

***RISK TAKING BEHAVIOR* SEBAGAI MODERATOR
SENSATION SEEKING TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING*
PADA PENGENDARA MOTOR DI KOTA MAKASSAR**



DIAJUKAN OLEH:

TRIANA PURI

NIM: 4516091039

SKRIPSI

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2020**



RISK TAKING BEHAVIOR SEBAGAI MODERATOR *SENSATION SEEKING* TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA MOTOR DI KOTA MAKASSAR

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar
Sarjana Psikologi (S.Psi)

Oleh:

TRIANA PURI

NIM: 4516091039

FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
2020

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

**RISK TAKING BEHAVIOR SEBAGAI MODERATOR SENSATION
SEEKING TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGENDARA
MOTOR DI KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

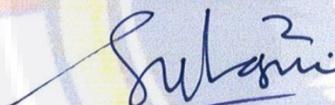
**TRIANA PURI
NIM 4516091039**

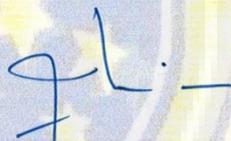
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada September 2020

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

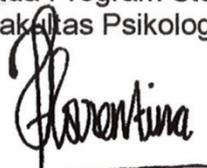

Sulasmi Sudirman, S.Psi., M.A.
NIDN: 0911078501


Hasniar/ A. Radde, S.Psi., M.Si
NIDN: 0920077901

Mengetahui:

Dekan
Fakultas Psikologi,

Mitsawiryo S.Psi., M.Pd
NIDN: 0927128501

Ketua Program Studi
Fakultas Psikologi

Titin Florentina P., M.Psi., Psikolog
NIDN: 0931107702

HALAMAN PERSETUJUAN HASIL PENELITIAN

**RISK TAKING BEHAVIOR SEBAGAI MODERATOR SENSATION
SEEKING TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGENDARA
MOTOR DI KOTA MAKASSAR**

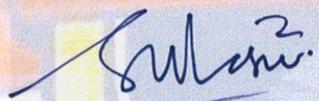
Disusun dan diajukan oleh:

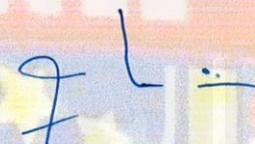
**TRIANA PURI
4516091039**

Telah disetujui oleh pembimbing untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji
Ujian Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
Pada September tahun 2020

Pembimbing I

Pembimbing II

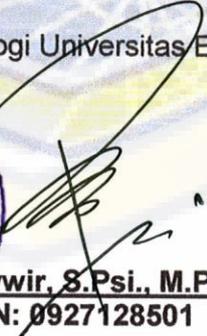

Sulasmi Sudirman, S.Psi.,M.A.
NIDN: 0931107702


Hasniar, A. Radde, S.Psi., M.Si
NIDN: 0920077901

Mengetahui,

Dekan Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar




Musawwir, S.Psi., M.Pd
NIDN: 0927128501

HALAMAN PERSETUJUAN PENGUJI HASIL PENELITIAN

Telah disetujui untuk dipertahankan dihadapan tim Penguji Ujian Hasil Penelitian Pada Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar untuk dilaksanakan seminar ujian Hasil Penelitian sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi program strata satu (S1) Psikologi terhadap atas nama:

Nama : Triana Puri
NIM : 4516091039
Program Studi : Psikologi
Judul : *Risk Taking Behavior* sebagai Moderator
Sensation Seeking terhadap *Aggressive Driving*
pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. Sulasmi Sudirman, S.Psi.,M.A

(.....)

2. Hasniar A. Radde, S.Psi., M.Si

(.....)

3. Arie Gunawan HZ, M.Psi.,Psikolog

(.....)

4. Syahrul Alim, S.Psi.,M.A

(.....)

Mengetahui,
Dekan Fakultas Psikologi
Universitas Bosowa Makassar



Musawwir S.Psi., M.Pd
NIDN: 0927128501

PERNYATAAN

Dengan ini, saya atas nama Triana Puri menyatakan bahwa skripsi dengan judul "*Risk Taking Behavior* Sebagai Moderator *Sensation Seeking* Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengendara Motor Di Kota Makassar" beserta seluruh isinya adalah benar-benar karya saya, bukan karya hasil plagiat atau manipulasi. Saya siap menerima risiko atau sanksi apabila ditemukan adanya perbuatan tercela yang melanggar kode etik keilmuan dalam karya saya, termasuk terdapatnya klaim dari pihak lain terhadap keaslian penelitian ini.

Makassar, September 2020



Peneliti


Triana Puri

PERSEMBAHAN

Puji dan syukur atas rahmat dan hidayah yang telah Allah SWT limpahkan.

Karya ini saya persembahkan untuk diri saya sendiri, kedua orang tua, keluarga,
dosen-dosen dan teman-teman seperjuangan yang saya cintai.



MOTTO

**“Setiap orang punya jatah gagal, habiskan jatah gagalmu
ketika kamu masih muda”**

~ Dahlan Iskan

**“Puncak tinggi dari sebuah kehidupan belum tentu dikuasai oleh orang
yang gesit secara alami, tapi malah oleh orang yang bersedia bertahan,
menunggu badai berlalu, dan mencoba lagi”**

~ Ed Viesturs

BOSOWA
“Berani mati, tapi takut lapar walaupun hampir mati”
~ Pasukan berani mati'16

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat, hidayah, taufik dan inayah-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan proses perkuliahan dan tugas akhir (skripsi) tepat pada waktunya. Syukur alhamdulillah peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul "*Risk Taking Behavior Sebagai Moderator Sensation Seeking Terhadap Aggressive Driving Pada Pengendara Motor di Kota Makassar*". Penelitian ini dilakukan untuk memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi di Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar. Pada proses penyelesaian skripsi, peneliti banyak mendapat dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, peneliti dalam kesempatan ini ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Orang tua peneliti yakni Bapak H. Abdul Latief, S.E dan Ibu Hj. Sapriani yang selalu memberikan semua yang terbaik untuk peneliti, doa yang tak henti-hentinya di haturkan untuk peneliti, kasih sayang, pendidikan, dan selalu bersedia menerima keputusan peneliti tanpa memaksakan kehendaknya.
2. Ibu Sulasmi Sudirman, S.Psi.,M.A. selaku pembimbing I yang bersedia memberikan masukan-masukan selama proses bimbingan, berdiskusi dengan peneliti, memberikan dukungan, dan selalu meluangkan waktunya selama proses bimbingan.
3. Ibu Hasniar A. Radde, S.Psi., M.Si selaku pembimbing II yang selalu bersedia membimbing peneliti, memberikan nasihat, mendidik peneliti untuk menjadi lebih baik, selalu tabah menghadapi tingkah laku peneliti selama penelitian ini berlangsung, dan bersedia mendengarkan keluh kesah peneliti selayaknya orang tua.

4. Bapak Arie Gunawan HZ, M.Psi.,Psikolog selaku penguji yang senantiasa memberikan saran pada penelitian ini dan memberikan ajaran-ajaran mengenai etika selama masa perkuliahan hingga penyusunan skripsi.
5. Bapak Syahrul Alim, S.Psi.,M.A selaku penguji yang memberikan saran terhadap penelitian ini dan ilmu pelajaran yang telah di berikan kepada peneliti selama proses perkuliahan.
6. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa yang senantiasa memberikan ilmunya selama proses perkuliahan hingga saat ini, sehingga peneliti dapat menerapkannya di kehidupan pribadi peneliti.
7. Pak Jufri, Ibu Ira, Ibu Jerni, dan Kak Wulan yang telah membantu peneliti dalam segala proses administrasi selama ini.
8. Fadhil Rizaldy, yang setiap saat memberikan dukungan baik dari segi moril dan materil, bersedia mendengarkan peneliti jika sedang berada dalam kesulitan selayaknya seorang sahabat, dan selalu memberikan contoh yang baik kepada peneliti.
9. Keluarga cemara, Naifah Mansyur Patta, Dwi Indah Mulyani Abdullah, Alifah Nur Sosialita, Wahyuliani Safitri, Indhira Mulya, Nurfadilah Humairah, Jailani Rumasoreng, dan Aminuddin Suwandi terima kasih telah menjadi keluarga sejak awal peneliti berada di perantauan, menjadi tempat berdiskusi, dan selalu siap siaga jika peneliti membutuhkan bantuan.
10. Teman-teman dan kakak-kakak Badan Eksekutif Mahasiswa, terima kasih telah mengajarkan peneliti bagaimana menjadi organisatoris yang baik, menjadi individu yang tangguh saat di hadapkan pada suatu masalah, mengajarkan peneliti bagaimana cara berkomunikasi yang baik dengan organisasi lain.

11. Teman-teman Psysixtion, yang sejak awal selalu saling mendukung dan membantu peneliti dalam proses pengumpulan data .
12. Kakak-kakak angkatan 2013, 2014, dan 2015, juga adik-adik angkatan 2017, 2018, dan 2019 yang telah bersedia membantu peneliti dalam proses penyebaran skala penelitian.
13. Teman-teman seperjuangan Pasukan Berani Mati, Nurrahmah, Zakiah Bustam, Anna Mardiana, Zainab Ramadhani, Rachmadanty Mujah Hartika, Syahriana, Al Aina Al Mardiyah, Naifah Mansyur Patta, Dwi Sukma, Rahmayani HM, Dewi Inra Yani, dan Astiwi Safitri, terima kasih atas dukungan dan semangat yang diberikan kepada peneliti, selalu bersama dalam suka maupun duka, penasehat peneliti, dan selalu menjadi *moodbooster* selama penyelesaian skripsi ini.
14. Terima kasih kepada seluruh responden dalam penelitian ini yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk mengisi skala penelitian, yang peneliti berikan, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini.
15. Kepada semua pihak yang terlibat yang tidak dapat peneliti sebutkan, terima kasih atas kontribusinya selama peneliti menjadi mahasiswa di Fakultas Psikologi Universitas Bosowa, terima kasih atas dukungannya.

Makassar, September 2020

Triana Puri

ABSTRAK

RISK TAKING BEHAVIOR SEBAGAI MODERATOR SENSATION SEEKING TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGENDARA MOTOR DI KOTA MAKASSAR

**Triana Puri
4516091039**

**Fakultas Psikologi Universitas Bosowa Makassar
trianapury12@gmail.com**

Aggressive driving diartikan sebagai kecenderungan individu untuk melakukan tindakan-tindakan negatif di jalan raya yang bertujuan untuk mengetahui kemampuan *risk taking behavior* sebagai moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar. Sampel dalam penelitian ini yaitu pengendara motor di Kota yang berjumlah 713 responden. Data dikumpulkan dengan menggunakan skala adaptasi dari skala *aggressive driving behavior scale* yang disusun dan dikembangkan oleh Houston, Harris, dan Norman pada tahun 2003 dengan nilai reliabilitas 0.817, dan skala *sensation seeking scale* yang disusun dan dikembangkan oleh Zuckerman dengan nilai reliabilitas 0.755, serta skala *domain specific risk taking* yang disusun dan dikembangkan oleh Weber, Blaits, Betz pada tahun 2002 yang memiliki nilai reliabilitas 0.719. Validitas isi skala di uji dengan menggunakan *subject matter expert* (SME) sedangkan validitas konstruk skala di uji dengan menggunakan *confirmatory factor analysis* (CFA). Uji hipotesis dianalisis menggunakan *path analysis*. Penelitian ini memberikan hasil bahwa *risk taking behavior* tidak dapat memediasi *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*, ($p = 0.438$; $p > 0.05$).

Kata Kunci: *aggressive driving, sensation seeking, risk taking behavior.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iv
PERNYATAAN	vi
PERSEMBAHAN	vii
MOTTO	viii
KATA PENGANTAR	ix
ABSTRAK	xii
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR GAMBAR	xviii
DAFTAR LAMPIRAN	xx
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	12
A. <i>Aggressive Driving</i>	12
1. Definisi <i>Aggressive Driving</i>	12
2. Aspek <i>Aggressive Driving</i>	14
3. Faktor yang Memengaruhi <i>Aggressive Driving</i>	17
4. Dampak yang Ditimbulkan <i>Aggressive Driving</i>	19

5. Pengukuran <i>Aggressive Driving</i>	22
B. <i>Sensation Seeking</i>	24
1. Definisi <i>Sensation Seeking</i>	24
2. Aspek <i>Sensation Seeking</i>	25
3. Faktor yang Memengaruhi <i>Sensation Seeking</i>	28
4. Dampak yang Ditimbulkan <i>Sensation Seeking</i>	31
5. Pengukuran <i>Sensation Seeking</i>	33
C. <i>Risk Taking Behavior</i>	34
1. Definisi <i>Risk Taking Behavior</i>	34
2. Aspek <i>Risk Taking Behavior</i>	38
3. Faktor yang Memengaruhi <i>Risk Taking Behavior</i>	42
4. Dampak yang Ditimbulkan <i>Risk Taking Behavior</i>	45
5. Pengukuran <i>Risk Taking Behavior</i>	47
D. Pengendara Motor dalam Teori Perkembangan	49
E. <i>Risk Taking Behavior</i> Sebagai Moderator <i>Sensation Seeking</i> Terhadap <i>Aggressive Driving</i> Pada Pengendara Motor di Kota Makassar	51
F. Kerangka Pikir	55
G. Hipotesis Penelitian.....	56
BAB III METODE PENELITIAN	57
A. Pendekatan Penelitian	57
B. Variabel Penelitian	57
C. Definisi Variabel	58
1. Definisi Konseptual.....	58
2. Definisi Operasional	59

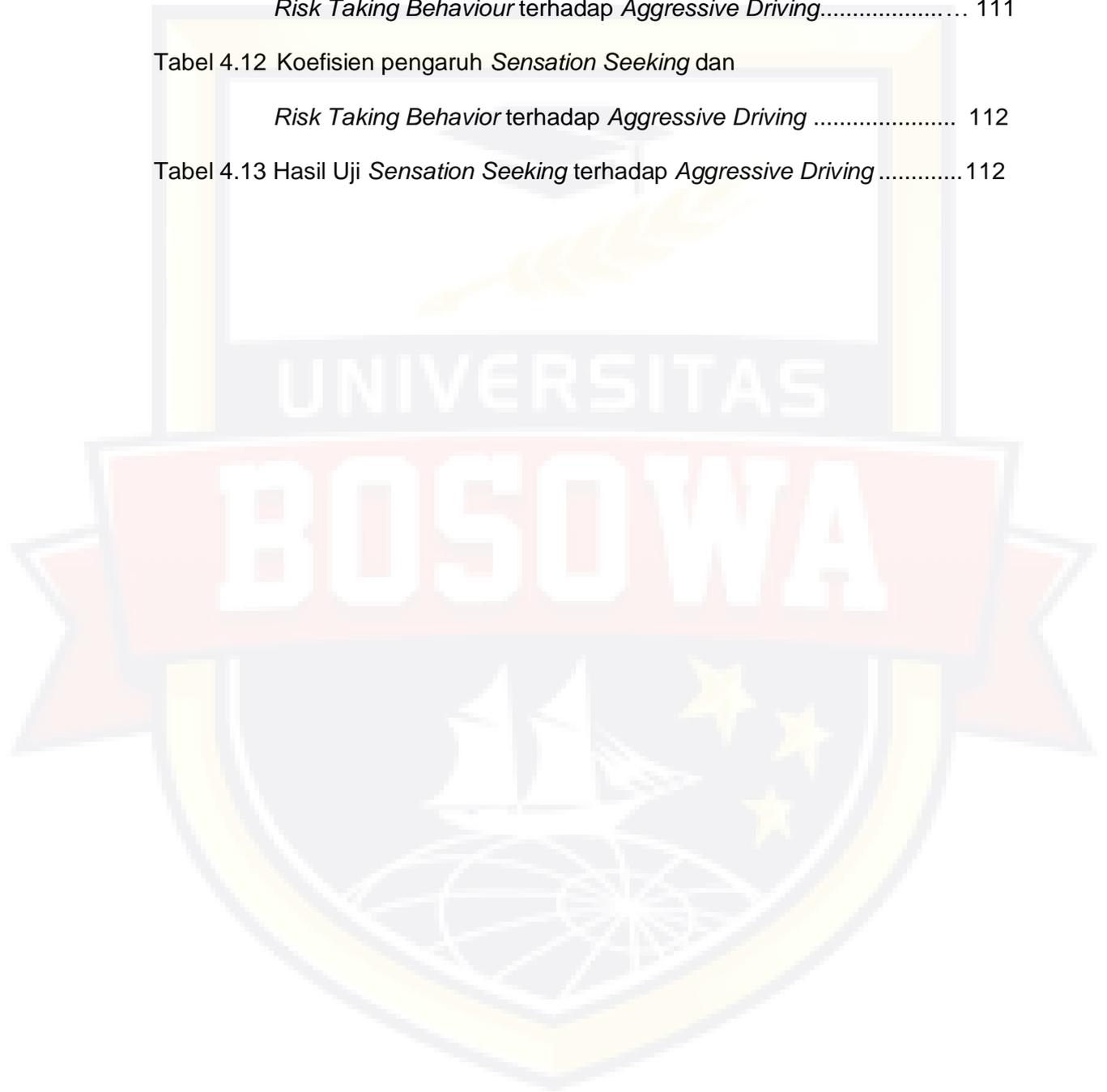
D. Populasi dan Sampel	60
1. Populasi	60
2. Sampel.....	60
3. Teknik Pengambilan Sampel	61
E. Teknik Pengumpulan Data.....	61
1. Skala <i>Aggressive Driving</i>	62
2. Skala <i>Sensation Seeking</i>	63
3. Skala <i>Risk Taking Behavior</i>	65
F. Uji Instrumen	66
1. Proses Konstruksi Skala	67
2. Proses Penerjemahan Skala.....	68
3. Uji Validitas Skala Penelitian.....	70
4. Uji Reliabilitas	76
G. Teknik Analisis Data.....	77
1. Analisis Deskriptif	77
2. Uji Asumsi.....	77
3. Uji Hipotesis.....	79
H. Prosedur Penelitian.....	80
I. Jadwal Penelitian	83
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	84
A. Hasil Analisis	84
1. Deskriptif Responden Berdasarkan Demografi	84
2. Deskriptif Variabel Berdasarkan Tingkat Skor.....	86
3. Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi.....	91
4. Hasil Uji Asumsi.....	105

5. Hasil Uji Hipotesis.....	109
B. Pembahasan	113
1. Gambaran Umum <i>Aggressive Driving</i> pada Pengendara Motor di Kota Makassar	113
2. Gambaran Umum <i>Sensation Seeking</i> pada Pengendara Motor di Kota Makassar	116
3. Gambaran Umum <i>Risk Taking Behavior</i> pada Pengendara Motor di Kota Makassar	118
4. <i>Risk taking behavior</i> sebagai moderator <i>sensation seeking</i> terhadap <i>aggressive driving</i>	120
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	132
A. Kesimpulan.....	132
B. Saran	133
DAFTAR PUSTAKA.....	136
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. <i>Blue Print</i> Alat Ukur <i>Aggressive Driving</i> sebelum dilakukan uji CFA (<i>Confirmatory factor analysis</i>)	62
Tabel 3.2. <i>Blue Print</i> Alat Ukur <i>Aggressive Driving</i> setelah dilakukan uji CFA (<i>Confirmatory factor analysis</i>)	62
Tabel 3.3. <i>Blue Print</i> Alat Ukur <i>Sensation Seeking</i> sebelum dilakukan uji CFA (<i>Confirmatory factor analysis</i>)	64
Tabel 3.4 <i>Blue Print</i> Alat Ukur <i>Sensation Seeking</i> setelah dilakukan uji CFA (<i>Confirmatory factor analysis</i>)	64
Tabel 3.5 <i>Blue Print</i> Alat Ukur <i>Risk Taking Behavior</i> sebelum dilakukan uji CFA (<i>Confirmatory factor analysis</i>)	66
Tabel 3.6 <i>Blue Print</i> Alat Ukur <i>Risk Taking Behavior</i> sebelum dilakukan uji CFA (<i>Confirmatory factor analysis</i>)	66
Tabel 4.1 Hasil Analisis <i>Aggressive Driving</i>	86
Tabel 4.2 Kategorisasi Skor Variabel <i>Aggressive Driving</i>	87
Tabel 4.3 Hasil Analisis <i>Sensation Seeking</i>	88
Tabel 4.4 Kategorisasi Skor Variabel <i>Sensation Seeking</i>	88
Tabel 4.5 Hasil Analisis <i>Risk Taking Behavior</i>	89
Tabel 4.6 Kategorisasi Skor Variabel <i>Risk Taking Behavior</i>	90
Tabel 4.7 Hasil Uji Normalitas	106
Tabel 4.8 Hasil Linearitas	106
Tabel 4.9 Hasil Uji Multikolinearitas	107
Tabel 4.10 Kontribusi <i>Sensation Seeking</i> dan <i>Risk Taking Behavior</i> sebagai prediktor secara bersama terhadap	

<i>Aggressive Driving</i>	111
Tabel 4.11 Koefisien interaksi variabel <i>Sensation Seeking</i> dan <i>Risk Taking Behaviour</i> terhadap <i>Aggressive Driving</i>	111
Tabel 4.12 Koefisien pengaruh <i>Sensation Seeking</i> dan <i>Risk Taking Behavior</i> terhadap <i>Aggressive Driving</i>	112
Tabel 4.13 Hasil Uji <i>Sensation Seeking</i> terhadap <i>Aggressive Driving</i>	112



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1	Gambar Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin	84
Gambar 4.2	Gambar Subjek Berdasarkan Usia	85
Gambar 4.3	Gambar Subjek Berdasarkan Suku Bangsa	85
Gambar 4.4	Gambar Subjek Berdasarkan Pekerjaan	86
Gambar 4.5	Deskriptif <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Tingkat Skor...	87
Gambar 4.6	Deskriptif <i>Sensation Seeking</i> Berdasarkan Tingkat Skor...	89
Gambar 4.7	Deskriptif <i>Risk Taking Behavior</i> Berdasarkan Tingkat Skor	90
Gambar 4.8	Deskriptif <i>Risk Taking Behavior</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	91
Gambar 4.9	Deskriptif <i>Risk Taking Behavior</i> Berdasarkan Jenis Usia ..	92
Gambar 4.10	Deskriptif <i>Risk Taking Behavior</i> Berdasarkan Jenis Suku ..	93
Gambar 4.11	Deskriptif <i>Risk Taking Behavior</i> Berdasarkan Pekerjaan...	94
Gambar 4.12	Deskriptif <i>Sensation Seeking</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	96
Gambar 4.13	Deskriptif <i>Sensation Seeking</i> Berdasarkan Usia	97
Gambar 4.14	Deskriptif <i>Sensation Seeking</i> Berdasarkan Suku	98
Gambar 4.15	Deskriptif <i>Sensation Seeking</i> Berdasarkan Pekerjaan	99
Gambar 4.16	Deskriptif <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Jenis Kelamin	100
Gambar 4.17	Deskriptif <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Usia	101
Gambar 4.18	Deskriptif <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Suku	103
Gambar 4.19	Deskriptif <i>Aggressive Driving</i> Berdasarkan Pekerjaan	104
Gambar 4.20	Hasil Uji Heterokedastisitas.....	108

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Contoh Skala Penelitian	145
Lampiran 2 Contoh Tabulasi Data	150
Lampiran 3 Hasil Uji Validitas Logis	155
Lampiran 4 Hasil Uji Validitas Konstrak.....	168
Lampiran 5 Hasil Uji Reliabilitas	179
Lampiran 6 Output Hasil Uji Asumsi.....	181
Lampiran 7 Output Hasil Uji Hipotesis	186
Lampiran 8 Sertifikat Translator.....	190

BOSOWA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem transportasi merupakan suatu hal yang penting dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, termasuk di dalamnya transportasi di jalan raya. Sistem transportasi memudahkan manusia dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhannya. Sistem transportasi ini meliputi lalu lintas jalan raya dan angkutan jalan. Karena urgensinya, sistem lalu lintas jalan raya dan angkutan jalan diatur dalam undang-undang. Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan bagaimana seharusnya pengemudi dalam berkendara. Pasal 106 ayat 1 yang berbunyi setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Hal ini juga senada dengan pasal 106 ayat 3 yang menyatakan bahwa setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan. Aturan-aturan lain yang telah ditetapkan dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 yaitu sepeda motor diperuntukkan hanya untuk dua orang, pengemudi mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan, dan pasal 23 pengendara wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki. Menurut, PP No.22 tahun 2009 pasal 18 juga menjelaskan bahwa setiap pengemudi, wajib memiliki surat izin mengemudi minimal usia 17 tahun.

Usia 17 tahun dalam tahapan perkembangan merupakan fase remaja yang memiliki karakteristik kognisi yang mulai mampu mengenali pola-pola yang digunakannya dalam menyelesaikan masalahnya. Kemampuan ini

membuat mereka sudah mampu untuk menalar moralitas baik buruk dari sesuatu. Kemampuan ini terus berkembang sampai ke tingkat dewasa yang semakin bertanggung jawab atas konsekuensi dari perilaku yang dilakukannya. Dengan kata lain, aturan syarat mengemudi kendaraan minimal 17 tahun cenderung berkesesuaian dengan karakteristik tahapan perkembangan manusia. Sesuai dengan peraturan perundang-undangan nomor 22 tahun 2009 terkait lalu lintas dan angkutan jalan, seharusnya pengemudi kendaraan bermotor ialah yang telah memasuki usia yang cukup matang karena telah mampu mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku sebagai mana yang telah di atur dalam undang-undang lalu lintas. Namun pada kenyataannya, masih terlihat perilaku-perilaku tidak tertib dan tidak disiplin dalam berkendara di jalan raya.

Perilaku- perilaku yang dilakukan oleh pengemudi yang tidak tertib dalam berkendara ini memiliki peluang yang sangat besar untuk membahayakan keselamatan pengendara lain, pejalan kaki, dan pengemudi itu sendiri bisa mengakibatkan luka-luka berat dan ringan, cacat fisik, hingga meninggal dunia. Pelanggaran dan perilaku-perilaku yang ditunjukkan oleh pengemudi yang selalu berkendara dalam kondisi yang berbahaya terhadap dirinya dan orang lain merupakan salah satu kecenderungan individu dalam mengemudi yang disebut dengan *aggressive driving*.

Aggressive driving adalah suatu kondisi atau situasi dimana individu tersebut secara sengaja melakukan tindakan-tindakan yang didasari oleh rasa ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan dengan tujuan untuk menghemat waktu perjalanan (Tasca, 2000); seperti membunyikan klakson

dengan intensitas yang tinggi dan mengemudi dengan kecepatan tinggi yang menjadi salah satu bentuk agresifitas saat berkendara (Soffania, 2018).

Fenomena *aggressive driving* ini peneliti temukan pada hasil wawancara awal terhadap 15 pengendara motor, hasil penelitian, dan berita-berita mengenai perilaku masyarakat dalam berlalu lintas. Hasil wawancara awal menunjukkan bahwa pengendara motor yang diwawancarai mengakui bahwa mereka sering melakukan pengereman mendadak, sering berkendara dalam kondisi mengantuk, sering menyalip kendaraan lain dengan alasan terburu-buru, mengemudi dengan kecepatan tinggi dan tidak disiplin atau melanggar peraturan lalu lintas. Perilaku tersebut merupakan indikasi dari perilaku *aggressive driving*.

Hasil wawancara ini didukung oleh beberapa penelitian deskriptif mengenai tingkat *aggressive driving*. Pada beberapa penelitian, peneliti menemukan tingginya tingkat *aggressive driving* pada beberapa kelompok responden dan berbagai tempat di Indonesia. Seperti penelitian yang dilakukan oleh Prasetyo dan Septiningsih (2011) terhadap pengendara sepeda motor di jalan raya pada siswa SMK yang menemukan sebanyak 8% responden memiliki *aggressive driving* dalam kategori tinggi. *Aggressive driving* yang tinggi juga ditemukan pada komunitas motor Rx-king di Semarang sebesar 60% dari 100 orang anggota *club of Rx-King Semarang* (Hafizhudin dan Indrawati, 2016); dan di Samarinda yakni sebesar 47.5% pada remaja pengendara sepeda motor (Utari, 2016); di Sidoarjo sebesar 54,2% pada pengemudi sepeda motor (Soffania, 2018); di Malang sebesar 47,5% pada anggota komunitas motor, (Febrianto, 2016) dan 20,1% pada remaja (Fauza, 2018).

Dari hasil wawancara dan penelitian-penelitian deskriptif di peroleh fenomena *aggressive driving* di kalangan pengendara motor. Perilaku *aggressive driving* menyebabkan kerugian baik materi maupun non materi. Fenomena kecelakaan lalu lintas yang terjadi, di indikasikan karena perilaku *aggressive driving* sebagai salah satu penyebabnya. Penelitian yang dilakukan oleh Halim, Ramli, Adisasmita, & Aly (2017) yang menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengemudi yang berjenis kelamin laki-laki dengan rentang usia yang masih produktif yaitu 18-55 tahun. Hasil penelitian juga mengungkapkan rata-rata kecelakaan terjadi sebesar 2.7% perhari dan pada pengendara sepeda motor sebesar 3,3% perhari. Tingkat kecelakaan terjadi dihari-hari produktif sebesar 79,25% dan waktu kejadian kecelakaan lalu lintas terbanyak terjadi di pagi hari sebesar 33, 77%.

