



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research
Volume 3 Nomor 2 Tahun 2023 Page 5685-5694
E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246
Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Hubungan Konformitas Teman Sebaya dengan Perilaku Berkendara Berisiko pada Remaja Pengendara Sepeda Motor di Kota Bukittinggi

Silva Salsabila^{1✉}, Zulmi Yusra²

Departemen Psikologi, Fakultas Psikologi dan Kesehatan, Universitas Negeri Padang

Email: silvasalsabila26@gmail.com^{1✉}

Abstrak

Perilaku berkendara berisiko pada remaja dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti faktor demografi, psikologis dan lingkungan sosial. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi. Desain penelitian yang dipakai adalah penelitian kuantitatif korelasional, penelitian ini melibatkan 120 orang remaja berusia 16 sampai 18 tahun yang dipilih melalui metode *accidental sampling*. Penelitian ini menggunakan skala perilaku berkendara berisiko dan skala konformitas teman sebaya. Hipotesis yang diajukan adalah adanya hubungan antara konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja. Berdasarkan hasil analisis korelasi *product moment* dari Karl Pearson diperoleh nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,372 dan nilai $p = 0,000$ ($p < 0,01$), sehingga H_a diterima. Hasil ini menunjukkan hubungan positif yang sangat signifikan antara konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi.

Kata Kunci: *Remaja; Konformitas Teman Sebaya; Perilaku Berkendara Berisiko.*

Abstract

Risky driving behavior in adolescents is influenced by various factors such as demographic, psychological dan social environment factors. This study aims to determine the relationship between peer conformity and risky driving behavior in young motorcycle riders in the city of Bukittinggi. The research design used is correlational quantitative research, the population is young motorcycle riders with an age range of 12 to 21 years in the city of Bukittinggi. This study involved 120 adolescents aged 16 to 18 years who were selected through the accidental sampling method. This study used a risky driving behavior scale and peer conformity scale. Hypothesis of this research is that there is a relationship between peer conformity and risky driving behavior in adolescents. Based on the results of the product moment correlation analysis from Karl Pearson, the correlation coefficient (r) was 0,372 and p value = 0,000 ($p < 0,01$), so that H_a was accepted. These results indicate a very significant positive relationship between peer conformity and risky driving behavior in young motorcyclists in the city of Bukittinggi.

Keyword: Adolescents; Peer Conformity; Risky Driving Behavior.

PENDAHULUAN

Masa remaja diartikan sebagai masa transisi perkembangan yang menghubungkan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa yang diikuti oleh terjadinya perubahan besar dari berbagai aspek perkembangan baik fisik, kognitif hingga psikososial (Papalia, Old & Feldman, 2011). Arnett (2002) menambahkan bahwa di masa remaja ini terdapat tiga tujuan penting yang ingin dicapai oleh remaja seperti memperoleh kemandirian (terlepas dari pengawasan keluarga), mengembangkan identitas pribadi serta diterima di lingkungan teman sebaya. Dengan demikian, berkendara bagi remaja tidak hanya berfungsi sebagai alat transportasi tetapi juga sebagai cara untuk menunjukkan kedewasaan, keberanian, dan kompetensi mereka terhadap teman sebaya. Sehingga remaja cenderung berkendara dengan cara yang lebih berisiko dan agresif ketika berada di sekitar teman sebaya (Jonah, 1986).

Ross, Jongen, Brijs, Ruiters, Brijs dan Wets (2015) berpendapat bahwa perilaku berkendara berisiko lebih banyak ditemukan pada pengemudi muda yang berusia 17-25 tahun daripada pengemudi dewasa. Scott-Parker (2012) menjelaskan bahwa perilaku berkendara berisiko yang dilakukan oleh pengemudi pemula dalam kelompok umur remaja berpeluang besar untuk terlibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang disebabkan dapat berakibat fatal bagi beberapa pihak seperti pengemudi itu sendiri, penumpang, dan pengguna jalan lainnya seperti: pejalan kaki, pengemudi dan penumpang kendaraan lain yang berada di sekitar lokasi terjadinya kecelakaan (Scott-Parker, 2012). Hal ini diperkuat oleh pendapat Constantinou, Panayiotou, Konstantinou,

Loutsiou-Ladd, dan Kapardis (2011) yang menyatakan bahwa 90-95% kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh adanya perilaku berkendara yang berisiko.

