

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Agresivitas Berkendara**

##### **1. Pengertian Agresivitas Berkendara**

Bailey (Silvia & Iriani, 2003) menyatakan bahwa perilaku agresivitas merupakan perilaku yang bermaksud menyakiti makhluk hidup lain secara fisik dan verbal sehingga merugikan orang lain. Akibat perilaku agresivitas yang dilakukan oleh individu bersangkutan akan menimbulkan peristiwa-peristiwa yang mengganggu individu lain.

Agresivitas berkendara merupakan berbagai macam tingkah laku yang dilakukan pengendara pada saat mengemudi yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, kendaraan lain atau berbagai macam properti yang terdapat di jalan (Ayuningtyas dkk, 2007). Agresivitas berkendara didefinisikan sebagai perilaku marah atau tidak sabar dari pengemudi yang disengaja atau dengan maksud untuk melukai atau membunuh pengemudi lain atau pejalan kaki karena masalah lalu lintas (Mizell dalam *American Automobile Association (AAA) Foundation for Traffic Safety*, 1997).

Pendapat dari penelitian tentang agresivitas berkendara menyebutkan bahwa agresivitas berkendara adalah pengoperasian kendaraan bermotor dengan cara yang membahayakan atau mungkin membahayakan orang atau properti. Definisi dasar ini kemudian diikuti dengan mengklarifikasi pernyataan, "Beberapa perilaku yang biasanya dikaitkan dengan mengemudi

agresif meliputi: melebihi batas kecepatan, membuntuti terlalu dekat, perubahan jalur yang tiba-tiba atau tidak aman, memberikan rambu berpindah jalur yang salah, tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas (tanda berhenti, tanda berhati-hati, rambu-rambu lalu lintas, rambu-rambu perlintasan kereta api dan seterusnya) (NHTSA, 2000)".

Menurut data yang diperoleh dari *Departement of Motor Vehicles Governor's Traffic Safety Committee* (2005), agresivitas berkendara adalah mengoperasikan kendaraan bermotor dengan cara yang egois, berani atau memaksa, tanpa mempedulikan hak-hak atau keselamatan dari pengguna jalan dan jalan raya (*NYS Departement of Motor Vehicles Committee*, 2005). Definisi ini merujuk kepada cara seseorang mengendarai kendaraanya tanpa menghormati keselamatan pengguna jalan lain. Melengkapi pendapat sebelumnya, pendapat yang dikemukakan oleh Martinez (Indriastuti, 1998) tidak hanya memfokuskan kepada niat pengendara untuk melukai pengendara lain, tetapi juga berbagai macam tingkah laku mengendarai yang dapat beresiko bagi pengendara dan pengguna jalan lain.

Secara operasional, Tasca (2002) menjelaskan bahwa agresivitas berkendara adalah perilaku mengemudi yang dengan sengaja meningkatkan resiko terjadinya kontak fisik yang membahayakan, termotivasi dengan ketidaksabaran, ketidakpatuhan terhadap rambu-rambu lalu lintas, segi emosional, dan untuk menghemat waktu. Menurut James & Nahl (2000), agresivitas berkendara adalah mengemudi dibawah pengaruh ketidak stabilan

emosi yang berdampak resiko bagi orang lain. Dikatakan agresif karena ada asumsi bahwa orang lain berkesempatan terkena resiko yang sama.

Penelitian yang dilakukan oleh NHTSA menjelaskan bahwa mengemudi agresif mencakup sejumlah tindakan pelanggaran hukum dan berbahaya. Tindakan-tindakan berikut termasuk, namun tidak hanya terbatas pada melaju melebihi batas kecepatan yang ditentukan, melanggar rambu lalu lintas dan peringatan, terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, mengubah jalur tanpa memberikan rambu-rambu atau mendahului pengemudi lain, dan mendahului melalui bahu jalan. Menurut NHTSA, pengemudi yang melakukan pelanggaran ini diperkirakan merupakan penyebab dari 6 juta kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Amerika Serikat setiap tahun. *Road rage* yang paling sering dipublikasikan adalah tindakan kriminal penyerangan yang terjadi karena ketidakwaspadaan karena mengabaikan keselamatan orang lain. Agresivitas berkendara dapat meningkat menjadi *road rage* yang kadang menimbulkan konsekuensi tragis (<http://www.nhtsa.gov>, diakses tanggal 8 November 2016).