Data yang dipublikasikan oleh Korlantas-irms.info (2019) juga terkait pengemudi yang sering melakukan *aggressive driving* dengan distribusi jenis cedera berdasarkan tingkat keparahan dalam tiga bulan terakhir didominasi oleh remaja dan dewasa awal dalam rentang usia 20-24 tahun. Tingkat cedera yang dialami antara lain meninggal dunia, luka ringan dan luka berat. Pada dewasa awal sebanyak 95 korban meninggal dunia, 72 korban dengan luka berat, dan 508 korban dengan luka ringan. Lebih lanjut Smart & Vassallo (2005) mengemukakan bahwa pengemudi yang berada ditahap perkembangan yang cukup matang ialah yang paling sering mengalami kecelakaan lalu lintas.

Data kecelakaan lalu lintas menunjukkan peningkatan dari tahun 2018 ke tahun 2019. Data korlantas polri mencatat jumlah korban kecelakaan mencapai 28.238 orang pada periode 31 Desember 2018 sampai 31 Maret

2019. Kecelakaan di jalan raya per tahun mencapai 100.000 lebih dan pengguna motor mencapai 70% yang rata-rata dikendarai kalangan anak muda. Sebanyak 73 kecelakaan yang terjadi setiap harinya atau 1 kejadian setiap 3-4 jam (Media Indonesia, 2019).

Di Sulawesi Selatan sendiri, data yang dirilis oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan menyebutkan bahwa Sulawesi Selatan merupakan provinsi terbesar kedua di Indonesia yang memiliki tingkat kecelakaan tertinggi yaitu sebanyak 996 kecelakaan yang terjadi sepanjang satu triwulan terakhir. Kecelakaan ini sebagian besar terjadi di Kota Makassar sebagai ibukota Sulawesi Selatan. Kecelakaan ini mengakibatkan berbagai kerugian material kendaraan maupun pejalan kaki (Korlantas-irms.info, 2019). Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara motor atau tidak bermotor maupun pejalan kaki. Pelanggaran-pelanggaran tersebut ditunjukkan dengan perilaku yang negatif yaitu menerobos lampu merah, mengemudi kendaraan sambil menggunakan handphone, berkendara diatas trotoar, tidak mau mengalah dalam berlalu lintas, tidak mempunyai SIM/STNK, dan kendaraan bermotor yang sering mengemudi dengan kecepatan tinggi.

Tidak tertib berkendara ini diidentifikasi merupakan kecenderungan individu sebagai pengendara yang menjadi penyebab seringnya terjadi kecelakaan di Indonesia maupun kota Makassar. Hal ini juga senada dengan *National Safety Traffic Safety Administration* (2004) yang melaporkan bahwa mengemudi yang agresif adalah penyebab utama kecelakaan dan cedera lalu lintas. Pada tahun 2000, mengemudi agresif dalam bentuk *speeding* berkontribusi 703.000 cedera terkait kecelakaan dan 12.350 kematian lalu lintas tambahan. NHTSA

memperkirakan bahwa biaya ekonomi dari kerusakan ini adalah lebih dari \$ 27 miliar per tahun.

Paparan peneliti di atas menunjukkan dampak yang terjadi sebagai akibat dari perilaku *aggressive driving*. Dampak yang menimbulkan kerugian materi sampai korban jiwa. *Aggressive driving* jika terus dibiarkan maka dampaknya akan berlanjut dengan kecenderungan kerugian yang semakin meningkat. Olehnya, dibutuhkan upaya untuk mengintervensi perilaku *aggressive driving*. Namun sebelum melakukan intervensi terhadap *aggressive driving*, perlu kiranya mengidentifikasi faktor-faktor apa saja yang menyebabkan perilaku *aggressive driving*.

Maunder dan Pearce (1998) mengungkapkan bahwa kecelakaan yang terjadi diprediksi disebabkan oleh pengemudi yang tidak tertib dalam berkendara yang dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor lingkungan, dan jalan. Faktor lingkungan ialah banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi namun tidak mendapatkan hukuman serius, yang kemudian membentuk persepsi terhadap pengemudi bahwa hal tersebut merupakan hal yang wajar. Faktor jalan ialah pengemudi yang terjebak dalam kemacetan, yang kemudian memutuskan untuk melawan arus agar terhindar dari kemacetan.

Penelitian-penelitian mengenai *aggressive driving*, juga ditemukan faktor-faktor yang memengaruhi *aggressive driving* antara lain, kepribadian (Bagaskara, 2017); stress, kecemasan, dan depresi (Ashari & Hartati, 2017); Identitas sosial (Hafizhudin dan Indrawati, 2016); konformitas (Palinoan, 2015); *empathy* (Renitasari, 2017); pendidikan dan pengalaman mengemudi (Tasca, 2000); *self control* (Luthfie, 2014); kepribadian narsistik (Alam, 2015);

crowded perception (Ferdiansyah, 2017); dan kecerdasan emosi (Mukarromah, 2008).

Dari hasil wawancara awal yang dilakukan oleh peneliti, responden mengakui bahwa pada saat mereka berkendara dengan kecepatan tinggi mereka senang dan merasa tertantang saat mengebut di jalan raya. Perilaku tersebut merupakan indikasi *sensation seeking*. *Sensation seeking* merupakan kebutuhan individu akan sebuah perubahan, kecenderungan individu untuk melakukan sebuah kegiatan yang bersifat baru, luar biasa, kompleks, dilakukan dengan cepat, dan berbahaya. Individu yang dianggap mencari sensasi juga bersedia menerima risiko yang bersifat fisik dan sosial untuk kepentingan tertentu. Individu yang memiliki kecenderungan untuk mencari sensasi memiliki keinginan untuk mengaktualisasikan dirinya pada tindakan-tindakan yang kurang terpuji dan kurang di terima oleh masyarakat. Seperti halnya mengemudi kendaraan dengan kecepatan tinggi di jalan raya (Zuckerman, 1979).

Sensation seeking sebagai indikasi *aggressive driving* yang ditemukan dari hasil wawancara, di dukung juga oleh hasil penelitian yang ditemukan oleh peneliti. Terdapat pengaruh signifikan *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* (Bachoo, Bhagwanjee, dan Govender, 2013); *Sensation Seeking* tinggi secara signifikan memengaruhi seseorang dalam mengemudi dengan kecepatan tinggi (Jonah dan Yeung, 2001); *Sensation seeking* berkaitan dengan mengemudi agresif (Harris & Houston, 2010); juga terdapat hubungan positif *sensation seeking* dengan *aggressive driving* (Jonah, 1997).

Selain itu, *sensation seeking* memengaruhi perilaku mengemudi agresif (Dahlen, Martin, Ragan, & Kuhlman, 2005); juga terdapat hubungan antara

mencari sensasi dengan perilaku pengemudi berisiko pada remaja (Purba, Husnan, & Hamid, 2018); *Sensation seeking* berkontribusi terhadap *aggressive driving* (Ismail dkk, 2015); terdapat pengaruh signifikan antara *sensation seeking* dan jenis kelamin terhadap *aggressive driving* (Pitaloka, 2019); *Sensation seeking* dapat memengaruhi *aggressive driving* (Constantinou, 2011).

Indikasi lain sebagai penyebab *aggressive driving* dimana seseorang bertindak dalam situasi berisiko dimana situasi tersebut mengandung tingkat ketidakpastian tinggi dan kemungkinan akan menerima kerugian. Perilaku ini disebut sebagai *risk taking behavior*. Indikasi *risk taking behavior* ini di temukan dari pengakuan pada hasil wawancara awal, antara lain perilaku menerobos lampu merah dan berkendara melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan. Yates (1992) beranggapan bahwa perilaku pengambilan risiko atau yang disebut dengan *risk taking behavior* muncul setelah adanya pertimbangan yang matang atau dengan kata lain sebagai aksi secara sadar yang muncul setelah adanya permasalahan yang diperoleh atas kemungkinan yang tidak diinginkan atau potensi kerugian yang terdapat dalam situasi berisiko.

Temuan senada juga dikemukakan oleh Iversen (2004), yang menyatakan menyatakan bahwa salah satu indikator seseorang dikatakan *risk taking behavior* ketika dia berkendara dengan kecepatan tinggi dan ugal-ugalan. Beberapa penelitian juga menunjukkan keterkaitan antara *risk taking behavior* dan *aggressive driving*, antara lain penelitian yang dilakukan di beberapa wilayah yakni *risk taking behavior* berkorelasi negatif dengan *aggressive driving* (Wulandari & Monica, 2016); faktor yang mempengaruhi

aggressive driving salah satunya *risk taking behavior* (Bener, 2020). Selain hal tersebut, penyebab seringnya terjadi kecelakaan di dominasi karena tidak tertibnya pengemudi dalam berkendara, dan hal ini termasuk dalam *risk taking behavior*.

Dari pemaparan peneliti terlihat bahwa *sensation seeking* dan *risk taking behavior* nampaknya mampu memprediksi *aggressive driving*. Hanya saja, dari beberapa penelitian yang peneliti temukan, terlihat bahwa *sensation seeking* dan *risk taking behavior* berkorelasi secara signifikan. Di Surabaya ditemukan bahwa terdapat korelasi positif antara *sensation seeking* dan *risk taking behavior* remaja akhir Universitas Surabaya (Purwoko dan Sukanto, 2013); Terdapat korelasi mencari sensasi dengan perilaku pengambilan risiko pada kalangan mahasiswa (Rachmahana, 2002); skor *sensation seeking* berkorelasi positif terhadap *risk taking behavior* (Thuen, Klepp, dan Wold, 1992); adanya korelasi positif antara sensasi dengan perilaku pengambilan risiko dalam hal mengemudi (Alsaleh, 2006). Juga terdapat hubungan antara mencari sensasi dengan perilaku pengemudi berisiko pada remaja (Purba, Husnan, & Hamid, 2018).

Berkorelasinya *sensation seeking* dan *risk taking behaviour* pada beberapa penelitian ini mengindikasikan terjadinya multikolinieritas antara keduanya. Dengan demikian asumsi analisis regresi berganda untuk melihat pengaruh *sensation seeking* dan *risk taking* terhadap *aggressive driving* tidak terpenuhi. Dari hasil penelitian diperoleh bahwa *sensation seeking* dan *risk taking behavior* dapat memprediksi *aggressive driving*, yang biasanya digunakan teknik analisis regresi berganda untuk mengujinya, namun karena *sensation seeking* dan *risk taking behavior* dari hasil penelitian di duga terjadi

multikolinearitas antara keduanya, maka teknik analisis regresi berganda tidak bisa digunakan. Karena asumsi digunakannya regresi berganda, tidak memperkenankan terjadi multikolinearitas antara variabel independennya. Olehnya, peneliti berasumsi bahwa *risk taking behavior* dapat memperkuat pengaruh *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*.

Berdasarkan fenomena, hasil wawancara, dan penelitian yang mendukung nampaknya *risk taking behavior* mampu menjadi penguat pengaruh *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* karena kecenderungan seseorang untuk mencari kesenangan saat berkendara akan meningkat apabila ia memiliki *risk taking behavior*. Sehingga peneliti menduga *risk taking behavior* dapat memengaruhi pengaruh *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*. Dugaan ini ditambah dengan fenomena yang telah dikemukakan sebelumnya, membuat peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul "*Risk Taking Behavior* Menjadi Moderator *Sensation Seeking* Terhadap *Aggressive Driving* Pada Pengendara Motor Di Kota Makassar".

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu dapatkah *risk taking behavior* menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar ?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui kemampuan *risk taking behaviour* menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Laporan penelitian ini dapat menjadi tambahan *literature* khususnya yang membahas antara *sensation seeking*, *risk taking behavior*, dan *aggressive driving*, serta kaitan antara ketiga variabel tersebut.
- b. Hasil penelitian ini memberikan sumbangan kepada ilmu pengetahuan mengenai kemampuan *risk taking behavior* dalam memengaruhi kekuatan pengaruh *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan informasi mengenai *aggressive driving* serta memberikan masukan agar individu dapat mengurangi perilaku *sensation seeking* dan *risk taking behavior* dalam mengemudi.
- b. Penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi dan acuan dalam mengembangkan penelitian yang sejenis, terutama yang berkaitan dengan *aggressive driving*, *risk taking behavior*, dan *sensation seeking*.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Aggressive Driving

1. Definisi Aggressive Driving

Mengemudi yang agresif adalah pola perilaku sosial yang tidak berfungsi dan merupakan ancaman serius bagi keselamatan publik. Mengemudi yang agresif dapat melibatkan berbagai perilaku termasuk membunyikan klakson, memberi isyarat kasar terhadap pengemudi lain, memancarkan lampu yang tinggi pada lalu lintas yang lebih tenang, dan mengemudi dengan kecepatan tinggi (Houston, Harris, dan Norman, 2003).

Tasca (2000) mengemukakan bahwa individu yang agresif dalam berkendara merupakan suatu kondisi atau situasi dimana individu tersebut secara sengaja melakukan tindakan-tindakan yang didasari oleh rasa ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan, dan dengan tujuan untuk menghemat waktu perjalanan. Pengemudi memiliki pengaruh yang cukup besar untuk menentukan terjadinya sebuah kecelakaan lalu lintas. Neuman, et al (2003) menambahkan bahwa *aggressive driving* berarti mengoperasikan kendaraan bermotor dengan cara egois, memaksa atau tidak sabar, sering tidak aman, yang secara langsung mempengaruhi pengendara lain.

James dan Nahl (2002) mendeskripsikan mengemudi yang agresif adalah perilaku mengemudi yang dilakukan individu dibawah pengaruh gangguan emosi yang kemudian menghasilkan tingkah laku yang berisiko pada pengemudi lain. Individu dikatakan agresif ketika mengasumsikan

bahwa orang lain mampu menyelesaikan risiko yang sama dan pernah dialami sebelumnya. Gangguan emosi yang dialami individu saat mengemudi yaitu stress, ingin dipenuhi kebutuhannya, dan mengabaikan peraturan yang ada.

Dula dan Geller (2003) mengungkapkan bahwa perilaku mengemudi agresif didefinisikan sebagai perilaku yang diperlihatkan oleh pengemudi saat mengemudi yang berniat menyebabkan kerusakan fisik atau secara psikologis pada individu lainnya. Lajunen, Parker, dan Stradling (1998) mengungkapkan bahwa *aggressive driving* ialah suatu perilaku yang dilakukan oleh pengemudi dengan tujuan untuk menyakiti dan membahayakan pengguna jalan lain secara fisik dan psikologis.

Philippe, et all (2009) mengemukakan gairah individu juga dapat memengaruhi *aggressive driving* dalam penelitiannya dipaparkan terdapat dua jenis gairah. Pertama gairah obsesi, yaitu gairah yang memiliki kecenderungan membuat orang melakukan *aggressive driving* yang dimana seseorang mempunyai dorongan kuat dari dalam dirinya untuk mengontrol hal yang diinginkannya, yang kemudian mengakibatkan orang yang memiliki gairah obsesi akan sangat mudah marah ketika dihadapkan suatu gangguan terhadap apa yang telah ia atur. Karena individu yang memiliki gairah obsesi tidak mampu mengatur atau mengontrol dorongan internal yang sangat kuat. Kedua, gairah harmoni yaitu individu lebih mampu mengontrol dorongan internal yang dimilikinya sehingga akan jauh lebih tenang saat mengemudi.

Mizell, Louis, dan Betesda (1997) mengemukakan bahwa *aggressive driving* merupakan kecelakaan terjadi didasari oleh kemarahan pengemudi

atau penumpang yang disengaja dan dapat melukai pengguna jalan lainnya akibat kemarahan tersebut. Individu yang mengemudi dengan kemarahan atau rasa dendam yang disengaja akan mengarahkan kendaraannya ke fasilitas bangunan dengan tujuan menabrak bangunan atau kendaraan tersebut.

Aggressive driving adalah perilaku mengemudi yang berkendara dalam keadaan marah atau rasa frustrasi yang terjadi dengan sengaja ataupun tidak sengaja yang bertujuan untuk menyakiti/membahayakan pengguna jalan lain baik secara fisik maupun psikologis. Perasaan frustrasi yang dirasakan oleh pengemudi terjadi karena situasi lalu lintas dan masalah yang terjadi oleh pengemudi sebelum berkendara (Potter, et.all, 2001).

Dengan ini peneliti dapat menyimpulkan bahwa *aggressive driving* merupakan suatu perilaku negatif yang sangat sering dilakukan oleh pengendara motor maupun mobil atau pengguna jalan lainnya untuk bertindak sesuai kehendaknya tanpa memikirkan keselamatan orang lain yang juga berada di jalan raya. Orang-orang yang melakukan *aggressive driving* pasti sedang dalam kondisi terburu-buru ataupun rasa kekesalan yang kemudian perasaan itu masih terbawa saat individu mengemudi. Sehingga besar atau kecilnya suatu potensi kecelakaan terjadi tergantung dari pengemudi itu sendiri.

2. Aspek *Aggressive Driving*

Houston, Harris, dan Norman (2003) mengemukakan bahwa terdapat dua aspek perilaku *aggressive driving*, berikut penjabarannya mengenai aspek-aspek tersebut :

a. Perilaku Konflik

Perilaku konflik yang dimaksudkan ialah suatu konflik yang terjadi karena pengemudi memberikan stimulus kepada pengemudi lain untuk membalas perilaku tersebut dengan perilaku negatif. Pengemudi melakukan tindakan yang menimbulkan masalah yang mencakup interaksi sosial secara langsung dengan pengemudi lainnya yang kemudian menyebabkan respon konflik. Individu yang dianggap melakukan tindakan *aggressive driving* dalam konteks perilaku konflik ketika ia memberikan isyarat kasar kepada pengemudi lain, dan kemungkinan pengemudi tersebut akan membalas isyarat kasar tersebut. Sehingga respon yang dikeluarkan menjadi sebab konflik terjadi di jalan raya.

Perilaku-perilaku negatif tersebut sering terlihat di jalan raya seperti mengacungkan jari tengah kepada pengemudi lain sebagai bentuk merendahkan pengemudi lain. Membunyikan klakson dengan intensitas tinggi atau berkali-kali pada kondisi jalan yang tenang, menyalakan lampu jauh di malam hari yang menyebabkan penglihatan pengemudi lain terganggu. Hal seperti inilah yang kemudian mengakibatkan pengemudi lain tidak nyaman dan membalas perilaku negatif tersebut (Houston, Harris, & Norman, 2003).

b. Mengebut (*Speeding*)

Pengemudi yang disebut melakukan *aggressive driving* cenderung melakukan perilaku yang tidak aman saat mengemudi namun tidak melibatkan pengemudi yang lain akan tetapi dampak dari perilaku tersebut bisa membahayakan pengemudi lainnya. Terdapat tiga

indikator pengemudi disebut melakukan *aggressive driving* pada aspek mengejar yakni mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi atau melewati batas kecepatan yang telah ditetapkan, membuntuti kendaraan lain, dan mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala. Semua perilaku mengejar ini termasuk kedalam perilaku berisiko (*risk taking behavior*).

Perilaku mengejar merupakan sebuah tindakan negatif yang di tunjukkan di jalan raya karena menggunakan kecepatan tinggi yang melebihi batas kecepatan yang telah di tentukan. Tingginya kecepatan saat mengemudi dapat menimbulkan kecelakaan yang sangat berbahaya bagi pengemudi. Kejadian seperti ini disebut sebagai perilaku *aggressive driving* karena menempatkan pengguna jalan maupun dirinya sendiri dalam situasi berbahaya.

Perilaku lainnya yakni saat pengemudi membuntuti kendaraan lain di jalan raya dengan jarak yang sangat dekat juga merupakan salah satu indikator seseorang dianggap sebagai pelaku *aggressive driving* karena risiko kecelakaan berpotensi sangat besar terjadi dan tak hanya berdampak pada pengemudi itu sendiri tetapi juga pengemudi lain. Indikator perilaku individu yang juga dianggap melakukan *aggressive driving* ketika ia mempercepat laju kendaraan saat melihat lampu lalu lintas berwarna kuning karena menghindari lampu lalu lintas yang berwarna merah arti tanda stop, sehingga apabila individu melakukan hal tersebut risiko kecelakaan akan sangat besar terjadi (Houston, Harris, & Norman, 2003).

3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi *Aggressive Driving*

Beberapa ahli mengemukakan faktor-faktor yang memengaruhi *aggressive driving*. Menurut Tasca (2000) perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh berbagai faktor, yaitu:

a. Usia dan Jenis Kelamin

Aggressive driving merupakan perilaku yang melanggar aturan lalu lintas, hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi yang berjenis kelamin laki-laki di indikasikan sebagai pengemudi yang paling banyak melakukan *aggressive driving* dengan rentang usia 17-35 tahun. Pengemudi yang berjenis kelamin laki-laki juga cenderung mengabaikan risiko terkait perilaku negatif yang ia lakukan di jalan raya. Pengemudi dengan rentang usia dewasa juga cenderung merasa aturan-aturan lalu lintas yang ada merupakan hal menjengkelkan dan berlebihan.

b. Faktor sosial

Aggressive driving ialah pengaruh dari norma-norma dan model yang ada dimasyarakat. Kasus *aggressive driving* yang semakin meningkat namun tidak mendapatkan hukuman yang serius, kemudian membentuk persepsi masyarakat bahwa hal seperti itu normal dan dapat diterimanya. Situasi tersebut yang menyebabkan pengemudi merasa bahwa *aggressive driving* yang telah dilakukannya kurang dikontrol. Hal tersebut yang menyebabkan pengemudi tetap melakukan *aggressive driving*.

c. Kepribadian

Individu memiliki ciri perilaku yang berbeda-beda antara individu satu dengan individu lainnya dalam berperilaku dan sifat yang membentuk kepribadian. Faktor pribadi yang diidentifikasi dengan kecelakaan yang terjadi umumnya termasuk agresi tingkat tinggi, mengemudi untuk melepaskan emosional, sikap mengemudi yang tidak baik, mengambil risiko, dan impulsif (Tasca, 2000).

d. Tingkah laku pengemudi

Tasca (2000) mengemukakan bahwa tingkah laku pengemudi merupakan salah satu penyebab *aggressive driving*. Sebuah penelitian mengungkapkan bahwa seseorang yang terampil dalam mengemudi lebih memungkinkan untuk mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas. Sebaliknya individu yang memiliki keterampilan tinggi dalam hal keselamatan kemungkinan akan kurang terganggu oleh situasi lalu lintas yang menghalangi laju kendaraannya. Disimpulkan bahwa individu yang memiliki keterampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan untuk mengalami *aggressive driving*.

e. Stres, depresi, dan kecemasan

Penelitian yang dilakukan oleh Ashari dan Hartati (2017) terhadap mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas di Ponegoro angkatan 2016. Tujuan penelitian untuk mengetahui hubungan antara stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan positif dan signifikan antara stress, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNDIP

angkatan 2016. Semakin tinggi tingkat stress, kecemasan, dan depresi maka semakin tinggi kecenderungan *aggressive driving* begitupun sebaliknya.

f. **Kematangan Emosi**

Penelitian yang dilakukan oleh Utari (2016) mengungkapkan bahwa hasil penelitian terhadap remaja pengendara sepeda motor di Samarinda termasuk dalam kategori tinggi. Hal ini disebabkan oleh adanya hubungan antara *aggressive driving* dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda. Hal tersebut menyebabkan banyak remaja melampiaskan rasa emosinya dengan berperilaku mengemudi dengan ugal-ugalan yang mengakibatkan angka kecelakaan meningkat setiap tahunnya.

4. Dampak yang Ditimbulkan *Aggressive Driving*

a. **Mempertinggi Potensi kecelakaan**

Penelitian yang dilakukan oleh Handayani, Laksono, dan Novitiana (2017) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui karakteristik remaja pengendara motor dan mengetahui pengaruh perilaku *aggressive driving* terhadap potensi kecelakaan pengendara motor remaja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengendara motor di kota Surakarta yang memiliki SIM C hanya 23.33%. Sebesar 94.44% remaja telah mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Pengaruh pengendara yang agresif terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di kota Surakarta adalah sebesar 68.60%.

b. Menyebabkan kecelakaan lalu lintas

Penelitian yang dilakukan oleh Soffania (2018) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui hubungan *aggressive driving behavior* pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa siswa SMA lebih terdorong untuk mengatur waktunya dan lebih memprioritaskan keamanan saat berkendara. *Aggressive driving behavior* dalam penelitian ini dikatakan berkorelasi secara positif dalam kecelakaan lalu lintas di jalan.

Penelitian yang dilakukan oleh Mazroh (2018) juga mengungkapkan bahwa terdapat korelasi antara *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan perilaku *aggressive driving* yang paling dominan di tunjukkan ialah membunyikan klakson ketika sedang kesal dengan pengemudi lain sebesar (72,2%) dan mempercepat kendaraan ketika akan di dahului oleh pengemudi sebesar (75%).

c. Meningkatkan tingkat keparahan cedera

Penelitian yang dilakukan oleh Ma, Hao, Xiang & Yan (2018) menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang sangat signifikan antara keparahan cedera pengemudi yang melakukan *aggressive driving* dan tidak melakukan *aggressive driving*. Pengemudi yang melakukan *aggressive driving* pada saat jam puncak sibuk di jalan raya ditemukan sangat signifikan akan mendapatkan tingkat cedera yang lebih tinggi dan kemungkinan mendapatkan risiko kematian. Pengemudi yang melakukan *aggressive driving* di ruang jalan terbuka atau dengan

kondisi cuaca buruk terbukti meningkatkan kemungkinan tingkat keparahan cedera pengemudi yang agresif.

d. Meningkatkan *Impulsiveness*

Penelitian yang dilakukan oleh Cabarkapa, et al (2018) dengan tujuan penelitian untuk mengevaluasi kontribusi potensial dari impulsif dan mengemudi secara agresif dalam memprediksi kecelakaan lalu lintas, dan untuk mengetahui hubungan di antara ketiganya. Sampel pada penelitian ini sebanyak 305 orang yakni 202 pengemudi profesional dan 103 pengemudi non-profesional. Hasil penelitian menunjukkan adanya pengaruh yang signifikan secara statistik antara impulsif dan perilaku mengemudi agresif. Artinya semakin tinggi kecenderungan seseorang melakukan agresif, maka akan semakin meningkatkan *Impulsiveness*.

e. Berpotensi Menghilangkan Nyawa

Sebuah fakta ditemukan bahwa individu yang melakukan *aggressive driving* berpotensi untuk menimbulkan kecelakaan. Dari kecelakaan tersebut individu akan mengalami berbagai dampak seperti berkonflik dengan pengendara lain, merusak sarana dan prasarana, dan menghilangkan nyawa baik bagi individu yang melakukan *aggressive driving* ataupun pengguna jalan lainnya. Hal ini dibuktikan oleh sebuah berita dari detiknews (2021) yakni petugas kebersihan yang meninggal akibat di tabrak oleh pemobil di Makassar. Dari berita tersebut polisi menduga bahwa pengemudi ini lalai dalam berkendara hingga menghilangkan nyawa orang lain, setelah ditelusuri ternyata

pengemudi ini mengemudi dengan kecepatan tinggi hingga hilang kendali.

5. Pengukuran mengenai *Aggressive Driving*

a. *Aggressive Driving Scale*

Driving Aggressive Scale (DAS) atau skala agresifitas dalam mengemudi adalah skala yang terdiri dari 9 item . Skala ini dirancang untuk memberikan penilaian terhadap pemikiran negatif, emosi, dan motivasi yang dialami individu saat mengemudi. Setiap item pada DAS menggunakan skala analog visual 100-mm dan diberi skor 0-100. Peserta merespons item skala dengan menempatkan tanda sepanjang garis 100 mm dengan jangkar skala "Tidak sama sekali" di satu ujung dan "Sangat banyak" di ujung lainnya. Jarak tanda dalam mm dari jangkar "Tidak sama sekali" menentukan skor pada item. Skor skala dihitung dengan rata-rata skor dari masing-masing item. Contoh item skala termasuk "Mengemudi biasanya membuat saya merasa agresif" dan "Saya pikir itu bermanfaat untuk mengambil risiko di jalan." DAS memiliki keandalan tes-tes ulang 0,72 dan *Alpha Cronbach* 0,79.

b. *Aggressive Driving Behavior (AVIS)*

Alat ukur bernama AVIS yaitu alat penilaian untuk mengukur perilaku mengemudi agresif yang terdiri dari 65 item dan merupakan bagian dari system tes wina terkomputerisasi pengujian psikologis (Benesch, 2011). Terdiri dari enam faktor yaitu instrumental, agresi, kemarahan, kenikmatan kekerasan, bertindak, negativisme, dan keinginan sosial.

c. *The Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)*

Faktor pertama, instrumental yang terdiri dari 18 item mengukur perilaku yang membantu pengemudi untuk mempertahankan perkembangannya dalam lalu lintas dan mempengaruhi pengguna jalan lainnya untuk mendapatkan kesempatan yang sama seperti dengan suka rela memberikan hak kepada pengemudi lain. Faktor kedua, kemarahan yang terdiri dari 11 item mengukur tingkat keadaan pengemudi dalam situasi lalu lintas yang memanasakan kemarahan atau bertindak marah kepada pengguna jalan lain seperti menjadi marah ketika pengemudi lain tidak membiarkan anda lewat, balap saat mengemudi.

