

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan bermotor merupakan salah satu jenis angkutan darat dan angkutan yang membutuhkan bantuan manusia untuk menjalankannya seperti halnya becak, sepeda, dll. Jenis kendaraan bermotor yang berkembang di Indonesia bermacam-macam, seperti: (1) Sepeda motor; (2) Mobil pribadi; (3) Mobil angkutan umum; (4) Bus pribadi; (5) Bus angkutan umum; dan (6) Truk. Namun, cenderung masyarakat lebih memilih kendaraan sepeda motor karena harganya yang lebih terjangkau dan cepat ketika dipakai di jalan raya (Oktaviastuti & Wijaya, 2017).

Sepeda motor merupakan kendaraan roda dua yang diciptakan untuk menunjang mobilitas dan aktivitas manusia. Kondisi kemacetan lalu lintas di wilayah perkotaan yang semakin tinggi, biaya transportasi yang semakin mahal menyebabkan sepeda motor menjadi pilihan moda transportasi alternatif karena dinilai lebih efisien, cepat, dan ekonomis dibandingkan dengan kendaraan roda empat (Dilla, 2008). Seiring dengan tingginya minat masyarakat terhadap penggunaan kendaraan bermotor tersebut, memicu berbagai masalah di beberapa daerah. Kemacetan dan kecelakaan kendaraan bermotor adalah hal yang sering terjadi di Indonesia terutama di kota-kota besar (Oktaviastuti & Wijaya, 2017). Masalah lalu lintas menjadi perhatian dan kepedulian dari berbagai pihak dan kelompok. Permasalahan lalu lintas sendiri dapat diklasifikasikan menjadi beberapa kelompok, seperti masalah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas (keselamatan jalan), kepadatan dan kemacetan (ketertiban jalan), serta kelancaran dalam berlalu lintas (Dilla, 2008).

Kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) adalah suatu peristiwa yang tidak disengaja di jalan raya yang melibatkan kendaraan dengan atau

tanpa pengguna jalan lain dan mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Indonesia mengalami peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia seiring dengan terus meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di jalan raya (Soffania, 2018). Meningkatnya kepadatan lalu lintas dan kurangnya kesadaran dalam berlalu lintas dari para pengendara menyebabkan tingginya angka kecelakaan di Indonesia.

Berdasarkan berita yang dilansir dari republika.co.id yang ditulis oleh Akbar (2019), Kapolri Idham Azis mengatakan jumlah lakalantas meningkat 3%. Namun jumlah korban meninggal dunia menurun 6% dibandingkan dengan tahun 2018. Lebih lanjut beliau mengatakan, faktor kesalahan manusia atau *human error* menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tak jarang yang sampai memakan korban jiwa. Berdasarkan data Polri, terjadi 107.500 kecelakaan lalu lintas pada 2019. Meningkat 3% dari 2018 yaitu sebanyak 103.672 kasus kecelakaan. Namun jumlah korban meninggal dunia menurun sebesar 6% yaitu sebanyak 23.530 jiwa dibandingkan dengan 2018 yaitu berjumlah 27.910 jiwa. Salah satunya adalah kecelakaan bus yang terjadi di Desa Prahu Dipo, Kecamatan Dempo Selatan, Pagar Alam, Sumatera Selatan. Akibatnya, 35 orang penumpang dikabarkan meninggal dunia dan 13 orang selamat.

Dilansir dari kominfo.go.id yang ditulis oleh Marroli (2017), menurut data kepolisian, di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karna faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan Teknik laik jalan) dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan. Demikian yang disampaikan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto.

Selanjutnya diberitakan dari tribunjakarta.com yang ditulis oleh Ardiansyah (2019), Dirlantas Polda Metro Jaya Kombes Pol Yusuf

mengungkapkan selama enam tahun terakhir ini kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh sepeda motor yang paling besar melibatkan roda dua dimana mencapai 34,5 persen, kemudian roda empat 14,3 persen. Jumlah pelanggaran yang paling dominan juga ditempati oleh kendaraan roda dua.