Perilaku berkendara berisiko dijelaskan sebagai perilaku berkendara yang melanggar aturan lalu lintas seperti; berkendara di atas kecepatan rata-rata, berkendara tanpa menggunakan perlengkapan keamanan, berkendara di bawah pengaruh alkohol atau minuman keras, berkendara sambil memainkan ponsel, berkendara saat lelah, berganti jalur tanpa memperhatikan sekitar dengan tujuan untuk mengambil keuntungan pribadi serta berkendara di bahu jalan (Iversen, 2004; Li, Bai, Siebers & Wagner, 2014; Ramisetty-Mikler & Almakadra, 2016; Vasallo, Lahausse & Edwards, 2016).

Perilaku berkendara remaja di Kota Bukittinggi cukup berisiko, hal ini ditunjukkan oleh banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan. Pada tanggal 12 Februari 2022, Satlantas Polres Bukittinggi berhasil mengamankan 19 unit sepeda motor milik sekelompok remaja yang sedang melakukan balap liar. Kendaraan tersebut menggunakan knalpot yang tidak sesuai standar dan tidak memiliki surat kendaraan yang lengkap (Aini, 2022). Pada tanggal 4 Juni 2022, Satlantas Polres Bukittinggi juga berhasil mengamankan 36 sepeda motor karena melanggar aturan lalu lintas seperti; tidak menggunakan helm, mengikuti aksi balap liar, berkendara tanpa SIM (Surat Izin Mengemudi), menggunakan knalpot bising dan tidak memiliki TNKB (Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) yang sesuai. Pengendara motor yang di tilang rata-rata masih berusia remaja (Rizal, 2022).

Perilaku berkendara yang berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi pernah menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Peristiwa kecelakaan ini menelan satu korban jiwa yang disebabkan oleh perilaku berkendara berisiko pada remaja pernah terjadi di Kota Bukittinggi. Kecelakaan lalu lintas ini terjadi pada tahun 2016 dan menelan satu korban jiwa bernama FAP (15 tahun) yang masih berstatus pelajar SMP. Kecelakaan terjadi pada malam hari sekitar pukul 23.30 WIB di Jalan by pass di depan Taman Makam Pahlawan (TMP), Gulai Bancah, Mandiangin Koto Selayan Bukittinggi. Saat itu korban diketahui sedang mengikuti aksi balap liar lalu bertabrakan dengan pengemudi lain dari arah yang berlawanan dengan kecepatan tinggi. Hal ini berakibat fatal sehingga korban meninggal dunia di tempat dengan kondisi yang mengenaskan (Jontra, 2016).

Perilaku berkendara berisiko disebabkan oleh dua faktor yaitu faktor individual dan faktor situasional. Faktor individual yang mempengaruhi perilaku berkendara berisiko adalah faktor usia; jenis kelamin; usia berkendara (sudah berapa lama individu tersebut bisa berkendara); mood (suasan hati) (Li, Ba, Siebers & Wagner, 2014). Sedangkan faktor situasional berupa cuaca, kemacetan serta *respect for law*/kepatuhan terhadap hukum

yang berlaku (Li, Ba, Siebers & Wagner, 2014). Selain itu, Nirmala dan Patria (2016) menemukan faktor lain yang dapat meningkatkan perilaku berkendara berisiko khususnya pada usia remaja yaitu konformitas terhadap teman sebaya. Konformitas dapat diartikan sebagai kecenderungan untuk mengubah perilaku yang bertujuan untuk mendapatkan pengakuan dari orang lain (Cialdini & Goldstein, 2004). Sehingga remaja cenderung untuk menyesuaikan diri mereka dengan kelompok teman sebayanya agar dapat diterima di lingkungan tersebut (McGhie, Lewis & Hyde, 2011; Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2014).