Faktor ketiga, kenikmatan kekerasan yang terdiri dari 9 item, menilai sejauh mana perilaku agresif yang dilakukan dengan sengaja membahayakan orang lain seperti memberikan sinyal ke pengemudi lain yang menurut anda dia bodoh. Faktor keempat, bertindak terdiri dari 11 item yang mengukur kekurangan pertimbangan untuk pengemudi lain dan ekspresi superioritas yaitu kecepatan ketika mendekati lampu merah.

Faktor kelima, negative yang terdiri dari 6 item menggambarkan perilaku yang ditandai oleh penolakan untuk mengemudi dalam sebuah koperasi dan pemahaman cara yaitu segera berhenti ketika melihat seorang pejalan kaki sedang menunggu menyebrang di persimpangan jalan. Faktor keenam, keinginan sosial terdiri dari 9 item, mengukur sejauh mana pengemudi menerima atau menolak pelanggaran peraturan lalu lintas kecil yang dilakukan oleh banyak orang. Terdapat

skor untuk masing-masing faktor dihitung dengan menjumlahkan item yang sesuai dan skor total mewakili perilaku mengemudi agresif dihitung semua faktor kecuali keinginan sosial. Nilai koefisien *cronbach's alpha* yaitu 0.96.

B. Sensation Seeking

1. Definisi Sensation Seeking

American Psychological Association (2015) mengungkapkan bahwa *sensation seeking* ialah kecenderungan individu untuk terlibat dalam suatu kegiatan yang memacu adrenalin sebagai cara untuk meningkatkan gairah dan rangsangan, keterlibatan dalam kegiatan yang berisiko seperti mengemudi dan skydiving. Zuckerman (1979) dalam bukunya "*Sensation Seeking : Beyond the Optimal Level of Arousal*" mengungkapkan bahwa pencarian sensasi yang dilakukan individu merupakan sebuah kepribadian yang berhubungan dengan kebutuhan akan perubahan, kebutuhan untuk melakukan hal yang baru (*novelty*), pengalaman dan sensasi yang bersifat kompleks dan keinginan individu untuk mengambil risiko yang bersifat fisik dan sosial untuk kepentingan tertentu.

Chaplin (2016) mengungkapkan bahwa pencarian sensasi ialah mencari pengalaman dari suatu stimulus yang merangsang seseorang atau membangkitkan reseptor. Pencarian sensasi dianggap sebagai suatu sifat yang dilihat dari kebutuhan individu terhadap pengalaman baru, luar biasa, dan kompleks. Individu yang mencari sensasi cenderung bersedia menerima risiko fisik dan sosial untuk memperoleh pengalaman tersebut.

Mencari sensasi dapat mengarahkan individu ke perilaku yang positif apabila ia menemukan tantangan dari aktivitas yang dilakukannya seperti menjadi seorang seniman, mendaki gunung, mendayung, menyelam. Akan tetapi, apabila seseorang yang mencari sensasi tinggi berperilaku negatif yang mengarah ke suatu perilaku yang tidak bisa diterima masyarakat, seperti mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi di jalan raya dan seks bebas. Kecenderungan individu yang mencari sensasi tinggi mempunyai keinginan untuk mengaktualisasikannya dengan tindakan yang kurang terpuji.

2. Aspek *Sensation Seeking*

Zuckerman (1979) memaparkan bahwa *sensation seeking* terdiri dari lima aspek, berikut penjabaran mengenai aspek-aspek tersebut :

a. *Thrill and adventure seeking*

Mencari petualangan dan sensasi pada aspek ini merupakan refleksi kebutuhan seseorang untuk melakukan tindakan-tindakan yang berbahaya dan petualangan terbaru yang memberikan sensasi unik pada seseorang. Tindakan berisiko yang dimaksud meliputi keinginan yang kuat untuk terlibat dalam aktivitas fisik yang menuntut kecepatan. Individu menyukai kegiatan-kegiatan yang berbahaya, dilakukan dengan cepat, memiliki kebaruan, olahraga yang berisiko tinggi, dan memiliki sensasi yang berbeda seperti ketegangan atau kegembiraan yang tidak diperoleh dari kegiatan lain.

Thrill adventure seeking merupakan keinginan individu untuk terlibat dalam kegiatan fisik yang terkait dengan sensasi dan pengalaman yang tidak biasa, seperti mendaki gunung, terjun payung, menyelam, atau

bungee jumping. Kegiatan-kegiatan tersebut dianggap cukup berisiko, yang menghalangi lebih rendah untuk mencari sensasi dari terlibat di dalamnya. Hal tersebut dianggap menarik oleh individu yang memiliki pencarian sensasi yang tinggi bukan berfokus pada risikonya.

b. *Experience seeking*

Experience seeking menggambarkan pencarian sensasi dan pengalaman baru individu melalui pikiran dan indera seperti musik, seni, perjalanan. Pada tahun 1970-an penelitian secara ilmiah menyebutnya sebagai “faktor hippie” dan menjadikan faktor hippie sebagai salah satu item di skala *sensation seeking*. Kemudian pada tahun 1980-an, peneliti menemukan bahwa faktor hippie tidak lagi menjadi relevansi dengan generasi muda, dan diganti menjadi istilah punk.

Pencarian pengalaman yang dimaksudkan yakni kecenderungan individu mencari pengalaman untuk dirinya sendiri. Seperti misalnya penggunaan obat-obat terlarang dengan tujuan menciptakan halusinasi, eksibisionisme dalam berpakaian maupun berperilaku, bergaul dengan orang-orang yang tidak biasa. Individu juga menyukai musik modern yang dapat membangkitkan semangatnya. *Experience seeking* yaitu keinginan individu untuk mengeksplorasi stimulus-stimulus yang diterima menjadi sebuah pengalaman baru seperti mendengarkan musik, memulai sebuah perjalanan baru, dan tidak suka bergabung di kelompok yang cenderung dengan orang-orang yang sama.

c. *Disinhibition*

Aspek ini mengacu pada pencarian sensasi yang melibatkan orang lain, gaya hidup hedonistik, pesta, dan variasi seksual. *Disinhibition*

merupakan bentuk kuno dalam pencarian sensasi, yang menemukan bahwa penerimaan sosial dalam karnava menunjukkan sedikit adanya hubungan dengan pendidikan, ras, atau kelas. Aspek ini juga merupakan subskala yang memiliki keterkaitan dengan korelasi biologis pencarian sensasi seperti hormon gonad, dan peningkatan kortikal yang ditimbulkan potensial (EP).

Disinhibition juga merupakan subskala yang paling membedakan kepribadian psikopat dari penjahat non-psikopat dan normal. Namun, diambil sendiri, skor tinggi pada Dis adalah normal. *Disinhibition* menjadi lebih cenderung menjadi tanda psikopat bila dikombinasikan dengan skala agresi (tidak termasuk dalam Bentuk SSS V [SSS-V]). *Disinhibition* pada indikator perilaku merupakan kebutuhan individu untuk melakukan tindakan yang melanggar norma sosial masyarakat pada umumnya seperti halnya mengkonsumsi minuman beralkohol, sengaja melanggar peraturan lalu lintas, bermesraan depan umum.

d. *Boredom Susceptibility*

Boredom susceptibility mewakili keempat faktor, yang terlemah untuk muncul dari analisis faktor. *Boredom susceptibility* kurang dapat diandalkan secara internal dibandingkan tiga subskala lainnya. Item-itemnya mewakili keengganan terhadap segala jenis kondisi monoton dan kegelisahan ketika terbatas pada suatu kondisi tertentu. *Boredom susceptibility* yakni mencari sensasi pada hal-hal yang tidak berulang/rutin dilakukan dan melakukan penolakan terhadap orang yang dianggap membosankan. Seperti para pendaki gunung, yang mencari gunung yang lebih tinggi untuk dilalui.

Boredom susceptibility menggambarkan perilaku individu terhadap pengalaman yang repetitive dan menunjukkan reaksi ketika merasa tidak puas pada keadaan yang dirasa membosankan. Individu yang mulai merasa bosan pada situasi tertentu mereka akan membangkitkan semangat mereka dengan mendengarkan musik, berbincang-bincang dengan orang disekitarnya, pergi ke sebuah pesta, berolahraga atau kegiatan lain yang dapat menstabilkan perasaan mereka dari keadaan yang membosankan. *Boredom susceptibility* juga menimbulkan perasaan gundah apabila tidak ada perubahan dalam hidup individu tersebut.

3. Faktor yang Memengaruhi *Sensation Seeking*

Terdapat beberapa faktor yang merupakan sumber penyebab terjadinya pencarian sensasi yang terdapat dalam diri individu, adapun faktor-faktor tersebut sebagai berikut :

a. Faktor Herediter

Zuckerman (1979) mengemukakan bahwa faktor genetik yang mempengaruhi gen individu dan kondisi biologis yang menyebabkan individu tersebut memiliki kecenderungan untuk mencari sensasi dalam hidupnya. Adanya MAO (*monoamine oxidase*), kadar hormon seksual dan kadar tingginya neurotransmitter norepinephrine maupun dopamine dipercaya menjadi faktor yang menyebabkan individu memiliki kebutuhan sensasi yang tinggi. Kondisi ini disebabkan adanya keturunan dari generasi sebelumnya. Oleh karena itu, faktor herediter dipercaya memberikan pengaruh sebanyak 60% pada individu yang memiliki keinginan sensasi yang tinggi.

b. Faktor lingkungan

Pembelajaran sosial (*social learning*) menjadi salah faktor yang mempengaruhi dan mengajarkan seseorang untuk menyukai sensasi dan perilaku mencari sensasi. Faktor lingkungan dan pembelajaran sosial diprediksi sekitar 40% individu terstimulus untuk memiliki *trait sensation seeking* dan kebutuhan individu dalam pencarian sensasi lainnya. Perilaku orang tua, teman dan lingkungan sekitar memungkinkan seseorang akan terpengaruh dan mempelajari perilaku mencari sensasi baik secara maupun rendah.

c. Konformitas

Penelitian yang dilakukan oleh Grashinta dan Nisa (2018) terhadap 201 pengendara sepeda motor yang berusia 12-16 tahun di Jakarta. Dengan tujuan penelitian untuk membuktikan pengaruh konformitas dan *risk perception* terhadap *sensation seeking* pada remaja pengendara sepeda motor di bawah umur. Hasil menunjukkan bahwa konformitas memiliki pengaruh terhadap *sensation seeking*. Artinya, ada pengaruh positif yang signifikan dari konformitas terhadap *sensation seeking* yang berarti semakin tinggi konformitas maka akan semakin tinggi pula *sensation seeking* pada individu.

Sensation seeking yang dipengaruhi oleh konformitas pada remaja jika tinjau lebih lanjut berkaitan dengan rekan sebaya. Dimana, remaja yang melakukan *sensation seeking* pada saat mengendarai sepeda motor memiliki konformitas yang lebih tinggi dibandingkan persepsi individu akan risiko yang di hasilkan. Kelompok usia remaja, dalam hal ini masih belum bisa mengontrol emosi serta belum mampu berpikir

rasional mengenai konsekuensi dari keputusan yang diambil, termasuk ketika berkendara dengan teman sebayanya.

d. *Loneliness*

Penelitian yang dilakukan oleh Kasim dan Rozi (2019) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui pengaruh *loneliness* terhadap *sexual sensation seeking* dengan 214 sampel pengguna mobile dating apps yang pernah melakukan hook up dengan seseorang yang ditemui lewat aplikasi tersebut dengan rentang usia 18-35 tahun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh positif yang signifikan antara *loneliness* terhadap *sexual sensation seeking* pada dewasa awal pelaku hook up di mobile dating apps. *Loneliness* yang mempengaruhi *sexual sensation seeking* ini, karena keinginan individu untuk mendapatkan intimasi melalui perilaku hook up yang mengidentifikasikan bahwa kesepian yang menyebabkan individu cenderung melakukan banyak cara untuk mencapai keintimannya.

e. Sikap

Amborowati (2015) telah melakukan penelitian terhadap 335 pengendara motor di Kota Jakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh sikap terhadap pencarian sensasi terhadap kecenderungan melanggar lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan dari sikap terhadap pencarian sensasi terhadap kecenderungan melanggar lalu lintas, aspek yang paling signifikan berpengaruh yakni *disinhibition*.

4. Dampak yang Ditimbulkan *Sensation Seeking*

a. Meningkatkan Kenakalan Remaja

Penelitian yang dilakukan oleh Rusydina (2018) dengan tujuan penelitian mengetahui hubungan antara kesepian dan pencarian sensasi dengan kenakalan remaja pada siswa SMAN 17 Samarinda dengan sampel penelitian sebanyak 100 orang siswa. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara dorongan mencari sensasi dengan kenakalan remaja. Artinya, penelitian tersebut menunjukkan bahwa semakin tinggi dorongan mencari sensasi maka semakin tinggi kenakalan remaja pada siswa, sebaliknya semakin rendah dorongan mencari sensasi maka semakin rendah pula kenakalan remaja pada siswa.

b. Meningkatkan Kecanduan *Smartphone*

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Ayuda (2018) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui pengaruh *sensation seeking* terhadap kecanduan *smartphone* pada mahasiswa Universitas Muhammadiyah jember. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh *sensation seeking* terhadap kecanduan *smartphone*, hasil uji menemukan bahwa mahasiswa tergolong dalam *sensation seeking* yang tinggi. Maka semakin tinggi *sensation seeking* akan semakin tinggi pula kecanduan *smartphone*.

c. Mengurangi Disiplin Berlalu Lintas

Penelitian yang dilakukan terhadap 112 orang remaja laki-laki pada kelompok motor balap liar di Pasuruan menunjukkan bahwa adanya hubungan negatif antara mencari sensasi dengan disiplin berlalu lintas.

Semakin rendah disiplin berlalu lintas maka akan semakin tinggi perilaku mencari sensasi, individu yang memiliki sifat mencari sensasi cenderung akan melakukan hal-hal yang berisiko seperti melanggar lalu lintas. Berdasarkan hasil penelitian ini, disimpulkan bahwa individu dengan sifat mencari sensasi tinggi menunjukkan tingkat kedisiplinan yang lebih rendah dibandingkan dengan individu yang memiliki sifat mencari sensasi rendah dengan tingkat kedisiplinan lebih tinggi. Artinya, individu yang memiliki kepribadian mencari sensasi cenderung tidak patuh pada peraturan lalu lintas (Rofiah & Setiawan, 2020).

d. Kecenderungan melanggar lalu lintas

Penelitian yang dilakukan oleh Ambrowati (2015) dengan jumlah sampel sebanyak 335 orang dengan rentang usia 12 – 55 tahun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan antara pencarian sensasi terhadap kecenderungan melanggar lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Pada aspek *sensation seeking* yakni *disinhibition* dalam penelitian ini yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kecenderungan melanggar lalu lintas.

Berdasarkan temuan penelitian ini, terdapat kemungkinan yang terjadi pada pengendara yang memiliki tingkat *disinhibition* tinggi yakni karena pengendara tersebut memang memiliki kebutuhan untuk mencari pelepasan dalam kegiatan sosial, sengaja melakukan pelanggaran lalu lintas dan hal-hal lain yang tidak sesuai dengan norma sosial masyarakat pada umumnya.

e. Meningkatkan *internet addiction*

Penelitian yang dilakukan oleh Marfianieni dan Susilarini (2021) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui pengaruh sensation seeking terhadap internet addiction pada mahasiswa psikologi fakultas psikologi UPI YAI dengan jumlah subyek penelitian sebanyak 111 orang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh *sensation seeking* dengan *internet addiction*. Artinya semakin tinggi *sensation seeking* maka semakin tinggi pula *internet addiction*.

5. Pengukuran *Sensation Seeking*

Sebuah penelitian terdapat beberapa alat ukur untuk mengukur tingkat *Sensation seeking* seseorang:

a. *Sensation Seeking Scale* (SSS)

Alat ukur ini pertama kali dibuat oleh Zuckerman, dan beberapa kali dipakai dalam penelitian tentang pariwisata. Skala ini terdiri dari 40 item yang memuat 4 sub-skala yang telah dijelaskan di atas. Zuckerman menyebutkan bahwa semakin tinggi tingkat SSS nya, maka individu akan semakin tertantang untuk melakukan kegiatan yang beresiko tinggi dan lebih menyukai sesuatu hal yang baru.

b. *Brief Sensation Seeking Scale* (BSSS)

Alat ukur ini dikembangkan oleh Huba et. Al pada tahun 1981, merupakan model revisi dari SSS Zuckerman, dengan memuat item yang lebih sedikit, namun dengan sub-skala yang sama. Dari beberapa macam alat ukur yang telah dijelaskan di atas, peneliti memilih menggunakan *sensation seeking scale* milik Zuckerman., karena alat ukur yang dikemukakan oleh Zuckerman lebih sering

digunakan sebagai alat ukur dalam mengukur tingkat *sensation seeking*.

C. Risk Taking Behavior

1. Definisi Risk Taking Behavior

Teori yang berkaitan dengan *risk taking behavior* salah satunya ialah teori perilaku yang dikemukakan oleh Martin dan Pear (2003) perilaku merupakan segala sesuatu yang dilakukan makhluk hidup dan bisa diamati juga dapat diungkapkan secara verbal. Perilaku yang terjadi pada manusia sebagian besar terjadi karena adanya respon yang dipelajari dalam kehidupan nyata. Pada teori perilaku atau yang disebut *behavior* mengungkapkan bahwa perilaku dapat dipelajari dari proses belajar (Atkinson, Smith, & Bem, 2006).

Pada teori behaviorisme terdapat dua jenis pengkondisian yakni klasik dan operan. Pengkondisian klasik terjadi apabila munculnya suatu stimulus secara berulang dengan diikuti oleh stimulus lain, maka apabila stimulus pertama muncul hal tersebut menjadi penanda munculnya stimulus lain. Pengkondisian operan ialah suatu kondisi individu mengasosiasikan sebuah perilaku dan konsekuensi setelah menerima *reward* dan *punishment* (Baron & Byrne, 2005).

Selain itu, *theory planned of behavior* atau yang disebut dengan TPB juga peneliti kaitkan dengan *risk taking behavior*. Teori ini menyatakan keputusan individu untuk melakukan suatu tindakan tertentu telah dipikirkan secara rasional dengan tujuan tertentu oleh individu. Teori ini mengemukakan bahwa suatu intensi perilaku dapat menunjukkan

bagaimana individu berperilaku. Terdapat tiga faktor dalam TPB ini yakni faktor personal yang dimana individu mengevaluasi secara negatif dan positif terhadap suatu perilaku tertentu, faktor kedua ialah keyakinan individu dari tekanan sosial untuk memutuskan melakukan suatu perilaku atau tidak yang dikaitkan dengan harapan suatu kelompok terhadap perilaku individu. Faktor ketiga, persepsi individu atau penilaian terhadap keterampilan mereka dalam melakukan suatu perilaku biasa di sebut persepsi individu dalam mengontrol perilaku (Ajzen, 2005). Berdasarkan penjelasan-penjelasan teori perilaku dan *theory planned of behavior*, maka peneliti menyimpulkan kedua teori tersebut berkaitan dengan *risk taking behavior*.

Risk taking behavior berawal dari teori motivasi oleh Atkinson yang menyatakan bahwa individu berorientasi pada pencapaian untuk mencari risiko dan lebih menyukai masalah yang memiliki tingkat kesulitan sedang, karena hal tersebut individu memberikan yang terbaik untuk menunjukkan kemampuan mereka. Clifford meninjau *literature* tentang perilaku pengambilan risiko akademik dan dikatakan bahwa individu cenderung mencari situasi yang menantang dan berisiko. Keberhasilan pengambilan risiko yang dilakukan oleh individu pada kegiatan yang menantang terlihat dari peningkatan *self efficacy*.

Gullone dan Moore (2000) mengemukakan bahwa *risk taking behavior* merupakan suatu akibat dari ketidakpastian perilaku individu yang kemudian mengeneralisasikan dengan kemungkinan terjadinya konsekuensi negatif. Namun, kemungkinan terjadinya konsekuensi positif juga akan terjadi sehingga situasi tersebut menjadi seimbang. Akan tetapi,

apabila konsekuensi negatif yang diterima lebih besar kemungkinan terjadi, dibandingkan dampak positifnya maka perilaku individu tersebut merupakan *risk taking behavior*.

Yates (1992) mengungkapkan bahwa *risk taking* adalah bagaimana seseorang berperilaku dalam situasi yang berisiko, dimana situasi tersebut mengandung tingkat ketidakpastian tinggi dan kemungkinan kerugian yang akan diterima. Selain itu Yates beranggapan bahwa *risk taking behavior* muncul setelah adanya pertimbangan yang matang atau dengan kata lain sebagai aksi secara sadar yang muncul setelah adanya permasalahan yang diperoleh atas kemungkinan yang tidak diinginkan atau potensi kerugian yang terdapat dalam situasi berisiko.

Riyanti (2007) menambahkan bahwa segala perilaku muncul ketika seseorang dihadapkan pada situasi risiko yang dapat dijelaskan dengan konsep perilaku pengambilan risiko atau *risk taking behaviour*. Yates (1992) pengambilan risiko merupakan hal yang tampak dalam kehidupan seseorang. Selain itu, individu juga memperoleh konsekuensi positif dan konsekuensi negatif dari tindakannya yang sering sekali dramatis.

Fischhoff, dkk (dalam Yates, 1992) menyebutkan *risk taking behavior* sebagai adanya ancaman terhadap nyawa atau kesehatan seseorang. Yates (1992) menyatakan bahwa *risk taking* subjektif karena setiap individu mempunyai persepsi berbeda mengenai hal-hal yang individu tersebut anggap berisiko. *Risk taking behavior* merupakan kecenderungan individu untuk mengambil hal-hal yang berisiko terhadap dirinya (Kaplan, Botvin, McCord, Petersen, Compas, Brooks-Gunn, dalam Rolison & Scherman, 2002).

Langewisch dan Frish (1998) mendeskripsikan *risk taking behavior* adalah perilaku yang mengarahkan individu dalam situasi berisiko yang melibatkan kesehatan, emosional, sosial, etika, dan finansial. Individu yang disebut sebagai *risk taker* yaitu melakukan aktivitas yang berbahaya dengan adanya faktor kesengajaan yang dilakukan individu dan menyadari bahaya yang akan didapatkan. Apabila individu tersebut tidak menyadari bahaya yang akan diterima ketika melakukan aktivitas yang berbahaya maka individu tersebut tidak dapat disebut sebagai *risk taker* (Gordon, 1996).

Perilaku pengambilan risiko merupakan konstruksi penting yang berkorelasi dengan banyak bidang studi seperti penyalahgunaan zat, gangguan psikologis, perubahan rentang hidup, dan keterlibatan militer. Pengambilan risiko adalah konstruksi yang didefinisikan secara luas, ada banyak cara berbeda yang digunakan untuk mengukurnya (Lang, 2011). Perilaku pengambilan risiko menunjukkan bahwa tidak hanya mencakup perilaku yang maladaptif (misalnya penggunaan obat terlarang), tetapi juga dapat diterima secara sosial seperti berpartisipasi dalam olahraga yang berbahaya (Essau, 2004).

Risk taking behavior didefinisikan sebagai suatu situasi yang melibatkan individu untuk membuat suatu keputusan yang harus melibatkan berbagai pilihan alternatif yang berbeda, dan hasil dari pilihan yang tidak pasti, dimana terdapat kemungkinan dari adanya suatu kesalahan (Beebe, 1983 dalam Burgucu dkk, 2010). Bukti kuat menunjukkan bahwa kecenderungan individu untuk mengambil risiko telah terprogram dalam otak dan

berhubungan erat dengan gairah dan mekanisme kesenangan (Pain & Pain, 2005).

Pengambilan risiko adalah bentuk penting dari perilaku manusia yang dimiliki menjadi subyek dari banyak investigasi, analisis ilmiah, dan debat kebijakan (Byrnes, 1998; Slovic, Lichtenstein, & Fischhoff, 1988). Para wanita cenderung memiliki persepsi bahwa suatu tindakan dapat berisiko lebih tinggi, dibandingkan dengan pria yang mengatakan bahwa diri mereka sebagai individu yang istimewa, unik, dan kebal terhadap hal-hal yang berisiko (Moore & Gullone, 1996).

Perilaku pengambilan risiko adalah berbagai aktivitas yang memungkinkan membawa sesuatu yang baru atau cukup berbahaya yang menimbulkan kecemasan pada hampir sebagian besar manusia. Keputusan individu untuk mengambil tindakan yang berisiko tersebut didasari oleh adanya kemauan dan keberanian, individu yang berani mengambil risiko, dalam kondisi gagal sekalipun, individu akan menerima konsekuensi dan akibat dari perilaku yang dilakukan (Weber, Blaitz, & Betz, 2002).

2. Aspek Risk Taking Behavior

Weber, Blais, & Betz (2002) mengungkapkan bahwa terdapat 5 aspek dari *risk taking behaviour* yaitu *Ethical*, *Financial*, *Health*, dan *Recreational*.

a. Etika

Etika merupakan suatu penerapan konsep terkait baik, benar, buruk, dan tanggung jawab seseorang. Etika dapat terjadi apabila individu dapat merefleksikan dirinya dalam aturan-aturan yang telah ditetapkan. Kebutuhan untuk merefleksikan akan dirasakan individu karena

pendapat yang berbeda dengan orang lain. Oleh karena itu, individu harus mengetahui aturan-aturan mengenai apa yang seharusnya dilakukan oleh manusia.

Etika yang dimaksudkan dalam *risk taking behavior* yaitu kecenderungan individu terhadap etika-etika yang berlaku dalam lingkungan keluarga, sekolah, tempat kerja, dan jalan raya misalnya seperti mencontek saat ujian, mengemudikan kendaraan dengan ugal-ugalan, tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Penjelasan ini menyimpulkan bahwa etika terkait dengan penilaian yang ada dalam sebuah lingkungan. Secara khusus etika ada pada prinsip manusia sebagai subjek sekaligus objek.

b. Keuangan

Risiko keuangan merupakan berbagai macam risiko yang berkaitan dengan keuangan yang biasanya dibandingkan dengan risiko non keuangan, seperti risiko operasional. Risiko keuangan adalah risiko yang timbul akibat ketidakpastian target keuangan sebuah usaha atau ukuran keuangan usaha. Perilaku yang direncanakan mungkin menjelaskan perbedaan-perbedaan dalam perilaku dalam norma subjektif tentang kesesuaian mengambil risiko keuangan.

Keuangan yang dimaksudkan yaitu kecenderungan seseorang untuk menggunakan uangnya pada suatu aktivitas yang memiliki kemungkinan untung atau ruginya kecil. Individu yang melakukan aktivitas yang berhubungan dengan keuangan misalnya seperti memulai usaha yang sama dengan pengusaha dilingkungan individu tersebut. Hal ini jelas tergambar sebagai perilaku pengambilan risiko karena

kerugian yang akan diterima cenderung akan lebih besar diterima daripada keuntungan.

c. Kesehatan

Pemeliharaan kesehatan penting dilakukan untuk mencegah gangguan kesehatan yang memerlukan pemeriksaan, pengobatan dan atau perawatan. Kesehatan adalah keadaan sejahtera di dalam diri seseorang, jiwa, dan sosial yang memungkinkan setiap individu hidup produktif secara sosial dan ekonomis. Kesehatan merupakan kecenderungan individu dalam aktivitas atau kondisi yang mempengaruhi kesehatan individu seperti penggunaan sabuk pengaman dan merokok.

Individu yang tergolong sebagai *risk taking behavior* dalam konsep kesehatan ialah individu yang melakukan sebuah aktivitas yang berhubungan dengan kesehatannya dan aktivitas tersebut memiliki konsekuensi risiko yang cukup tinggi. Perilaku ini dapat digambarkan seperti individu yang merokok dalam jangka panjang yang kemudian merusak beberapa bagian organ tubuhnya.

Selain itu, mengemudi juga dapat di artikan sebagai *risk taking behavior* terhadap kesehatan karena individu yang mengemudi dengan kecepatan tinggi memahami konsekuensi risiko yang akan diterima seperti kecacatan fisik apabila terjadi kecelakaan. Kesimpulannya ialah bahwa *risk taking behavior* terkait kesehatan merupakan berbagai keterlibatan perilaku individu yang dilakukan dengan intensitas yang tinggi sehingga meningkatkan kerentanan terhadap risiko secara fisik atau cedera yang mungkin memiliki konsekuensi berbahaya.

d. Rekreasi

Rekreasi meliputi kecenderungan seseorang dalam menentukan bagaimana dan kemana ia akan berekreasi. Rekreasi merupakan aktivitas yang dilakukan oleh individu sebagai suatu kesenangan dan untuk kepuasan pada individu tersebut, umumnya dilakukan dalam waktu yang senggang. Rekreasi memiliki banyak bentuk tergantung dari individu itu sendiri ingin melakukan aktivitas yang secara individual atau secara kelompok. Terdapat juga rekreasi yang cenderung pasif seperti menonton televisi dan olahraga. Individu yang melakukan rekreasi yang berisiko seperti mendaki gunung, panjat tebing, dan terjun payung merupakan orientasi pada kesenangan dan kesejahteraan psikologisnya yang berisiko.

e. Sosial

Sosial yakni bagaimana individu memperkirakan pemahamannya terkait perasaan, motif, dan keprihatinan terhadap anggota keluarga dan juga orang lain dengan mempertimbangkan berbagai risiko yang muncul. Sosial berkaitan dengan tingkah laku seseorang dalam beradaptasi dengan lingkungannya misalnya, ketika menghadapi rekan kerja atau anggota keluarganya.