Dari beberapa konsep di atas peneliti menyimpulkan bahwa agresivitas berkendara adalah aktivitas berkendara yang dalam prakteknya akan membahayakan diri sendiri, pengemudi lain, maupun beragam properti yang berada di jalan dan jalan raya, dan biasanya akan menjurus kepada konflik yang menimbulkan kerugian materi maupun psikologis.

## 2. Aspek-aspek Agresivitas Berkendara

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Houston, dkk (2003), menyebutkan tentang aspek-aspek agresivitas yang meliputi:

### a. Aspek perilaku konflik

Aspek perilaku konflik menggambarkan secara langsung perilaku agresi berkendara yang melibatkan langsung keberadaan pengendara lain. Salter, dkk (Ramirez, 2003) menjelaskan bahwa agresivitas adalah salah satu bentuk pelarian dari munculnya situasi konflik. Hal tersebut dikuatkan oleh kalimat selanjutnya yaitu meskipun tetap ada pilihan lain yang lebih baik dalam menghadapi konflik seperti menjauhkan diri dan mengalah yang dapat menurunkan ambang untuk melakukan perilaku agresif. Peneliti menggaris bawahi poin utama agresi adalah pelarian dari situasi konflik yang sebenarnya ada opsi yang lebih baik, namun dikesampingkan oleh individu. Hal itu menunjukkan bahwa di dalam sebuah situasi konflik sebenarnya terdapat dua pilihan untuk mengambil jalan keluar yaitu apakah melalui jalan agresi atau jalan yang lebih cenderung damai. Dalam kasus ini, individu yang memiliki perilaku konflik akan cenderung memilih agresi sebagai jalan keluarnya.

Aspek konflik menunjukkan adanya konflik sebagaimana dijelaskan Tasca (2000) dengan adanya tindakan berikut.

- 1) Membuntuti terlalu dekat
- 2) Keluar-masuk jalur
- 3) Menyalip dengan kasar

- 4) Memotong ke depan kendaraan yang berada di jalur dengan jarak yang dekat
  - 5) Menyalip dari bahu jalan
  - 6) Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
  - 7) Menghalangi pengemudi lain untuk menyalip
  - 8) Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur
  - 9) Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku membuntuti dan berpindah jalur
  - 10) Melewati (melanggar) lampu merah
  - 11) Melewati tanda yang mengharuskan berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.
- b. Aspek kecepatan

Berkendara melebihi ambang batas kecepatan wajar dapat dikatakan sebagai agresivitas karena didalamnya terdapat peran dari perilaku teledor dan mengambil resiko. Mengemudi dengan kecepatan di atas kewajaran menunjukkan sikap yang menantang, mempertaruhkan keselamatan, tidak berpikir jernih karena hal tersebut dapat menimbulkan kerugian, baik dari pengendara maupun orang lain yang terlibat di sekitarnya. Seperti yang telah dijelaskan oleh Sarkar, dkk (1999) bahwa *speeding* (kebut-kebutan) adalah salah satu bentuk dari agresivitas berkendara. Seperti yang telah dikuti oleh peneliti pada halaman sebelumnya yang telah diteliti oleh NHTSA bahwa mengemudi melebihi

batas kecepatan hanya awal dari indikasi perilaku melakukan agresivitas berkendara.

### **3. Faktor-faktor Penyebab Agresivitas Berkendara**

Menurut Szlemko (2010) maupun yang disampaikan oleh Harris dan Houston (2010) ada beberapa faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi agresif, diantaranya adalah :

#### **a. Faktor sosial**

Faktor sosial dikemukakan oleh Szlemko (2010) sebagai faktor situasional atau faktor sosial meliputi terlibatnya orang-orang di sekitar pengemudi. Faktor sosial terdiri dari ada tidaknya penumpang, siapa yang menumpang, usia dan jenis kelamin penumpang, dan status penumpang. Ada tidaknya penumpang oleh Conner, Smith, dan McMillan (Harris & Houston, 2010) menyatakan bahwa pengemudi laki-laki berusia muda biasanya merasa dituntut secara sosial untuk cenderung *ngebut*. Berkebalikan dari pendapat tersebut, Shinar & Compton (Harris & Houston, 2010) berdasarkan hasil observasi ditemukan lebih banyak variasi sampel yang menunjukkan kehadiran penumpang berkaitan dengan penurunan agresivitas berkendara. Dari pemaparan tersebut disimpulkan faktor sosial memegang peranan dalam dukungan terjadinya agresivitas berkendara, namun membutuhkan penelitian yang lebih mendalam.