Remaja yang berkendara dengan teman sebaya akan mendapatkan tekanan atau penguatan untuk berkendara secara berisiko (Bingham, Simons-Morton, Pradhan, Li, Almani, Falk, Shope, Buckley, Ouimet & Albert, 2016; Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2014). Hal ini disebabkan oleh adanya distraksi yang muncul disertai oleh kehadiran teman sebaya saat berkendara. Perilaku yang dilakukan oleh teman sebaya dapat berupa pemberian penekanan secara verbal yang ditujukan agar pengendara berkendara sesuai dengan arahan yang mereka berikan (Allen & Brown, 2008). Pemberian arahan ini biasanya terjadi pada saat kendaraan yang dikendarai remaja di dahului oleh pengendara lain. Sehingga teman sebayanya akan memerintahkan remaja tersebut untuk mengejar dan mendahului pengendara itu kembali (Allen & Brown, 2008).

Penelitian terdahulu telah membuktikan bahwa konformitas teman sebaya pada remaja di Kota Bukittinggi berada pada tingkat sedang (Restika & Rinaldi, 2021). Selain itu, konformitas teman sebaya pada remaja di Kota Bukittinggi juga terbukti dapat memberikan pengaruh terhadap sikap dan perilaku-perilaku negatif yang dilakukan oleh remaja. Hal ini dapat dilihat dari penelitian-penelitian sebelumnya yang menunjukkan hasil bahwa adanya hubungan antara konformitas teman sebaya terhadap perilaku seksual remaja (Hidayatullah, 2014); serta kenakalan remaja (Yunere, Anggraini & Ningrum, 2022).

Oleh sebab itu, peneliti tertarik untuk meneliti "Hubungan konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi". Dengan maksud untuk mengetahui apakah konformitas terhadap teman sebaya pada remaja di Kota Bukittinggi berhubungan dengan adanya perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi.

METODE PENELITIAN

Subjek yang digunakan dalam penelitian ini adalah 120 orang remaja pengguna

sepeda motor yang berdomisili di Kota Bukittinggi. Subjek ini dipilih menggunakan teknik *accidental sampling*. Subjek yang digunakan harus memenuhi beberapa kriteria berikut seperti: remaja laki-laki dan perempuan berusia 16-18 tahun yang berstatus sebagai pelajar SMA/SMK. Subjek sudah memahami aturan-aturan lalu lintas yang harus dipatuhi dalam berkendara. Subjek juga sering menggunakan sepeda motor ke sekolah.

Penelitian ini menggunakan skala perilaku berkendara berisiko yang disusun oleh Nirmala dan Patria (2016). Skala perilaku berkendara berisiko mengacu pada 4 aspek yang dikemukakan oleh Nirmala dan Patria (2016) yaitu: (1). Berkendara dengan mengabaikan batas kecepatan; (2). Pengendara lengah ketika berkendara; (3). Pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas; (4). Berkendara dalam distraksi. Skala perilaku berkendara berisiko terdiri dari 44 aitem sebelum diuji coba dengan 23 aitem digugurkan. Koefisien alpha yang diperoleh sebesar 0,876 dan koefisien korelasi aitem-total bergerak dari 0,346 hingga 0,838. Sedangkan untuk skala konformitas teman sebaya diukur menggunakan 2 aspek yang dikemukakan oleh Baron dan Branscombe (2012) yaitu pengaruh sosial normatif dan pengaruh sosial informasional. Skala konformitas teman sebaya terdiri dari 12 aitem. Koefisien alpha yang diperoleh sebesar 0,894 dan koefisien korelasi aitem-total bergerak dari 0,351 hingga 0,784.

Analisis data penelitian dilakukan menggunakan analisis korelasi *product moment* dari Karl Pearson. Sebelum melakukan uji hipotesis, peneliti melalui 2 macam uji asumsi berupa uji normalitas dan uji linieritas. Seluruh bentuk uji statistik dilakukan dengan menggunakan bantuan program *SPSS 16.00 for Windows*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi. Penelitian ini melibatkan 120 orang remaja yang terdiri dari 69 remaja laki-laki dan 51 remaja perempuan, dengan usia 16-18 tahun (rata-rata usia 17,2 tahun) yang bisa menggunakan sepeda motor di Kota Bukittinggi.

Subjek penelitian cenderung memberikan jawaban yang beragam terhadap setiap pernyataan yang diajukan pada skala perilaku berkendara berisiko. Hal ini dapat dilihat dari nilai standar deviasi empirik ($SDe = 14,59$) yang diperoleh lebih besar dari nilai standar deviasi hipotetik ($SDh = 14$). Sedangkan untuk skala konformitas teman sebaya, subjek cenderung memberikan respon yang seragam karena nilai standar deviasi empirik ($SDe = 5,75$) yang diperoleh lebih kecil dari nilai standar deviasi hipotetiknya ($SDh = 8$).