Berbagai konsep mengenai perilaku pengambilan risiko yang dikemukakan para ahli, dan dalam penelitian ini peneliti menggunakan konsep perilaku pengambilan risiko dari Blais & Weber (2006) yang membagi perilaku pengambilan risiko dalam 5 model yakni : etika, keuangan, kesehatan atau keselamatan, sosial, dan rekreasi.

3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi *Risk Taking Behavior*

Gullone ad Moore (2000) memiliki empat faktor yang memengaruhi *risk taking behavior*, berikut dibawah ini :

a. *Belief* tentang resiko

Belief atau yang biasa disebut sebagai keyakinan dan kepercayaan seseorang terhadap kemampuan yang dimilikinya. *Belief* terkait perilaku pengambilan risiko merupakan kepercayaan individu terhadap dirinya dalam aktivitas yang berisiko. Risiko pada seseorang menentukan apakah individu tersebut dapat melakukan *risk taking behavior* atau tidak. Individu yang terlalu mempersepsikan suatu tindakan berisiko maka kemungkinan besar terjadinya, individu tersebut tidak melakukan tindakan berisiko.

b. Usia dan Gender

Usia merupakan faktor yang krusial di dalam perkembangan *risk taking behavior*. Pertambahan usia dari individu membawa dampak pada perbedaan jenis *risk taking behavior* yang dilakukan. Beberapa perilaku meningkat seiring dengan bertambahnya usia dan beberapa perilaku juga menurun seiring dengan berjalannya usia. Sebagai contoh perilaku minum minuman keras, merokok, dan mencoba berbagai hal baru meningkat seiring bertumbuhnya usia sampai mencapai usia dewasa.

Usia memiliki cakupan yang cukup besar dalam *risk taking behavior* karena terdapat perbedaan signifikan dalam mempersepsikan risiko dari suatu tingkah laku. Individu yang terpaut usia lebih muda cenderung berpendapat risiko dari *risk taking behavior* tidak memiliki dampak yang

besar. Sehingga individu dengan usia yang lebih muda akan terlibat lebih tinggi dibandingkan usia yang lebih tua.

Gender dari individu juga memainkan peranan penting, terutama untuk memprediksi perilaku dari individu. Secara umum laki-laki dan perempuan memiliki perbedaan dalam strategi mengatasi sesuatu dan juga dalam berperilaku. Perempuan cenderung lebih banyak melakukan hal yang bersifat internalisasi yang cenderung membahayakan hidup individu. Sebagai contoh banyak perempuan yang menderita anorexia karena merasa kurang kurus, yang akhirnya berdampak buruk terhadap kesehatannya. Di lain pihak, laki-laki cenderung lebih melakukan hal yang bersifat eksternal, seperti menggunakan narkoba, menyetir sembarangan. Pria memiliki kecenderungan *risk taking behavior* yang lebih tinggi dibandingkan wanita. Karena wanita mempersepsikan suatu tindakan dapat beresiko tinggi, sedangkan pria akan mempersepsikan dirinya sebagai individu yang kuat dan kebal.

c. Kepribadian

Keterlibatan dalam *risk taking behaviour* secara signifikan dipengaruhi oleh kepribadian. Karena pada sebagian besar individu dengan kepribadian ekstrovet diketahui bahwa individu tersebut memiliki *sensation seeking* yang lebih tinggi dibandingkan kepribadian introvert. *Risk taking behavior* biasanya dilakukan oleh individu yang memiliki *sensation seeking* tinggi.

Keterlibatan individu dalam perilaku berisiko dapat dipengaruhi oleh faktor kepribadian, seperti pencarian sensasi, yaitu kebutuhan individu untuk mencari sensasi dan pengalaman yang berbeda, baru, dan

kompleks bersedia menerima risiko apa pun untuk mendapatkan sensasi tersebut (Zuckerman, 2007). Hasil penelitian yang mendukung hal tersebut dilakukan oleh Lutfi (2017) menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan terhadap variabel trait kepribadian terhadap *risk taking behavior* pada pendaki gunung di Jabodetabek.

d. Relasi orang tua-anak

Penelitian yang dilakukan oleh Andayani dan Ekowarni (2016) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui relasi orang tua-anak dan tekanan teman sebaya berperan terhadap kecenderungan perilaku pengambilan risiko pada remaja. Sampel pada penelitian ini sebanyak 218 remaja yang tinggal di kota Yogyakarta. Adapun hasil penelitian menunjukkan bahwa relasi orang tua-anak dan tekanan teman sebaya bersama-sama dapat berperan terhadap kecenderungan perilaku pengambilan risiko.

Relasi orang tua-anak secara signifikan dapat berperan terhadap kecenderungan perilaku pengambilan risiko pada remaja. Hal ini dapat terlihat pada subjek penelitian bahwa semakin positif relasi orang tua-anak berpengaruh terhadap kecenderungan perilaku pengambilan risiko yang lebih rendah. Temuan ini menunjukkan bahwa remaja mempersepsikan relasi dengan orang tua secara positif, artinya remaja merasa cukup mendapatkan dukungan dari orang tua dan mereka dapat menyelesaikan permasalahan dengan baik.

e. Pola asuh permisif

Khoiriyah (2018) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui hubungan antara harga diri dan pola asuh permisif dengan perilaku

pengambilan risiko. Subjek pada penelitian ini ialah remaja laki-laki yang berjumlah 124 yang berusia 11-18 tahun yang meminum minuman beralkohol. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan positif antara pola asuh permisif dan perilaku pengambilan risiko. Artinya, semakin tinggi pola asuh permisif maka perilaku pengambilan risiko akan semakin meningkat.

4. Dampak yang Ditimbulkan *Risk Taking Behavior*

Dari penelusuran *literature*, diperoleh bahwa kebervariasian *risk taking behavior* memengaruhi beberapa faktor, yaitu antara lain :

a. Intensi Berwirausaha

Perilaku pengambilan risiko menjadi faktor yang dapat mempengaruhi intensi berwirausaha. Perilaku pengambilan risiko adalah keberanian yang dimiliki seseorang dalam mengambil risiko. Selain itu, kewirausahaan merupakan aktivitas yang dekat dengan risiko, maka diperlukan kontrol diri agar individu berani dalam mengambil risiko, dapat melakukan aktivitas kewirausahaan dan dapat mengurangi tingkat pengangguran yang ada. Penelitian yang dilakukan oleh Fadhlillah dan Sakti (2015) terkait hubungan antara ketakutan akan kegagalan dengan intensi berwirausaha pada mahasiswa UKM *research and business* Universitas Diponegoro menunjukkan adanya hubungan negatif yang signifikan diantara keduanya.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Wijaya, Nurhadi, & Kuncoro (2017) berkaitan dengan hubungan perseptif pengambilan risiko dengan intensi berwirausaha menunjukkan adanya pengaruh yang signifikan. Penelitian lain juga dilakukan Alhabib (2015) memaparkan tentang

hubungan intensi berwirausaha dengan efikasi diri, kebutuhan akan prestasi, keberanian mengambil risiko yang menunjukkan hasil bahwa ketiga variabel tersebut memberikan pengaruh yang signifikan terhadap intensi berwirausaha baik secara bersama-sama maupun secara sendiri-sendiri.

b. Keterampilan dan Prestasi Akademik

Penelitian yang dilakukan oleh Kaur dan Sandhu (2016) terkait keterampilan hidup seorang guru dengan perilaku pengambilan risiko yang diambil. Penelitian tersebut menunjukkan hasil bahwa keterampilan yang dimiliki seorang guru berjenis kelamin laki-laki dan perempuan berbeda, guru berjenis kelamin perempuan memiliki keterampilan hidup yang lebih tinggi dibandingkan dengan guru yang berjenis kelamin laki-laki. Terkait hubungannya dengan perilaku pengambilan risiko yaitu semakin tinggi keterampilan yang dimiliki maka perilaku pengambilan risiko akan semakin rendah dilakukan oleh guru.

Hasil penelitian yang dilakukan Shukla dan Monga (2016) terkait pengaruh perilaku pengambilan risiko dengan prestasi akademik remaja, menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif antara perilaku pengambilan risiko dengan prestasi akademik siswa yaitu semakin rendah perilaku siswa dalam pengambilan risiko maka akan semakin tinggi prestasi akademik yang dicapai.

c. *Decision Making*

Penelitian yang dilakukan oleh Defoe, Dubas, dan Romer (2018) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui perbedaan usia dalam pengambilan keputusan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara

keseluruhan remaja terlibat dalam pengambilan keputusan yang lebih berisiko dari pada orang dewasa, remaja juga diartikan memiliki pengambilan keputusan yang sama dengan anak-anak. Namun, apabila anak-anak dan remaja memiliki pilihan untuk keluar dari tugas yang berisiko tersebut maka remaja akan lebih memilih untuk keluar.

5. Pengukuran mengenai *Risk taking Behavior*

a. (DOSPERT) *Domain Spesific Risk Taking*

Alat ukur yang digunakan merupakan alat ukur yang dibuat oleh Blais dan Weber. Pada alat ukur DOSPERT (*Domain Spesific Risk Taking*) pertama kali disusun pada tahun 2002 dan kemudian di revisi kembali pada tahun 2006. Alat ukur *risk taking* ini terdiri dari 30 Item yang menggunakan skala likert, alat ukur ini juga digunakan oleh beberapa peneliti yang kemudian di adaptasi ke dalam bahasa Indonesia dari bahasa Inggris yang kemudian peneliti lain juga merubah redaksi agar berhubungan dengan variable penelitian lainnya sehingga memudahkan dalam penelitian lainnya (Blais & Weber, 2006).

Alat ukur ini telah dikembangkan berkali-kali dimana pada awalnya berjumlah 101 item yang diujikan pada 560 sampel yang menghasilkan enam dimensi dari *risk taking behavior*, tetapi alat ukur DOSPERT ini memberikan hasil yang tidak memuaskan dalam penggunaan pada penelitian, sehingga jumlah item dikurangi menjadi 40 item yang dikenal dengan nama DOSPERT-G yang berisi 8 item pada masing-masing 5 dimensi. Nilai reliabilitas dalam rentang 0.7 sampai 0.87 karena reliabilitasnya $0.70 \geq 0.60$, maka instrumen skala *risk taking* tersebut dinyatakan reliabel atau andal.

Model yang digunakan pada skala ini yaitu model skala Likert. Skala Likert merupakan model skala yang dimana ketika responden akan menjawab maka responden dihadapkan pada pilihan tingkat persetujuan responden terhadap isi item. Terdapat berbagai variasi dalam alternatif pilihan jawaban, akan tetapi responden hanya di minta untuk memilih salah satu jawaban diantara lima pilihan tersebut yaitu sangat tidak mungkin, tidak mungkin, cukup memungkinkan, memungkinkan, sangat memungkinkan. Semakin tinggi skor subjek, maka semakin tinggi kemungkinan subjek untuk melakukan *risk taking behavior*.

b. *The Entrepreneurial Self Assessment Scale*

Alat ukur ini berasal dari penelitian yang berjudul "*Testing Hypotheses of Entrepreneurial Characteristics: A Study of Hong Kong MBA Students*", yang mengukur enam karakteristik entrepreneur yang salah satunya merupakan kecenderungan pengambilan risiko. Alat ukur ini terdiri dari 36 item yang mengukur enam karakteristik psikologi yaitu lokus kendali, kebutuhan berprestasi, kecenderungan mengambil risiko, toleransi ambiguitas, kepercayaan diri, dan inovasi.

c. *The Balloon Analogue Risk-Task (BART)*

BART biasanya digunakan dalam penelitian yang meneliti pengambilan risiko pada pengguna narkoba. BART terdiri dari dua versi yang berbeda namun mengukur hal yang sama. Alat ukur ini pernah digunakan oleh Bornovalova, et al., in (2005) dengan tujuan penelitian untuk mengetahui apakah ada atau tidak penggunaan narkoba yang mempengaruhi pengambilan risiko. Peneliti menguji pengambilan risiko individu yang menggunakan berbagai jenis obat untuk melihat apakah subtype obat

tersebut terkait dengan pengambilan risiko. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengguna kokain termasuk dalam perilaku pengambilan risiko yang lebih tinggi dari pada pengguna heroin.

d. *Texas Christian University (TCU)*

Alat ukur ini merupakan formulir penilaian diri yang mengandung banyak sub kategori yaitu harga diri, kecemasan, pengambilan keputusan, kepercayaan diri, dan kesesuaian sosial. Karena konten yang dimiliki alat ukur ini luas maka penggunaannya juga sangat bervariasi. Alat ukur ini telah digunakan untuk menentukan tingkat pengambilan risiko karena berhubungan dengan bunuh diri. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa ketika ketikan upaya bunuh diri meningkat maka tingkat pengambilan risiko juga akan meningkat (Lang, 2011).

D. Pengendara Motor dalam Teori Perkembangan.

Berk (2018) mengemukakan bahwa usia remaja awal hingga remaja akhir dimulai pada usia 12-18 tahun. Perubahan fisik yang terjadi pada diri seorang remaja ditandai dengan adanya sistem sirkulasi, pencernaan dan sistem respirasi yang dikelompokkan dalam perubahan fisik secara internal. Selain itu tinggi badan, berat badan, dan proporsi tubuh dikelompokkan menjadi perubahan fisik secara eksternal. Perubahan-perubahan yang terjadi dapat memengaruhi konsep diri remaja, merasa tidak yakin akan dirinya sendiri, dan kemampuan mereka sendiri.

Perkembangan kognitif mengenai pemikiran-pemikiran remaja pada masa ini semakin abstrak melebihi masa kanak-kanak, remaja mulai menyusun pola-pola untuk menyelesaikan sebuah masalah dan mengujinya secara

bertahap. Remaja juga dinilai idealis mampu berpikir tentang ciri ideal mereka sendiri, orang lain, dan dunia. Perubahan kognitif yang terjadi pada remaja juga dapat dilihat dari kemampuan mereka menguji pikirannya sendiri, pemikiran orang lain, dan apa yang orang lain nilai tentang diri mereka. Remaja juga cenderung menginterpretasikan dan memantau dunia sosial.

Seorang remaja juga di katakan lebih labil dalam proses pengambilan keputusan di bandingkan dengan orang dewasa. Hal ini disebabkan karena remaja terhambat dalam pengelolaan emosi dan tidak dapat berpikir secara rasional. Remaja juga dikatakan lebih berani mengambil risiko yang jauh lebih besar daripada orang dewasa di usia dua puluhan dan cenderung tidak menghindari potensi kerugian (Berk, 2018).

Pada usia dewasa awal ialah masa peralihan dari masa remaja akhir dengan rentang usia 18 hingga 40 tahun. Masa dewasa awal ditandai dengan perubahan psikologis dan fisik yang menyertai turunnya kemampuan reproduktif individu. Terdapat dua ciri yang merujuk pada individu yang di anggap dewasa yaitu kemandirian ekonomi dan mampu bertanggung jawab atas konsekuensi yang akan diterima dari tindakan yang dilakukan individu. Papalia dan Feldman (2014) menyatakan bahwa perkembangan dewasa awal merupakan proses perkembangan secara kognisi yang dimana individu telah mampu berpikir secara rasional, tidak kaku, dan berpikiran secara terbuka. Kematangan berpikir yang dimiliki individu dapat membuat individu lebih mampu menggunakan logika dan emosinya dalam berpikir maupun bertindak.

Perubahan kognitif yang terjadi pada masa dewasa awal di katakan juga telah mencapai keseimbangan yang lebih baik dari segi jaringan emosi atau pencarian sensasi secara bertahap yang mulai berkurang. Oleh sebab itu,

individu yang telah memasuki masa dewasa awal telah memiliki perencanaan, penalaran, dan pengambilan keputusan yang cukup baik. Selain itu, sebagian besar individu pada masa dewasa awal mengalami pertumbuhan dimana mereka memperkuat keyakinan dan nilai-nilai seperti berhasil secara pendidikan, mengikuti kegiatan prososial dan berkarier. Namun, tidak sedikit individu yang mengalami emosi seperti rendah diri, kecemasan, depresi, dan perilaku berisiko tingkat tinggi (Berk, 2015).

Selain itu, di bahas juga mengenai dewasa madya dengan rentang usia pada dewasa ini yakni 40 – 65 tahun, fungsi kognitif pada masa dewasa madya melibatkan pengalaman dan perubahan pengetahuan serta keterampilan. Individu ketika diberikan aktivitas yang menantang dan hal tersebut sesuai dengan keahlian yang individu miliki maka kecenderungan akan menang dalam aktivitas tersebut. Orang dewasa paruh baya juga menunjukkan penurunan yang lebih signifikan terkait kesehatan dan fisik mereka.

E. *Risk Taking Behavior* sebagai Moderator *Sensation Seeking* terhadap *Aggressive Driving* pada Pengendara Motor di Kota Makassar.

Pengendara sepeda motor merupakan sekelompok orang yang menjadi bagian dari pengguna jalan raya. Banyaknya pengguna jalan menjadikan pemerintah harus menetapkan peraturan-peraturan lalu lintas seperti undang-undang nomor 22 tahun 2009 yang menjelaskan terkait lalu lintas dan angkutan jalan yakni bagaimana seharusnya pengemudi dalam berkendara. Pasal 106 ayat 1 yang berbunyi setiap individu yang mengemudikan

kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Hal ini juga senada dengan pasal 106 ayat 3 yang menyatakan bahwa setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan. Aturan-aturan lain yang telah ditetapkan dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 yaitu sepeda motor diperuntukkan hanya untuk dua orang, pengemudi mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan, dan pasal 23 pengendara wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki.

Namun pada kenyataannya, masih banyak pengendara yang tidak mematuhi peraturan yang telah ditetapkan tersebut. Individu masih sering menunjukkan perilaku-perilaku negative saat berkendara. Kecenderungan individu yang dalam bertindak negative saat berkendara disebut sebagai *aggressive driving*. Individu yang di katakan melakukan *aggressive driving* apabila ia berkendara dalam kondisi marah dan sedang terburu-buru yang dapat membahayakan pengendara lain (Tasca, 2000). Pernyataan ini di dukung oleh hasil wawancara awal yang menunjukkan bahwa individu sering menyalip kendaraan lain dengan alasan terburu-buru untuk sampai ke tempat tujuan, mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, melanggar lalu lintas dan berkendara dalam keadaan mengantuk.

Penelitian-penelitian deskriptif lain juga menjelaskan bagaimana *aggressive driving* terjadi di beberapa tempat seperti di Kota Samarinda yakni sebesar 47.5% pada remaja pengendara sepeda motor (Utari, 2016) dan penelitian di Kota Sidoarjo sebesar 54,2% pada pengemudi sepeda motor (Soffania, 2018). Berdasarkan hasil wawancara awal dan penelitian

pendukung maka diperoleh fenomena *aggressive driving* pada pengendara motor. Adanya perilaku *aggressive driving* di duga menjadi penyebab tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan di jalan raya per tahun mencapai 100.000 lebih dan pengguna motor mencapai 70% yang rata-rata dikendarai kalangan anak muda. Sebanyak 73 kecelakaan yang terjadi setiap harinya atau 1 kejadian setiap 3-4 jam (Media Indonesia, 2019).

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas ini menunjukkan bahwa perlunya penanganan terhadap individu yang melakukan *aggressive driving*. Sehingga perlu di tinjau lebih hal-hal apa saja yang dapat memengaruhi seseorang melakukan perilaku *aggressive driving* salah satunya yakni kepribadian (Bagaskara, 2017) dan kecerdasan emosi (Mukarromah, 2008). Hasil wawancara menunjukkan bahwa individu yang berkendara dengan kecepatan tinggi merasa senang dan lebih menyukai aktivitas tersebut karena menantang. Perilaku yang dilakukan individu ini merupakan indikasi *sensation seeking*.

Sensation seeking merupakan kecenderungan seseorang untuk mencari sensasi dengan tujuan memenuhi kebutuhannya dalam mencari tantangan dan pengalaman yang baru. Individu yang *sensation seeker* adalah Individu yang terlibat dalam suatu perilaku yang meningkatkan stimulasi yang individu tersebut alami (Zuckerman, 1979). Selain itu, indikasi lainnya juga ditemukan bahwa ketika individu bertindak dalam situasi berisiko dan kerugian yang akan diterima lebih besar akan tetapi individu tetap bersedia menerima kerugian, perilaku ini di sebut sebagai *risk taking behavior*.

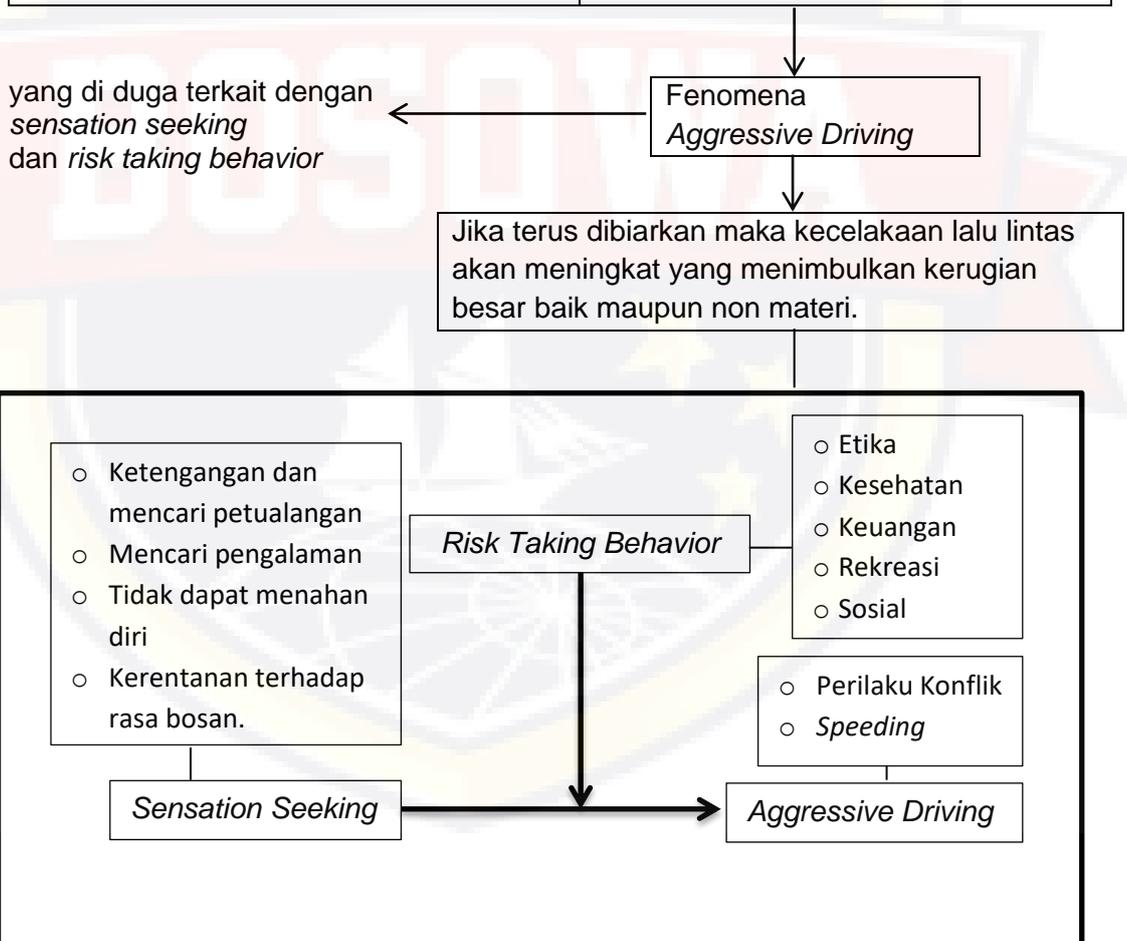
Sehingga fenomena, hasil wawancara, dan penelitian yang mendukung nampaknya *risk taking behavior* mampu menjadi penguat pengaruh *sensation*

seeking terhadap *aggressive driving* karena kecenderungan seseorang untuk mencari kesenangan saat berkendara akan meningkat apabila ia memiliki *risk taking behavior*.



F. Kerangka Pikir

Masalah	
<p>Das Sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Pasal 106 ayat 1 setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi. ○ Pasal 106 ayat 3 setiap individu yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan ○ Undang-undang nomor 22 tahun 2009 sepeda motor diperuntukkan hanya untuk dua orang, mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan, dan pengendara wajib mengutamakan keselamatan 	<p>Das Sein</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Menggunakan <i>handphone</i> saat mengemudi sehingga membahayakan pengguna jalan lain. ○ Merasa senang mengemudi dengan kecepatan tinggi ○ Mengemudi dengan kecepatan tinggi melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan. ○ Mengemudikan kendaraan di atas trotoar sehingga mengganggu pejalan kaki ○ Melawan arus saat mengemudi



Keterangan :

: Wilayah Penelitian

G. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan pemaparan sebelumnya maka dirumuskan hipotesis penelitian yakni *risk taking behavior* dapat menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif merupakan pendekatan yang berlandaskan filsafat positivisme. Tujuan penelitian ini untuk melakukan uji hipotesis dan memberikan kesimpulan terhadap penolakan atau penerimaan hipotesis yang telah ditetapkan oleh peneliti sebelumnya (Sugiyono, 2016).

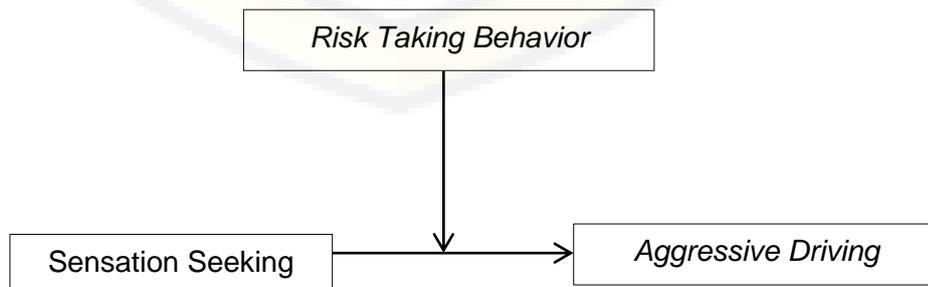
B. Variabel Penelitian

Variabel adalah segala sesuatu yang akan menjadi objek penelitian. Variabel penelitian sebagai faktor-faktor yang berperan dalam peristiwa atau gejala yang akan diteliti. Hatch dan Farhady (dalam Sugiyono, 2016) secara teoritis variabel didefinisikan sebagai atribut seseorang, atau objek yang mempunyai variasi antara satu objek dengan objek yang lain. Variabel dapat dikatakan sebagai variabel apabila memiliki variasi. Variabel dalam penelitian ini, yaitu :

Variabel Dependent (Y) : *Aggressive Driving*

Variabel Independen (X) : *Sensation Seeking*

Variabel Moderator (M) : *Risk Taking Behavior*



C. Definisi Variabel

1. Definisi Konseptual

a. *Aggressive Driving*

Mengemudi yang agresif adalah pola perilaku sosial yang tidak berfungsi yang merupakan ancaman serius bagi keselamatan publik. Mengemudi yang agresif dapat melibatkan berbagai perilaku termasuk membunyikan klakson, memberi isyarat kasar terhadap pengemudi lain, memancarkan lampu yang tinggi pada lalu lintas yang lebih tenang, dan mengemudi dengan kecepatan tinggi (Houston, Harris, dan Norman, 2003).

b. *Sensation Seeking*

Zuckerman (1979) mengungkapkan bahwa pencarian sensasi yang dilakukan individu merupakan sebuah kepribadian yang berhubungan dengan kebutuhan akan perubahan, kebutuhan untuk melakukan hal yang baru (novelty), pengalaman dan sensasi yang bersifat kompleks dan keinginan individu untuk mengambil risiko yang bersifat fisik dan sosial untuk kepentingan tertentu.

c. *Risk Taking Behavior*

Perilaku pengambilan risiko adalah berbagai aktivitas yang memungkinkan membawa sesuatu yang baru atau cukup berbahaya yang menimbulkan kecemasan pada hampir sebagian besar manusia. Keputusan individu untuk mengambil tindakan yang berisiko tersebut didasari oleh adanya kemauan dan keberanian, individu yang berani mengambil risiko, dalam kondisi gagal sekalipun, individu akan

menerima konsekuensi dan akibat dari perilaku yang dilakukan (Weber, Blaitz, & Betz, 2002).