Sepeda motor merupakan salah satu kendaraan yang digunakan dan paling diminati oleh masyarakat sebagai sarana transportasi, tak terkecuali mahasiswa. Mahasiswa menjadikan sepeda motor sebagai alat transportasi untuk melakukan aktivitasnya baik itu untuk pergi ke kampus ataupun untuk mengunjungi tempat-tempat yang ingin mereka datangi. Namun, seiring berjalannya waktu banyak pengendara sepeda motor yang melanggar peraturan lalu lintas dan berpotensi menimbulkan kecelakaan.

Kota Bekasi sendiri masih terdapat banyak kasus kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang terjadi terutama pada kalangan usia muda di jalan raya. Seperti berita yang dilansir dari Pikiran-Rakyat.com oleh Yusnilaningsih (2019) wakil Kepala Polrestro Bekasi Kota Ajun Komisaris Besar Eka Mulyana mengatakan, beberapa kesembronan yang kerap kali dilakukan oleh para pengendara milenial. Misalnya saja menumpang motor hingga tiga orang bahkan lebih, saat berboncengan hanya pengemudinya yang mengenakan helm, mengemudi melawan arus, menerobos lampu merah, tidak menghiraukan rambu-rambu, hingga kebut-kebutan di jalan. "Kesembronan ini biasanya dipicu gejala kawula muda yang belum takut akan banyak hal, bisa juga karena terdorong gengsi di hadapan kawan-kawannya,".

Lebih lanjut, penelitian yang dilakukan peneliti sebelumnya oleh Ibrahim, dkk (2018) menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas mayoritas berjenis kelamin laki-laki (77,4%), karakteristik umur pengendara sebagian besar berkisar antara 25-59 tahun (51,7%) dan jenis pekerjaan pengendara lebih banyak swasta (69,3%), sedangkan urutan kedua yaitu pelajar/mahasiswa (25,3%). Kemudian salah satu determinan kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor adalah faktor manusia. Hasil penelitian terhadap faktor manusia

menunjukkan penyebab kecelakaan yaitu: kondisi Lelah, mengantuk, kondisi mabuk, kurang kewaspadaan, perilaku menyalakan lampu utama, kecepatan tinggi, penggunaan lajur saat berkendara yang tidak beraturan, melanggar marka, melanggar lampu lalu lintas, tidak menjaga jarak, dan perilaku terburu-buru.

Constantinou et al (2011) mengatakan pengemudi muda, terutama pria, memiliki risiko yang jauh lebih tinggi terlibat dalam kecelakaan lalu lintas jalan dibandingkan dengan kelompok usia lainnya. Itu karena pengemudi berusia muda cenderung merasa lebih ahli dalam mengendalikan kendaraannya dibandingkan dengan pengemudi lain.

Berita yang dilansir dari Tribunnews.com oleh Marho (2016) mahasiswa berinisial EF mendapat peringatan dari Rektor Undana, Prof. Ir. Fedrik L. Benu, M.si., Ph.D menyusul dugaan aksinya memimpin konvoi sepeda motor mahasiswa serta membunyikan klakson sambil ugal-ugalan di dalam lingkungan Undana. Terancamnya status mahasiswa ini bermula ketika EF diduga mengomandoi 30 mahasiswa dari jurusan teknik mesin menggelar konvoi sepeda motor usai mengikuti kuliah sore pada pukul 16.00 wita. Tak disangka, aksi konvoi tersebut diketahui oleh Rektor Undana Prof. Ir. Fedrik L. Benu, M.si., Ph.D yang pada saat itu sedang memantau kegiatan di UPT Laboratorium Lapangan Terpadu Lahan Kering Kepulauan (LLTLKK). Pada kesempatan itu, Prof Fred Benu dengan nada tegas mengatakan akan mengeluarkan EF apabila perbuatannya terulang kembali.

Pasalnya aksi konvoi sangat gaduh dan mengganggu kenyamanan aktivitas perkuliahan di kampus, terutama di sekitar jurusan Teknik Mesin, Fakultas Perikanan dan Kelautan, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Fakultas Hukum, Fakultas Kedokteran, dan Fakultas Kesehatan Masyarakat. Beliau menegaskan aksi konvoi sepeda motor, narkoba, miras, dan menggunakan knalpot racing tidak diperkenankan di dalam kampus.

