

HUBUNGAN KEPERIBADIAN *BIG FIVE* DENGAN PERILAKU BERKENDARA BERISIKO PENGENDARA MOTOR SISWA SMA

Jati Fatmawiyati¹, Reza Hanif Al Farizi², Tutut Chusniyah³

Universitas Negeri Malang, Jl. Semarang No. 5 Malang, Jawa Timur, Indonesia

*Penulis korespondensi, Surel: jati.fatmawiyati.fppi@um.ac.id

Abstract

This research aims to determine the role of personality on risky driving behavior of high school students. This study is important to do, because the attitude of the motorbike rider causes a lot of traffic accidents. Data collection using the risky driving behavior scale from Iversen (2004) which has been adapted into Indonesian by Alfazi (2018) consists of 24 items. All items are valid with a validity value of 0.309–0.778 and a reliability of 0.688. Personality instrument uses Extra-Short Big Five Inventory-2 by Soto and John (2017) which has been adapted by Tresnawaty and Izdihar (2020) which consists of 15 items. The validity shows a value of 0.318–0.47 with a reliability of 0.611. The sample is 119 students of SMAN 1 Ngunut Tulungagung, grades 10-12 who rode motorbikes and distributed questionnaires using google form. Data analysis using multiple regression, previously tested for normality, linearity, and heteroscedasticity. The results of hypothesis testing show that personality is a predictor of risky driving behavior. However, when viewed pertrait, only agreeableness and neuroticism significantly affect risky driving behavior. Meanwhile, openness to experience, conscientiousness and extraversion are not significant.

Keywords: Risky Driving Behavior, Personality, Big Five Inventory

Abstrak

Tujuan pelaksanaan penelitian ini yakni untuk mengetahui peran kepribadian terhadap perilaku berkendara yang beresiko siswa SMAN. Penelitian ini penting untuk dilakukan, karena sikap pengemudi motor mengakibatkan banyak terjadi kecelakaan lalu lintas. Pengambilan data menggunakan skala risk driving behavior dari Iversen (2004) yang telah diadaptasi kedalam bahasa Indonesia oleh Alfazi (2018) terdiri dari 24 aitem. Semua aitem valid dengan nilai validitas 0.309–0.778 dan reliabilitas 0.688. Instrumen kepribadian menggunakan Extra-Short *Big Five* Inventory-2 oleh Soto dan John (2017) yang telah diadaptasi oleh Tresnawaty dan Izdihar (2020) yang terdiri dari 15 aitem. Uji validitas menunjukkan nilai 0.318–0.47 dengan reliabilitas sebesar 0.611. Sampel 119 siswa SMAN 1 Ngunut Tulungagung, kelas 10-12 yang mengendarai sepeda motor dan penyebaran kuesioner menggunakan google form. Analisis data menggunakan Spearman Brown, karena saat dilakukan uji normalitas data tidak normal. Hasil uji hipotesis menunjukkan tingkat signifikansi dibawah 0.05 ($0.04 < 0.05$), maka ada hubungan positif antara perilaku berkendara beresiko dengan *neuroticism* dan *agreeableness*, sedangkan hubungan *openness to experience*, *conscientiousness* dan *extraversion* dengan perilaku berkendara beresiko tidak signifikan

Kata kunci: Perilaku Berkendara Berisiko, Kepribadian, *Big Five* Inventory

1. Pendahuluan

Semakin banyak kendaraan yang beredar maka semakin tinggi pula resiko dan jumlah kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (2019), di Indonesia terjadi kenaikan jumlah kendaraan yang cukup signifikan selama periode tahun 2007 sampai dengan tahun 2017 yakni berkisar 150%. Kenaikan jumlah kendaraan ini didominasi oleh sepeda motor yang mencapai jumlah 113.030.793 buah dari total keseluruhan kendaraan yang berjumlah 138.556.669 pada tahun 2017. Walaupun menurut data kecelakaan menurun, tetapi fatalitas kecelakaan motor meningkat pada masyarakat yang memiliki usia produktif 15-35