2. Definisi Operasional

a. *Aggressive Driving*

Individu yang dikatakan *aggressive driving* jika individu tersebut secara sengaja melakukan tindakan-tindakan menyimpang dari perilaku sosial mengemudi. Perilaku individu yang melakukan *aggressive driving* didasari rasa ketidaksabaran, permusuhan, kekesalan, dan terburu-buru. *Aggressive driving* dianggap sebagai ancaman serius terhadap keselamatan publik karena mengemudikan kendaraan se cara egois dan tidak mempertimbangkan keselamatan dirinya dan orang lain.

b. *Sensation Seeking*

Individu yang dianggap sebagai *sensation seeking* cenderung senang berada dalam kondisi yang memacu adrenalin. *Sensation seeking* merupakan sifat individu yang selalu menginginkan perubahan dan bersedia menerima konsekuensi secara fisik maupun sosial dari pengalaman tersebut. Mencari sensasi dapat mengarahkan individu ke perilaku positif dan juga ke perilaku negatif. Individu akan mencari sensasi melalui aktivitas yang menantang.

c. *Risk Taking Behavior*

Risk taking behavior merupakan kecenderungan individu untuk berada didalam situasi berisiko, yang dimana situasi tersebut mengandung tingkat ketidakpastian yang tinggi. Individu mengeneralisasikan adanya konsekuensi negatif yang akan diterima dan konsekuensi positif juga akan terjadi sehingga keadaan tersebut

menjadi seimbang. Akan tetapi, apabila konsekuensi negatif yang akan diterima lebih besar dan mengandung tingkat ketidakpastian yang tinggi maka individu tersebut dapat dikatakan sebagai *risk taking behavior*.

D. Populasi & Sampel

1. Populasi

Sugiyono (2016) populasi adalah keseluruhan subjek penelitian yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang telah ditentukan oleh peneliti untuk ditelaah dalam sebuah penelitian kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi bukan hanya orang tetapi juga obyek dan benda-benda alam yang lain. Populasi meliputi karakteristik/ sifat yang dimiliki subjek atau objek tersebut. Adapun populasi yang dimaksudkan dalam penelitian ini seluruh pengendara motor yang berusia 12-65 tahun di kota Makassar.

2. Sampel

Sugiyono (2016) sampel adalah sebagian besar dari populasi yang akan diteliti dan mampu mewakili populasi secara *representative*. Sampel merupakan bagian dari keseluruhan jumlah karakteristik populasi yang diteliti. Abdullah dan Susanto (2015) mengemukakan bahwa penentuan jumlah sampel dapat dilakukan dengan menggunakan persamaan $n > \frac{1}{\alpha^2}$ dimana α yang digunakan adalah 0.05. Jadi jumlah sampel yang diambil datanya pada penelitian ini minimal 400 responden. Pada proses pengambilan sampel, peneliti berhasil mengumpulkan 713 responden yang berusia mulai dari 12 tahun hingga 65 tahun untuk kemudian dianalisis lebih lanjut.

3. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik sampling merupakan teknik pengambilan sampel pada sebuah penelitian yang akan mewakili populasi. Teknik sampling terbagi menjadi dua bagian yaitu *probability sampling* dan *non probability sampling*. Teknik yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *non probability sampling* yang merupakan teknik yang sebelumnya tidak mengetahui secara pasti jumlah subjek populasi yang ada dalam sebuah penelitian. Teknik sampling *non probability* bersifat subjektif yang artinya elemen tidak mempunyai probabilitas yang sama untuk dipilih (Supranto, 2008). Peluang masing-masing anggota populasi untuk menjadi sampel tidak diketahui. Tidak diketahuinya jumlah anggota populasi karena data yang tidak akurat.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan ialah *accidental sampling* yang dimana incidental merupakan teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan. Dengan kata lain, siapa saja yang bertemu dengan peneliti dapat dijadikan subyek dan sesuai dengan karakteristik sampel yang telah ditentukan oleh peneliti (Sugiyono, 2016). Adapun kriteria dalam penelitian ini adalah individu yang berusia 12-65 tahun yang mengendarai sepeda motor di Kota Makassar.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ialah berbentuk skala likert yang memiliki tiga respon. Respon negatif, merupakan pilihan jawaban yang diberikan subjek yang bertentangan dengan item. Respon positif, ialah respon yang telah sesuai dengan item pernyataan skala

sementara respon netral adalah respon yang menempatkan subjek di posisi tengah antara respon positif dan negatif terkait item (Azwar, 2017).

1. Skala *Aggressive Driving*

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini ialah "*Aggressive Driving Behavior Scale*" yang dikembangkan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003). ADBS memiliki enam alternative jawaban yaitu selalu, sangat sering, cukup sering, jarang, kadang-kadang, tidak pernah.

Tabel 3.1 *Blue Print* Alat Ukur *Aggressive Driving* sebelum dilakukan uji CFA (*Confirmatory factor analysis*)

Aspek	Indikator	No. Aitem		Total
		Fav	Unfav	
Perilaku Konflik	1. Membunyikan klakson		3	1
	2. Memberi isyarat Kasar	1,2,4,5,6		5
	3. Menyalakan lampu jauh	7		1
Mengebut	1. Mengebut melewati batas kecepatan	9,10		2
	2. Membuntuti kendaraan lain	8		1
	3. Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala	11		1
Total		10	1	11

Tabel 3.2 *Blue Print* Alat Ukur *Aggressive Driving* setelah dilakukan uji CFA (*Confirmatory factor analysis*)

Aspek	Indikator	No. Aitem		Total
		Fav	Unfav	
Perilaku Konflik	4. Membunyikan klakson			
	5. Memberi isyarat	1,2,4,5,6		5

Aspek	Indikator	No. Aitem		Total
		Fav	Unfav	
	Kasar			
Mengebut	6. Menyalakan lampu jauh	7		1
	4. Mengebut melewati batas kecepatan	9,10		2
	5. Membuntuti kendaraan lain	8		1
	6. Mempercepat kendaraan saat lampu kuning menyala	11		1
	Total	10		10

2. Skala *Sensation Seeking*

Skala ini dikembangkan oleh Zuckerman (dalam Roberti, 2003) teknik penskalaan yang digunakan dalam SSS ialah menggunakan skala Likert dengan 5 pilihan jawaban yaitu sangat sesuai, sesuai, netral, tidak sesuai, sangat tidak sesuai. *Score* untuk butir soal *favorable* jawaban sangat sesuai diberi *score* 5, sesuai 4, netral 3, tidak sesuai 2, sangat tidak sesuai 1. Sedangkan butir soal *unfavourable* diberi *score* sangat sesuai diberi *score* 1, sesuai 2, netral 3, tidak sesuai 4, sangat tidak sesuai 5. Semakin tinggi *score* subjek, maka semakin tinggi tingkat *sensation seeking* subjek. Semakin rendah *score* subjek, maka semakin rendah tingkat *sensation seeking* subjek. Pada skala ini peneliti menkonstruksi alat ukur dengan dasar teori dan aspek-aspek oleh Zuckerman.

Tabel 3.3 *Blue Print* Alat Ukur *Sensation Seeking* sebelum dilakukan uji CFA (*Confirmatory factor analysis*)

Dimensi	Indikator	No. Aitem		Total
		Fav	Unfav	
Thrill and Adventure Seeking	Individu menyukai kegiatan-kegiatan yang menantang	1,13,27,33	8,21	6
Experience Seeking	Individu terdorong untuk mengeksplorasi stimulus-stimulus yang mengandung sejumlah pengalaman baru	2,14,28	9,22	5
	Individu memiliki gaya hidup Antikonformitas	3,15,29		3
Disinhibition	Individu menyukai kegiatan-kegiatan yang berisiko terhadap kesehatannya	4,16,30	10,11,23	6
	Individu menyukai kegiatan yang berisiko terhadap kehidupan sosialnya	5,17,31	24	4
	Individu tidak menyukai pengalaman yang berulang	18,	25	2
Boredom Susceptibility	Individu tidak suka dengan hal-hal yang mudah ditebak	6,19,26,32	12,	5
	Individu menyukai orang-orang yang berperilaku berbeda dengan kebanyakan orang	7,20		2
Total				33

Tabel 3.4 *Blue Print* Alat Ukur *Sensation Seeking* setelah dilakukan uji CFA (*Confirmatory factor analysis*)

Dimensi	Indikator	No. Aitem		Total
		Fav	Unfav	
Thrill and Adventure	Individu menyukai kegiatan-kegiatan	1,13,27,33	8,21	6

Dimensi	Indikator	No. Aitem		Total
		Fav	Unfav	
Seeking	yang menantang			
Experience Seeking	Individu terdorong untuk mengeksplorasi stimulus-stimulus yang mengandung sejumlah pengalaman baru	2,14,28		3
	Individu memiliki gaya hidup Antikonformitas	3,15,29		3
Disinhibition	Individu menyukai kegiatan-kegiatan yang berisiko terhadap kesehatannya	4,16,30	10,11,23	6
	Individu menyukai kegiatan yang berisiko terhadap kehidupan sosialnya	5,17,31		3
Boredom Susceptibility	Individu tidak menyukai pengalaman yang berulang			0
	Individu tidak suka dengan hal-hal yang mudah ditebak	6,19,32		3
	Individu menyukai orang-orang yang berperilaku berbeda dengan kebanyakan orang	7,20		2
	Total		5	26

3. Skala *Risk Taking Behavior*

Pada alat ukur ini skala *risk taking behavior* di kontruksi sendiri oleh peneliti dengan berlandaskan aspek yang dikemukakan oleh Weber, Blais, & Betz (2002) yaitu terdiri dari lima aspek etika, keuangan, kesehatan, rekreasi, dan sosial. Skala *risk taking behavior* yang digunakan dalam

penelitian ini terdiri dari 30 item pernyataan yang terdiri dari 15 item favorable dan 15 item unfavorable. Untuk lebih jelasnya, berikut peneliti sajikan *blue print* skala *risk taking behavior* yang dikonstruksi oleh peneliti berdasarkan aspek dari Weber, Blaitz, & Betz (2002).

Tabel 3.5 *Blue Print* Alat Ukur *Risk Taking Behavior* sebelum dilakukan uji CFA (*Confirmatory factor analysis*)

Aspek	No. Altem		Total
	Fav	Unfav	
Etika	1,11,21	6,16,26	6
Keuangan	2,12,22	7,17,27	6
Kesehatan	3,13,23	8,18,28	6
Rekreasi	4,14,24	9,19,29	6
Sosial	5,15,25	10,20,30	6
Total	15	15	30

Tabel 3.6 *Blue Print* Alat Ukur *Risk Taking Behavior* sebelum dilakukan uji CFA (*Confirmatory factor analysis*)

Aspek	No. Altem		Total
	Fav	Unfav	
Etika	1,11,21	6,16,26	6
Keuangan	2,12,22	7	4
Kesehatan	13,23	8,18,28	5
Rekreasi	4,14,24	29	4
Sosial	5,15	10,20,30	5
Total	13	11	24

F. Uji Instrumen Penelitian

Variabel *risk taking behavior* dan variabel *sensation seeking* dalam penelitian ini dikonstruksi sendiri oleh peneliti dengan tetap mendasari teori *risk taking behavior* oleh Weber, Blaits, dan Betz (2002) dan teori *sensation*

seeking oleh Zuckerman (1979). Pada variabel *aggressive driving* peneliti mengadaptasi dari skala *aggressive driving behavior scale* yang dikemukakan oleh Houston, Harris, dan Norman (2003). Uji instrument dilakukan setelah melewati tahapan proses konstruksi untuk skala yang dikonstruksi sendiri oleh peneliti. Sedangkan untuk skala *aggressive driving*, sebelum uji instrument dilakukan maka terlebih dahulu melalui proses penerjemahan skala.

Adapun tahap-tahap uji instrumen yang dilakukan oleh peneliti yaitu sebagai berikut :

1. Proses Konstruksi Skala

Pada proses konstruksi alat ukur *risk taking behavior* dan *sensation seeking*, terdapat beberapa tahapan untuk menyusun item-item berdasarkan dasar teori kedua variabel. Adapun langkah-langkah untuk membuat item sebagai berikut :

- a. Peneliti menelaah setiap aspek dari variabel *sensation seeking* dengan dasar teori Zuckerman (1979) dan variabel *risk taking behavior* yang dikemukakan oleh Weber, Blaits, & Betz (2002). Peneliti menelaahnya sampai ke indikator perilaku pada setiap aspek masing-masing variabel. Berdasarkan indikator perilaku tersebut peneliti kemudian membuat item-item untuk setiap aspek dari *sensation seeking* dan *risk taking behavior*.
- b. Item-item yang telah dibuat kemudian diperlihatkan kepada dosen pembimbing untuk selanjutnya dikoreksi pada setiap itemnya.
- c. Setelah item-item dikoreksi dan disetujui oleh pembimbing, peneliti melakukan uji validitas logis dengan meminta bantuan empat dosen

sebagai *subject matter expert* (SME), kemudian SME menelaah seluruh item-item menggunakan teknik *content validity ratio* (CVR).

- d. Peneliti kemudian merevisi item-item berdasarkan saran dari para *subject matter expert* (SME).
- e. Kemudian setelah item direvisi, peneliti selanjutnya membuat skala siap sebar. Kemudian melakukan uji validitas tampak dengan mencari enam orang yang kriterianya sama dengan responden pada penelitian.
- f. Peneliti mempersiapkan skala penelitian untuk uji validitas konstruk, dan disebar kepada 150 responden. Data kemudian di analisis menggunakan *confirmatory factor analysis* (CFA) untuk menentukan item valid.
- g. Hasil analisis *confirmatory factor analysis* (CFA) memperoleh item yang valid dan tidak valid. Peneliti hanya menggunakan item-item valid untuk kemudian dianalisis uji hipotesis.

2. Proses Penerjemahan Skala

Skala *aggressive driving* merupakan skala berbahasa inggris, olehnya dilakukan proses penerjemahan terhadap skala tersebut sebelum uji instrument dilakukan. Adapun tahapan penerjemahan skala sebagai berikut:

a. Skala Asli (Bahasa Inggris) – Bahasa Indonesia

Skala *aggressive driving* (*Aggressive Driving Behavior Scale*) dalam penelitian ini berbahasa asli yaitu bahasa inggris, sebelum di uji psikometrik skala di terjemahkan terlebih dahulu sebagai syarat untuk memasuki tahap selanjutnya. Proses menerjemahkan skala dilakukan oleh dua orang yang ahli dalam bahasa inggris yaitu salah satu syarat

pertimbangannya memiliki sertifikasi. Penerjemah pertama yakni Yusparizal, M.Pd yang merupakan *alumnus of academic English, Colorado state University, USA, alumnus of graduate program in English language, and teaching in University Malang, Indonesia* dengan *score toefl 557* untuk menerjemahkan skala asli yang berbahasa Inggris ke bahasa Indonesia.

b. Bahasa Indonesia – Bahasa Inggris (*Back Translation*)

Setelah itu, skala *aggressive driving* yang diterjemahkan dari bahasa asing ke bahasa Indonesia oleh Yusparizal. Kemudian skala yang berbahasa Indonesia tersebut diterjemahkan kembali ke dalam bahasa asli yakni bahasa Inggris oleh Dwiky Darmawan dengan *score toefl 590* menerjemahkan skala *aggressive driving* yang berbahasa Indonesia ke bahasa Inggris.

c. Membandingkan Skala Asli – Hasil Terjemahan Bahasa Inggris

Setelah menerima hasil terjemahan *back translation* peneliti kemudian melakukan telaah terhadap item-item skala *aggressive driving* untuk kemudian disesuaikan dengan budaya yang ada di Kota Makassar. Apabila, terdapat bahasa yang memiliki kesamaan antara skala asli dengan skala yang telah di terjemahkan ulang dari bahasa Indonesia ke bahasa Inggris dan dapat diterapkan pada budaya yang berbeda maka skala tersebut dapat digunakan.

Tujuan dari proses penerjemahan yang dilakukan berulang kali dari skala asli ke skala berbahasa Indonesia kemudian di terjemahkan kembali ke dalam bahasa Inggris adalah untuk melihat apakah skala terjemahan Indonesia dan Inggris memiliki kesamaan makna dengan

skala aslinya, apabila terdapat kesamaan makna maka skala yang telah di terjemahkan ke dalam bahasa Indonesia dapat digunakan ke tahap pengujian psikometrik selanjutnya.

3. Uji Validitas Skala Penelitian

Azwar (2017) mengemukakan bahwa uji validitas dilakukan untuk menunjukkan sejauhmana suatu alat ukur dapat mengukur apa yang hendak di ukur. Suatu pengukuran dapat dikatakan valid ketika sesuatu yang hendak diukur dapat menunjukkan fungsi pengukurannya. Berikut tahapan uji validitas instrumen yang dilakukan pada penelitian ini:

a. Validitas Isi

Validitas isi adalah sejauhmana elemen-elemen instrumen asesmen relevan dan mewakili konstruk alat ukur yang ditargetkan dengan tujuan tertentu. Validitas isi adalah penjelasan tentang suatu alat ukur secara substansif yang fokus kepada konseptualisasi dan sejauhmana konsep-konsep sebelumnya yang ditampilkan dalam kajian literatur (Coaley, 2010).

Validitas isi merupakan validitas yang fokus kepada elemen-elemen apa yang ada dalam alat ukur. Validitas isi merupakan dasar dari validitas konstruk apabila dalam pengujian validitas isi terdapat item yang tidak valid secara isi maka tidak perlu lagi diuji kevalidannya dengan metode validitas konstruk (Azwar, 2018). Validitas isi terbagi menjadi dua bagian yaitu :

a). Validitas Logis

Peneliti melakukan validitas logis dengan cara memberikan skala penelitian kepada *subject matter expert* (SME) sebanyak tiga orang.

Expert review dilakukan oleh pakar dengan memberikan saran atau masukan dan melihat kesesuaian konteks yang akan diukur dalam penelitian. Sebelumnya peneliti telah memberikan instrumen penelitian kepada panel *expert* kemudian, panel *expert* memberikan penilaian dan saran terhadap instrumen penelitian.

Peneliti menuliskan kembali instrumen penelitian dengan mempertimbangkan hasil penilaian dan semua saran yang diberikan oleh panel *expert*. Pada penelitian ini peneliti menggunakan empat orang dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa sebagai SME (*subject matter expert*) yaitu Ibu Hasniar A. Radde S.Psi., M.Si; Ibu Nur Hikmah S.Psi.,M.Si; Ibu A. Nur Aulia Saudi S.Psi.,M.Si.; dan Ibu Sulasmi Sudirman, S.Psi.,M.A.

Subject matter expert pada variabel *aggressive driving* yakni penilaian yang diberikan oleh Ibu Sulasmi Sudirman, S.Psi.,M.A bahwa 11 item pada variabel *aggressive driving* dari segi konten dan bahasa sudah baik. Ibu Hasniar A. Radde S.Psi., M.Si menilai bahwa keseluruhan item variabel *aggressive driving* memiliki isi konten yang masih perlu direvisi yakni item 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, dan 11.

Pada variabel *sensation seeking* yang menjadi (SME) pertama yakni Ibu Hasniar A. Radde, S.Psi., M.Si yang memberikan penilaian bahwa terdapat 16 item yang perlu direvisi pada bagian bahasa maupun konten yakni item nomor 24, 33, 8, 23, 30, 22, 13, 29, 38, 21, 37, 12, 28, 20, 35, 41, 9. Terdapat pula item-item yang

disarankan untuk dihapus yakni item nomor 11, 27, 6, 39, 15, 31, 16, 32.

Ibu Nurhikmah, S.Psi., M.Si sebagai *subject matter expert* kedua pada variabel *sensation seeking* memberikan penilaiannya bahwa terdapat perbaikan mengenai bahasa yakni item nomor 18, 6, 12, 14. *Subject matter expert* ketiga yakni Ibu A. Nur Aulia Saudi S.Psi., M.Si item yang direvisi pada bagian bahasa yakni 6, 39, 30, 8. Pada variabel *risk taking behavior* juga terdapat beberapa item yang direvisi oleh tiga *subject matter expert* yakni item nomor 15, 25, 20, 27, 9.

Peneliti menggunakan *content validity ratio* (CVR) oleh Lawshe's yang menggambarkan tingkat validitas item secara empirik. Peneliti memberikan skala siap sebar kepada *subject matter expert* (SME) untuk memberikan penilaian apakah aitem-aitem bersifat esensial sesuai dengan teori. SME terdiri dari tiga orang dosen yang ahli mengenai skala yang direview. Peneliti kemudian menjumlahkan hasil review menggunakan CVR dengan rentang 0 sampai 1. Apabila hasilnya mendekati angka 1 maka item tersebut esensial dan jika menjauhi angka 1 maka aitem tersebut tidak esensial.

b). Validitas Tampang

Face Validity merupakan penilaian secara sekilas mengenai isi dari pengukuran secara kualitatif yang diperoleh dari calon responden dengan tujuan mengetahui secara umum bagaimana penerimaan fungsi pengukuran tersebut. Pada pengujian akan dipilih beberapa orang yang mewakili sampel nantinya (Sugiyono,

2016). Pada penelitian ini peneliti memberikan masing-masing skala siap sebar kepada sampel yang sesuai dengan kriteria subjek. Halaman terakhir di berikan lembar evaluasi agar sampel dapat memberikan penilaian terkait tampilan keseluruhan skala termasuk aitem-aitem yang kurang dipahami oleh sampel.

Validitas tampak pada penelitian ini sebanyak enam orang reviewer dengan rentang usia 12 sampai dengan 60 tahun. Enam *reviewer* yakni Mansyur Dg. Sitaba, Adlu Mulky, Ramadhan, Asraf, Nabila Salsabila, dan As. Keenam *reviewer* dipersilahkan untuk memberikan penilaian terhadap seluruh bagian skala yakni pengantar, identitas responden, petunjuk pengerjaan, dan aitem-aitem pada skala.

Berdasarkan hasil penilaian oleh keenam reviewer terhadap tiga skala beserta pengantar, identitas responden, dan petunjuk pengerjaan yakni pada aspek yang secara umum layout/tata letak seluruh *reviewer* mengatakan bahwa tampilan skala tersebut sudah bagus. Pada hasil penilaian umum dari aspek jenis dan ukuran huruf, seluruh responden juga mengatakan skala tersebut sudah bagus. Kemudian pada aspek bentuk skala, seluruh *reviewer* juga mengatakan bentuk skala sudah bagus.

Penilaian pada aspek pengantar skala oleh keenam *reviewer* juga di peroleh hasil konten dan bahasa. Pada bagian konten seluruh *reviewer* memberikan penilaian bahwa konten sudah sesuai begitupula pada aspek bahasa. Pada aspek identitas responden bagian konten seluruh *reviewer* memberikan penilaian bahwa

konten yang digunakan sudah sesuai. Kemudian bagian bahasa keenam *reviewer* juga mengatakan bahasa yang digunakan mudah di pahami.

Penilaian selanjutnya pada aspek petunjuk pengerjaan yakni pada bagian konten keenam *reviewer* mengatakan konten yang digunakan sudah sesuai sama halnya dengan bagian bahasa. Kemudian pada aspek aitem-aitem skala, pada bagian konten seluruh *reviewer* mengatakan bahwa 74 aitem telah memiliki konten yang sesuai. Pada bagian bahasa keenam *reviewer* mengatakan bahasa yang digunakan mudah untuk di pahami, namun aitem 27 terdapat typo sehingga peneliti perlu merevisi pada bagian tersebut.

b. Validitas Konstruk

Allen & Yen (dalam Azwar, 2019) mengungkapkan bahwa validitas konstruk adalah validitas yang sejauh mana instrumen alat ukur dapat mengukur apa yang hendak di ukur sesuai. Validitas konstruk diawali dengan suatu identifikasi dan batas terkait variabel yang diukur yang dinyatakan sebagai suatu konstruk logis menurut konsep-konsep dari variabel tersebut yang didasari oleh suatu teori.

Teori tersebut di tarik semacam konsekuensi terkait hasil tes pada kondisi tertentu. Konsekuensi tersebut kemudian diuji dan apabila hasilnya sesuai dengan harapan maka tes tersebut memiliki validasi yang baik (Azwar, 2019). Validasi yang dilakukan dalam tes ini yaitu menggunakan bantuan lisrel 8.70 dengan beberapa tahapan. Peneliti menggunakan *confirmatory factor analysis* (CFA) sebagai prosedur untuk validitas konstruk. Analisis faktor ialah sekumpulan prosedur

matematik yang kompleks untuk menganalisis keterkaitan kelompok yang terbatas yang disebut faktor (Azwar,2019).

Analisis faktor merupakan metode statistik yang digunakan pada proses pengembangan alat ukur, dengan tujuan menganalisis hubungan diantara banyaknya variabel. Faktor ialah kombinasi aitem-aitem tes yang dipercaya merupakan suatu kumpul. Aitem-aitem yang berhubungan membantu bagian konstruk dan harus dikeluarkan dari kelompoknya (Devon et al., 2007; dalam Azwar, 2019). Adapun terdapat dua tahap validitas konstruk yakni memastikan data sudah *fit* dengan syarat model akan di anggap *fit* apabila :

- 1) p-value dari chi-square nilainya lebih besar dari 0.05
- 2) (RMSEA) *Root Mean Square Error Approximation* memiliki nilai lebih kecil dari 0.05.

Tahap kedua setelah data yang diperoleh memiliki model *fit*, selanjutnya peneliti mengidentifikasi aitem yang valid dengan syarat sebagai berikut :

- 1) *Factor loading* bernilai positif
- 2) Nilai *t-value* > 1.96

Berdasarkan hasil uji analisis *confirmatory factor analysis* yang telah dilakukan menunjukkan pada variabel *aggressive driving* yang terdiri dari 11 item terdapat 1 item yang tidak valid. Variabel *sensation seeking* yang terdiri dari 33 aitem, tidak valid sebanyak 7 aitem. Kemudian pada variabel *risk taking behavior* yang awalnya terdiri dari 30 aitem tersisa 24 item karena 6 aitem tidak valid. Aitem-aitem

dikatakan tidak valid apabila nilai *factor loading* negatif dan t-value < 1.96 begitupun sebaliknya.

4. Uji Reliabilitas

Pada tahap ini, uji reliabilitas digunakan untuk mengukur tingkat konsistensi tanggapan responden terhadap item pertanyaan angket sesuai pemahaman responden terhadap pernyataan dalam skala yang diajukan. Reliabilitas melihat sejauhmana konsistensi skor yang telah diperoleh terhadap orang yang sama ketika dilakukan pengujian ulang dengan instrument yang sama namun diwaktu yang berbeda (Anastasi & Urbina, 2007). Uji reliabilitas adaptasi skala ini menggunakan aplikasi SPSS 2.0 yang akan dilakukan menggunakan *Reliability Analysis Statistic* dengan *Cronbach Alpha*. Dari hasil pengolahan data reliabilitas menggunakan IBM SPSS Statistic 20, maka diperoleh hasil sebagai berikut:

Skala	<i>Cronbach's Alpha</i>	N of items
<i>Aggressive Driving</i>	0.817	10
<i>Sensation Seeking</i>	0.755	26
<i>Risk Taking Behavior</i>	0.719	24

Berdasarkan hasil pengolahan data *reliability statistic* dengan menggunakan nilai *cronbach alpha* dan bantuan aplikasi IBM SPSS Statistic 20. Hasil uji reliabilitas terhadap 713 responden menunjukkan nilai pada skala *aggressive driving* sebesar 0.817, skala *sensation seeking* sebesar 0.755, dan skala *risk taking behavior* sebesar 0.719. Dengan kata lain, pada alat ukur *aggressive driving*, *sensation seeking*, dan *risk taking behavior* dengan nilai 0.817 yang mendekati angka 1. Maka skala *aggressive driving* dikatakan reliabel.

G. Teknik Analisis Data

1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif dilakukan dengan tujuan memberikan deskripsi mengenai data variabel yang diperoleh dari kelompok subjek penelitian (Azwar, 2017). Analisis deskriptif ialah statistik yang berguna untuk menganalisis bagaimana gambaran terkait variabel melalui data yang telah dikumpulkan (Sugiyono, 2016). Analisis deskriptif dilakukan sebelum pengujian hipotesis agar peneliti mampu memahami realitas dari variabel yang terlibat secara empirik. Analisis dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui demografi responden yakni dari jenis kelamin, usia, suku dan pekerjaan. Penelitian ini juga untuk mengetahui gambaran variabel *risk taking behavior*, *sensation seeking*, dan *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar.

2. Uji Asumsi

Uji asumsi ialah tahap pengujian pertama yang dilakukan untuk menentukan teknik uji hipotesis yang digunakan sebelum menganalisis data penelitian (Sugiyono, 2016). Kemudian, hasil pengujian yang telah diperoleh digunakan untuk menentukan pengujian hipotesis menggunakan statistic parametrik atau non parametrik. Uji asumsi melibatkan uji normalitas, uji linearitas, uji homogenitas, dan uji heterokedastisitas menggunakan SPSS 2.0.

a. Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan uji yang dilakukan sebagai prasyarat untuk melakukan analisis data. Uji normalitas dilakukan sebelum data diolah berdasarkan model-model penelitian yang diajukan. Uji normalitas data

bertujuan untuk mendeteksi distribusi data dalam satu variabel yang akan digunakan dalam penelitian. Data yang baik dan layak untuk membuktikan model-model penelitian tersebut adalah data terdistribusi secara normal.

