

# STUDI DESKRIPTIF TENTANG *AGGRESSIVE DRIVING* SEPEDA MOTOR DI JALAN RAYA PADA PESERTA DIDIK SEKOLAH MENENGAH KEJURUAN (SMK) MUHAMMADIYAH 2 AJIBARANG

Oleh :  
Wisnu Eko Prasetyo\*)  
Dyah Siti Septiningsih \*\*)

## ABSTRAK

*Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan tingkat agresivitas berkendara/aggressive driving di jalan raya pada peserta didik (remaja) Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang. Data dikumpulkan menggunakan skala agresivitas berkendara/aggressive driving sepeda motor berjumlah 54 item pernyataan. Skala agresifitas meliputi aspek fisik 18 item, aspek gestural 18 item, dan aspek verbal 18 item. Analisis data menggunakan statistik deskriptif (prosentase) yaitu dengan menghitung jumlah responden dalam memilih setiap item. Deskripsi hasil penelitiannya adalah : semua peserta didik dalam berkendara sepeda motor melakukan agresi dengan kategori: 42 peserta didik atau 84% agresinya sedang, dan agresi tinggi maupun rendah imbang yaitu dilakukan oleh masing-masing 4 peserta didik atau 8%. Deskripsi dari masing-masing aspek agresifitasnya adalah untuk aspek fisik, 8 peserta didik atau 16% agresinya tinggi, 35 atau 70% sedang dan 7 atau 14% rendah, aspek gestural 8 peserta didik atau 16% agresinya tinggi, 40 peserta didik atau 80% agresinya sedang dan 6 peserta didik atau 12% agresinya rendah, serta aspek verbal 7 peserta didik atau 14% agresinya tinggi, 40 peserta didik atau 80% agresinya sedang dan 3 peserta didik atau 6% agresinya rendah.*

**Kata kunci: agresifitas, berkendara, sepeda motor**

## PENDAHULUAN

Transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang Undang Dasar 1945 (Anonim, 1992). Transportasi di jalan raya merupakan salah satu bentuk transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain dan ditata dalam sistem transportasi nasional yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah dan diatur dalam

---

\* ) Anggota Sat Reskrim Unit Tipikor Polres Banyumas

\*\* ) Dosen Fakultas Psikologi – Universitas Muhammadiyah Purwokerto

peraturan perundang-undangan. Kunarto (1995) mengemukakan bahwa tujuan diselenggarakannya transportasi adalah untuk mewujudkan lalu lintas dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, dan efisien, serta mampu memadukan moda transportasi lainnya, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas.

Pada kenyataannya, tujuan dari transportasi tersebut di atas tidak selamanya tercapai karena adanya kecelakaan di jalan raya yang disebabkan oleh berbagai faktor, baik faktor manusia sebagai pengemudi, kondisi jalan, maupun kondisi kendaraannya itu sendiri. Tentang kecelakaan di jalan raya dikemukakan oleh wakil presiden Yusuf Kalla ketika menyampaikan pengarahan pada pencaangan Pekan Nasional II Keselamatan Transportasi Jalan di Silang Monumen Nasional (Monas) Jakarta, Minggu 20 April 2008 pagi. Dikatakannya bahwa kecelakaan jalan raya di tanah air telah menelan 30.000 korban per tahun, jauh diatas korban flu burung di Indonesia yaitu 100 orang (Mashuri & Zaduqisti, 2009). Pernyataan wakil presiden tidak memerinci kecelakaan tersebut dari jenis kendaraan yang mana, apakah mobil atau sepeda motor.

Sepeda motor merupakan tipe kendaraan yang mempunyai kemampuan tersendiri dibandingkan dengan kendaraan lainnya. Kondisi ini membawa peningkatan kelevel motorisasi, bahkan ketinggian lebih tinggi dari pada yang dijumpai di negara maju. Di Indonesia, India, dan Thailand, keberadaan sepeda motor mencapai dua pertiga dari seluruh populasi kendaraan bermotor yang ada. Pertumbuhan sepeda motor diperkirakan meningkat lebih cepat dan memegang peran dominan. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan biaya murah dan lebih banyak digunakan oleh manusia termasuk di Indonesia (Lulie & Hatmoko, 2005).