tahun. Observasi yang dilakukan oleh peneliti pada SMA Tulungagung didapatkan bahwa masih banyak remaja sampai dewasa yang berperilaku berkendara secara berisiko, misalnya tidak memakai helm, tidak patuh pada rambu-rambu lalu lintas, melajukan kendaraannya dengan cukup kencang. Perilaku berkendara berisiko merupakan perilaku yang menimbulkan potensi meningkatnya resiko kecelakaan, diantaranya kecepatan lebih dari ambang batas yang ditentukan, melanggar aturan lalu lintas, tidak menggunakan perlengkapan keselamatan, dan sikap terkait dengan keselamatan berlalu lintas (Agung, 2014; Amalia, 2020; Yilmaz dan Cekik, 2006). Menurut Iversen (2004), perilaku berkendara berisiko selain dapat menimbulkan bahaya bagi diri sendiri juga berpotensi membahayakan orang lain, di samping juga sangat berpengaruh terhadap keselamatan dalam berlalu lintas.

Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya perilaku mengemudi berisiko diantaranya adalah faktor lingkungan, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor manusia. Menurut Evans (2004), dari keempat faktor itu, 92,94% faktor manusia atau kepribadian berperan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan menurut Bagaskara (2017), faktor internal yang dapat menyebabkan kecelakaan di jalan raya pada seorang pengendara adalah kognitif, kepribadian serta faktor-faktor lainnya. Salah satu faktor yakni kepribadian dinilai menjadi faktor yang penting untuk dikaji karena kepribadian merefleksikan bagaimana gaya berkendara yang ada pada diri individu.

Menurut Weiten (2013), kepribadian merupakan sifat dan karakteristik unik yang relatif permanen dan konsisten yang terwujud dalam perilaku individu dalam menghadapi berbagai situasi dari waktu ke waktu. Kepribadian meliputi keseluruhan perasaan, pikiran, tingkah laku, kesadaran serta ketidaksadaran yang ada pada diri individu. Pada penelitian ini difokuskan pada kepribadian *Big Five* yang mencakup model lima faktor untuk menganalisis kepribadian seseorang (Barric dan Mount, 1991) dalam memprediksi perilaku seseorang dalam berkendara berisiko.

Menurut McCrae (dalam Feist dan Feist, 2010), trait *neuroticism* ini menunjukkan seorang individu apakah dirinya cenderung mudah mengalami stress, memiliki *coping response* yang *maladaptive* serta memiliki ide-ide yang tidak realistis pada dirinya. Individu dengan skor positif tinggi cenderung memiliki karakteristik tenang, percaya diri, dan berpendirian teguh. Sedang individu dengan skor negatif tinggi ada kecenderungan mudah gelisah, merasa tertekan dan kurang percaya diri. Selanjutnya trait *extraversion* ini mengidentifikasi tingkat kesenangan individu akan adanya relasi sosial atau hubungan dengan orang lain. Trait *extraversion* ini ditandai dengan individu yang cenderung antusias, bersikap ramah, penuh semangat, dominan serta komunikatif. Trait *openness to experience* mengindikasikan individu yang cenderung mengeksplorasi hal-hal yang baru, individu yang inovatif, tidak biasa, sensitif, imajinatif, dan intelek. Trait *agreeableness* merujuk kecenderungan individu untuk kooperatif, tunduk kepada orang lain, lebih menghargai harmoni dan menaruh kepercayaan pada orang lain. Individu dengan trait *conscientiousness* berorientasi pada prestasi, perhatian pada tujuan yang ingin dicapai individu serta meraih tujuan tersebut secara terarah, kuat bertahan dan memiliki rasa tanggung jawab.

Menurut Barric dan Mount (1991), trait yang berpengaruh terhadap perilaku mengemudi berisiko hanya *conscientiousness*, *extraversion* dan *agreeableness*, sedangkan dimensi *neuroticism* dan *openness to experience* tidak ada pengaruh. Sedangkan pada penelitian Dahlen dkk. (2006), trait *neuroticism* dan *agreeableness* berkorelasi dengan perilaku atau

tindakan individu yang melanggar peraturan lalu lintas. Selanjutnya riset Schwebel, dkk, (2006) mengidentifikasi hanya trait *conscientiousness* yang berhubungan dengan berkendara di atas kecepatan aman dan mencari sensasi. Begitu juga dengan penelitian Machin dan Sankey (2008), bahwa trait *conscientiousness* berhubungan dengan berkendara di atas batas aman serta perilaku yang melanggar peraturan lalu lintas. Perbedaan hasil penelitian ini memunculkan gap dalam penelitian sehingga menarik untuk diteliti, apakah trait dalam *Big Five personality* merupakan prediktor perilaku berkendara berisiko.

2. Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, dari dua variabel yaitu perilaku berkendara berisiko sebagai variabel terikat dan kepribadian sebagai variabel bebas. Populasi penelitian ini di Tulungagung dengan mengambil populasi siswa SMAN 1 Ngunut Tulungagung dengan kriteria khusus pada sampel yang digunakan yaitu: siswa kelas 10-12 yang mengendarai motor saat ke sekolah berjumlah 119 responden. Pengambilan data menggunakan google form yang dilaksanakan secara online.

Penelitian ini menggunakan Skala Risky Driving Behavior dari Iversen (2004), meliputi 7 aspek yaitu pelanggaran lalu lintas, mengendarai dengan berbahaya, tidak memakai helm sebagai alat pelindung diri, mengendarai dan mengonsumsi minuman keras, mengendarai dengan waspada dan berhati-hati, memiliki perhatian pada anak-anak yang berada di area lalu lintas dan mengemudi kendaraan dibawah kecepatan. Skala ini telah diadaptasi dalam bahasa Indonesia oleh Alfazi (2018) berjumlah 24 aitem yang semuanya valid dengan rentang validitas 0.309-0.778 dan reliabilitas sebesar 0.688. Kepribadian diukur dengan *Extra-Short Big Five Inventory-2* yang dikembangkan oleh Soto dan John (2017), meliputi trait neuroticism, extroversion, openness to experience, *agreeableness*, dan *conscientiousness*. Skala ini telah diadaptasi oleh Tresnawaty dan Izdihar (2020), berjumlah 15 aitem semuanya valid dengan rentang validitas 0.318-0.470 dan reliabilitas sebesar 0.611. Pada penelitian ini uji coba dilakukan kepada 41 siswa SMAN 1 Ngunut Tulungagung.

Uji hipotesis bertujuan untuk menguji apakah trait *agreeableness*, *extraversion*, *conscientiousness*, *openness to experience* dan *neuroticism* merupakan perilaku berkendara berisiko. Analisis menggunakan Spearman Brown, yang telah dilakukan uji normalitas terlebih dahulu dengan uji Kolmogorov-Smirnov ($p > 0,157$) dan hasilnya tidak normal ($p < 0,157$).

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Hasil

Gambaran umum karakteristik responden berdasarkan hasil penghitungan frekuensi jenis kelamin yang paling banyak adalah responden perempuan yaitu 97 siswi dari total 119 responden. Sementara deskripsi perilaku berkendara berisiko sebagai berikut: 52 siswa atau 43,7% siswa tingkat perilaku berkendara berisiko tinggi dan 67 siswa atau 56,3% siswa tingkat rendah. Pada kepribadian, trait *extraversion* 31,9% siswa berskor tinggi dan 68,1% berskor rendah. Trait *agreeableness* 36,1% siswa berskor tinggi dan 63,9% berskor rendah. Trait *conscientiousness* 41,2% siswa berskor tinggi dan 58,8% berskor rendah. Trait *neuroticism* 40,3% siswa berskor tinggi dan 59,7% berskor rendah. Trait *openness to experience* 35,3% siswa berskor tinggi dan 64,7% berskor rendah.