Data yang dianggap berdistribusi normal ialah apabila jumlah data diatas dan dibawah rata-rata bernilai sama. Apabila nilai yang diperoleh tidak sama maka data tersebut tidak dapat dikatakan berdistribusi normal (Sugiyono, 2016). Uji normalitas yang digunakan adalah uji *Kolmogorov-Smirnov* karena sampel penelitian melebihi 50 orang. Apabila nilai signifikansi yang diperoleh signifikansi *Kolmogorov-Smirnov* > 0.05 maka data tersebut dikatakan terdistribusi secara normal dan jika signifikansi *Kolmogorov-Smirnov* < 0.05 maka datanya tidak terdistribusi secara normal.

b. Uji Linearitas

Uji linearitas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan linear secara signifikan atau tidak antara variabel. Teknik yang digunakan adalah analisis anova dengan menggunakan bantuan program SPSS *windows* 20 dan melihat antara F tabel dan F hitung. Interpretasi uji analisis dapat dilihat dari nilai signifikansi *deviation from linearity* yang apabila nilai signifikansi > 0.05 maka data dapat dikatakan linear dan apabila nilai signifikansi < 0.05 maka data dinyatakan tidak linear (Widhiarso, 2010).

c. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi antar variabel independen. Gejala multikolinearitas dapat dilihat

dari nilai *variance inflation factor* (VIF) yang apabila nilai VIF < 10, maka antar variabel independen tidak terjadi multikolinearitas, begitupun sebaliknya apabila nilai *variance inflation factor* (VIF) yang diperoleh lebih besar (VIF > 10) maka terjadi multikolinearitas. Adapun harapan peneliti pada pengujian ini tidak terjadi korelasi antar variabel independen atau dengan kata lain tidak terjadi multikolinearitas (Yamin & Kurniawan, 2018).

d. Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas merupakan uji asumsi yang dilakukan untuk mengetahui apakah terjadi prediksi dan residu. Uji heterokedastisitas dapat dilakukan dengan menggunakan metode *scatterplot* yang menghasilkan residu yang berbentuk pola. Apabila nilai prediksi tinggi maka akan semakin bervariasi nilai residu. Hasil uji heterokedastisitas menunjukkan apabila bentuk *scatterplot* yang diperoleh menyebar secara acak, maka data tidak terjadi heterokedastisitas begitupun sebaliknya apabila *scatterplot* membentuk suatu pola dan tidak menyebar secara acak maka data dikatakan terjadi heterokedastisitas (Yamin & Kurniawan, 2018).

3. Uji Hipotesis

Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana *risk taking behavior* dapat menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*. Teknik analisis yang digunakan pada penelitian ini ialah menggunakan analisis jalur (*path analysis*) dengan program *Process Analysis* oleh Andrew Hayes pada *software SPSS IBM Statistic 20.0 for windows*.

H. Prosedur Penelitian

1. Tahap Persiapan Penelitian

Tahap persiapan pada penelitian ini dimulai ketika peneliti telah menyelesaikan seminar proposal pada tanggal 27 Februari 2020. Setelah peneliti melakukan seminar proposal, peneliti merevisi beberapa hal yang disarankan oleh penguji. Sebelum melakukan revisi tersebut peneliti terlebih dahulu mengkonsultasikan pada pembimbing satu maupun dua. Hasil revisi yang telah di diskusikan oleh kedua pembimbing berdasarkan saran-saran penguji pula, kemudian peneliti merevisinya selama beberapa bulan hingga dapat dilanjutkan ke tahap berikutnya.

Pada bulan Juli peneliti mempersiapkan alat ukur yang akan digunakan untuk proses pengambilan data. Peneliti menggunakan tiga alat ukur untuk tiga variabel yang akan diteliti. Pada variabel *aggressive driving* peneliti mengadaptasi dari alat ukur *aggressive driving behavior scale* oleh Houston, Harris, & Norman (2003), variabel *risk taking behavior* di kontruksi sendiri oleh peneliti dengan memperhatikan aspek-aspek oleh Weber, Blaits, & Betz (2002), dan variabel *sensation seeking* juga dikonstruksi sendiri oleh peneliti berlandaskan teori Zuckerman (1979). Setelah peneliti mempersiapkan alat ukur, selanjutnya peneliti memperlihatkannya kepada pembimbing.

Selanjutnya, peneliti melakukan validasi alat ukur yakni dengan menerjemahkan skala *aggressive driving* oleh dua penerjemah yang ahli. Yusparizal sebagai penerjemah skala asli yang berbahasa ke bahasa Indonesia, penerjemah kedua Dwiky menerjemahkan skala yang telah berbahasa Indonesia kembali ke bahasa Inggris. Adapun tujuan

dilakukannya penerjemahan kembali ke bahasa asli yakni bahasa Inggris untuk melihat apakah tidak terdapat perbedaan makna pada skala asli dengan skala *back translation* bahasa Inggris.

Setelah proses penerjemahan skala *aggressive driving* dilakukan, selanjutnya kedua skala yang dikonstruksi serta skala hasil terjemahan di berikan kepada SME (*Subject Matter Expert*). Pada tahap ini terdapat empat dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa yang menjadi SME yakni Ibu Hasniar A. Radde S.Psi., M.Si; Ibu Nur Hikmah S.Psi.,M.Si; Ibu A. Nur Aulia Saudi S.Psi.,M.Si.; dan Ibu Sulasmi Sudirman, S.Psi.,M.A. Berdasarkan hasil analisis validitas logis yang dilakukan oleh SME terdapat beberapa aitem yang perlu di revisi dari ketiga skala.

Alat ukur yang telah melalui hasil uji validitas logis dan uji keterbacaan yang telah di peroleh, kemudian melalui tahap validitas tampilan. Pada tahap ini yang melakukan uji validitas tampilan adalah lima orang calon responden yang sesuai dengan kriteria penelitian. Hal yang perlu diberikan penilaian dan saran dalam skala adalah tampilan skala yang akan disebar ke sampel populasi. Peneliti kemudian memperbaiki tampilan skala berdasarkan saran-saran lima responden, setelah itu peneliti menyebarkan skala ke sampel populasi setelah mendapatkan persetujuan dari kedua pembimbing.

2. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini dimulai pada tanggal 02 Agustus 2020 sampai dengan 30 Agustus 2020 di Kota Makassar. Peneliti menyebarkan skala secara daring dan luring yang dimana daring dalam bentuk *google form* dan luring berbentuk buku. Peneliti juga menggunakan beberapa cara untuk

mengumpulkan responden yakni dengan menyebarkan *link google form* ke berbagai media social dan meminta bantuan teman untuk menyebarkan skala secara offline pada beberapa orang.

Peneliti juga menemukan beberapa kendala selama pengumpulan data seperti sulitnya mendapatkan responden dengan usia remaja dan dewasa madya. Sehingga peneliti perlu mencari cara lain untuk bisa mendapatkan responden dengan kategori usia tersebut. Kendala-kendala tidak berlangsung lama karena peneliti mendapatkan dukungan dari rekan-rekan yang bersedia mencari responden remaja dan madya.

3. Tahap Pengolahan Data dan Analisis Data

Pada tahap ini peneliti mengolah data dengan terlebih dahulu menguji validitas dan reliabilitasnya. Peneliti menggunakan 425 responden untuk di ketahui item-item mana yang valid dengan menggunakan aplikasi lisrel. Pada uji reliabilitasnya peneliti menggunakan bantuan SPSS 20.0. Selama proses uji validitas dan reliabilitas peneliti tetap mengumpulkan responden hingga tercapai 713 responden. Kemudian kedua pembimbing memberikan izin untuk melakukan uji asumsi setelah seluruh uji asumsi terpenuhi peneliti selanjutnya melakukan uji hipotesis. Selanjutnya setelah seluruh analisis data telah dilakukan dengan menggunakan beberapa aplikasi, peneliti kemudian membuat laporan untuk mendeskripsikan hasil analisis data.

I. Jadwal Penelitian

Kegiatan	Feb				Maret				Bulan April		Juli				Agustus			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	1	2	3	4	1	2	3	4
Penyusunan Proposal																		
Persiapan Instrumen Penelitian																		
Uji Instrumen																		
Pengambilan Data																		
Penginputan Data																		
Analisis Data																		
Pembuatan Laporan Penelitian																		



BAB IV

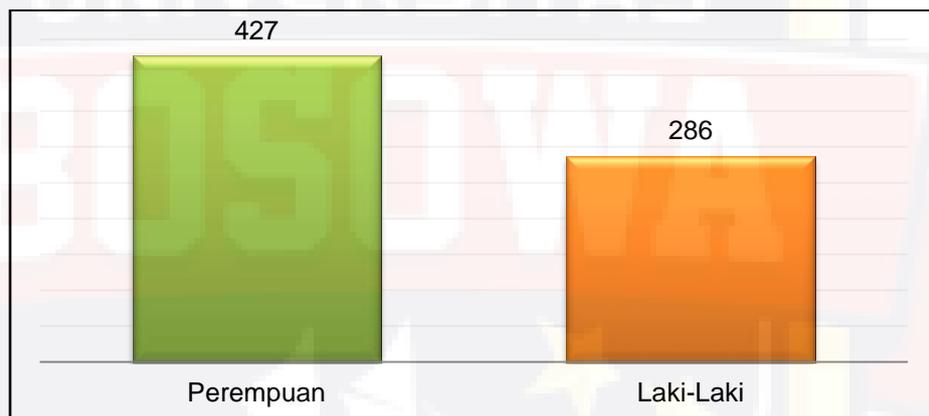
HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Analisis

1. Deskriptif Responden berdasarkan Demografi

Peneliti melakukan analisis berdasarkan demografi yang terdiri dari jenis kelamin, usia, suku, dan pekerjaan yang ditinjau dari tiga variabel yaitu *aggressive driving*, *sensation seeking*, dan *risk taking behavior*. Berikut hasil analisis data deskriptif berdasarkan demografi.

a. Jenis Kelamin



Gambar 4.1 Gambaran subjek berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan gambar 4.1 di atas data yang diperoleh dari 713 responden dapat diketahui bahwa responden perempuan terdiri 427 (59.9%) dan responden laki-laki sebanyak 286 (40.1%).

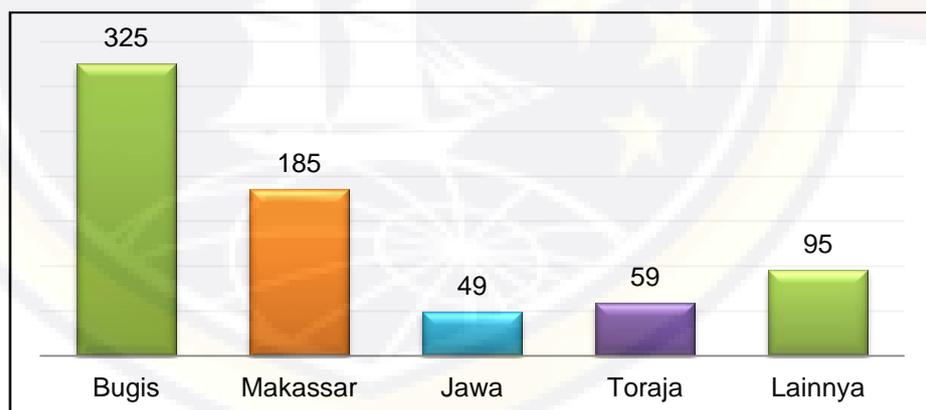
b. Usia



Gambar 4.2 Gambaran subjek berdasarkan usia

Berdasarkan gambar 4.2 di atas data yang diperoleh sebanyak 713 responden terdapat tiga kriteria usia responden yaitu remaja yang berusia 12-18 tahun sebanyak 142 (19.9%). Responden yang berusia 19-40 tahun masuk dalam kategori dewasa awal sebanyak 532 (74,6%). Responden yang masuk dalam rentang usia 41-65 tahun masuk dalam kategori dewasa madya sebanyak 32 (5.5%).

c. Suku

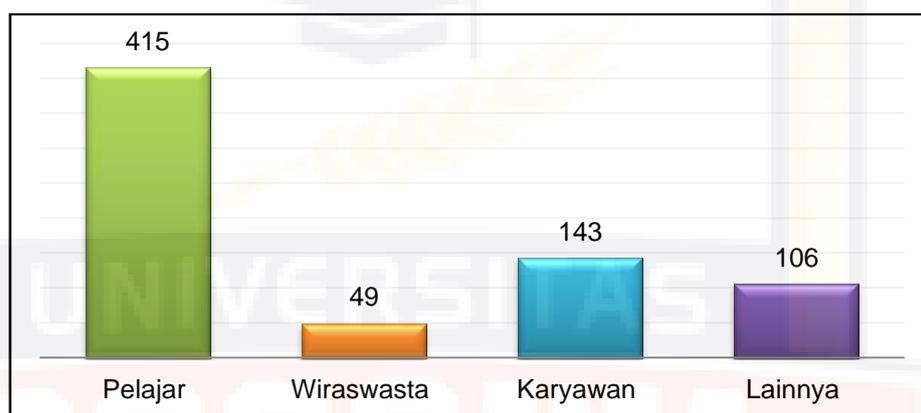


Gambar 4.3 Gambaran subjek berdasarkan suku

Berdasarkan gambar 4.3 di atas menunjukkan bahwa data yang diperoleh sebanyak 713 responden yang berasal dari suku bugis sebanyak 325 (45,6%). Responden berasal dari suku Makassar di

peroleh 185 (25.9%). Responden berasal dari suku Jawa di peroleh 49 (6.9%). Responden berasal dari suku Toraja di peroleh 59 (8.3%) dan kemudian responden yang berasal dari suku lainnya sebanyak 95 (13.3%).

d. Pekerjaan



Gambar 4.4 Gambaran subjek berdasarkan pekerjaan

Berdasarkan gambar 4.4 di atas dapat diketahui bahwa data yang diperoleh ialah sebanyak 713 responden yang terdiri dari beberapa pekerjaan yakni bekerja sebagai pelajar sebesar 415 (58.2%). Responden yang bekerja sebagai wiraswasta sebanyak 49 (6.9%). Responden dari 713 data yang diperoleh bekerja sebagai karyawan sebanyak 143 (20.1%). Responden dari 713 data yang diperoleh, masuk dalam kategori lainnya sebesar 106 (14.9%).

2. Deskriptif Variabel Berdasarkan Tingkat Skor

a. *Aggressive Driving*

Tabel 4.1. Hasil Analisis *Aggressive Driving*

Distribusi Skor	N	Min	Max	Mean	Std.Deviation
<i>Aggressive Driving</i>	713	10.00	60.00	23.54	7.36

Berdasarkan tabel 4.5 di atas dapat diketahui bahwa terdapat 713 responden yang di uji coba dalam skala *aggressive driving*. Nilai *minimum* dari total skor ialah 10 dan nilai *maximum* total skor *aggressive driving* adalah 60. Tabel di atas juga menunjukkan nilai *mean* atau rata-rata total skor *aggressive driving* adalah 23.54 dan nilai standar *deviationnya* adalah 7.36.

Tabel 4.2. Kategorisasi Skor Variabel *Aggressive Driving*

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi	Hasil Kategorisasi
Sangat Tinggi	$x > (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$X > 34.72$
Tinggi	$(\bar{X} + 0.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$27.27 < X \leq 34.72$
Sedang	$(\bar{X} - 0.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} + 0.5 \text{ SD})$	$19.82 < X \leq 27.27$
Rendah	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} - 0.5 \text{ SD})$	$12.37 \leq X < 19.82$
Sangat Rendah	$x < (\bar{X} - 1.5 \text{ SD})$	$X \leq 12.37$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan program *microsoft excel* 2010 pada variabel *aggressive driving* yang terdiri dari 10 aitem diperoleh lima tingkatan kategori yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah.



Gambar 4.7 Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Tingkat Skor

Berdasarkan diagram di atas dapat diketahui bahwa dari 713 responden diperoleh tingkat skor sangat tinggi sebanyak 57 (8%), responden berada pada tingkat skor tinggi 121 (17%), responden

berada pada tingkat skor sedang 310 (75%), responden berada pada tingkat skor rendah 202 (31.6%), dan responden pada tingkat skor sangat rendah 23 (3.2%).

b. *Sensation Seeking*

Tabel 4.3. Hasil Analisis *Sensation Seeking*

Distribusi Skor	N	Min	Max	Mean	Std.Deviation
<i>Sensation Seeking</i>	713	48.00	112.00	76.89	9.47

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa terdapat 713 responden yang di uji coba dalam skala *sensation seeking*. Nilai *minimum* dari total skor ialah 48 dan nilai *maximum* total skor *sensation seeking* adalah 112. Tabel di atas juga menunjukkan nilai mean atau rata-rata total skor *sensation seeking* adalah 76.89 dan nilai standar *deviation*nya adalah 9.47.

Tabel 4.4 Kategorisasi Skor Variabel *Sensation Seeking*

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi	Hasil Kategorisasi
Sangat Tinggi	$x > (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$X > 91.11$
Tinggi	$(\bar{X} + 0.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$81.63 < X \leq 91.11$
Sedang	$(\bar{X} - 0.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} + 0.5 \text{ SD})$	$72.15 < X \leq 81.63$
Rendah	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} - 0.5 \text{ SD})$	$62.67 \leq X < 72.15$
Sangat Rendah	$x < (\bar{X} - 1.5 \text{ SD})$	$X \leq 62.67$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan program Microsoft excel 2010 pada variabel *sensation seeking* yang terdiri dari 26 aitem diperoleh lima tingkatan kategori yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah.



Gambar 4.6 Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Tingkat Skor

Berdasarkan diagram di atas dapat diketahui bahwa dari 713 responden diperoleh tingkat skor sangat tinggi sebanyak 42 (5.9%), responden berada pada tingkat skor tinggi 175 (24.5%), responden berada pada tingkat skor sedang 265 (37.2%), responden berada pada tingkat skor rendah 187 (26.2%), dan responden pada tingkat skor sangat rendah 42 (6.2%).

c. *Risk Taking Behavior*

Tabel 4.5 Hasil Analisis *Risk Taking Behavior*

Distribusi Skor	N	Min	Max	Mean	Std.Deviation
<i>Risk Taking Behavior</i>	713	32.00	79.00	56.09	8.16

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa terdapat 713 responden yang di uji coba dalam skala *risk taking behavior*. Nilai *minimum* dari total skor ialah 32 dan nilai *maximum* total skor *risk taking behavior* adalah 79. Tabel di atas juga menunjukkan nilai mean atau rata-rata total skor *risk taking behavior* adalah 56.09 dan nilai standar *deviation*nya adalah 8.16.

Tabel 4.6 Kategorisasi Skor Variabel *Risk Taking Behavior*

Kategorisasi Penormaan	Rumus Kategorisasi	Hasil Kategorisasi
Sangat Tinggi	$x > (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$X > 68.34$
Tinggi	$(\bar{X} + 0.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} + 1.5 \text{ SD})$	$60.18 < X \leq 68.34$
Sedang	$(\bar{X} - 0.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} + 0.5 \text{ SD})$	$52.01 < X \leq 60.18$
Rendah	$(\bar{X} - 1.5 \text{ SD}) < x \leq (\bar{X} - 0.5 \text{ SD})$	$43.84 \leq X < 52.01$
Sangat Rendah	$x < (\bar{X} - 1.5 \text{ SD})$	$X \leq 43.84$

Berdasarkan hasil analisis menggunakan program Microsoft excel 2010 pada variabel *risk taking behavior* yang terdiri dari 24 aitem diperoleh lima tingkatan kategori yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah.

Gambar 4.7 Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Tingkat Skor

Berdasarkan diagram di atas dapat diketahui bahwa dari 713 responden diperoleh tingkat skor sangat tinggi sebanyak 46 (6.5%), responden berada pada tingkat skor tinggi 174 (24.4%), responden berada pada tingkat skor sedang 255 (35.8%), responden berada pada tingkat skor rendah 192 (26.9%), dan responden pada tingkat skor sangat rendah 46 (6.5%).

3. Deskriptif Variabel Berdasarkan Demografi

a. Deskriptif Variabel *Risk Taking Behavior*

1). Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Jenis Kelamin

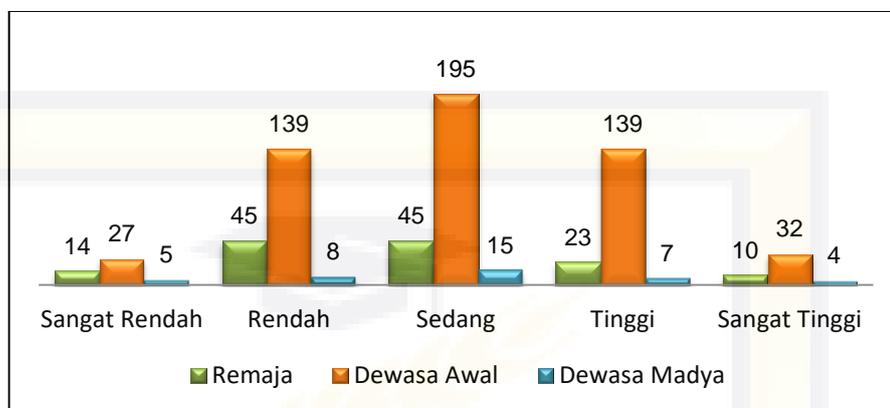


Gambar 4.8. Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Jenis Kelamin.

Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *risk taking behavior* yang ditinjau dari jenis kelamin di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 29 responden perempuan, tingkat skor rendah sebanyak 135 responden perempuan, tingkat skor sedang sebanyak 153 responden perempuan, tingkat skor tinggi sebanyak 90 responden perempuan, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 20 responden perempuan.

Selain itu, dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan jenis kelamin laki-laki yaitu 17 responden laki-laki berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 57 responden laki-laki, tingkat skor sedang sebanyak 102 responden laki-laki, tingkat skor tinggi sebanyak 84 responden laki-laki, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 26 responden laki-laki.

2). Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Usia



Gambar 4.9 Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Usia.

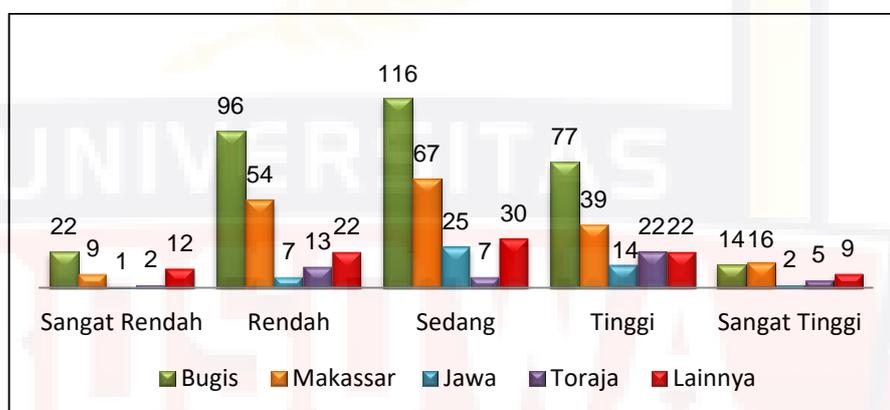
Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *risk taking behavior* yang ditinjau dari usia di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 14 responden remaja, tingkat skor rendah sebanyak 45 responden remaja, tingkat skor sedang sebanyak 45 responden remaja, tingkat skor tinggi sebanyak 28 responden remaja, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 10 responden remaja.

Selain itu, dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan usia dewasa awal dengan rentang usia 18-40 tahun yaitu 27 responden dewasa awal berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 139 responden dewasa awal, tingkat skor sedang sebanyak 195 responden dewasa awal, tingkat skor tinggi sebanyak 139 responden dewasa awal, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 32 responden dewasa awal.

Adapun dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan usia dengan rentang usia 41-65 tahun

atau yang di sebut dewasa madya yaitu 5 responden dewasa madya berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 8 responden dewasa madya, tingkat skor sedang sebanyak 15 responden dewasa madya, tingkat skor tinggi sebanyak 7 responden dewasa madya, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 4 responden dewasa madya.

3).Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Suku



Gambar 4.10 Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Suku.

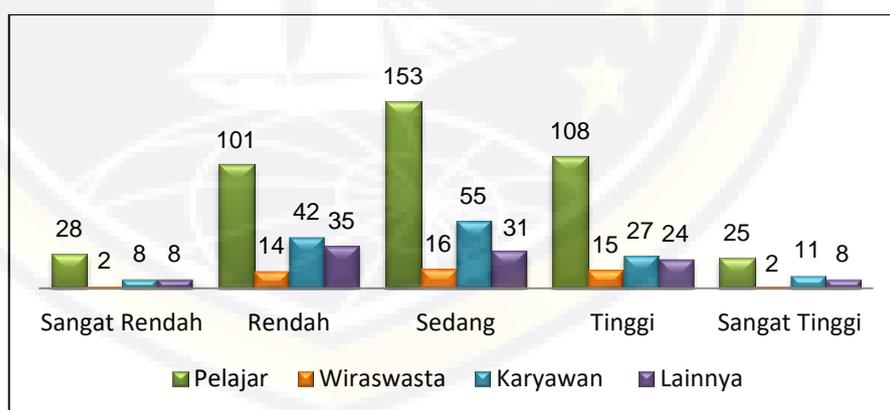
Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *risk taking behavior* yang ditinjau dari suku bugis di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 22 responden, tingkat skor rendah sebanyak 96 responden, tingkat skor sedang sebanyak 116 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 77 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 14 responden.

Selain itu, dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan suku Makassar yaitu 9 responden berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 54 responden, tingkat skor sedang sebanyak 67 responden, tingkat

skor tinggi sebanyak 39 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 16 responden. Suku Jawa memperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 1 responden, tingkat skor rendah sebanyak 7 responden, 25 responden berada pada tingkat skor sedang, 14 responden berada pada tingkat skor tinggi, dan 2 responden berada pada tingkat skor sangat tinggi.

Adapun dari 713 data diperoleh juga suku toraja dengan tingkat skor sangat rendah sebanyak 2 responden, tingkat skor rendah sebanyak 13 responden, tingkat skor sedang sebanyak 17 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 22 responden, dan tingkat skor sangat tinggi 5 responden. Terdapat juga suku lainnya yang memiliki tingkat skor sangat rendah sebanyak 12 responden, tingkat skor rendah sebanyak 22 responden, tingkat skor sedang sebanyak 30 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 22 responden, dan skor sangat tinggi sebanyak 9 responden.

4). Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Pekerjaan



Gambar 4.11. Deskriptif *Risk Taking Behavior* Berdasarkan Pekerjaan.

Berdasarkan data yang diperoleh sebanyak 713 responden dapat diketahui bahwa pada kategori pekerjaan sebagai pelajar

diperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 28 responden, tingkat skor rendah sebanyak 101 responden, tingkat skor sedang 153 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 108 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 25 responden. Selain itu, responden yang bekerja sebagai wiraswasta memperoleh 2 responden berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 14 responden, tingkat skor sedang sebanyak 16 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 15 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 2 responden.

Adapun dari data yang diperoleh sebanyak 713 responden pada kategori pekerjaan sebagai karyawan yaitu terdapat 8 responden pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 42 responden, tingkat skor sedang sebanyak 55 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 27 responden, dan 11 responden pada tingkat skor sangat tinggi. Kemudian pekerjaan yang di kategorikan sebagai lainnya memperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 8 responden, tingkat skor rendah sebanyak 35 responden, tingkat skor sedang sebanyak 31 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 24 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 8 responden.

b. Deskriptif Variabel *Sensation Seeking*

1). Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Jenis Kelamin

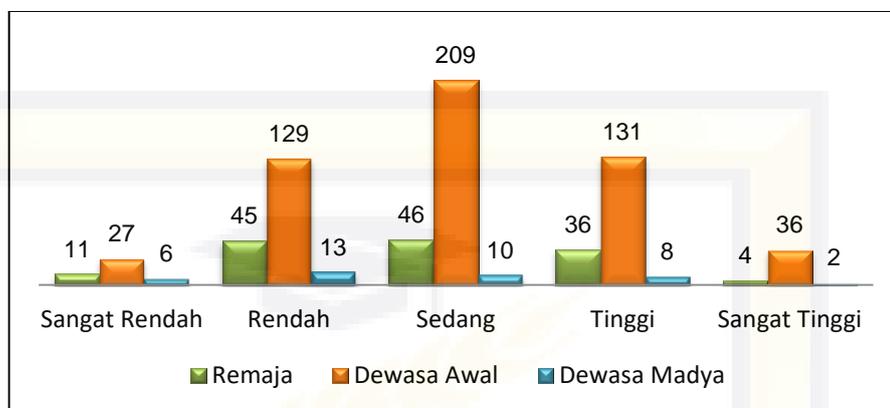


Gambar 4.12 Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Jenis Kelamin.

Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *sensation seeking* yang ditinjau dari jenis kelamin diperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 32 responden perempuan, tingkat skor rendah sebanyak 140 responden perempuan, tingkat skor sedang sebanyak 157 responden perempuan, tingkat skor tinggi sebanyak 81 responden perempuan, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 17 responden perempuan.

Selain itu dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan jenis kelamin laki-laki yaitu 12 responden laki-laki berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 47 responden laki-laki, tingkat skor sedang sebanyak 108 responden laki-laki, tingkat skor tinggi sebanyak 94 responden laki-laki, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 25 responden laki-laki.

2).Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Usia



Gambar 4.13 Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Usia.