Perilaku berkendara berisiko yang ditunjukkan oleh remaja pengendara sepeda

motor di Kota Bukittinggi tidak setinggi yang diperkirakan, hal ini disebabkan oleh Mean hipotetik ($\mu_h = 63$) lebih besar dari Mean empiris ($\mu_e = 51,61$) yang diperoleh. Selain itu, konformitas terhadap teman sebaya yang ada pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi juga tidak setinggi yang diperkirakan (Mean hipotetik (μ_h) = 36 > Mean empiris (μ_e) = 33,21).

Data penelitian melalui uji asumsi terlebih dahulu sebelum dapat digunakan untuk menguji hipotesis. Uji asumsi yang dilakukan ada 2 yaitu uji normalitas dan uji linieritas. Hasil uji normalitas sebaran variabel konformitas teman sebaya diperoleh $K-SZ = 0,974$ dan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* = 0,299 (nilai p atau *Asymp.Sig (2-tailed)* > 0,05) yang memperlihatkan bahwa sebaran data bersifat normal. Variabel perilaku berkendara berisiko juga menunjukkan sebaran data normal dengan memperoleh nilai $K-SZ = 0,978$ dan nilai *Asymp.Sig (2-tailed)* = 0,294 (nilai p atau *Asymp.Sig (2-tailed)* > 0,05). Hasil uji linieritas diperoleh nilai *F-Linierity* sebesar 19,214 dan P sebesar 0,000 ($P < 0,05$). Dengan demikian berarti asumsi linieritas dalam penelitian ini telah terpenuhi sehingga dapat dianalisis dengan statistik parametrik.

Berdasarkan hasil uji hipotesis yang dilakukan ditemukan bahwa terdapat hubungan positif antara konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi. Hal ini menunjukkan bahwa semakin tinggi konformitas teman sebaya pada remaja pengendara sepeda motor maka semakin tinggi pula perilaku berkendara berisikonya. Begitu pun sebaliknya, semakin rendah konformitas teman sebaya pada remaja pengendara sepeda motor maka semakin rendah pula perilaku berkendara berisiko yang dimilikinya.

Pada penelitian ini juga dapat dilihat bahwa perilaku berkendara berisiko pada remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi umumnya berada pada kategori sedang (54,17%). Artinya secara umum remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi sudah terbiasa untuk melakukan perilaku berkendara berisiko. Pada remaja tersebut juga ditemukan tingkat konformitas teman sebaya yang berada pada kategori sedang (79,2%). Artinya remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi cukup mudah untuk terpengaruhi oleh teman sebayanya baik secara langsung maupun tidak langsung. Seperti yang dinyatakan oleh Scott-Parker, Watson, King & Hyde (2014) teman sebaya merupakan pemain kunci yang membentuk perilaku berkendara berisiko pada remaja.

Perilaku berkendara berisiko merupakan sekumpulan perilaku yang dapat merugikan berbagai pihak saat berkendara mulai dari pengendara itu sendiri, penumpang serta pengguna jalan lain yang berada disekitar. Perilaku berkendara berisiko yang

dimaksud dalam penelitian ini diukur menggunakan aspek-aspek perilaku berkendara berisiko menurut Nirmala & Patria (2016) yaitu: 1). Berkendara dengan mengabaikan batas kecepatan; 2). Pengendara lengah ketika berkendara; 3). Pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas; dan 4). Berkendara dalam distraksi.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa aspek berkendara dengan mengabaikan batas kecepatan dan aspek pengendara lengah ketika berkendara lebih sering ditemukan pada remaja di Kota Bukittinggi. Karena subjek pada kedua aspek ini pada umumnya berada di kategori sedang (55% dan 59,2%). Artinya perilaku berkendara berisiko berupa berkendara di atas batas kecepatan, berkendara saat lelah, berkendara dengan atribut keselamatan yang tidak lengkap dan tidak sesuai standar lebih banyak dijumpai pada remaja di Kota Bukittinggi. Hasil ini merujuk pada pendapat Harre, Brandt dan Dawe (2000) yang menyatakan bahwa pengemudi pemula yang berusia remaja cenderung menunjukkan perilaku berkendara berisiko seperti berkendara dengan kecepatan tinggi atau berkendara tanpa menggunakan helm.