b. Faktor lingkungan

Faktor lingkungan meliputi jenis jalan, kepadatan lalu lintas, dan kondisi cuaca. Beberapa peneliti (Harris & Houston, 2003) menyimpulkan bahwa agresivitas berkendara dapat dikaitkan dengan pikiran agresif dan pengalaman emosional ketika berkendara. Menurut mereka agresivitas berkendara merupakan representasi dari reaksi terhadap stres yang berkaitan dengan lingkungan mengemudi. Dari definisi tersebut mereka mengemukakan bahwa situasi lingkungan berkendara yang menimbulkan stres membuat mereka menggunakan strategi *coping* yang berkemungkinan memunculkan respon kontroversial mulai dari pikiran yang negatif, kemarahan dalam berkendara, dan perilaku mengambil resiko. Bentuk riil dari respon tersebut adalah agresivitas berkendara. Jika kita melihat situasi tersebut di dalam lingkungan perumahan, norma sosial mungkin dapat menekan kemungkinan terjadinya reaksi agresif. Whitlock (Grey, dkk, 1989) memahami perilaku pengendara agresif dengan pengendara 'normal'. Whitlock berpendapat bahwa 'agresif' adalah sikap yang muncul ketika pengendara merasa berada dalam situasi sulit mengemudi karena hak teritorialnya diganggu oleh pengendara lain. Artinya, pengemudi menjadi agresif untuk mempertahankan atau membela teritorial yang dirasakan sebagai haknya. Sebagai gambaran, ketika seorang pengendara sudah berada di jalur yang benar kemudian ada pengendara lain yang menghalangi atau merebut jalurnya tersebut,

maka pengendara merasa tidak rela dan berusaha mempertahankan jalur kendaraannya agar tidak digunakan oleh pengendara lain.

c. Faktor temporal

Faktor temporal berkaitan erat dengan waktu. Haris & Houston (2003) berpendapat bahwa frustrasi akan muncul pada pengendara yang mendapat tekanan waktu dalam mencapai tempat tujuan berkendaranya, terlebih jika pengendara juga menemui adanya hambatan yang menghalangi perjalanannya. Ketika hambatan itu adalah pengendara lain maka yang terjadi adalah potensi agresivitas berkendara. Pernyataan tersebut menjelaskan bahwa aspek temporal menyebabkan seorang pengendara dapat menjadi agresif apabila waktu yang mereka miliki untuk dapat mencapai tempat tujuannya sempit, dan hal tersebut akan menjadi lebih buruk lagi ketika ada hambatan yang turut menghambat perjalanannya dalam mencapai tempat tujuan.

d. Faktor psikologis

Faktor psikologis menjelaskan bagaimana proses psikologis ketika pengendara berperilaku agresif yang meliputi permusuhan, mencari sensasi, kompetisi, dan jenis kelamin. Sebagaimana yang dijelaskan oleh beberapa ahli, *hostile individual* berkemungkinan lebih banyak untuk mengemudi secara agresif (Galovski & Blanchard dalam Haris & Houston, 2003) ketika itu mereka lebih mudah marah ketika berkendara dan kemarahan ini meningkatkan perilaku agresivitas di

belakang kemudi (Deffenbacher, dkk. dalam Houston, Harris dan Norman, 2003).

Dari penjelasan tersebut peneliti mengkonsentrasikan kepada faktor yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan yaitu faktor temporal yang didalam penjelasannya menjelaskan tentang teritorialitas yang bisa menjadi atribut didalam terjadinya perilaku agresif berkendara. Faktor temporal ini kemudian peneliti kembangkan sesuai dengan variabel agresivitas berkendara yang sesuai dengan kondisi lapangan.