Walaupun begitu terdapat kelemahan dari sepeda motor yaitu kurang stabil dan mudah terjadi kecelakaan yang bisa menjadikan pemicu percepatan ke arah penyebab naiknya tingkat kematian (*death rates*) di daerah Asia Pasifik (ADB, 1998). Lulie dan Hatmoko (2005) dalam penelitiannya tentang perilaku agresif menyebabkan resiko kecelakaan saat mengemudi, sepeda motor roda dua tergolong kendaraan yang kurang aman. Menurutnya dari 178 responden yang menggunakan sepeda motor, 112 responden (82,58%) pernah mengalami kecelakaan.

Fakta lainnya dikemukakan Iskandar 1996 (dalam Helmi & Sudarjo, 1998) tentang distribusi kecelakaan di kota Bandung, Semarang, dan Surabaya tahun 1991-1995, kecelakaan sepeda motor menduduki *ranking* tertinggi. Sama dengan kejadian tersebut, data statistik kecelakaan di Yogyakarta tahun 2003 menggambarkan kecelakaan di jalan raya yang terbanyak, melibatkan sepeda motor sebanyak 67,76%. Sementara kasus yang melibatkan mobil pribadi atau mobil barang sebanyak 27,55%, dan bus kota 4,69%. Kemudian Auditya (t.t) mengemukakan bahwa di Yogyakarta kecelakaan yang dominan (terbanyak) adalah tabrakan sepeda motor.

Peristiwa tabrakan di jalan raya kemungkinan disebabkan oleh bermacam-macam faktor, misalnya: a) faktor lingkungan seperti: cuaca, kondisi jalan, lalu lintas yang ramai; b) faktor kendaraan seperti: tipe kendaraan, kondisi kendaraan; dan c) faktor pengemudi, seperti: *motor and cognitive abilities, fatigue, attitude*, dan penggunaan alkohol. Dari seluruh faktor-faktor tersebut, perilaku pengemudi (*driver behaviour*) diyakini menjadi sangat menonjol dan menyebabkan 80 - 90% dari seluruh tabrakan (Auditya, t.t).

Perilaku pengemudi/*driver behaviour* sebagai penyebab dominan dari kecelakaan berkendara di jalan raya adalah karena kurang patuhnya pengendara terhadap peraturan lalu lintas, kesadaran pengguna jalan untuk saling menghormati dan rendahnya toleransi yang bisa dikatakan sebagai pelanggaran. Bentuk-bentuk pelanggaran dari perilaku pengemudi atau pengendara di jalan raya itu disebut berkendara secara berbahaya atau *dangerous driving* ((Mashuri & Zaduqisti, 2009). Berkendara secara berbahaya atau *dangerous driving* terdiri dari tiga aspek yaitu *aggressive driving, negative emotion while driving* dan *risky driving*. Dari ketiga aspek *dangerous driving* itu *aggressive driving/agresif* dalam berkendara lebih banyak dilakukan oleh semua pengendara atau pengemudi di jalan raya.

*Aggressive driving* yaitu aksi yang dilakukan dengan sengaja untuk menyerang atau menyakiti secara fisik maupun psikis pengendara lain, penumpang dan penyeberang jalan. *Negative emotion while driving* yaitu emosi-emosi yang ada saat berkendara misalnya frustrasi, marah, sedih, iri hati yang dialami oleh pengendara atau pengemudi pada saat mengemudi. *Risky driving* merupakan perilaku berkendara yang membahayakan akan tetapi tidak secara sengaja ditujukan untuk menyakiti diri sendiri dan pengendara lain.

Iptu Hartono, Paur Minops Lantas Polwil Banyumas mengemukakan, tingkat pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Banyumas sampai sekarang masih sangat tinggi, terbukti berdasarkan hasil razia pada Bulan Tertib Lalu lintas (BTL) 2008/2009 yang digelar, terdapat banyak sekali pelanggaran. Dominasi pelanggaran dilakukan oleh usia produktif yaitu usia remaja yang mayoritas adalah kalangan pelajar atau peserta didik yang menggunakan sepeda motor. Bentuk bentuk pelanggaran yang merupakan agresifitas tersebut diantaranya tidak mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM), tidak menggunakan helm, berboncengan tiga, kebut - kebutan atau mengadakan balapan liar sehingga membahayakan keselamatan umum, melanggar rambu-rambu/menerjang lampu merah, dan pemakaian kendaraan yang tidak standar, misalnya knalpot bising, merubah bentuk sepeda motor, yang kesemuanya itu menurut penjelasannya merupakan pelanggaran lalu lintas yang merupakan penyebab dari terjadinya kecelakaan di jalan raya.