Hal tersebut sekaligus mengkonfirmasi temuan yang dilakukan oleh Neighbors (2002) yaitu *aggressive driving* sering dilakukan atau biasa

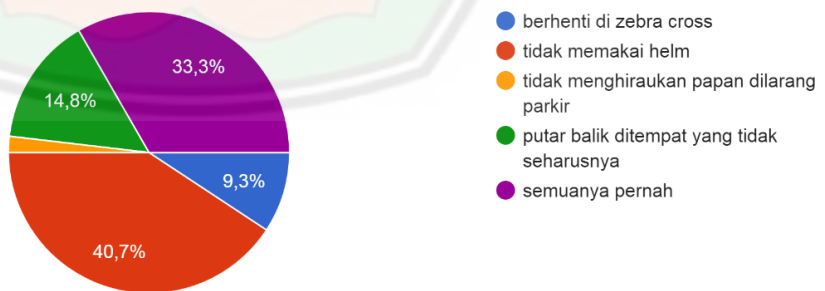
terjadi sehari-hari pada kalangan mahasiswa. Wang et al (2017) mengatakan bahwa “*intentional aggressive driving behavior makes a significant contribution to involvement in traffic accidents*” perilaku mengemudi agresif yang disengaja memberikan kontribusi yang signifikan terhadap keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas. Salah satu penyebab kecelakaan di jalan raya adalah praktik mengemudi yang tidak aman dan agresif (Harris & Houston, 2010).

Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh Marsaid (2013) yaitu pelanggaran yang sering terjadi di lapangan adalah pengendara mengebut karena terburu-buru ingin sampai ke tempat tujuan dengan mengambil jalur pada arah berlawanan sehingga membahayakan kendaraan lain.

Banyaknya kasus kecelakaan yang disebabkan oleh perilaku berkendara yang agresif tidak membuat mahasiswa menjadi tertib dalam berlalu lintas dan berkendara secara aman. Peneliti pun melakukan survei terhadap mahasiswa Universitas Bhayangkara Jaya terkait dengan pelanggaran seperti apa yang pernah dilakukan di jalan raya. Adapun hasil survei tersaji dalam diagram berikut ini:

Gambar 1.1. Pelanggaran Lalu Lintas

pelanggaran seperti apa yang pernah anda lakukan di jalan raya?
54 tanggapan

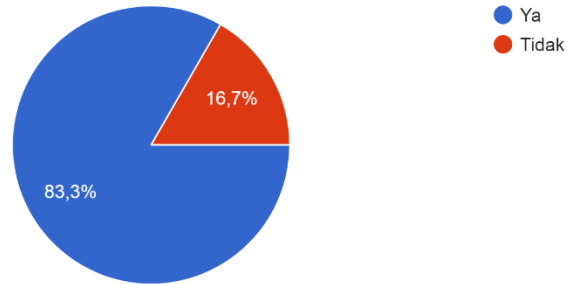


Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa pelanggaran yang paling sering dilakukan oleh mahasiswa yaitu berhenti di *zebra cross* 9,3%, putar balik di tempat yang bukan seharusnya 14,8%, tidak memakai helm 40,7% serta yang menjawab pernah melakukan semuanya ada 33,3%.

Gambar 1.2. Kecepatan Berkendara

apakah anda pernah berkendara diatas 80 km/h?

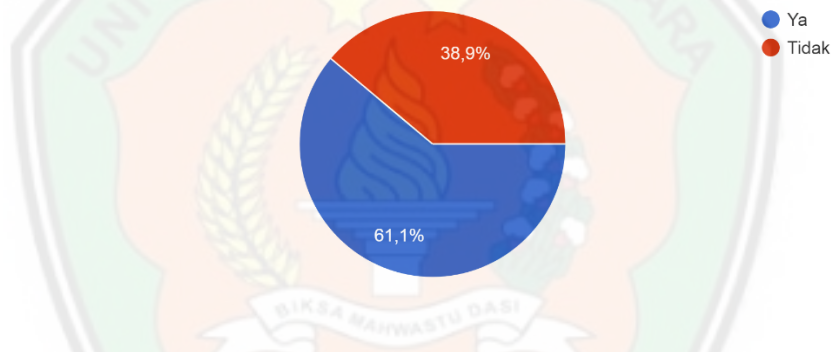
54 tanggapan



Gambar 1.3. Perilaku Berkendara

apakah anda pernah berkendara sambil merokok atau melihat ponsel?

