligence* mencakup berbagai aspek dalam kehidupan, dan satu diantaranya adalah memahami emosi sendiri maupun

orang lain, dan kemampuan mempertimbangkan dalam pembuatan keputusan. Apabila seseorang memiliki *emotional intelligence* yang baik maka akan semakin baik pula kemampuannya dalam membangun kontak dengan dirinya dan semua hal yang ada disekitarnya. Dilihat dari aspek *emotional intelligence* oleh Petrides, K. V., & Furnham, A. (2001), terlihat bahwasanya *emotional intelligence* mencakup segala emosi kehidupan baik emosi internal, maupun emosi eksternal manusia. Situasi emosi akan sangat berpengaruh pada perilaku yang dimunculkan. Pengendalian emosi yang baik akan dapat dicapai dengan *emotional intelligence* yang baik pula. *Emotional intelligence* merupakan faktor penting untuk menunjang kemampuan dan pengetahuan dalam diri dan menjadi jalan akses untuk seseorang dapat mengetahui dengan baik dan membedakannya duna memberikan tuntunan kepada perilaku seperti perilaku agresif. Idealnya, seseorang dapat mengatur semua hal yang ada dengan seluruh gejala dari emosi tersebut. Oleh karena itu, seseorang dengan EI tinggi akan memungkinkan bagi mereka untuk memiliki kompetensi dalam mengendalikan perilakunya termasuk mengendalikan perilaku-perilaku agresif pada dirinya yang berpotensi memberikan pengaruh buruk untuk dirinya sendiri serta lingkungan disekitarnya. Di sisi lain, jika EI yang dimiliki individu tingkatannya rendah, akan memungkinkan baginya untuk menunjukkan perilaku yang mengindikasikan gejala pada emosi dan cenderung lebih seandainya serta tidak memiliki kemampuan untuk berfikir secara logis mengenai apa efek dari perilaku yang akan ia lakukan.

Selanjutnya, *aggressive Driving Behavior* dijelaskan sebagai sejenis perilaku saat mengendarai kendaraan bermotor yang dilakukan dengan disertai gangguan pada emosi pengendara yang memunculkan pengaruh kepada bentuk dari perilakunya. Perilaku *aggressive driving* menjadi hal yang berbahaya dan dapat mencelakakan pengemudi dan pengguna jalan lain (James & Nahl, 2000).

Kemudian, tingkat *aggressive driving behavior* pada pengemudi AKDP trayek Payakumbuh-Padang, dapat dilihat dari tabel berikut :

Skor Interval	Kategori	F	%
$X < 25$	Sangat Rendah	11	13%
$25 < X \leq 34$	Rendah	29	34%
$34 < X \leq 43$	Sedang	13	15%
$43 < X \leq 52$	Tinggi	13	15%
$X > 52$	Sangat Tinggi	19	22%

Dari tabel dapat terlihat bahwasanya tingkat *aggressive driving behavior* pada pengendara AKDP trayek Payakumbuh-Padang berada pada kategori rendah. Artinya, pengendara angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) di perusahaan otobus (PO) trayek Payakumbuh-Padang apabila dilihat secara umum tidak lagi melakukan tindakan yang menunjukkan perilaku agresif saat mengendarai kendaraannya. Menurut Harris et al. (2014), mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai perilaku termasuk membuntuti, membunyikan klakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh saat lalu lintas padat dan mengebut. Jadi secara umum, pengemudi angkutan antarkota dalam provinsi di perusahaan otobus trayek Payakumbuh-Padang tidak lagi menunjukkan perilaku-perilaku tersebut saat mengendarai kendaraannya. Kemudian (Mayer et al, 2004) menyatakan sebuah pendapat yang isinya jika seorang individu mempunyai *emotional intelligence* yang baik akan memiliki sebuah kecenderungan untuk menghindari dari melakukan bentuk perilaku-perilaku negatif yang memberikan efek buruk pada dirinya dan orang disekitarnya.

Kemudian dari hasil uji hipotesis pada kedua variabel, ditemukan bahwasanya terdapat kontribusi *emotional intelligence* terhadap *aggressive driving behavior* pada pengendara angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) perusahaan otobus trayek Payakumbuh-Padang. Bentuk hubungan *emotional intelligence* dan *aggressive driving behavior* adalah negatif. Artinya semakin tinggi tingkat *emotional intelligence* maka akan semakin rendah tingkat *aggressive driving behavior* dan sebaliknya, apabila semakin rendah tingkat *emotional intelligence* maka akan semakin tinggi tingkat *aggressive driving behavior*. Penemuan ini diperkuat dengan penelitian Mardiana, T. S. (2015) yang berjudul "Analisis Tingkat Kecerdasan Emosi Pengemudi Kendaraan Angkutan Umum Kota Tangerang Selatan Studi Kasus Trayek Pondok Jagung-Gintung" yang mendapatkan hasil bahwa *emotional intelligence* memberikan pengaruh negative terhadap perilaku agresif pengemudi angkutan kota Tangerang Selatan trayek Pondok Jagung-Gintung.