Kecelakaan sepeda motor terdiri dari kecelakaan ringan, luka berat dan meninggal dunia. Menurut Sukarwan, Kanit Laka Polres Banyumas, di wilayah polres Banyumas deskripsi kecelakaan yang dialami peserta didik pada tahun 2009 dalam tabel berikut:

**Tabel 1. Data Kecelakaan yang dialami Peserta Didik di Wilayah Polres Banyumas Januari-September Tahun 2009**

Bulan	Jumlah Kecelakaan			Total
	Luka ringan	Luka berat	Meninggal dunia	
Januari	10	8	1	19
Februari	4	2	-	6
Maret	5	1	-	6
April	2	2	-	4
Mei	5	1	1	7
Juni	6	5	-	11
Juli	8	2	-	10
Agustus	5	4	-	9
September	8	4	1	13

Sumber: Kanit Laka Polres Banyumas

Peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan masuk ke dalam masa remaja yang merupakan periode "Badai dan Tekanan", masa ketika ketegangan emosi meninggi akibat dari perubahan fisik dan kelenjar. Ketegangan emosi pada masa remaja yang khas juga di pengaruhi oleh kondisi sosial yang mengelilingi remaja karena mereka berada di bawah tekanan sosial dan kondisi baru.

Tidak semua remaja termasuk peserta didik SMK mengalami masa "Badai dan Tekanan" tapi sebagian besar mengalaminya sebagai konsekuensi dari pola-pola perilaku baru dan harapan sosial yang baru. Remaja harus banyak melakukan penyesuaian yang baru seperti pola sosialisasi pada orang dewasa. Selain itu pada masa remaja yang terpenting dan tersulit adalah penyesuaian diri dengan meningkatnya pengaruh kelompok teman sebaya, seperti sikap, pembicaraan, minat, penampilan, dan perilaku, misalnya bila kebut-kebutan di jalan raya menjadi *trend* di kalangan kelompok yang populer, remaja cenderung akan mengikutinya tanpa memperdulikan perasaan mereka sendiri (Hurlock, 1993).

Pada peserta didik (remaja), ketidakpatuhan dalam peraturan lalu lintas, selain adanya faktor-faktor tersebut juga di pengaruhi oleh karakteristik keremajaannya, seperti bersikap *ambivalen* terhadap setiap perubahan. Mereka menginginkan dan menuntut kebebasan, tetapi sering takut bertanggung jawab akan akibatnya dan meragukan kemampuannya dalam mengatasi tanggung jawabnya (Hurlock, 1993).

Selain itu, hasil studi pendahuluan dengan wawancara yang dilakukan pada tanggal 1 Januari 2009 terhadap beberapa peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang, didapatkan fakta bahwa peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang termasuk melakukan agresifitas dalam berkendara/*agressive driving* di jalan raya. Fenomenanya antara lain: kurangnya pemahaman terhadap peraturan lalu lintas, tidak memperhatikan keselamatan dan keamanan diri serta terhadap pemakai jalan yang lain.

Berdasarkan jawaban dari kuisisioner penelitian yang dilakukan oleh peneliti mengenai kepemilikan surat ijin mengemudi (SIM), dari 50 peserta didik yang memiliki 11, tidak memiliki 26, dan tidak menjawab 13. Fakta bahwa yang tidak memiliki SIM ada 26 padahal mereka menggunakan kendaraan bermotor (sepeda motor) dan telah memenuhi syarat untuk mendapatkannya. Hal itu berarti mereka melakukan agresivitas dalam berkendara. Fenomena lain, selama tahun ajaran 2008/2009 telah terjadi tiga kali kecelakaan lalu lintas, satu diantaranya meninggal dunia dan lainnya perlu perawatan serius di Rumah Sakit (sumber data: Sub Bag Lantas Polwil Banyumas).