54 tanggapan



Dari gambar tersebut menunjukkan bahwa banyak mahasiswa yang melakukan perilaku berkendara yang tidak aman. Seperti mengemudi diatas kecepatan diatas 80 km/h sebanyak 83,3%. Kemudian pada gambar 1.3 menunjukkan bahwa terdapat sekitar 61,1% mahasiswa yang mengendarai motor melakukan tindakan berkendara sambil merokok ataupun melihat ponsel yang mana perilaku tersebut dapat membahayakan pengendara lain dan berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti kepada mahasiswa di Universitas Bhayangkara Jakarta Raya yang bertujuan untuk mengetahui perilaku mahasiswa dalam mengendarai motornya yaitu didapatkan bahwa, ketika mengemudikan motornya mereka kurang memperhitungkan risiko yang akan mereka dapatkan ketika mengendarai

motor. Kemudian tak sedikit juga dari mahasiswa yang menggunakan knalpot bersuara keras, dan mengebut di lingkungan kampus sehingga mengganggu kenyamanan. Bahkan secara tidak sengaja peneliti menemukan mahasiswa yang menarik gas motornya yang menggunakan knalpot racing kepada teman-temannya yang sedang berkumpul dengan maksud untuk menyapa. Ada juga mahasiswa yang memarkir kendaraannya di tempat yang bukan seharusnya, seperti didepan kantin, dan di depan masjid. Padahal disitu sudah jelas ada larangan parkir tapi tetap saja masih banyak mahasiswa yang memarkirkan kendaraannya di area tersebut.

Kemudian dari adanya temuan hasil observasi peneliti pun melakukan wawancara kepada 5 orang mahasiswa bahwa dalam mengendarai motor mereka sesekali pernah tidak memakai helm saat berkendara, melawan arah, mendahului kendaraan dari sebelah kiri, tidak mematuhi rambu, dan jika sedang terburu-buru mereka akan memacu kendaraannya melebihi batas kecepatan agar cepat sampai ke kampus. Bahkan di lingkungan kampus pun masih ada yang mengebut dan tidak hati-hati saat baru datang ke kampus ataupun saat ingin meninggalkan kampus.

Kesimpulan dari hasil wawancara dan observasi tersebut bahwa terdapat adanya perilaku-perilaku yang ditimbulkan oleh mahasiswa dalam mengemudikan sepeda motor seperti berkendara secara tidak aman dan berpotensi membahayakan orang lain, melanggar lalu lintas, tidak mematuhi rambu-rambu, dan menggunakan knalpot yang tidak standar (bising). Perilaku mahasiswa tersebut termasuk kedalam perilaku *aggressive driving*. Hal ini terbukti di lapangan banyak dilihat mahasiswa yang tergolong berkendara secara agresif, dan penuh risiko, misalnya menyalip kendaraan yang ada didepannya tanpa menyalakan lampu sein atau menerobos lampu merah. Pengendara berisiko sangat berbahaya bagi dirinya sendiri dan orang lain. Hal ini karena berpotensi menimbulkan kecelakaan yang dapat berdampak pada risiko kematian. Menurut Agung (2014) data menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas banyak disebabkan

oleh ketidakdisiplinan pengemudi dalam berkendara. Pengemudi cenderung mengabaikan keselamatan dirinya dan orang lain.

Ciri-ciri *aggressive driving* pada fenomena diatas sejalan dengan yang dikatakan oleh Tasca (2000) bahwa perilaku mengemudi agresif umumnya memiliki satu atau lebih karakteristik seperti kemungkinan besar dimotivasi oleh ketidaksabaran, mendapat gangguan, atau kemarahan dengan pengguna jalan lain atau dengan kondisi lalu lintas yang umum, menghemat waktu dengan cara mengorbankan pengguna jalan lainnya, menunjukkan ketidakpedulian yang jelas bagi pengguna jalan lainnya. Perilaku tersebut juga cenderung mengintimidasi atau dianggap berbahaya oleh pengguna jalan lain, membuat kesal atau membuat marah pengguna jalan lain, dan memaksa pengguna jalan lain untuk melakukan tindakan menghindar.