Berdasarkan hasil analisa data menunjukkan bahwa kepribadian *Big Five* merupakan prediktor dari perilaku berkendara beresiko dengan nilai R 0,216 dan nilai R square 0,047 yang berarti determinasi dari kepribadian *Big Five* terhadap munculnya perilaku beresiko sangat kecil dan hanya 4,7% sedangkan 95,3% disebabkan oleh variabel lain. Sedangkan dari uji hipotesis minor diketahui bahwa trait *extraversion* memiliki signifikansi $0.629 > 0,05$ yang artinya trait *extraversion* bukan perilaku berkendara beresiko. Trait *agreeableness* memiliki signifikansi $0.004 < 0,05$ yang artinya adalah trait *agreeableness* merupakan prediktor perilaku berkendara beresiko. Trait *conscientiousness* memiliki signifikansi $0.258 > 0,05$ yang artinya trait *conscientiousness* bukan prediktor perilaku berkendara beresiko. Trait *neuroticism* memiliki signifikansi $0.004 < 0,05$ yang artinya trait *neuroticism* merupakan prediktor perilaku berkendara beresiko. Trait *openness to experience* memiliki signifikansi $0.238 > 0,05$ yang artinya trait *openness to experience* bukan prediktor dari perilaku berkendara beresiko. Dari 5 trait kepribadian terdapat 3 trait kepribadian yang tidak signifikan dan bukan merupakan prediktor dari perilaku berkendara beresiko yaitu *conscientiousness*, *extraversion*, serta *openness to experience*.

3.2. Pembahasan

Penelitian ini mengidentifikasi bahwa kepribadian *Big Five* merupakan prediktor dari perilaku berkendara beresiko dengan nilai determinasi dari kepribadian *Big Five* terhadap munculnya perilaku beresiko yang sangat kecil. Penelitian ini hasilnya berbeda dengan penelitian yang dilakukan Yasak dan Esiyok (2009) bahwa determinasi kepribadian terhadap munculnya perilaku berkendara beresiko lebih dari 90%. Perbedaan hasil penelitian ini, menurut Lucidi, dkk (2014) bisa disebabkan perbedaan karakteristik sampel dan budaya. Dalam penelitian ini sebagian besar sampel adalah wanita dan tingkat perilaku berkendara beresikonya sebagian besar rendah.

Selanjutnya hasil uji hipotesis minor menunjukkan hasil beragam, ada yang sama dengan penelitian yang lalu dan ada yang berbeda. Dari lima hipotesis yang menguji signifikansi lima trait *Big Five* sebagai prediktor perilaku berkendara beresiko menunjukkan bahwa trait *agreeableness*, yang berarti bahwa individu yang cenderung tunduk kepada orang lain, lebih menghargai harmoni, kooperatif dan percaya pada orang lain berpotensi berperilaku berkendara beresiko. Menurut McCrae (dalam John, 2010) individu dengan trait ini memiliki kecenderungan untuk menghindari konflik, lebih patuh dengan individu lainnya, bersifat kooperatif, hangat serta suka membantu. Ciri-ciri ini berlawanan dengan perilaku berkendara beresiko yang melakukan tindakan-tindakan yang buruk yang bertentangan dengan dimensi *agreeableness*, seperti melanggar lalu lintas atau tidak menggunakan peranti keselamatan. Hasil penelitian ini selaras dengan riset yang dilakukan Barric dan Mount (1991; Dahlen dkk., 2006; Sari, 2020) yang menyatakan bahwa trait *agreeableness* secara signifikan mempengaruhi perilaku berkendara beresiko.

Penelitian ini juga mengidentifikasi bahwa trait *neuroticism* merupakan prediktor yang signifikan. Artinya, individu yang mudah mengalami stress serta *coping responsenya maladaptive* berpotensi berperilaku berkendara beresiko. *Neuroticism* berhubungan erat dengan perilaku berkendara beresiko, mencari sensasi, agresif serta bertindak impulsif. Menurut Wickens (dalam Bagaskara, 2017), pengendara kendaraan yang mempunyai kecenderungan impulsif diidentifikasi lebih sering melakukan tindakan-tindakan yang melanggar aturan lalu lintas apabila dibandingkan dengan pengendara lainnya. Hal ini dapat

terjadi karena pengendara yang impulsif dipengaruhi oleh suasana hati atau *mood*, perasaan yang mudah tersinggung serta meluapkan emosinya, sehingga individu yang memiliki trait *neuroticism* berkaitan erat dengan perilaku berkendara berisiko di jalan raya.