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, dilakukan penelitian secara deskriptif tentang agresifitas berkendara atau *agressive driving* pada peserta didik/remaja Sekolah Menengah Kejuruan pemilihan sekolah kejuruan sebab sekolah kejuruan kurikulumnya sudah diarahkan untuk memiliki profesi tertentu sesuai dengan pilihannya. Asumsinya peserta didiknya akan lebih dewasa dibandingkan dengan peserta didik dari sekolah menengah umum, walaupun ternyata terdapat data pendahuluan seperti tersebut diatas.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Responden adalah peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang Jurusan Otomotif pengguna sepeda motor yang berjumlah 50. Oleh karena itu menggunakan penelitian populasi berdasarkan pendapat Arikunto (2002) yang mengatakan bahwa apabila responden berjumlah 100 atau kurang maka seluruhnya harus diteliti. Pemilihan jurusan otomotif kelas XII adalah karena mereka mempelajari tentang seluk beluk motor dan pada tahun 2009 telah terjadi 2 kali kecelakaan yang mengakibatkan meninggal dunia dan yang lainnya pernah mengalami kecelakaan ringan dan sedang.

Data tentang agresivitas berkendara sepeda motor di jalan raya dikumpulkan menggunakan skala berjumlah 54 item dan mempunyai 4 alternatif jawaban yaitu: Sangat Sesuai (SS), Sesuai (S), Tidak Sesuai (TS), dan Sangat

Tidak Sesuai (STS). Aitem yang mendukung variabel atau *favourabel*, jawaban SS diberi nilai 4, jawaban S diberi nilai 3, jawaban TS diberi nilai 2, dan jawaban STS diberi nilai 1. Aitem yang tidak mendukung variabel atau *unfavourabel* jawaban SS diberi nilai 1, jawaban S diberi nilai 2, jawaban TS diberi nilai 3, dan jawaban STS diberi nilai 4 (Azwar, 2002).

Analisis data menggunakan statistik deskriptif yang menggunakan prosentase untuk memperoleh gambaran tentang perilaku agresif dalam berkendara sepeda motor yang dilakukan oleh peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang Jurusan Otomotif. Agresifitas yang dicari meliputi aspek agresifitas yaitu fisik, gesture, dan verbal.

## HASIL PENELITIAN

Berdasarkan analisis data, *aggressive driving*/agresifitas dalam berkendara sepeda motor yang dilakukan peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang Jurusan Otomotif adalah: 4 responden atau 8% agresivitasnya tinggi, 42 responden atau 84% sedang, dan 4 responden atau 8% agresivitasnya dalam berkendara sepeda motor rendah (tabel2)

**Tabel 2. Kategorisasi *Aggressive Driving*/Agresif Berkendara Sepeda Motor**

Kategori	Standar Deviasi	Skor	Jmlah	Prosentase
Tinggi	$X > M + 1 SD$	$X > 176.544$	4	8%
Sedang	$(M+1SD) \geq X \geq (M-1SD)$	$176.544 \geq X \geq 142.456$	42	84%
Rendah	$X < M - 1 SD$	$X < 142.456$	4	8%
<b>Total</b>			<b>50</b>	<b>100%</b>

Kemudian berdasarkan aspek-aspeknya yaitu fisik, gestural dan verbal, deskripsi *aggressive driving*/agresivitas berkendara sepeda motor pada peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang Jurusan Otomotif deskripsinya sebagai berikut:

### Aspek fisik

Delapan responden atau 16% memiliki agresivitasnya dalam berkendara sepeda motor tinggi, 35 responden atau 70% sedang, dan 7 atau 14% responden agresivitas fisikalnya dalam berkendara sepeda motor rendah (lihat tabel 3).

**Tabel 3. Kategori Aspek Fisikal**

Kategori	Standar Deviasi	Skor	Jmlh	Prosentase
----------	-----------------	------	------	------------

**WISNU EKO P & DYAH SITI S**, Studi Deskriptif Tentang *Aggressive Driving*  
Sepeda Motor Di Jalan Raya Pada Peserta Didik Sekolah Menengah  
Kejuruan (SMK) Muhammadiyah 2 Ajibarang .....

Tinggi	$X > M + 1 SD$	$X > 61.778$	8	16%
Sedang	$(M+1SD) \geq X \geq (M-1SD)$	$61.778 \geq X \geq 48.742$	35	70%
Rendah	$X < M - 1 SD$	$X < 48.742$	7	14%
<b>Total</b>			<b>50</b>	<b>100%</b>

### Aspek Gestural

Empat responden atau 8% agresivitas gesturalnya dalam berkendara sepeda motor tinggi, 40 atau 80% responden sedang, dan 6 atau 12% responden agresivitas gesturalnya dalam berkendara sepeda motor rendah (lihat tabel 4).