Tasca (2000) mengatakan suatu perilaku dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan, dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan atau upaya untuk menghemat waktu. Houston, Harris & Norman (2003) mengatakan *aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik. *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku berbeda termasuk perilaku membuntuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, dan mengedipkan lampu jauh di kondisi lalu lintas yang tenang.

Faktor-faktor yang menyebabkan *aggressive driving* menurut Tasca (2000) antara lain adalah usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap mengemudi, serta faktor lingkungan. Kepribadian adalah salah satu faktor yang berperan dalam terjadinya *aggressive driving*. Variabel kepribadian termasuk didalamnya yaitu permusuhan, pencarian sensasi, daya saing, dan gender. Individu yang bermusuhan mungkin lebih cenderung mengemudi secara agresif, karena mereka lebih mudah marah saat mengemudi. Pencarian sensasi juga

mungkin lebih cenderung melakukan *aggressive driving* (Houston et al, 2010).

Individu dengan pencarian sensasi atau *sensation seeking* yang tinggi akan senang dengan hal-hal baru dan memiliki risiko. Seseorang dengan *sensation seeking* tinggi akan akan mempersepsikan suatu risiko yang baru ditemuinya itu memiliki tingkat risiko yang rendah dan tidak menganggapnya sebagai ancaman. Sebaliknya, seseorang dengan *sensation seeking* rendah akan mempersepsikan suatu risiko sebagai ancaman (Grashinta & Nisa, 2018).

Zuckerman (2007) mendefinisikan *sensation seeking* sebagai kebutuhan pengalaman dan sensasi yang beragam, baru, kompleks, dan intens serta adanya kemauan untuk mengambil risiko fisik, sosial, hukum, dan finansial demi pengalaman tersebut. Baumeister & Vohs (2007) menyatakan *sensation seeking behavior* sebagai usaha individu mencari hal baru dan kegiatan serta pengalaman yang sangat menantang.

Zuckerman (2007) menemukan bahwa usia dan jenis kelamin menjadi faktor demografik yang paling mempengaruhi tingkat *sensation seeking* seseorang dimana *sensation seeking behavior* lebih tinggi pada pria dibandingkan dengan wanita dan mulai berkembang pada usia 9-14 tahun dan puncaknya yaitu pada tahap perkembangan remaja akhir atau dalam kisaran usia dewasa awal (Grashinta & Nisa, 2018).

Hal ini diperkuat oleh penelitian yang dilakukan oleh Purba, Husnan & Hamid, (2018) bahwa 126 responden masih ada ditemukan sebanyak 53 orang (64,6%) yang memiliki perilaku mencari sensasi tinggi juga memiliki perilaku berkendara berisiko tinggi. Remaja yang memiliki perilaku berisiko tersebut adalah remaja yang senang terhadap sifat mencari sensasi.

Berdasarkan fenomena diatas ini kita bisa melihat bahwa mengendarai motor secara tidak aman masih banyak terjadi dikalangan mahasiswa. Latar belakang tentang variabel yang berhubungan dengan *Sensation Seeking* dan *Aggressive Driving* pada perilaku berkendara

mahasiswa serta didukung oleh beberapa data yang telah diuraikan diatas. Maka peneliti tertarik untuk meneliti apakah ada hubungan antara *Sensation Seeking* dengan *Aggressive Driving*. Dengan demikian, peneliti ingin mengangkat judul dalam penelitian ini yaitu "Hubungan antara *Sensation Seeking* dengan *Aggressive Driving* pada Mahasiswa Laki-Laki Pengendara Bermotor Fakultas Teknik dan Fakultas Psikologi Ubhara Jaya".

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan fenomena yang telah diuraikan sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah "Apakah terdapat hubungan antara *Sensation Seeking* dengan *Aggressive Driving* pada Mahasiswa Laki-Laki Pengendara Bermotor Fakultas Teknik dan Fakultas Psikologi Ubhara Jaya?".