Dikarenakan *emotional intelligence* adalah suatu hal yang mencakup berbagai hal, seperti pemahaman emosi sendiri, pemahaman emosi sekitar, kemampuan menjalin hubungan dengan diri sendiri dan orang lain, kemampuan untuk mempertimbangkan keputusan, dan kemampuan untuk memunculkan emosi dengan tepat (Goleman, 2001), maka dapat dipahami bahwasanya dalam mempertimbangkan suatu hal, didalamnya juga memerlukan kontribusi *emotional intelligence*. Saat berkendara, seorang pengemudi perlu untuk membuat berbagai keputusan dan menafsirkan berbagai emosi. Kondisi emosional seseorang, sangat berpengaruh pada perilaku yang akan dimunculkannya. Dengan demikian, pengemudi dengan *emotional intelligence* yang baik akan mampu

memperhitungkan mengenai resiko perilaku yang akan ia lakukan. Saat bertindak agresif, seseorang akan memperhatikan bahwasanya dengan melakukan perilaku tersebut akan ada resiko ancaman keselamatan yang akan meningkat. Sehingga pihak yang bersangkutan akan memutuskan untuk tidak berperilaku secara agresif saat berkendara. Namun jika seorang pengemudi memiliki tingkat *emotional intelligence* yang rendah akan lebih cenderung untuk melakukan hal yang didasarkan pada rasa tidak sabar dan impulsif dalam membuat keputusan.

Hasil pada penelitian ini didukung oleh penelitian Fatimah (2014) dengan judul hubungan antara kecerdasan emosi dan mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada sopir "x" group yang menunjukkan ada hubungan negatif antara kecerdasan emosi dan mengemudi agresif (*aggressive driving*) pada sopir "X" group.

Selanjutnya, ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Chaerani (2017) yang berjudul hubungan kecerdasan emosional dan pengemudian agresif pada pengemudi sepeda motor, yang menemukan hubungan yang signifikan antara kecerdasan emosional dan pengemudian agresif, dengan hubungan negatif di mana skor kecerdasan emosional tinggi terkait dengan pengemudian agresif yang lebih tinggi, sedangkan skor kecerdasan emosional rendah terkait dengan pengemudian agresif yang lebih tinggi.

Sebelum melakukan uji hipotesis tersebut, peneliti melakukan beberapa pengujian terhadap data penelitian supaya peneliti dapat memastikan kelayakan data penelitian. Yang pertama, peneliti melakukan uji normalitas terhadap data dengan menggunakan metode *one sample Kolmogorov-smirnov* dan didapatkan hasil nilai signifikansi sebesar 0,985. Dengan demikian, data dikatakan normal.

Kedua, pengujian melakukan uji linearitas pada data penelitian dengan menggunakan metode *F-linearity*. Dari pengolahan didapatkan nilai P sebesar 0,000. Maka dari kaidah linearitas yakni apabila nilai  $P < 0,05$  maka asumsi linear terpenuhi.

Setelah data penelitian normal dan linear, peneliti melakukan uji hipotesis. Uji hipotesis dilakukan dengan analisis regresi linear sederhana.

Tabel hasil uji hipotesis.

Variabel	R square	Sign.	Coefficients constant X
Emotional intelligence	0,500	0,000	$Y = 69,574 + (-268)X$
Aggressive driving behavior	0,500	0,000	$Y = 69,574 + (-268)X$

Dari tabel hasil pengujian pada hipotesis dapat terlihat bahwa  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak. Dengan kata lain, terdapat pengaruh/kontribusi *emotional intelligence* terhadap *aggressive driving behavior* pada pengemudi AKDP trayek Payakumbuh-Padang. Arah hubungan antar variabel pada penelitian ini adalah negatif dimana artinya, semakin tinggi tingkat *emotional intelligence* maka akan semakin rendah tingkat *aggressive driving behavior* dan sebaliknya, semakin rendah tingkat *emotional intelligence* maka akan semakin tinggi tingkat *aggressive driving behavior*-nya.