## **B. Teritorialitas**

### **1. Pengertian Teritorialitas**

Salah satu teori yang memungkinkan untuk menjelaskan agresivitas berkendara dan *road rage* adalah teritorialitas, pertahanan manusia dan kelekatan terhadap *primary territory* (Szlemko, 2008). Teritorial adalah suatu tingkah laku yang diasosiasikan dengan pemilikan atau tempat yang ditempatinya atau sering melibatkan ciri-ciri kepemilikannya dan usaha mempertahankan teritori dari penguasaan oleh orang lain (Holahan, 1982).

Bagaimanapun, di dalam konteks agresivitas berkendara dan *road rage* sangat mungkin akan terdapat beberapa penjelasan dasar dengan ikatan yang membingungkan dan kemudian pertahanan teritorial dari jalan umum. Mudahnya, orang-orang akan cenderung terpancing untuk menempati baik

teritori publik (jalan) dan teritori utama (mobil), dan mungkin akan kesulitan untuk membuat jarak antara norma sosial yang pantas dalam bertahan.

## 2. Tipe Teritori

Ada tiga tipe teritori yang digunakan oleh manusia menurut Altman dkk (1975) yaitu teritori primer, teritori sekunder dan teritori publik.

### a. Teritori Primer

Teritori primer merupakan wilayah kepemilikan yang paling penting, paling dekat dan paling kuat melekat dalam diri seseorang. Pemilik teritori primer memiliki kontrol penuh. Contohnya adalah garasi, halaman rumah pribadi, atau jalan di lingkungan sekitar halaman rumah yang merupakan bagian dari tanah hak miliknya. Dalam berkendara teritori primer berada pada tingkatan yang paling dekat dengan pengendara dengan kontrol penuh. Dalam hal ini, ruang kemudi pengendara sehingga memiliki kontrol dan jangkauan terluas oleh pengendara.

### b. Teritori sekunder

Teritori ini tidak dimiliki oleh seseorang atau kelompok tetapi digunakan secara teratur oleh individu atau kelompok untuk berbagai area dengan orang lain. Orang yang memiliki teritori ini berbagi tempat dengan orang lain seperti teritori berupa ruang kelas, perpustakaan, kantor dan kantin. Dalam berkendara, teritori sekunder meliputi seluruh sudut mobil yang dapat dijangkau oleh pengemudi dan penumpang.

Goffman membagi teritori sekunder menjadi tiga jenis yaitu:

- 1) *Stalls* = *territory* yang ditentukan oleh jadwal tertentu seperti hotel dan ruang kuliah.
- 2) *Turns* = teritori yang menekankan intensitas giliran & antrian
- 3) *Use Space* = teritori yang digunakan bersama & kelompok tertentu seperti museum, lapangan tembak, dan pacuan kuda

c. *Public* teritori

Teritori ini tidak dimiliki oleh seseorang atau suatu kelompok. Rasa kepemilikan seseorang cukup rendah terhadap area tersebut. Orang atau kelompok sangat susah untuk memegang kendali atas area tersebut. Area yang termasuk teritori publik digunakan oleh orang atau individu dalam jumlah yang sangat banyak. Semua orang memiliki hak yang sama pada area tersebut. Contohnya pantai, taman, ruang tunggu, dan terminal.

Dalam teritori publik ini, pengendara beserta seluruh pengendara lain menggunakan jalan publik secara bersama-sama. Kendali yang diterapkan dalam hal ini adalah melalui instrumen lalu lintas yang dapat dijadikan peraturan dan ditaati oleh seluruh pengendara, sehingga tercipta kenyamanan bersama, dan saling berbagi teritorial antar pengemudi.

### 3. Fungsi Teritori

Ada banyak fungsi dari teritorial. Dibandingkan dengan hewan, manusia memiliki fungsi teritorial yang lebih fleksibel. Fungsi-fungsi tersebut yaitu:

- a. Organizers, yaitu fungsi membuat pemetaan tentang tempat, ruang, status seseorang atau kategori lain yang berkaitan dengan tempat.
- b. Membantu untuk merencanakan dan mengatur kehidupan sehari-hari kita
- c. berkontribusi dalam mengatur, berhubungan dengan peran sosial

Teritori bagi seseorang dapat berfungsi menumbuhkan rasa istimewa, khas, privasi, sense of personality, memiliki self concept yang lebih jelas ketika melekatkan dirinya dengan teritorinya.