Sedangkan untuk aspek pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas dan aspek berkendara dalam distraksi cukup jarang ditemukan pada remaja pengendara sepeda motor di kota Bukittinggi karena sebagian besar subjek masuk kategori rendah. Artinya masih banyak remaja yang mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan tidak terganggu dengan distraksi yang dihasilkan oleh smartphone atau pengendara lain saat berkendara.

Perilaku berkendara berisiko yang dimiliki oleh remaja merupakan hasil representasi dari pengalaman yang dimiliki oleh remaja bersama dengan teman sebaya (Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2014). Hal ini diperkuat oleh Nirmala & Patria (2016) yang menemukan bahwa perilaku berkendara berisiko dipengaruhi oleh konformitas pada teman sebaya sebesar 7%. Konformitas teman sebaya pada penelitian ini diartikan sebagai upaya remaja dalam menyesuaikan diri dengan kelompok teman sebaya yang ada dengan maksud agar dapat diterima dalam kelompok tersebut.

Konformitas teman sebaya pada penelitian ini diukur berdasarkan aspek konformitas yang dikemukakan oleh Baron dan Branscombe (2012) yaitu pengaruh sosial normatif dan pengaruh sosial informasional. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa remaja pengendara sepeda motor di Kota Bukittinggi memiliki pengaruh sosial normatif dan pengaruh sosial informatif yang cukup besar. Karena kedua aspek tersebut sama-sama berada pada kategori sedang. Sehingga dapat diartikan bahwa remaja memiliki keinginan yang cukup besar untuk memenuhi harapan teman sebayanya, remaja akan mudah untuk mengikuti apa yang dilakukan oleh teman sebaya dengan maksud untuk menghindari penolakan dari kelompok teman sebaya tersebut.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis korelasi *product moment* dari Karl Pearson diperoleh nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,372 dan nilai $p = 0,000$ ($p < 0,01$), sehingga H_a diterima. Hasil penelitian yang diperoleh menunjukkan semakin besar konformitas teman sebaya pada remaja pengendara sepeda motor maka semakin besar pula perilaku berkendara berisiko yang dimilikinya. Semakin kecil konformitas teman sebaya pada remaja pengendara sepeda motor maka semakin kecil pula perilaku berkendara berisiko yang dimilikinya. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara konformitas teman sebaya dengan perilaku berkendara berisiko pada remaja pengguna sepeda motor di Kota Bukittinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Aini, N. (2022, Februari 14). Aksi balap liar resahkan warga, polisi Bukittinggi sita belasan motor dari remaja. *Republika.co.id*. Retrieved from <https://m.republika.co.id/berita/r79yon382/aksi-balap-liar-resahkan-warga-polisi-bukittinggi-sita-belasan-motor-dari-remaja>.
- Allen, J. P., & Brown, B. B. (2008). Adolescents, peers, and motor vehicles: the perfect storm?. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3 Suppl), S289-S293. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2008.06.017>.
- Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention : Journal of The International Society For Child and Adolescent Injury Prevention*, 8 Suppl 2(Suppl 2), ii17-ii23. https://doi.org/10.1136/ip.8.suppl_2.ii17.
- Baron, R. A., & Branscombe, N. R. (2012). *Social psychology* (13th Edition). New York: Pearson.
- Bingham, C. R., Simons-Morton, B. G., Pradhan, A. K., Li, K., Almani, F., Falk, E., Shope, J. T., Buckley, L., Ouimet, M. C., & Albert, P. S. (2016). Peer passenger norms and pressure: experimental effects on simulated driving among teenage males. *Transportation Research. Part F, Traffic psychology and behaviour*, 41(A), 124-137. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.06.007>.
- Cialdini, R.B., Goldstein, N.J., (2004). Social influence: compliance and conformity. *Annual review of psychology*, 55, 591-621. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.55.090902.142015>.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: personality matters. *Accident; Analysis And Prevention*, 43(4), 1323-1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>.