*Emotional intelligence* selalu memberikan peran dan pengaruh dalam semua aspek kehidupan termasuk saat berkendara. Ketika seseorang mempunyai *emotional intelligence* yang baik akan rendah kecenderungannya untuk melakukan tindakan-tindakan yang sifatnya negatif (Mayer et al, 2004). Individu yang memiliki *emotional intelligence* yang baik akan mampu untuk menunjukkan sikap yang lebih tenang dan bias bertindak dengan tindakan yang diterima oleh masyarakat sebagai salah satu bentuk perhubungan sosial. Apabila seorang pengemudi memiliki emosi yang negatif, akan mempengaruhi kemampuannya dalam memberikan penilaian yang rasional sehingga mereka mewajarkan perilaku berkendara yang tidak aman (Hu, Xie, & Li, 2013). Dengan demikian, tergambarlah bahwasanya emosi dapat menjadi awal dasar terbentuknya sebuah perilaku termasuk perilaku saat mengemudi. Jika individu tidak memiliki kompetensi untuk mengenali emosinya dan orang disekitarnya dan setelah itu tidak mampu mengelola emosi tersebut dengan baik, atau tidak memiliki kemampuan untuk mengenali emosi yang dimiliki akan memunculkan suatu kecenderungan untuk melakukan berbagai cara supaya bias terlepas dari berbagai situasi tidak nyaman yang dia hadapi yakni salah satu bentuk perilakunya adalah melakukan tindakan yang tidak aman dan agresif.

*Aggressive driving behavior* adalah salah satu bentuk perilaku yang didasari oleh rasa tidak sabar, rasa tidak nyaman, perilaku impulsif dan dilatarbelakangi oleh emosi negatif (Tasca, 2000). Terlihat bahwa perilaku ini akan meningkatkan resiko dan ancaman keselamatan bagi pengemudi dan pengguna jalan lainnya. jadi, apabila seorang pengemudi memiliki *emotional intelligence* yang baik, maka ia tidak akan memutuskan untuk melakukan tindakan *aggressive driving* saat mengendarai, terlebih lagi apabila yang ia kendarai adalah kendaraan yang ditumpangi oleh orang lain. Pengemudi dengan *emotional intelligence* yang baik akan cenderung menghindari resiko ancaman pada keselamatan tersebut dan enggan melakukan *aggressive driving behavior*.

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pengujian hipotesis yang telah peneliti lakukan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut : 1) *Emotional intelligence* pada pengendara angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) di perusahaan otobus (PO) dengan trayek Payakumbuh-Padang berada pada kategori tinggi dari populasi pada umumnya. 2) *Aggressive driving behavior* pada pengendara angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) di perusahaan otobus (PO) dengan trayek Payakumbuh-Padang berada pada kategori rendah dari populasi pada umumnya. 3) Terdapat kontribusi *emotional intelligence* terhadap *aggressive driving behavior* pada pengendara angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) di perusahaan otobus (PO) dengan trayek Payakumbuh-Padang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Azwar, S. (2016). *Reliabilitas dan Validitas Aitem*. Buletin Psikologi, 3(1), 19-26.
- Febriana, S. K. T. (2021). *Adapting the trait emotional intelligence questionnaire short form (teique-sf) into indonesian language and culture*.
- Goleman, D. (1995). *Emotional intelligence: why it can matter more than IQ*. New York. Bantam Book.
- Goleman, D. (2001). *Working with emotional intelligence: Bantam books*. Business summaries.
- Harris, P. B., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., Harms, A., Dahlke, J. A., & Sachau, D. A. (2014). *The prosocial and aggressive driving inventory (padi): a self-report measure of safe and unsafe driving behaviors*. Accident Analysis & Prevention, 72, 1-8.
- Hu, T. Y., Xie, X., & Li J. (2013). *Negative or positive? The effect of emotion and mood on risky driving*. Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behavior, 7(3) : 135-150
- James, L. & Nahl, D. (2000). Aggressive driving is emotionally impaired driving. *Journal research*. 3-6.
- Mardiana, T. S. (2015). Analisis Tingkat Kecerdasan Emosi Pengemudi Kendaraan Angkutan Umum Kota Tangerang Selatan Studi Kasus Trayek Pondok Jagung-Gintung. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(5), 323-332.
- Mayer, J. D., Salovey, P., & Caruso, D. R. (2004). *Emotional intelligence : theory findings and implications*. Psychological Inquiry, Vol. 15 no 3 : 197-2015
- Petrides, K. V., & Furnham, A. (2001). Trait emotional intelligence: Psychometric investigation with reference to established trait taxonomies. *European journal of personality*. 15(6), 425-448.

- Qadri, H. N. (2020). *Big five personality sebagai prediktor terhadap aggressive driving pada pengemudi dewasa awal*. (Universitas Bosowa).
- Suliyanto, S. E., & MM, S. (2017). Metode penelitian kuantitatif.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). *Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers*. *Safety Science*, 41, 427-443.