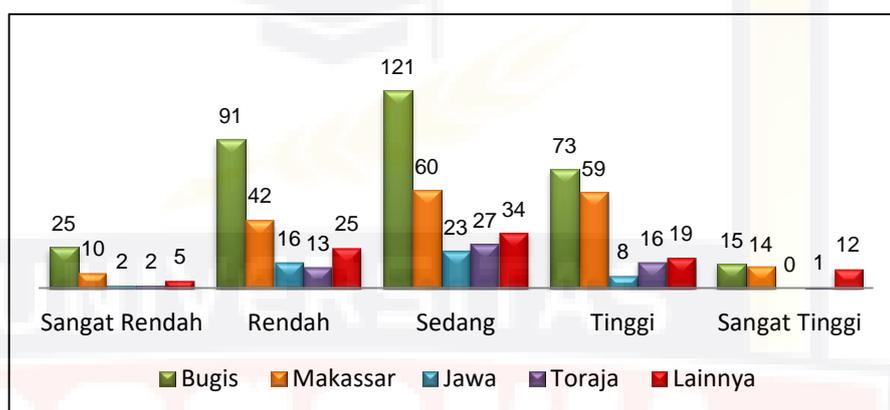
Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *sensation seeking* yang ditinjau dari usia di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 11 responden remaja, tingkat skor rendah sebanyak 45 responden remaja, tingkat skor sedang sebanyak 46 responden remaja, tingkat skor tinggi sebanyak 36 responden remaja, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 4 responden remaja.

Selain itu dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan usia dewasa awal dengan rentang usia 18-40 tahun yaitu 27 responden dewasa awal berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 129 responden dewasa awal, tingkat skor sedang sebanyak 209 responden dewasa awal, tingkat skor tinggi sebanyak 131 responden dewasa awal, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 36 responden dewasa awal.

Adapun dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan usia dengan rentang usia 41-65 tahun atau yang di sebut sebagai dewasa madya yaitu pada tingkat skor

sangat rendah sebanyak 6 responden, tingkat skor rendah sebanyak 13 responden, tingkat skor sedang sebanyak 10 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 8 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 2 responden dewasa madya.

3). Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Suku



Gambar 4.14 Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Suku.

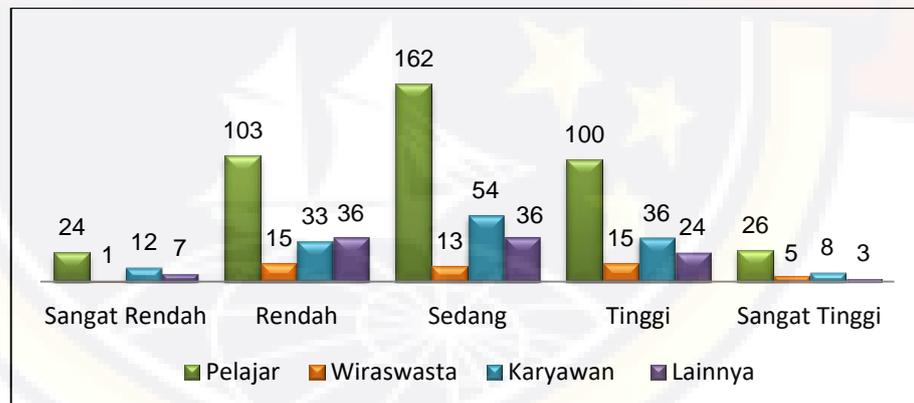
Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *sensation seeking* yang ditinjau dari suku bugis di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 25 responden, tingkat skor rendah sebanyak 91 responden, tingkat skor sedang sebanyak 121 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 73 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 15 responden.

Selain itu dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan suku Makassar yaitu 10 responden berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 42 responden, tingkat skor sedang sebanyak 60 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 59 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 14 responden. Suku jawa memperoleh tingkat skor

sangat rendah sebanyak 2 responden, tingkat skor rendah sebanyak 16 responden, 23 responden berada pada tingkat skor sedang, 8 responden berada pada tingkat skor tinggi, dan tidak terdapat responden yang berada pada tingkat skor sangat tinggi.

Adapun dari 713 data diperoleh juga suku toraja dengan tingkat skor sangat rendah sebanyak 2 responden, tingkat skor rendah sebanyak 13 responden, tingkat skor sedang sebanyak 27 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 16 responden, dan tingkat skor sangat tinggi 1 responden. Terdapat juga suku lainnya yang memiliki tingkat skor sangat rendah sebanyak 5 responden, tingkat skor rendah sebanyak 25 responden, tingkat skor sedang sebanyak 34 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 19 responden, dan skor sangat tinggi sebanyak 12 responden.

4). Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Pekerjaan



Gambar 4.15 Deskriptif *Sensation Seeking* Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan data yang diperoleh sebanyak 713 responden dapat diketahui bahwa pada kategori pekerjaan sebagai pelajar diperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 24 responden, tingkat skor rendah sebanyak 103 responden, tingkat skor sedang 162

responden, tingkat skor tinggi sebanyak 100 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 26 responden. Selain itu, responden yang bekerja sebagai wiraswasta tidak memperoleh tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 15 responden, tingkat skor sedang sebanyak 13 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 15 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 5 responden.

Adapun dari data yang diperoleh sebanyak 713 responden pada kategori pekerjaan sebagai karyawan yaitu terdapat 12 responden pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 33 responden, tingkat skor sedang sebanyak 54 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 36 responden, dan 8 responden pada tingkat skor sangat tinggi. Kemudian pekerjaan yang di kategorikan sebagai lainnya memperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 7 responden, tingkat skor rendah sebanyak 36 responden, tingkat skor sedang sebanyak 36 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 24 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 3 responden.

c. Deskriptif *Aggressive Driving*

1). Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin

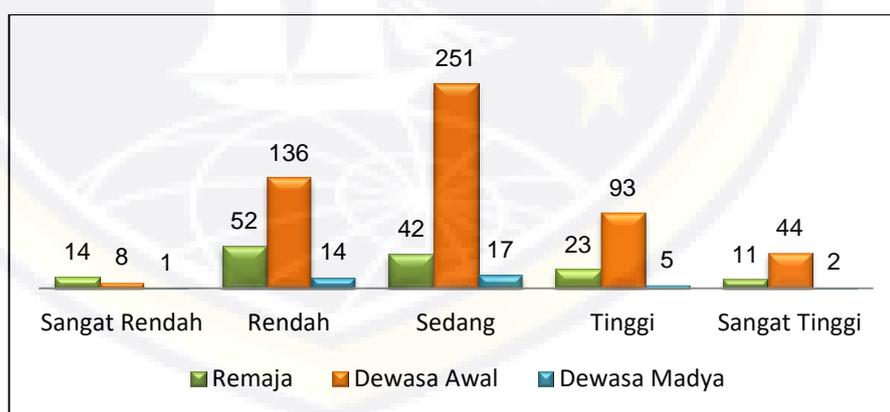


Gambar 4.16 Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Jenis Kelamin.

Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *aggressive driving* yang ditinjau dari jenis kelamin di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 17 responden perempuan, tingkat skor rendah sebanyak 141 responden perempuan, tingkat skor sedang sebanyak 180 responden perempuan, tingkat skor tinggi sebanyak 69 responden perempuan, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 20 responden perempuan.

Selain itu dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan jenis kelamin laki-laki yaitu 6 responden laki-laki berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 61 responden laki-laki, tingkat skor sedang sebanyak 130 responden laki-laki, tingkat skor tinggi sebanyak 52 responden laki-laki, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 37 responden laki-laki.

2). Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia



Gambar 4.17 Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia.

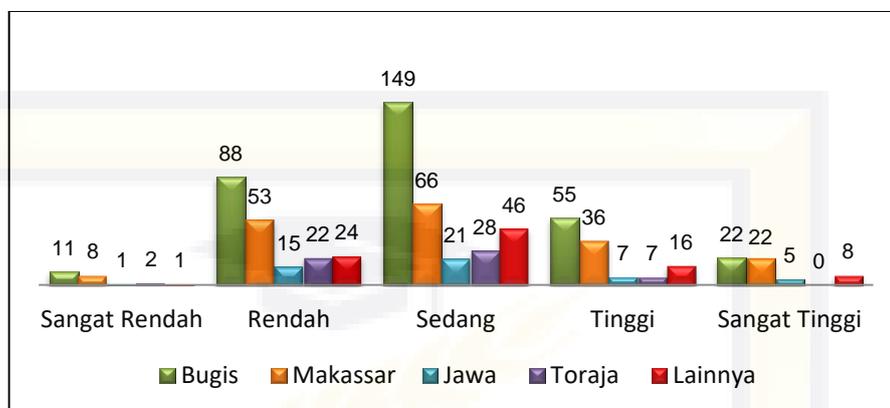
Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden adalah 713. Pada variabel *aggressive*

driving yang ditinjau dari rentang usia 12-18 di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 14 responden remaja, tingkat skor rendah sebanyak 52 responden remaja, tingkat skor sedang sebanyak 42 responden remaja, tingkat skor tinggi sebanyak 23 responden remaja, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 11 responden remaja.

Selain itu dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan usia dewasa awal dengan rentang usia 18-40 tahun yaitu 8 responden dewasa awal berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 136 responden dewasa awal, tingkat skor sedang sebanyak 251 responden dewasa awal, tingkat skor tinggi sebanyak 93 responden dewasa awal, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 44 responden dewasa awal.

Adapun dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan usia dengan rentang usia 41-65 tahun atau yang di sebut sebagai dewasa madya yaitu pada tingkat skor sangat rendah sebanyak 1 responden, tingkat skor rendah sebanyak 14 responden, tingkat skor sedang sebanyak 17 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 5 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 2 responden dewasa madya.

3). Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Suku



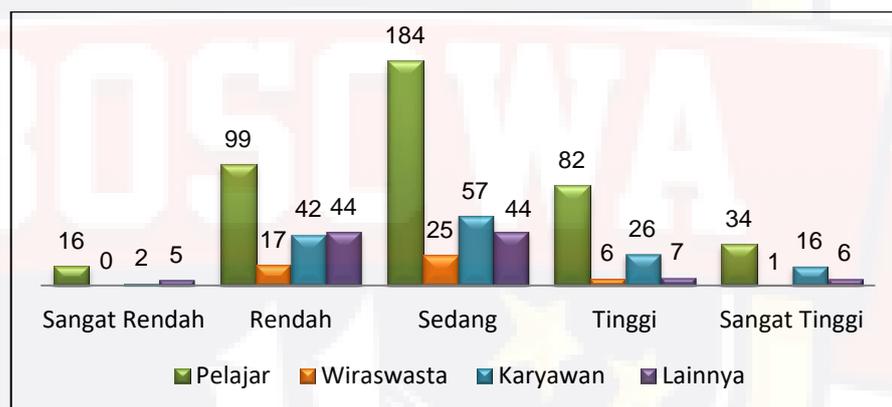
Gambar 4.18 Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Suku

Berdasarkan data yang diperoleh dapat diketahui bahwa total keseluruhan responden ada lah 713. Pada variabel *aggressive driving* yang ditinjau dari suku bugis di peroleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 11 responden, tingkat skor rendah sebanyak 88 responden, tingkat skor sedang sebanyak 149 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 55 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 22 responden.

Selain itu, dari 713 data yang diperoleh juga mendeskripsikan tingkat skor berdasarkan suku Makassar yaitu 8 responden berada pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 53 responden, tingkat skor sedang sebanyak 66 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 36 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 22 responden. Suku jawa memperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 1 responden, tingkat skor rendah sebanyak 15 responden, 21 responden berada pada tingkat skor sedang, 7 responden berada pada tingkat skor tinggi, dan 5 responden yang berada pada tingkat skor sangat tinggi.

Adapun dari 713 data diperoleh juga suku toraja dengan tingkat skor sangat rendah sebanyak 2 responden, tingkat skor rendah sebanyak 22 responden, tingkat skor sedang sebanyak 28 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 7 responden, dan tidak terdapat responden pada tingkat skor sangat tinggi. Terdapat juga suku lainnya yang memiliki tingkat skor sangat rendah sebanyak 1 responden, tingkat skor rendah sebanyak 24 responden, tingkat skor sedang sebanyak 46 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 16 responden, dan skor sangat tinggi sebanyak 8 responden.

4). Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Pekerjaan



Gambar 4.19 Deskriptif *Aggressive Driving* Berdasarkan Pekerjaan.

Berdasarkan data yang diperoleh sebanyak 713 responden dapat diketahui bahwa pada kategori pekerjaan sebagai pelajar diperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 16 responden, tingkat skor rendah sebanyak 99 responden, tingkat skor sedang 184 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 82 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 34 responden. Selain itu, responden yang bekerja sebagai wiraswasta tidak memperoleh tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 17

responden, tingkat skor sedang sebanyak 25 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 6 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 1 responden.

Adapun dari data yang diperoleh sebanyak 713 responden pada kategori pekerjaan sebagai karyawan yaitu tidak terdapat 2 responden pada tingkat skor sangat rendah, tingkat skor rendah sebanyak 42 responden, tingkat skor sedang sebanyak 57 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 26 responden, dan 16 responden pada tingkat skor sangat tinggi. Kemudian pekerjaan yang di kategorikan sebagai lainnya memperoleh tingkat skor sangat rendah sebanyak 5 responden, tingkat skor rendah sebanyak 44 responden, tingkat skor sedang sebanyak 44 responden, tingkat skor tinggi sebanyak 7 responden, dan tingkat skor sangat tinggi sebanyak 6 responden.

4. Hasil Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas merupakan uji yang digunakan untuk menentukan apakah data terdistribusi secara normal atau tidak terdistribusi secara normal. Pada penelitian ini peneliti menggunakan uji normalitas dengan uji *kolmogorov smirnov* yang apabila nilai signifikansinya lebih besar dari 0.5 ($\text{sig} > 0.5$) maka datanya dapat dikatakan terdistribusi secara normal. Namun apabila nilai signifikasi lebih kecil dari 0.5 ($\text{sig} < 0.5$) maka data dapat dikatakan tidak terdistribusi secara normal. Berikut hasil analisis uji normalitas menggunakan SPSS 20.0 :

Tabel 4.7. Hasil Uji Normalitas

Variabel	Kolmogorov*	Sig**	Keterangan
<i>Aggressive Driving, Risk Taking Behavior, Sensation Seeking</i>	1.319	0.062	Terdistribusi Normal

Keterangan :

* Kolmogorov = Nilai signifikansi uji normalitas Kolmogorov Smirnov.

** Sig = Nilai signifikansi $p > 0.05$

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel *aggressive driving, risk taking behavior, dan sensation seeking* ialah 0.062 artinya data yang diperoleh dari ketiga variabel terdistribusi secara normal.

b. Uji Linearitas

Uji linearitas merupakan uji yang digunakan untuk menentukan apakah data terdistribusi secara linear atau tidak terdistribusi secara linear. Apabila nilai signifikansi *linearity* lebih kecil dari 0.5 ($\text{sig} < 0.5$) maka datanya dapat dikatakan terdistribusi secara linear. Namun apabila nilai signifikansi lebih besar dari 0.5 ($\text{sig} > 0.5$) maka data dikatakan tidak terdistribusi secara linear (Widhiarso, 2010). Peneliti menggunakan nilai sig *linearity*. Berikut hasil analisis uji linearitas menggunakan SPSS 20.0.

Tabel 4.8. Hasil Uji Linearitas

Variabel	Linearity		Keterangan
	F*	Sig. F (p)**	
<i>Aggressive Driving dan Sensation Seeking</i>	0.827	0.771	Linear
<i>Aggressive Driving dan Risk Taking Behavior</i>	1.862	0.000	Tidak Linear

Keterangan :

*F = Nilai koefisien *deviation from linearity*

**Sig.F = Nilai signifikansi $p > 0.05$

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan tabel di atas menunjukkan bahwa nilai signifikansi variabel *aggressive driving* dan *sensation seeking* yakni nilai F sebesar 0.827 dan nilai signifikansi F sebesar 0.771. Pada variabel *aggressive driving* dan *risk taking behavior* nilai F sebesar 1.862 dan nilai signifikansi F sebesar 0.000. Kriteria data dikatakan terdistribusi secara yakni ketika nilai *deviation from linearity* > 0.05 . Adapun peneliti melihat nilai signifikansi F yang lebih besar dari 0.05 (Sig > 0.05), karena nilai signifikansi yang diperoleh dari *aggressive driving* dan *sensation seeking* sebesar 0.771 maka data dikatakan terdistribusi secara linear. Kemudian *aggressive driving* dan *risk taking behavior* lebih kecil dari 0.05 ($0.000 > 0.05$). Maka data dikatakan tidak terdistribusi secara linear.

c. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas merupakan uji yang digunakan untuk melihat apakah terdapat korelasi antara variabel independen. Apabila nilai VIF (*variance inflation factor*) lebih kecil dari 10 ($VIF < 10$) maka data variabel independen tidak terjadi multikolinearitas. Namun apabila nilai VIF (*variance inflation factor*) lebih besar dari 10 ($VIF > 10$) maka data variabel independen dapat dikatakan terjadi multikolinearitas. Berikut hasil analisis uji multikolinearitas menggunakan SPSS 20.0 :

Tabel 4.9 Hasil Uji Multikolinearitas

Prediktor	Collinearity Statistic		Keterangan
	Tolerance*	VIF**	
<i>Risk Taking Behavior , Sensation Seeking</i>	1.000	1.000	Tidak terjadi multikolinearitas

Keterangan :

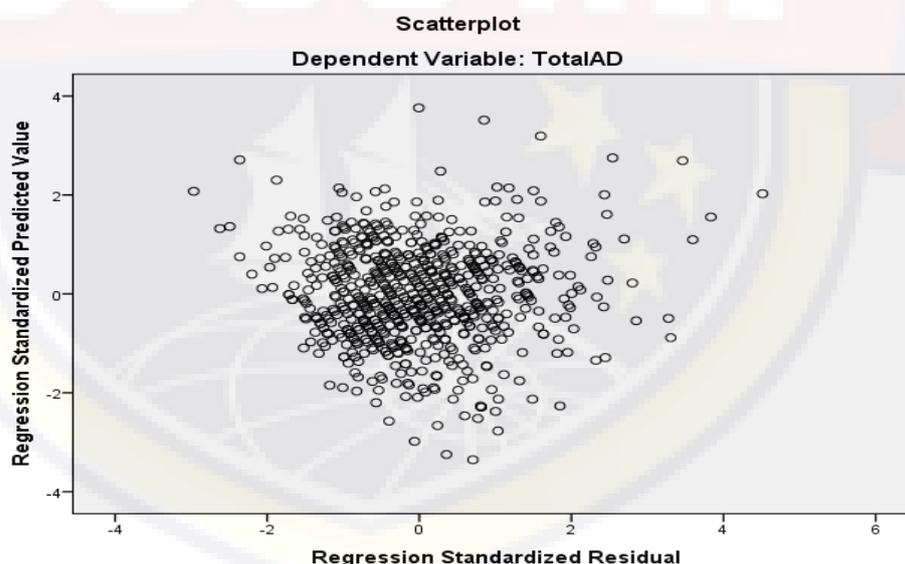
* *Tolerance* = Nilai *tolerance* > 0.10

** VIF = Nilai *variance inflation factor* < 10.00

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa nilai VIF (*variance inflation factor*) variabel independen *risk taking behavior* dan *sensation seeking* ialah 1. Maka dapat dikatakan data tidak terjadi multikolinearitas karena nilai VIF 1 lebih kecil dari < 10 .

d. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas merupakan uji asumsi untuk mengetahui apakah terjadi penyebaran residu secara acak atau tidak. Apabila residu pada *scatterplot* tidak membentuk suatu pola atau menyebar secara acak maka dapat dikatakan data tidak terjadi heteroskedastisitas. Namun apabila residu *scatterplot* membentuk suatu pola dan tidak menyebar secara acak maka data dikatakan terjadi heteroskedastisitas (Yamin & Kurniawan, 2018). Berikut hasil analisis uji heteroskedastisitas menggunakan SPSS 20.0 :



Gambar 4. Hasil Uji Heterisokedastisitas menggunakan *Scatterplot*

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan menggunakan SPSS 20.0 dapat di ketahui *scatterplot* di atas residu yang terdapat pada

penelitian ini tidak membentuk sebuah pola atau menyebar acak. Dengan kata lain tidak terjadi heteroskedastisitas pada penelitian ini.

5. Hasil Uji Hipotesis

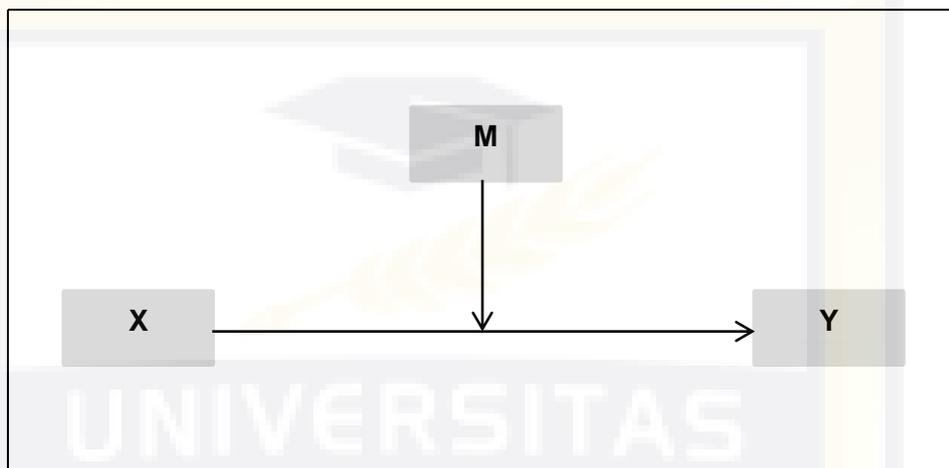
Setelah melakukan uji asumsi maka terbukti ketiga variabel yakni *risk taking behavior*, *sensation seeking*, dan *aggressive driving*. Memenuhi syarat uji asumsi normalitas, linearitas, multikolinearitas, dan heteroskedastisitas. Maka data dapat dilanjutkan ke tahap selanjutnya yaitu uji hipotesis menggunakan analisis jalur dengan variabel independen (X) *sensation seeking*, variabel dependen (Y) *aggressive driving*, dan variabel moderator (M) *risk taking behavior*. Adapun hipotesis pada penelitian ini sebagai berikut :

Ho: *Risk Taking Behavior* tidak dapat menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar.

Ha: *Risk Taking Behavior* dapat menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar.

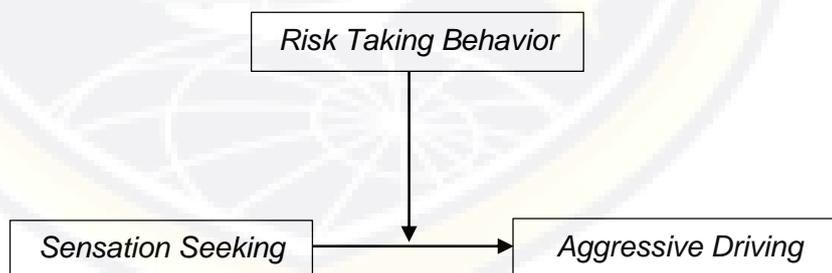
Uji hipotesis pada penelitian ini yakni *risk taking behavior* sebagai moderator *sensation seeking* dalam memprediksi *aggressive driving*. Penelitian ini bertujuan untuk melihat kemampuan *risk taking behavior* sebagai moderator *sensation seeking* dalam memprediksi *aggressive driving*. Untuk menjawab tujuan penelitian tersebut, menggunakan analisis jalur (*path analysis*) dengan program *Process Analysis* oleh Andrew Hayes pada *software SPSS IBM Statistic 20.0 for windows*. Pada

model-model analisis yang dikembangkan oleh Hayes (Hayes, 2013) terdapat 74 model mediasi yang bervariasi peneliti menggunakan mediasi model 1 untuk di uji peneliti, berikut modelnya:



Gambar 4.20. Model Satu Mediasi Hayes

Dalam model 1 tersebut, X merupakan *sensation seeking* yang menjadi variabel independen, Y merupakan *aggressive driving* yang menjadi variabel dependen, dan M merupakan *risk taking behavior* yang menjadi variabel moderator. Variabel penelitian, dalam model 1 dapat di buat diagram sebagai berikut:



Setelah analisis dilakukan diperoleh hasil analisis sebagai berikut :

Tabel 4.10 Kontribusi *Sensation Seeking* dan *Risk Taking Behavior* sebagai *predictor* secara bersama terhadap *Aggressive Driving*.

Variabel	R	R Square*	F**	p***
<i>Sensation seeking</i> dan <i>Risk Taking Behavior</i> terhadap <i>Aggressive Driving</i>	0.416	0.173	49.567	0.000

Keterangan :

**R Square* = koefisien determinan

**F = Nilai uji koefisien regresi secara stimultan

***Sig = Nilai signifikansi $p > 0.05$

Berdasarkan tabel 4.10 di atas memberi informasi mengenai hasil analisis *sensation seeking* dan *risk taking behavior* sebagai prediktor secara bersama terhadap *aggressive driving*. Terlihat bahwa besar kontribusinya *sensation seeking* dan *risk taking behavior* sebagai prediktor sebesar 17.3% terhadap *aggressive driving*. Besar kontribusi ini signifikan pada taraf signifikan 95% ($p = 0.000 : p < 0.05$). Dengan demikian *sensation seeking* dan *risk taking behavior* sebagai predictor secara bersama memengaruhi *aggressive driving* secara signifikan.

Tabel 4.11 Koefisien interaksi variabel *Sensation Seeking* dan *Risk Taking Behavior* terhadap *Aggressive Driving*.

	R-chng	F	df1	df2	p
int_1	0.001	0.601	1.0000	709.0000	0.438

Keterangan :

**p = Nilai signifikansi, $p < 0.05$

Berdasarkan tabel 4.11 hasil analisis menunjukkan interaksi *sensation seeking* dan *risk taking behavior* memberi kontribusi sebesar 0.1 % terhadap *aggressive driving*. Besar kontribusi ini tidak signifikan pada taraf signifikansi 95% ($p = 0.438 ; p > 0.05$). Jika interaksi antara *sensation seeking* dan *risk taking behavior* tidak signifikan, berarti *risk taking behavior* tidak dapat menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*. Dengan kata lain, *risk taking behavior* tidak

dapat memengaruhi pengaruh *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*.

Tabel 4.12. Koefisien pengaruh *Sensation Seeking* dan *Risk Taking Behavior* terhadap *Aggressive Driving*.

Model	B	Se	T	p	LLCI	ULCI
Constant	5.183	11.402	0.455	0.650	-17.203	27.569
<i>Sensation Seeking</i>	0.158	0.150	1.053	0.292	-0.137	0.453
<i>Risk Taking Behavior</i>	-0.051	0.208	-0.245	0.807	-0.459	0.357
Interaksi	0.002	0.003	0.776	0.438	-0.003	0.007

Keterangan :

*B = Koefisien pengaruh

**Sig = Nilai signifikan, $p < 0.05$

***Se = Standar Error

Tabel 4.12 menunjukkan bahwa hasil analisis koefisien *sensation seeking*, *risk taking behavior* dan interaksi keduanya memiliki nilai koefisien yang tidak signifikan.

Tabel 4.13. Hasil Uji *Sensation Seeking* Terhadap *Aggressive Driving*

Variabel	R Square Change*	Kontribusi	F**	Sig.F***	Keterangan
<i>Sensation Seeking</i> Terhadap <i>Aggressive Driving</i>	0.161	16.1%	136.212	0.000	Signifikan

*R Square Change = Koefisien determinan

**F Change = nilai uji koefisien regresi secara stimulant

***Sig.F Change = nilai signifikansi F, < 0.05

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* dapat di ketahui bahwa nilai R square change sebesar 0.161. Hal ini menunjukkan bahwa nilai kontribusi *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar sebesar 16.1% dan sisanya 83.9% dari faktor lain yang tidak ikut di teliti dalam penelitian ini. Nilai kontribusi *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* juga memperoleh nilai F yakni 136.212

dengan nilai signifikansi F sebesar 0.000. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari taraf signifikansi 5% ($p= 0.000$; $\text{sig.F} < 0.05$). Dengan kata lain, *sensation seeking* dapat menjadi predictor terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar.

B. Pembahasan

1. Gambaran *Aggressive Driving* pada pengendara motor di Kota Makassar

Aggressive driving pada pengendara motor di Kota Makassar setelah dilakukan analisis uji deskriptif diperoleh hasil bahwa 8% responden berada pada tingkat skor *aggressive driving* yang sangat tinggi, 17% responden berada pada tingkat skor *aggressive driving* yang tinggi, 43.5% responden berada pada tingkat skor *aggressive driving* yang sedang, 28.3% responden berada pada tingkat skor *aggressive driving* yang rendah, dan 3.2% responden berada pada tingkat skor *aggressive driving* yang sangat rendah. Berdasarkan penjelasan tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat variasi *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar.

Hal ini juga sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Prasetyo dan Septiningsih (2011) yang menunjukkan bahwa *aggressive driving* sepeda motor di jalan raya pada peserta didik sekolah menengah kejuruan (SMK) Muhammadiyah 2 Ajibarang memiliki kebervariasian yaitu 84% siswa dalam *aggressive driving* sedang dan 8% *aggressive* tinggi maupun rendah. Penelitian yang dilakukan oleh Hafizhudin dan Indrawati (2016) juga menunjukkan kebervariasian *aggressive driving*

yaitu sangat rendah sebesar 8%, rendah 24%, tinggi 60%, dan sangat tinggi 8%.