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara *Sensation Seeking* dengan *Aggressive Driving* pada Mahasiswa Laki-Laki Pengendara Bermotor Fakultas Teknik dan Fakultas Psikologi Ubhara Jaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, antara lain:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dan dapat digunakan untuk menambah kajian ilmu psikologi khususnya dalam psikologi sosial yang terkait dengan *Sensation Seeking* dan *Aggressive Driving* pada mahasiswa.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pembelajaran sekaligus dapat meningkatkan kesadaran para mahasiswa Universitas Bhayangkara Jakarta Raya agar tetap mengutamakan keselamatan diri sendiri dan juga orang lain dalam menggunakan kendaraan bermotor.

1.5 Keaslian Penelitian

Berikut ini adalah beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan:

1. Soffania (2019) dengan judul *Hubungan Aggressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi pada siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo)*. Penelitian ini merupakan penelitian observasional analitik dengan desain kasus-kontrol. Populasi dari penelitian ini adalah siswa SMA yang mengemudi sepeda motor berusia lebih dari sama dengan 17 tahun di Kabupaten Sidoarjo. Populasi dibagi menjadi dua kelompok yaitu kelompok kasus dan kelompok control. Kelompok kasus adalah responden yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sedangkan kelompok kontrol adalah responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas selama 1 tahun terakhir. Jumlah responden yang terlibat sebanyak 24 responden pada kelompok kasus dan 48 responden pada kelompok kontrol. Pengambilan sampel menggunakan *purposive sample* pada kelompok kasus dan *matching sample*

pada kelompok kontrol berdasarkan usia dan jenis kelamin. Hasil analisis menggunakan *chi-square* ($\alpha = 5\%$) menunjukkan ada hubungan antara *aggressive driving behavior* pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas ($p = 0,0006$; $OR = 5,320$). Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan adalah variabel *Aggressive Driving*. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada variabel bebas dan terikat, fenomena, subjek penelitian, tempat penelitian, dan teknik sampling. Peneliti menggunakan *Sensation Seeking* sebagai variabel bebas dan *Aggressive Driving* sebagai variabel terikat dengan fenomena yang diangkat yaitu perilaku berkendara mahasiswa. Subjek penelitian mahasiswa laki-laki berusia 18-21 tahun bertempat di Universitas Bhayangkara Jakarta Raya dengan menggunakan teknik *non probability sampling* tipe *accidental sampling*.

2. Hafizhudin & Indrawati (2016) dengan judul Hubungan antara Identitas Sosial dengan Perilaku Mengemudi Agresif pada Komunitas Motor Rx-King di Semarang. Subjek penelitian ini adalah 100 orang anggota Club of Rx-King Semarang (CORS). Teknik pengambilan sampling dengan menggunakan *convenience sampling*. Pengumpulan data menggunakan skala Identitas Sosial dan skala Perilaku Mengemudi Agresif. Data yang terkumpul dalam penelitian ini dianalisis menggunakan teknik analisis regresi sederhana. Berdasarkan hasil analisis regresi sederhana menunjukkan nilai koefisien korelasi $r_{xy} = 0,511$ dengan $p = 0,000$ ($p < 0,001$). Hasil tersebut menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara Identitas Sosial dengan Perilaku Mengemudi Agresif pada komunitas motor rx-king Semarang. Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu terletak pada variabel terikat. Sedangkan

perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada variabel bebas dan terikat, fenomena, subjek penelitian, tempat penelitian, dan teknik sampling. Peneliti menggunakan *Sensation Seeking* sebagai variabel bebas dan *Aggressive Driving* sebagai variabel terikat dengan fenomena yang diangkat yaitu perilaku berkendara mahasiswa. Subjek penelitian mahasiswa laki-laki berusia 18-21 tahun bertempat di Universitas Bhayangkara Jakarta Raya dengan menggunakan teknik *non probability sampling* tipe *accidental sampling*.