Trait *extraversion*, *conscientiousness*, dan *openness to experience* bukan prediktor dari perilaku berkendara berisiko. Bahwa Individu cenderung antusias, penuh semangat, dominan, komunikatif serta pribadi yang rama sebagai ciri trait *extraversion*, kemudian individu yang berorientasi pada prestasi, berupaya meraih tujuan yang terarah, memiliki daya tahan yang tangguh serta bertanggung jawab sebagai ciri dari trait *conscientiousness*, dan individu yang berminat dengan hal-hal baru, tidak biasa, inovasi, imajinatif, sensitif, dan intelek cenderung berperilaku berkendara berisiko. Penelitian ini hasilnya selaras dan mendukung penelitian Dahlen dkk. (2006) dan sekaligus berbeda dengan penelitian Barric dan Mount (1991), penelitian Schwebel, dkk, (2006) serta penelitian Machin dan Sankey (2008) yang menunjukkan bahwa trait *conscientiousness* berhubungan dengan perilaku berkendara berisiko.

Trait *extraversion* tidak memiliki pengaruh signifikan dengan perilaku berkendara berisiko. Seseorang dengan tingkat trait *extraversion* yang tinggi akan memiliki ciri-ciri seperti aktif, aktif bicara, mudah bersosialisasi, kecenderungan untuk mengalami emosi yang positif, menyenangkan dan penuh kasih sayang (Widiger dkk., 2002). Hal ini berkebalikan dengan ciri khas perilaku berkendara berisiko yang cenderung membahayakan keselamatan, mengendarai kendaraan dengan nekat, serta tidak memperhitungkan kewaspadaan terhadap sekitar (Iversen, 2004). Penelitian ini hasilnya selaras dengan penelitian Bagaskara (2017) yang mengidentifikasi bahwa trait *extraversion* tidak berpengaruh signifikan dengan perilaku berkendara berisiko.

Hasil penelitian yang ketiga mengenai *conscientiousness* menunjukkan bahwa secara signifikan trait *conscientiousness* tidak berpengaruh terhadap perilaku berkendara berisiko. Individu yang memiliki trait *conscientiousness* dicirikan dengan individu ini memiliki disiplin yang tinggi, penuh pertimbangan dalam rangka pengambilan keputusan, cenderung lebih berhati-hati atau waspada dalam bertindak, memiliki orientasi pada capaian yang ingin diraih, pribadi yang tekun serta bertanggung jawab. Hal ini berbeda dengan ciri-ciri perilaku berkendara berisiko diantaranya tidak memakai helm saat berkendara, berkendara dalam kondisi yang tidak baik serta cenderung bertindak melanggar aturan lalu lintas. Pada beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan hal yang bertolak belakang, penelitian yang dilakukan Sari (2020) menunjukkan bahwa pengendara dengan *conscientiousness* yang cenderung tinggi akan menunjukkan perilaku berkendara berisiko yang aman.

Hasil penelitian yang terakhir mengenai dimensi *openness to experience* mengidentifikasi tidak adanya pengaruh antara dimensi *openness to experience* dengan perilaku berkendara berisiko. *Openness to experience* yang tinggi dicirikan dengan individu yang cenderung ingin mengetahui sesuatu yang baru, berkeinginan mempelajari sesuatu yang baru, berpikir secara terbuka, ada rasa peduli terhadap sesama serta mampu merasakan dengan perasaan yang cenderung menyeluruh (John dan Pervin, 2001). Hal ini berbeda dengan ciri-ciri perilaku berkendara berisiko seperti perilaku berkendara dalam kondisi yang tidak baik, tidak memasang helm saat berkendara serta cenderung melanggar peraturan lalu lintas. Hasil penelitian ini mendukung penelitian Sari (2020) yang hasilnya mengidentifikasi bahwa trait *openness to experience* secara signifikan tidak mempunyai hubungan dengan

perilaku berkendara berisiko. Individu dengan trait *openness to experience* yang tinggi merupakan individu suka introspeksi diri, mempunyai ide-ide baru, pemikir yang cerdas dan mendalam sehingga akan lebih memikirkan keselamatan baik bagi diri sendiri maupun orang dan bertindak hati-hati atau waspada saat berkendara.

4. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini dapat ditarik kesimpulan bahwa ada pengaruh antara kepribadian dengan perilaku berkendara berisiko. Secara signifikan hanya trait *neuroticism* dan *agreeableness* yang mempengaruhi perilaku berkendara berisiko. Sedangkan trait *extraversion*, *openness to experience* dan *conscientiousness* tidak memiliki pengaruh terhadap perilaku berkendara berisiko. Individu dengan perilaku berkendara berisiko akan merefleksikan trait kepribadian *neuroticism* serta bertolak belakang dengan karakteristik individu dengan trait kepribadian *agreeableness*. Peneliti juga memberikan saran untuk siswa agar memahami karakter kepribadiannya dan bisa mengembangkannya dengan optimal. Hal ini bertujuan supaya siswa mampu mengendalikan diri atau mawas diri perihal berkendara dan hal-hal lain yang berhubungan dengan keselamatan baik bagi diri sendiri maupun orang lain saat berkendara. Peneliti selanjutnya diharapkan dapat mengembangkannya dan melakukan penelitian ini yang ditujukan kepada subjek yang berbeda dan lokasi yang berbeda pula. Dikarenakan tiap subjek dan lokasi memiliki karakteristik masing-masing.

Daftar Rujukan

- Agung, I. M. (2014). Model perilaku pengendara berisiko pada remaja. *Jurnal Psikologi Integratif*, 2(2), 35-41.
- Alfazi. 2018. Hubungan Antara Sikap Pengambilan Resiko Dan Perilaku Mengemudi Berisiko Pada Mahasiswa. Skripsi. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia
- Amalia, N. 2020. Perilaku Berisiko dalam Berkendara dan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor pada Mahasiswa. *Jurnal Kesehatan*. Vol. 3 No. 4. 273-286.
- Badan Pusat Statistik. 2019. *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2017*. Badan Pusat Statistik (online), <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>.
- Bagaskara, S. (2017). Perbandingan perilaku mengemudi berisiko antara pengemudi mobil dan pengendara sepeda motor dan kaitannya dengan faktor-faktor kepribadian. *Jurnal Transportasi*, 17(2).
- Barrick, M. R., & Mount, M. K. (1991). The big five personality dimensions and job performance: a meta-analysis. *Personnel psychology*, 44(1), 1-26.
- Widiger, T. A., Costa Jr, P. T., & McCrae, R. R. (2002). A proposal for Axis II: Diagnosing personality disorders using the five-factor model.
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and individual differences*, 41(5), 903-915.
- Evans, L. (2004). Traffic Safety Science Serving Society: Bloomfield Hills. *Science Serving Society*.
- Feist, Jess and Feist, Gregory J. (2010). *Teori Kepribadian, Edisi 7*. Jakarta: Salemba Humanika.
- John, O. P., Robins, R. W., & Pervin, L. A. (Eds.). (2010). *Handbook of personality: Theory and research*. Guilford Press.
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(3), 135-150.
- Izhidar, D. F., & Tresnawaty, Y. (2020). Menghitung Pengaruh Agreeableness-Extraversion Terhadap Kesehatan Mental: Studi Kasus Pada Volunteer. *Jurnal Ilmiah Penelitian Psikologi: Kajian Empiris & Non-Empiris*, 6(2), 33-41.
- Machin, M. A., & Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident analysis & prevention*, 40(2), 541-547.

- Sari, S. 2020. Big Five Personality Dengan Perilaku mengemudi Berisiko Pada Young Adult Pengendara Motor. Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya. (*Doctoral dissertation, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya*).
- Schwebel, D. C., Severson, J., Ball, K. K., & Rizzo, M. (2006). Individual difference factors in risky driving: The roles of anger/hostility, conscientiousness, and sensation-seeking. *Accident Analysis & Prevention, 38*(4), 801-810.
- Soto, C. J., & John, O. P. (2017). Short and extra-short forms of the Big Five Inventory-2: The BFI-2-S and BFI-2-XS. *Journal of Research in Personality, 68*, 69-81.
- Weiten, W. (2013). *Psychology: Themes and variations*. Cengage Learning.
- Yilmaz, V., & Çelik, H. E. (2006). Risky driving attitudes and self-reported traffic violations among Turkish drivers: The case of Eskişehir. *Doğuş Üniversitesi Dergisi, 7*(1), 127-138.