**Tabel 4. Kategori Aspek Gestural**

Kategori	Standar Deviasi	Skor	Jmlh	Prosentase
Tinggi	$X > M + 1 SD$	$X > 59.39$	4	8%
Sedang	$(M+1SD) \geq X \geq (M-1SD)$	$53.39 \geq X \geq 46.608$	40	80%
Rendah	$X < M - 1 SD$	$X < 46.608$	6	12
<b>Total</b>			<b>50</b>	<b>100%</b>

### Aspek Verbal

Tujuh responden atau 14% agresivitas verbalnya dalam berkendara sepeda motor tinggi, 40 responden atau 80% sedang, dan 3 responden atau 6% agresivitas verbalnya dalam berkendara sepeda motor rendah (lihat tabel 5).

**Tabel 5. Kategori Aspek Verbal**

Kategori	Standar Deviasi	Skor	Jmlh	Prosentase
Tinggi	$X > M + 1 SD$	$X > 57.832$	7	14%
Sedang	$(M+1SD) \geq X \geq (M-1SD)$	$57.832 \geq X \geq 44.648$	40	80%
Rendah	$X < M - 1 SD$	$X < 44.648$	3	6%
<b>Total</b>			<b>50</b>	<b>100%</b>

## PEMBAHASAN

Peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang Jurusan Otomotif kesemuanya melakukan *Aggressive driving*/agresif dalam berkendara sepeda motor. Deskripsinya adalah 84% berada pada kategori

sedang, sementara pada kategori tinggi dan rendah imbang yaitu masing-masing 8%.

Dilihat dari aspek-aspeknya yaitu fisik, gestural dan verbal, peserta didik SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang jurusan otomotif juga melakukan agresi dalam berkendara sepeda motor di jalan raya. Pada ketiga aspek itu, deskripsi agresinya didominasi oleh agresi sedang yang dilakukan oleh 35 peserta didik atau 70% untuk aspek fisik, 40 peserta didik atau 80% untuk agresi gestural, dan 40 peserta didik atau 80% untuk agresi verbal. Sementara pada agresi tinggi dan rendah seimbang dilakukan oleh 4 peserta didik atau 8% an.

Hasil penelitian berupa deskripsi dari agresifitas berkendara sepeda motor yang dilakukan oleh peserta didik Sekolah Menengah Kejuruan/SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang jurusan otomotif itu menggambarkan bahwa terdapat agresivitas pada semua peserta didik dalam berkendara di jalan raya. Agresivitas dalam mengendarai sepeda motor berbentuk agresif fisik, yaitu melakukan penyerangan yang bersifat fisik misalkan memukul pengendara lain atau merusak kendaraannya, agresif gestural yaitu melakukan penyerangan yang ditunjukkan dengan gerakan-gerakan tubuh misalnya mengacungkan tangan/jari tangan dengan cara-cara tertentu untuk menghina atau merendahkan dan menghina orang lain, dan agresif verbal yaitu melakukan penyerangan yang ditunjukkan dengan ucapan-ucapan atau kata-kata umpatan kepada penyebrang jalan atau kepada pengendara lain.

Hal tersebut dapat terjadi sebab mengendarai sepeda motor merupakan aktivitas yang membutuhkan kerjasama antara aspek fisik dan psikis. Aspek fisik terdiri dari koordinasi antara mata untuk melihat jalan dan sekitarnya, telinga untuk mendengarkan, tangan memegang stang, mengatur kopling dan rem, serta kaki untuk stater. Aspek psikis misalnya kondisi emosi sedang stabil atau tidak. Kedua aspek itu akan bisa memancing agresivitas pengendara sepeda motor di jalan raya.

Selain itu tayangan film di televisi/TV juga akan mempengaruhi agresivitas, seperti dikemukakan oleh Ervinnurrahmah (2002) pada penelitiannya berjudul pengaruh film televisi *dragon ball* terhadap agresi anak yang menyimpulkan bahwa ada korelasi positif antara film *Dragon Ball* dengan agresivitas anak. Menonton film *Dragon Ball* berkontribusi sebesar 60,5% terhadap perilaku agresif.