#### **4. Aspek-aspek Teritorial**

Pada penelitian ini peneliti menggunakan aspek teritorialitas yang dikemukakan oleh Altman (1975), yang menyatakan bahwa ada dua aspek yang dinyatakan memiliki hubungan dalam terjadinya perilaku teritorial, yaitu:

- a. *Personalization* (personalisasi)

Altman (1975) menjelaskan bahwa personalisasi dan durasi dari penempatan menyertai ketiga hierarki teritori. Pada teritori primer, individu memiliki kekuasaan yang mutlak terhadap areanya, sehingga bebas untuk melakukan personalisasi seperti memasang foto di dinding, mengganti cat kamar, memasang hiasan, dan lain lain. Demikian pula dengan teritori primer pada lingkungan sekitar tempat tinggal, gang jalanan akan menandai daerah kekuasaan mereka dengan mencoretkan graffiti di dinding-dinding, hingga mencoretkan lingkungan dengan warna

yang spesifik sesuai dengan gank mereka (Ley dan Cybriwsky dalam Szlemko, 2008).

Ketika berada di ruang publik seperti di jalan umum, tidak ada batas teritori yang jelas kecuali kedekatan jarak berkendara antara satu pengendara dengan pengendara lain. Seorang pengendara akan merasa teritorialnya dilanggar ketika dirinya merasa tidak aman karena ulah pengendara lain.

*b. Attachment (kelekatan)*

Kelekatan adalah timbulnya sebuah ikatan yang tak tampak pada individu terhadap wilayahnya, di mana kelekatan tersebut diciptakan oleh individu tersebut yang kemudian menimbulkan perasaan untuk dapat memiliki kontrol terhadapnya, melakukan penyesuaian, dan agresif bila mempertahankannya. Kelekatan ini akan cenderung meningkat bila ia telah memiliki lingkungan tersebut dalam jangka waktu yang lama, atau bila ia memiliki nilai emosional dan nilai ekonomis.

Pengendara bermotor merasa titik lokasi tertentu telah menjadi teritorialnya karena sudah terbiasa melewati atau menggunakan lokasi bersangkutan sebagai aktivitas dirinya dalam berkendara. Pengendara merasa terganggu dan menjadi agresif ketika lokasi tersebut dipakai atau dilalui oleh pengendara lain, misalnya jalan sekitar pemukiman di mana dirinya tinggal, jalanan di sekitar tempatnya bekerja di pinggir jalan.

### C. Hubungan Antara Teritorial dengan Agresivitas Berkendara

James dan Nahl (2000) menjelaskan bahwa agresivitas berkendara adalah mengemudi di bawah pengaruh ketidakstabilan emosi yang berdampak resiko bagi orang lain. Dikatakan agresif karena asumsi bahwa orang lain berkesempatan untuk terkena risiko yang sama. Sarwono (1995) berpendapat bahwa teritorialitas merupakan bentuk ego yang tidak ingin diganggu. Sebagaimana yang telah dijelaskan, hal ini terjadi karena teritorialitas merupakan perwujudan dari *privacy* dengan lingkup ruang yang jelas dan biasanya bernilai subjektif.

Disebutkan bahwa teori teritorial telah menyatakan tentang keterlibatan persepsi dari kepemilikan dan eksklusivitas, biarpun hanya sementara. Altman (1975) menyatakan bahwa bingkai dari setiap level teritorial yang berkaitan dengan pengendalian kekuasaan akan lebih tampak pada *primary level*. Kelekatan dengan tempat, dari pendapat yang lain menggambarkan lebih berpengaruhnya '*sense of place*' terhadap lingkungan (Frederick & Anderson) (Stokols, 1990). Keterikatan atau ikatan ini nampaknya kurang berpusat pada kepemilikan atau rasa terhadap nilai, tetapi lebih berdasarkan pada perasaan subjektif dari memiliki, identifikasi, atau perasaan kesatuan dengan tempat.