3. Purwoko & Sukamto (2013) dengan judul *Sensation Seeking* dengan *Risk-Taking Behavior* pada Remaja Akhir di Universitas Surabaya. Subjek penelitian ini adalah 100 orang mahasiswa laki-laki yang berusia 18-21 tahun di Universitas Surabaya. Pemilihan jenis kelamin laki-laki didasarkan pada kajian teori yang menyatakan *risk-taking behavior* dan *sensation seeking* lebih banyak terjadi pada laki-laki daripada perempuan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah metode angket terbuka dan tertutup yang diberikan secara langsung oleh subjek. Teknik penskalaan menggunakan skala likert dengan 4 pilihan jawaban yang terdiri dari sangat setuju, setuju, tidak setuju, dan sangat tidak setuju. Hasil penelitian menunjukkan adanya korelasi positif yang signifikan antara *sensation seeking* dengan *risk-taking behavior* ($r= 0,531$ sig.< 0,05). Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada variabel bebas, fenomena, dan subjek penelitian. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada tempat penelitian, dan teknik sampling. Peneliti mengambil data yang bertempat di Universitas Bhayangkara Jakarta Raya dengan menggunakan teknik *non probability sampling* tipe *accidental sampling*.

4. Purba, Husnan & Hamid (2018) dengan judul Hubungan Mencari Sensasi dengan Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja. Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan desain *analisis korelasi* dan menggunakan pendekatan *cross sectional*. Responden dalam penelitian ini berjumlah 126 responden, Teknik sampling yang digunakan adalah *random sampling* dengan Teknik *cluster* sampling. Pengambilan data dengan cara memberikan kuesioner di empat instansi Pendidikan tingkat SLTA Kota Pekanbaru yang lokasi sekolah berdekatan dengan jalan besar. Sebelum kuesioner diisi oleh responden, lembar persetujuan untuk menjadi responden harus ditandatangani terlebih dahulu. Analisis yang dilakukan adalah analisis univariat, bivariat. Hasil menunjukkan bahwa mencari sensasi berhubungan dengan perilaku pengendara berisiko ($P_{\text{value}} = 0,024$; $\alpha = 0,05$). Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu terletak pada variabel bebas dan cenderung sama dengan variabel terikat, jenis penelitian kuantitatif. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan yaitu terletak pada fenomena, subjek penelitian, tempat penelitian, dan teknik sampling. Peneliti mengangkat fenomena yaitu perilaku berkendara mahasiswa. Subjek penelitian mahasiswa laki-laki berusia 18-21 tahun bertempat di Universitas Bhayangkara Jakarta Raya dengan menggunakan teknik *non probability sampling* tipe *accidental sampling*.
5. Ashari & Hartati (2017) dengan judul Hubungan antara Stres, Kecemasan, Depresi, dengan Kecenderungan *Aggressive Driving* pada Mahasiswa. Populasi penelitian ini adalah mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro Angkatan 2016 yang berjumlah 201 mahasiswa. Sampel penelitian ini yaitu 73 mahasiswa dengan kriteria yaitu sudah

mengendarai sepeda motor lebih dari 6 bulan. Teknik sampling yang digunakan adalah *purposive sampling*. Instrumen pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan Skala Kecenderungan *Aggressive Driving* dan Skala *Depression Anxiety Stress Scale* (DASS). Skala Kecenderungan *Aggressive Driving* (35 aitem, $\alpha = 0,887$) yang disusun berdasarkan bentuk *aggressive driving* dari Tasca (2000). Skala DASS dikembangkan oleh Lovibond dan Lovibond (1995) yang telah diadaptasi telah diadaptasi dan diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia oleh Damanik (2006) dengan subskala stres (14 aitem, $\alpha = 0,890$), subskala kecemasan (11 aitem, $\alpha = 0,824$) dan subskala depresi (12 aitem, $\alpha = 0,796$). Hasil analisis menunjukkan ada hubungan positif yang signifikan antara stres, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNDIP Angkatan 2016. Kesamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada teknik sampling, variabel terikat, dan subjek penelitian. Sedangkan perbedaan penelitian ini dengan penelitian yang akan dilakukan terletak pada variabel bebas, tempat penelitian, dan teknik penelitian yang peneliti gunakan yaitu *non probability sampling tipe accidental sampling*.

Berdasarkan uraian diatas, meskipun sudah ada penelitian sebelumnya baik itu yang membahas mengenai *Sensation Seeking* maupun tentang *Aggressive Driving*, namun tetap memiliki perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti. Perbedaan tersebut dapat terlihat dari kedua variabel, tempat penelitian, subjek penelitian, dan pemilihan Teknik sampling yang akan digunakan.