- Harré, N., Brandt, T., & Dawe, M. (2000). The development of risky driving in adolescence. *Journal of Safety Research*, 31(4), 185–194. [https://doi.org/10.1016/S0022-4375\(00\)00035-9](https://doi.org/10.1016/S0022-4375(00)00035-9).
- Hidayatullah, R. (2014). Hubungan konformitas teman sebaya dengan perilaku seksual pada pelajar di Kota Bukittinggi. *Jurnal RAP UNP*, 5(1), 82-91. <https://doi.org/10.24036/rapun.v5i1.6643>.
- 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. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18(4), 255–271. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(86\)90041-2](https://doi.org/10.1016/0001-4575(86)90041-2).
- Jontra. (2016, Oktober 16). Balap liar kembali menelan korban jiwa, seorang pelajar tewas mengenaskan di Gulai Bancah Bukittinggi. *GoSumbar.com*. Retrieved from <https://m.gosumbar.com/berita/baca/2016/10/16/balapan-liar-kembali-menelan-korban-jiwa-seorang-pelajar-tewas-mengenaskan-di-gulai-bancah>.
- Li, X., Bai, R., Siebers, P. O., & Wagner, C. (2014). Modeling urban road risky driving behaviors in China with multi-agent microscopic traffic simulation. In 17th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC), 1740-1745. doi: 10.1109/ITSC.2014.6957944.
- McGhie, A., Lewis, I., & Hyde, M. K. (2011). The influence of conformity and group identity on drink walking intentions: comparing intentions to drink walk across risky pedestrian crossing scenarios. *Accident; analysis and prevention*, 45, 639-645. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.035>.
- Nirmala, H. V. P., & Patria, B. (2016). Peran regulasi diri dan konformitas terhadap perilaku berkendara berisiko pada remaja. *Gajah Mada Journal of Psychology* 2(2). 113-125. ISN: 2407-7798.
- Papalia, D. E., Old, S. W., & Feldman, R. D. (2011). *Human development (Perkembangan manusia) bagian V s/d IX (Edisi Kesembilan)*. Jakarta: Kencana.
- Ramisetty-Mikler, S., & Almakadma, A. (2016). Attitudes and behaviors towards risky driving among adolescents in Saudi Arabia. *International Journal of Pediatrics and Adolescent Medicine*, 1-9. <http://dx.doi.org/10.1016/j.ijpam.2016.03.003>.
- Restika, A., & Rinaldi. (2021). Hubungan antara konformitas dengan harga diri pelanggan coffe shop di Kota Bukittinggi. *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 5(1).23-27. <https://doi.org/10.31004/jptam.v5i1.899>.

- Rizal, H. (2022, Juni 5). Balap liar, polisi tilang puluhan kendaraan di Jalan Sudirman Bukittinggi. katasumbar.com. Retrieved from <https://katasumbar.com/balap-liar-polisi-tilang-puluhan-kendaraan-di-jalan-sudirman-bukittinggi/>.
- Ross, V., Jongen, E., Brijs, T., Ruiter, R., Brijs, K., & Wets, G. (2015). The relation between cognitive control and risky driving in young novice drivers. *Applied Neuropsychology. Adult*, 22(1), 61–72. <https://doi.org/10.1080/23279095.2013.838958>.
- Scott-Parker, B. (2012). A comprehensive investigation of the risky driving behaviour of young novice drivers. [Doctoral dissertation, Queensland University of Technology]. Retrieved from <https://eprints.qut.edu.au/59638/>.
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M., & Hyde, M. (2014). "I would have lost the respect of my friends and family if they knew i had bent the road rules": parents, peers, and the perilous behaviour of young drivers. *Transportation Research Part F*, 1-13. doi:10.1016/j.Trf.2014.10.004.
- Vassallo, S., Lahaussé, J., & Edwards, B. (2016). Factors affecting stability and change in risky driving from late adolescence to the late twenties. *Accident Analysis and Prevention*, 88, 77-87. <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.010>.
- Yunere, F., Anggraini, M., & Ningrum, M. H. (2022). Hubungan kedisiplinan dan pengaruh teman sebaya dengan kenakalan remaja pada remaja di SMP-PSM Kota Bukittinggi. *Jurnal Kesehatan Tambusai*, 3(2). 226-232. <https://doi.org/10.31004/jkt.v3i2.4693>