Untuk lebih menjelaskan tentang hubungan antara persepsi teritorial dengan agresivitas berkendara, dapat dilihat melalui penjelasan dari dua buah aspek teritorial. Pertama adalah aspek personalisasi. Studi yang pernah dilakukan Becker dan Cognilio (Szlemko, 2008) menyinggung bahwa bentuk dari personalisasi terhadap teritori primernya adalah dengan menggantung

gambar, poster, dan apapun yang memberikan informasi baik dikamar atau kantor. Seorang penduduk lokal yang menjadikan pantai sebagai primari teritorinya akan menjadi lebih tidak mengalah bila berhubungan dengan penduduk nonlokal.

Aspek berikutnya adalah aspek kelekatan. Seseorang yang merasa memiliki suatu daerah baik karena nilai sejarahnya, ekonomis, ataupun hanya sekedar emosional, akan merasa ada kesatuan dengan tempat tersebut. Kelekatan tersebut akan bernuansa emosional, sehingga apapun yang terjadi seseorang akan mempertahankannya dari pihak luar biarpun kemudian cenderung yang nampak adalah perilaku agresif. Kelekatan terjadi ketika seorang individu mempunyai sebuah rasa ‘kesatuan’ dengan tempat tersebut karena satu dan lain sebab. Seperti yang telah dijelaskan oleh Frederick & Anderson (Stokols, 1990) rasa kelekatan itu akan lebih menjurus pada perasaan subjektif dari memiliki, identifikasi, atau perasaan kesatuan dengan tempat.

Comley (2011), menemukan di sebuah lahan parkir di Treslesin California Selatan dipenuhi dengan graffiti, mulai dari “*locals only*”, sampai “*beat it kook*”. Sebuah majalah populer untuk kalangan peselancar menceritakan tentang adanya kejadian pengembosan ban hingga perusakan papan selancar karena benturan yang terjadi antara warga lokal dan non lokal. Hal ini menjelaskan agresivitas sangat mungkin terjadi pada peristiwa yang melibatkan perasaan subjektif terhadap kepemilikan tempat yang terbentuk karena adanya perasaan kelekatan dari individu terhadap wilayahnya. Sebagai contoh, apabila ada orang asing yang memarkirkan mobilnya di pinggir jalan

didepan pagar rumah Anda, tentu Anda akan merasa terganggu meskipun dia memarkirkan mobilnya hanya di pinggir jalan depan rumah Anda, dan bukan di halaman rumah Anda. Anda yang merasa memiliki jalan tersebut kemudian mulai merasa terganggu. Kelekatan individu terjadi disini, yaitu ketika jalan yang berada didepan rumah yang seyogyanya bukanlah milik Anda, lambat laun Anda akan merasa memilikinya karena setiap hari berinteraksi dengannya, menggunakannya, melihatnya, membersihkannya, dan sebagainya. Aktivitas itu secara terus menerus akan melekatkan diri Anda dengan jalan tersebut. Respon terhadap mobil asing yang parkir didepan rumah kemudian tidak menutup kemungkinan apabila kemudian bernuansa emosional.

Dari berbagai penjelasan diatas, dapat kita simpulkan bahwa kecenderungan seseorang melakukan agresivitas berkendara secara metodologi berkaitan dengan kecenderungan adanya peristiwa teritorialitas dan perasaan 'satu' terhadap lingkungan. Tindakan yang biasa dilakukan adalah dengan tidak ingin mengalah ketika berkendara dan menunjukkan perilaku bermusuhan ketika berpapasan dengan pengendara lainnya. Semakin tinggi rasa teritorialitas seseorang terhadap daerahnya maka akan semakin sering pula memunculkan indikasi perilaku agresivitas berkendara. Mengacu pada keterangan diatas maka disimpulkan bahwa terdapat hubungan diantara keduanya. Secara umum bisa dikatakan bahwa, persepsi teritorialitas didalam diri seseorang akan berpengaruh terhadap tumbuhnya perilaku mengemudi agresif.

#### **D. Hipotesis Penelitian**

Berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan oleh peneliti, maka peneliti mengajukan hipotesis yaitu: terdapat hubungan antara kendaraan sebagai teritorial dengan agresivitas berkendara. Semakin tinggi teritorial dalam berkendara seseorang maka akan semakin tinggi tingkat agresivitas berkendara orang tersebut. Semakin rendah teritorial dalam berkendara, maka semakin rendah pula tingkat agresivitasnya.