Penelitian lain tentang agresivitas dilakukan oleh Aji (2009) berjudul pengaruh tayangan motoGp terhadap minat berkendara agresif pada remaja (Studi pada komunitas nonton bareng MotoGP di dealer Lautan Teduh Yamaha Teluk Bentung). Kesimpulan dari penelitiannya adalah: (1) terdapat hubungan

antara menonton tayangan MotoGP terhadap minat berkendara agresif pada remaja yang dibuktikan dengan  $t$  hitung  $12,841 > t$  tabel  $2,771$ ; (2) terdapat pengaruh dari menonton tayangan MotoGP terhadap minat berkendara agresif pada remaja sebesar  $58,9\%$ . Hal ini dibuktikan dengan  $t$  hitung  $6,099$  pada taraf nyata  $0,05$ , sedangkan nilai  $t$  tabel  $2,052$ ; (3) minat berkendara agresif pada remaja juga dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini, diantaranya faktor lingkungan dan aspek psikologis individu yang berbeda-beda dari responden.

Hasil-hasil penelitian tersebut, merupakan penjelasan dari adanya bentuk agresivitas dalam berkendara sepeda motor di jalan raya yang dalam penelitian ini dibatasi hanya mendeskripsikan tingkat agresivitas berkendara pada peserta didik SMK Muhammadiyah 2 Ajibarang jurusan otomotif.

Perilaku agresi dalam berkendara sepeda motor di jalan raya pada remaja (peserta didik) dibenarkan oleh Kunarto (1995), yang mengemukakan bahwa terdapat kecenderungan berperilaku agresif dalam berkendara pada peserta didik remaja. Dikatakan juga bahwa akhir-akhir agresivitas berkendara sepeda motor di jalan raya semakin memprihatinkan dan mengarah kepada bentuk - bentuk pelanggaran lalu lintas yang berdampak pada kecelakaan, dan berakibat luka berat maupun meninggal dunia. Hal itu disebabkan karena kurang adanya kepatuhan lalu lintas, rendahnya pemahaman terhadap peraturan lalu lintas dan pelaksanaannya, sikap kurang baik terhadap keselamatan dan keamanan diri sendiri maupun kepada pemakai jalan yang lain, serta kesiapan individu dan kendaraannya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Aji, A.P. (2009). Pengaruh tayangan motogp terhadap minat berkendara agresif pada remaja (Studi pada komunitas nonton bareng motogp di dealer lautan teduk yamaha Teluk Bentung). diakses pada tanggal 2 Februari 2010 dari <http://skripsi.unila.ac.id>
- Anonim, (2002). *Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945*. Majelis Permusyawaratan Rakyat. Sekretariat Jenderal MPR RI
- Arikunto, S. (2002). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: PT Rineka Cipta
- Auditya, D. S. (t.t). *Solusi Agresivitas Mengemudi*. diakses tanggal 2 Februari 2010 dari <http://202.146.5.33/Kesehatan/News/0411/10/035406.Htm>,

- \_\_\_\_\_ (2002). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset
- Ervinnurrahmah,S. (2002). Pengaruh Film Televisi Dragon Ball terhadap Agresi Anak. Diakses pada tanggal 31 Januari 2010 dari <http://elib.unikom.ac.id/gdl.php?mod=browse&op=read&id=jiptumm-gdl-s1-2002--4896-agresi&q=Film>.
- Helmi, A. F dan Soedarjo. (1998). Beberapa Perspektif Perilaku Agresi. *Buletin Psikologi*. VI, (2). ISSN: 0854 – 7108
- Hurlock, B. E. (1993). Psikologi perkembangan. suatu pendekatan sepanjang rentang kehidupan. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Idrus, M. (2005). *Metode Penelitian Sosial dan Ilmu-Ilmu Sosial (Dua Pendekatan Penelitian)*. Yogyakarta: Penerbit Universitas Islam Indonesia
- Kunarto. (1995). *Merenungi kritik terhadap polri*. Jakarta: Cipta Manunggal.
- Lulie Y dan Hatmoko, T. J. (2005). Perilaku agresif menyebabkan resiko kecelakaan di jalan raya. *Jurnal Teknik Sipil*. 6 (1). Oktober
- Mashuri, A dan Zaduqisti, E. (2009). Dangerous driving, prediktor dan mediatornya. *Jurnal Psycho Idea Th 7 (1)*. Fakultas Psikologi UMP. ISSN No. 1693 – 1076