Kebervariasian *aggressive driving* ini juga dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu stress, kecemasan, dan depresi. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Ashari dan Hartati (2017) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif dan signifikan antara stress dengan kecenderungan *aggressive driving* artinya semakin tinggi tingkat stress, semakin tinggi juga kecenderungan *aggressive driving*. Terdapat pula hubungan positif dan signifikan antara kecemasan dengan kecenderungan *aggressive driving* artinya semakin tinggi kecemasan, semakin tinggi juga kecenderungan seseorang melakukan *aggressive driving* dan korelasi antara depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* yang berarti bahwa semakin tinggi tingkat depresi maka akan semakin tinggi juga kecenderungan seseorang melakukan *aggressive driving*.

Selain itu, kontrol diri juga memengaruhi seseorang melakukan *aggressive driving*. Hal ini dibuktikan oleh penelitian yang dilakukan Purwasih, Dharmayana, dan Sulian (2017) yang mengungkapkan bahwa semakin tinggi tingkat kemampuan kontrol diri siswa maka semakin rendah kecenderungan perilaku *aggressive* siswa dan juga sebaliknya, semakin rendah tingkat kemampuan kontrol diri maka semakin tinggi kecenderungan perilaku *aggressive* siswa.

Perkotaan juga memengaruhi tinggi rendahnya perilaku *aggressive driving* seseorang hal ini di tunjukkan pada penelitian yang dilakukan oleh Claudia, Leony, dan Bijanto (2018) yang mengemukakan bahwa

pengalaman seseorang dalam mengemudi tidak memengaruhi perilakunya saat mengemudi. Akan tetapi, kematangan pola pikir dan kedewasaan yang menentukan perilaku individu saat berkendara karena setiap individu memiliki karakter yang berbeda dari tingkat kesabarannya hingga caranya menghadapi kemacetan di daerah perkotaan. Selain itu, hasil penelitiannya juga menunjukkan bahwa faktor usia tidak memiliki kontribusi besar terhadap perilaku seseorang dalam mengemudi. Hal ini dikarenakan seiring bertambahnya usia perilaku seseorang akan semakin stabil karena perbedaan karakternya.

Selain itu, pada tingkat skor *aggressive driving* di peroleh juga nilai ekstrem yang dimiliki oleh pengendara sepeda motor di Kota Makassar. Skor sangat tinggi yang diperoleh pada 8% responden yang artinya bahwa responden tersebut melakukan perilaku-perilaku negative saat berkendara seperti memberikan isyarat kasar terhadap pengemudi lain, mengemudi dengan kecepatan tinggi, membunyikan klakson dengan intensitas tinggi, dan juga menggunakan lampu jauh di kondisi yang tenang. Individu yang melakukan *aggressive driving* cenderung melakukan tindakan-tindakan tersebut secara sengaja dengan berbagai alasan seperti terburu-buru ataupun memang senang melakukan tindakan negatif saat berkendara (Houston, Harris, dan Norman, 2003).

Terdapat pula responden yang termasuk dalam nilai ekstrim sangat rendah sebanyak 3.2% yang berarti bahwa individu tersebut berkendara dengan mematuhi aturan-aturan yang telah ditetapkan pemerintah atau dengan kata lain, individu tersebut berkendara dalam keadaan tenang dan tidak berusaha menyakiti atau membahayakan pengemudi lain

ataupun pejalan kaki baik secara fisik maupun psikologis (Potter, et.all, 2001).

2. Gambaran *Sensation Seeking* pada pengendara motor di Kota Makassar

Sensation seeking pada pengendara motor di Kota Makassar setelah dilakukan analisis uji deskriptif diperoleh hasil bahwa 5.9% responden berada pada tingkat skor *sensation seeking* yang sangat tinggi, 24.5% responden berada pada tingkat skor *sensation seeking* yang tinggi, 37.2% responden berada pada tingkat skor *sensation seeking* yang sedang, 26.2% responden berada pada tingkat skor *sensation seeking* yang rendah, dan 6.2% responden berada pada tingkat skor *sensation seeking* yang sangat rendah. Berdasarkan penjelasan tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat variasi *sensation seeking* pada pengendara motor di Kota Makassar.

Hal ini juga sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Agistya dan Suhana (2019) yang mengemukakan hasil penelitiannya bahwa komunitas B.O.B memiliki variasi *sensation seeking* diantaranya 71.8% berada pada kategori tinggi, tingkat *sensation seeking* pada remaja awal sebanyak 70.8% masuk dalam kategori tinggi, remaja madya sebesar 76.9% pada kategori sangat tinggi dan tingkat *sensation seeking* pada remaja akhir sebanyak 68.17% pada kategori tinggi.

Penelitian lainnya juga menunjukkan bahwa kebervariasian tingkat skor *sensation seeking* terjadi pada mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Jakarta. Persentase tingkat skor rendah sebesar 3%, memiliki tingkat yang sedang 80%, dan 17% memiliki tingkat yang

tinggi (Amanta, 2009). Penelitian yang dilakukan oleh Matahari dan Putra (2019) juga mengemukakan kebervariasian pada *sensation seeking* pada pembalap liar di Bukittinggi yakni skor sangat tinggi sebesar 30%, tingkat skor tinggi 54.3%, skor sedang sebesar 15.6%, dan tidak peroleh skor rendah maupun sangat rendah.

Kebervariasian yang terjadi pada tingkat skor *sensation seeking* dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti konformitas dan *risk perception*. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa konformitas dan *risk perception* memiliki pengaruh terhadap *sensation seeking behavior* sebesar 32.4% dan sisanya sebesar 67.6% dipengaruhi oleh faktor lain (Grashinta & Nisa, 2018).

Zuckerman (1979) mengemukakan bahwa tinggi rendahnya *sensation seeking* seseorang dipengaruhi oleh beberapa faktor yakni herediter dan lingkungan. Faktor herediter merupakan faktor genetik yang diturunkan oleh orang tua sehingga individu memiliki kecenderungan untuk melakukan *sensation seeking*. Faktor lingkungan ialah kecenderungan individu melakukan *sensation seeking* akibat dari hasil interaksinya bersama orang lain

Peneliti juga menemukan nilai ekstrem pada tingkat skor *sensation seeking* yaitu nilai skor sangat tinggi sebesar 5.9% responden. Hal ini diartikan bahwa pengendara motor di Kota Makassar yang memiliki *sensation seeking* sangat tinggi merupakan individu yang memiliki keinginan untuk selalu mencoba hal-hal yang baru dan menantang hingga membahayakan dirinya sendiri. Tidak menyukai kegiatan yang

berulang atau secara rutin dan mudah bosan pada situasi tertentu (Zuckerman, 1979).

Selain itu, diperoleh juga nilai ekstrem pada tingkat skor sangat rendah yaitu sebesar 6.2% yang artinya bahwa individu yang memiliki tingkat skor sangat rendah tidak menyukai kegiatan-kegiatan yang dapat membahayakan dirinya. Individu juga tidak menyukai pengalaman-pengalaman baru dan memiliki kecenderungan untuk melakukan kegiatan yang individu rasa membuat dirinya lebih nyaman dalam menjalani kegiatan tersebut (Zuckerman, 1979).

3. Gambaran *Risk Taking Behavior* pada pengendara motor di Kota Makassar

Risk Taking Behavior pada pengendara motor di Kota Makassar setelah dilakukan analisis uji deskriptif diperoleh hasil bahwa 6.5% responden berada pada tingkat skor *risk taking behavior* sangat tinggi, 24.4% responden berada pada tingkat skor *risk taking behavior* yang tinggi, 35.8% responden berada pada tingkat skor *risk taking behavior* yang sedang, 26.9% responden berada pada tingkat skor *risk taking behavior* yang rendah, dan 6.5% responden berada pada tingkat skor *risk taking behavior* yang sangat rendah. Berdasarkan penjelasan tersebut dapat dikatakan bahwa terdapat variasi *risk taking behavior* pada pengendara motor di Kota Makassar.

Kebervariasian ini juga terjadi pada penelitian yang dilakukan pada mahasiswa yang bekerja oleh Utami (2020) hasil penelitian menunjukkan tingkat skor pada kategori sedang sebesar 75%, tingkat skor rendah sebesar 15%, dan tingkat skor tinggi yakni 10%. Penelitian lainnya juga

menunjukkan kebervarian *risk taking behavior* yang terjadi pada remaja yakni tinggi sebesar 13.6%, tingkat skor sedang sebanyak 78.8%, dan tingkat skor rendah yakni sebesar 7.6% (Mauludiah, 2018).

Hasil penelitian yang dilakukan Matahari dan Putra (2019) juga menunjukkan kebervarian yang terjadi pada variabel *risk taking behavior* pada pembalap liar di Bukittinggi. Hasil analisis menunjukkan yakni tingkat skor sangat tinggi sebesar 28%, berada pada tingkat skor tinggi 40%, skor sedang sebesar 30.5%, tingkat skor rendah 3.5%, dan tidak diperoleh skor sangat rendah pada penelitian ini 0%.

Terdapat banyak faktor yang dapat memengaruhi individu melakukan *risk taking behavior* seperti hasil penelitian yang dilakukan oleh Gucciano dan Tresniasari (2017) yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan pada kepribadian *big five* dan *self control* terhadap *risk taking behavior* pada pekerja konstruksi. Adapun beberapa faktor lainnya yang dapat memengaruhi seseorang melakukan *risk taking behavior* ialah pola asuh orang tua. Hal ini dibuktikan pada penelitian yang menyatakan pola asuh berpengaruh secara signifikan terhadap *risk taking behavior* (Mauludiah, 2018).

Selain itu, faktor lain yang memengaruhi *risk taking behavior* ialah *sensation seeking*. Hal ini di dukung dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Purwoko dan Sukanto (2013) yakni adanya korelasi positif signifikan antara *sensation seeking* dengan *risk taking behavior*. Hal ini berarti semakin tinggi taraf *sensation seeking* pada remaja, maka akan semakin tinggi pula kecenderungan subjek untuk terlibat dalam *risk taking behavior* demikian pula sebaliknya. Bass dan Stogdill (1990) juga

menunjukkan bahwa *locus of control internal* menjadi faktor yang mempengaruhi seseorang melakukan perilaku pengambilan risiko.

Selain itu, peneliti juga menemukan nilai ekstrem pada tingkat skor sangat tinggi sebesar 6.5% yang mengartikan bahwa individu memiliki keberanian dalam mengambil risiko walaupun kondisi tersebut dapat diprediksi kegagalannya. Individu juga dapat menerima konsekuensi dari apa yang telah diputuskan untuk dilakukan. Kemudian terdapat pula tingkat skor ekstrem yaitu sangat rendah sebesar 6.5% yang berarti beberapa responden tidak melakukan *risk taking behavior*. Dengan kata lain, individu tidak cukup sering mengambil keputusan-keputusan yang berisiko bagi dirinya walaupun kondisi tersebut mendesak untuk dilakukan dalam kesehariannya (Weber, Blaitz, & Betz, 2002).

4. *Risk taking behavior* sebagai moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*

Hasil analisis yang telah dilakukan oleh peneliti terhadap 713 responden bertujuan untuk mengetahui kemampuan *risk taking behavior* dalam memengaruhi pengaruh *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar. Hasil analisis menunjukkan bahwa *risk taking behavior* tidak dapat menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar. Sepanjang penelusuran literature yang peneliti lakukan, belum ditemukan hasil penelitian yang serupa dengan temuan penelitian ini.

Aggressive driving yakni individu yang selalu berperilaku negatif di jalan raya dengan di dasari oleh rasa kekesalan, permusuhan, dan

ketidaksabaran. Individu dianggap melakukan *aggressive driving* ketika mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, membunyikan klakson dengan intensitas tinggi, atau menyalakan lampu jauh (Houston, Harris, dan Norman, 2003). Terjadinya perilaku *aggressive driving* bisa dijelaskan dari beberapa teori, salah satunya bisa dijelaskan dengan menggunakan perspektif *theory planned behavior*, yakni teori yang bisa menjelaskan perilaku berdasarkan motivasi-motivasi yang mendasarinya. Dalam *theory planned behavior* tidak menasar terbentuknya perilaku dilakukan namun menjelaskan bagaimana intensi terbentuk. Intensitas yang semakin tinggi akan semakin memperbesar peluang suatu perilaku dilakukan.

Theory planned behavior tersusun atas komponen yakni *behavior belief*, *normative belief*, dan *perceived behavior control*. *Behavior belief* merupakan sikap berupa penilaian yang menentukan kepercayaan individu untuk berniat menampilkan perilaku. Jika dikaitkan dengan perilaku *aggressive driving*, *behavior belief* menjelaskan bagaimana individu yang memiliki sikap positif cenderung akan melakukan perilaku *aggressive driving* dan individu dengan sikap negatif cenderung tidak akan melakukan *aggressive driving* (Ajzen, 2005). Penyebab sikap positif yang dimiliki individu terhadap perilaku *aggressive driving* diduga karena besarnya peran sikap individu terhadap suatu keputusan.

Sikap sendiri terbagi atas tiga komponen yaitu kognitif yang terkait dengan persepsi, kepercayaan individu terhadap perilaku *aggressive*, dan stereotipe. Komponen kedua afeksi, yakni bagaimana emosi positif dan negatif individu bekerja, dan komponen ketiga konatif. Dalam proses

persepsi, individu terlebih dahulu menyeleksi perilaku yang akan dilakukan dengan menggunakan semua fungsi inderanya. Kemudian individu memberikan penafsiran bahwa ketika melakukan *aggressive driving* itu tergantung pada pengalaman berkendara individu, nilai pribadi yang dianutnya dimana lingkungan dan budaya turut berperan.

Terkait dengan pengalaman, pengetahuan individu turut berperan dalam menginterpretasi hasil sensori dimana keterampilan berkendara roda dua cenderung memicu pengendara untuk berkecepatan tinggi. Ketika laju mereka terhalang maka akan memberikan isyarat-isyarat yang cenderung memprovokasi pengendara lain untuk marah, seperti membunyikan klakson dengan keras. Sensasi ketika berkendara dengan kecepatan tinggi nampaknya turut pula menjadi pengalaman yang membuat individu melakukan perilaku *aggressive driving*.

Normative belief yang merupakan hasil interaksi individu mengenai persepsinya terhadap tekanan sosial dari kelompok rujukan dan motivasi untuk mengikuti mereka. Kelompok rujukan yang dimaksud yakni orang-orang dianggap penting oleh individu seperti teman, orang tua, atau pasangan. *Normative belief* dalam konteks *aggressive driving* yakni bagaimana individu berniat untuk melakukan perilaku jika ia mempersepsikan kelompok rujukannya berpikir bahwa perilaku tersebut harus dilakukan atau dianggap sebagai suatu hal yang tidak bermasalah ketika dilakukan. Misalnya seorang remaja yang menjadikan teman sebayanya sebagai kelompok rujukan. Ketika ia melakukan *aggressive driving*, bisa jadi karena keinginannya untuk konform dengan teman sebayanya yang menganggap bahwa *aggressive driving* bukan suatu hal

yang buruk untuk dilakukan. Hasil penelitian yang mendukung pernyataan ini adalah penelitian yang dilakukan oleh Palinoan (2015), dengan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara konformitas dengan *aggressive driving*. Artinya semakin sering pengendara mempersepsikan kelompok rujukan tersebut maka akan semakin kuat peluang munculnya perilaku *aggressive driving*.

Perceived behavior control merupakan suatu hal yang lebih menekankan pada pengendalian untuk memunculkan atau tidak suatu perilaku. Kesempatan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pengendalian tersebut, dimana kemungkinan perilaku muncul ketika individu memiliki kesempatan untuk melakukan *aggressive driving*. Kondisi yang di mempermudah individu melakukan tindakan negatif [seperti jalan raya yang sepi dan terdapat celah antar kendaraan lainnya yang memungkinkan individu untuk menyalip. Selain itu, keinginan individu untuk melakukan *aggressive driving* dan hal tersebut berada pada pengendaliannya, ketika individu memiliki keterampilan dan kemampuan saat berkendara.

Tiga hal yang telah di jelaskan merupakan gagasan bagaimana sebenarnya *aggressive driving* dapat terbentuk. Pada *behavior belief* dan *normative belief* semakin tinggi intensitas niat individu untuk mempersepsikan suatu perilaku baik melalui orang lain yang dilihat berkendara, pengalaman, keterampilan berkendara, dan kepentingannya untuk mencapai puncak kesenangan. Maka semakin besar peluang perilaku *aggressive driving* muncul di jalan raya.

Adapun faktor yang dapat memengaruhi individu melakukan *aggressive driving* yakni karena pengendara motor yang ada di Kota Makassar sering berada pada situasi-situasi jalan yang macet. Oleh karenanya, banyak pengendara yang memerlukan waktu yang sedikit lebih lama sampai ke tempat tujuan setiap harinya, karena keadaan lalu lintas yang padat. Kondisi jalan yang padat mengakibatkan tingginya kecenderungan pengendara untuk melakukan tindakan-tindakan negatif akibat dari kegelisahan yang dirasakan saat berkendara dengan kondisi jalan yang padat, dan jika pengendara sedang terburu-buru untuk sampai ke tempat tujuan dengan kondisi jalan yang seperti itu maka tindakan-tindakan negatif tersebut akan lebih sering muncul dan dapat membahayakan pengendara juga pengguna jalan lainnya. Tidak hanya itu pengendara lain yang melakukan kecerobohan saat berkendara juga berpotensi memicu kemarahan pengendara untuk membalas perilakunya, sehingga pengendara yang membalas tersebut menjadi *aggressive*.

Selain itu, kurangnya kemampuan individu untuk mengatur waktu perjalanan yang akan ditempuh ke tempat tujuan akan meningkatkan kecepatan kendaraan. Sehingga kecenderungan untuk mendapatkan konsekuensi berbahaya lebih besar peluangnya. Individu yang berkendara dengan kecepatan tinggi dengan alasan terburu-buru ini merupakan salah satu indikator dari perilaku *aggressive driving*. Jadi apabila keduanya di kaitkan dapat dikatakan bahwa terbentuknya *aggressive driving* tersebut tergantung pada situasi dan kondisi jalan serta keadaan individu saat berkendara.

Aggressive driving tinggi ini juga dapat dilihat dari cara berkendara individu yang ugal-ugalan, menerobos lampu merah, melawan arus kendaraan, menggunakan *handphone* saat berkendara, memberikan isyarat kasar ke pengemudi lain, menambah kecepatan saat lampu kuning dan menyalip kendaraan lain dengan kecepatan tinggi. Bentuk-bentuk perilaku tersebut ialah gambaran ketika individu dikatakan sebagai pelaku *aggressive driving* yang berpotensi muncul ketika individu berada dalam situasi jalan raya yang tidak nyaman.

Kejadian-kejadian seperti ini sangat sering terjadi khususnya dalam populasi penelitian yakni di Kota Makassar. Sesuai dengan penjabaran peneliti sebelumnya bahwa *aggressive driving* tinggi dapat merugikan fisik, psikologis, maupun finansial individu. Bukan hanya secara pribadi namun juga pada pengendara lain atau pengguna jalan lainnya. Sehingga apabila perilaku-perilaku negatif yang di tunjukkan individu ini tidak segera terselesaikan maka peningkatan kecelakaan lalu lintas di kota Makassar akan semakin tinggi.

Tidak hanya itu pengendara yang ada di Kota Makassar yang terlibat dalam situasi atau kondisi kemacetan tidak selalu memberikan respon negatif beberapa individu juga memberikan respon positif. Perilaku dengan respon positif tersebut ditunjukkan saat individu dipicu oleh pengemudi lain yang berpotensi untuk menimbulkan konflik di jalan raya. Namun, individu dengan respon positif tersebut memberikan perlakuan yang berbeda seperti teguran bukan membalas dengan perilaku negatif pula. Saat kondisi macet juga individu yang memiliki respon positif ini tidak mengalami kegelisahan dan lebih menerima keadaan bukan malah

menunjukkan perilaku negatifnya seperti menyalip kendaraan lain atau berklakson dengan intensitas tinggi. Individu dengan perilaku seperti ini merupakan indikasi perilaku yang tertib berkendara dan tidak berpotensi melakukan *aggressive driving*.

Individu yang melakukan *aggressive driving* pasti memiliki alasan tertentu, seperti dugaan sebelumnya bahwa individu yang melakukan tindakan negatif di jalan raya merasa senang melakukan hal tersebut. Rasa senang yang muncul akibat dari adanya pengalaman-pengalaman baru yang didapatkan ataupun sedang menstabilkan perasaan akibat dari kondisi jalan yang membuat pengendara gelisah. Individu yang selalu mencari kesenangan atau biasa disebut sebagai *sensation seeker* ini, juga tidak nyaman berada pada aktivitas yang rutin. Individu lebih menyukai aktivitas yang menyenangkan walaupun cukup berbahaya untuk dirinya. Kaitannya dengan pengendara di jalan raya artinya individu menyukai kegiatan menantang agar hasratnya untuk mencapai puncak kesenangan tercapai. Individu lebih mementingkan kesenangannya dari pada risiko dari tindakan yang cenderung berbahaya tersebut. Hal ini sesuai dengan penjabaran teori *sensation seeking* oleh Zuckerman (1979) yang menunjukkan bahwa individu dikatakan sebagai *sensation seeking* apabila individu selalu merasa membutuhkan perubahan, pengalaman baru yang menantang, serta kesediaannya untuk menerima risiko baik secara fisik maupun sosial.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *sensation seeking* dapat memengaruhi *aggressive driving*. Artinya, keputusan individu melakukan tindakan-tindakan negatif tidak lain ingin mencari kesenangan. Oleh

karena teridentifikasinya *sensation seeking* dapat memengaruhi *aggressive driving* juga sesuai hasil wawancara awal yang telah dilakukan peneliti bahwa keputusan individu untuk berkendara dengan kecepatan tinggi, melanggar aturan lalu lintas, melawan arus karena merasakan sensasi yang berbeda.

Sensation seeking yang ada pada individu yang di indikasikan membuat individu memutuskan melakukan *aggressive driving* karena pada saat yang bersamaan individu memperoleh pengalaman baru dan menantang walaupun sebagian besar individu yang melakukan *aggressive driving* sadar akan mengalami kecelakaan parah hingga kematian. Jika di tinjau dari aspek-aspek oleh *sensation seeking*, artinya individu yang berkendara secara *aggressive* memang secara sengaja melakukan tindakan tersebut agar mendapatkan sensasi atau pengalaman baru yang ada dalam dirinya. Hal tersebut ditunjukkan pada aspek ketegangan dan mencari petualangan yang menyatakan bahwa individu menyukai dan memiliki rasa ingin terlibat pada kegiatan fisik yang melibatkan kecepatan atau gravitasi yang tidak dilakukan individu secara umum.

Pada aspek tidak dapat menahan diri, menunjukkan bahwa individu yang melakukan *aggressive driving* di dasari oleh rasa ketidaksabaran atau tidak dapat menahan dirinya saat berkendara. Individu yang tidak sabar saat berkendara pasti akan menambah kecepatannya sehingga secara tidak langsung niat awalnya untuk melakukan *sensation seeking* juga memengaruhi perilaku *aggressive driving*. Semakin tinggi kecenderungan individu untuk selalu melakukan aktivitas yang

menyenangkan saat berkendara maka akan semakin tinggi pula keinginannya untuk berperilaku negatif di jalan raya. Kegiatan-kegiatan yang menyenangkan di jalan raya jika di perhatikan memanglah selalu tindakan negatif tidak di dapatkan sensasi yang berbeda jika pengendara berperilaku sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan sebagai mana mestinya pengendara sepeda motor.

Hasil penelitian yang mendukung temuan bahwa *sensation seeking* dapat memengaruhi *aggressive driving* yakni Purba, Husnan, dan Hamid (2018) menunjukkan terdapat hubungan antara mencari sensasi dengan perilaku pengemudi berisiko pada remaja. *Sensation seeking* berkontribusi terhadap *aggressive driving* (Ismail dkk, 2015), *sensation seeking* dapat memengaruhi *aggressive driving* (Constantionou, 2011), dan *sensation seeking* memengaruhi perilaku mengemudi agresif (Dahlen, Martin, Ragan, & Kuhlman, 2005).

Faktor lain yang memengaruhi pengendara melakukan *aggressive driving* yakni faktor eksternal, kepatuhan pengendara dalam mematuhi peraturan lalu lintas akan memengaruhi dirinya bertindak melakukan *aggressive driving*. Semakin tinggi kecenderungan seseorang untuk melakukan pelanggaran lalu lintas maka semakin tinggi intensitasnya berperilaku negatif saat berkendara. Selain itu, terdapat pula faktor yang memengaruhi individu melakukan *aggressive driving* karena di dasari oleh internalnya yakni individu yang berkendara dengan kondisi yang tidak stabil, atau sedang dalam keadaan frustrasi saat membawa kendaraan, sehingga selama saat berkendara perilaku yang ditunjukkan negatif.

Penjabaran sebelumnya dari hasil-hasil penelitian terkait *sensation seeking* dapat memengaruhi *aggressive driving* tersebut sejalan dengan teori mengenai *sensation seeking* yang menyatakan bahwa *sensation seeking* merupakan suatu pola perilaku yang dilakukan seseorang pada aktivitas yang bervariasi, menantang, baru, serta kesediaannya untuk menerima risiko baik secara fisik, psikologis, hukum, keuangan, dan sosial (Zuckerman, 1979).

Sensation seeking apabila dikaitkan dengan teori perkembangan pada dasarnya mencari sensasi tersebut akan meningkat saat individu memasuki usia remaja akhir dan secara bertahap akan menurun seiring bertambahnya usia. Adapun temuan peneliti yakni sebagian besar pelaku *aggressive driving* berusia 18-40 tahun yang masuk dalam rentang usia dewasa awal. Kelompok subjek ini apabila dikaitkan dengan teori memang benar bahwa puncak pencarian sensasi seseorang ada pada dewasa awal karena dominasi subjek yang melakukan *aggressive driving* dengan tingkat skor sangat tinggi ialah dewasa awal.

Hal ini juga sejalan dengan aspek yang ada pada *aggressive driving* yaitu mengemudi. Individu yang melakukan *aggressive driving* cenderung berkendara dengan kecepatan di atas rata-rata namun tidak melibatkan pengemudi lain hanya untuk kesenangan dirinya saja. Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa individu yang melakukan *aggressive driving* juga sedang mencari sensasi untuk dirinya. Dengan kata lain, semakin tinggi perilaku *aggressive driving* seseorang maka akan semakin tinggi pula *sensation seeking* yang dimilikinya begitupun

sebaliknya semakin tinggi *sensation seeking* maka semakin tinggi *aggressive driving* seseorang.

Hal lain yang awalnya bisa berkontribusi terhadap *aggressive driving* yakni *risk taking behavior* yang merupakan suatu bentuk keinginan atau keputusan individu untuk melakukan tindakan yang berisiko. Apabila individu melakukan tindakan berisiko tersebut, besar kemungkinan akan menerima konsekuensi negatif daripada konsekuensi positif. Adapun hasil pengujian hipotesis ini menggambarkan bahwa *risk taking behavior* tidak dapat menjadi moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*. Hal ini terjadi di duga karena besarnya fungsi *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* tanpa perlu adanya bantuan dari *risk taking behavior*. Oleh karena indikator-indikator perilaku yang tidak jauh berbeda membuat hal ini terjadi seperti yang telah di duga sebelumnya. Tidak berkontribusinya *risk taking behavior* karena *sensation seeking* telah cukup mampu menjelaskan pengaruhnya terhadap *aggressive driving* sehingga *risk taking behavior* tidak perlu lagi memberikan penguatan terhadap keduanya.

Dugaan lainnya mengapa *risk taking behavior* bisa tidak signifikan memengaruhi pengaruh *sensation seeking* terhadap *aggressive driving*. Jika peneliti melihat dari sudut pandang *theory planned behavior* pada komponen *behavior belief* seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa individu akan cenderung membenarkan perilaku-perilaku negatif karena sikap positif mereka terhadap perilaku tersebut (Ajzen, 2005). Individu mempersepsikan perilaku *aggressive driving* bukanlah tindakan yang berisiko karena adanya pandangan bahwa risiko-risiko seperti

kecelakaan di jalan yang mengakibatkan luka-luka hingga kematian merupakan takdir Allah SWT.

Kepercayaan individu pada apa yang ia anut menjadi penting untuk ditinjau lebih dalam karena individu selalu menggunakan fungsi kognitif dengan mengeneralisasikan semua risiko terhadap kondisi-kondisi yang memang terbukti berisiko. Jika individu dengan konsep berpikir seperti ini secara terus-menerus dilakukan kemungkinan tingginya kecelakaan lalu lintas akan semakin meningkat. Populasi di Kota Makassar mungkin memiliki tingkat religiusitas yang tinggi sehingga hal tersebut menjadi dasar bahwa semua yang terjadi dan berada di luar jangkauan individu sudah menjadi kehendak tuhan.

Maka peneliti menyimpulkan bahwa *risk taking behavior* yang tidak berfungsi sebagai moderator karena individu sebagai pengendara yang melakukan *aggressive driving*, bukan melakukannya karena ingin berperilaku berisiko karena perilaku tersebut telah disadari konsekwensinya apa yang akan diterima jika melakukan *aggressive driving*. Akan tetapi, karena individu memiliki keinginan yang lebih besar untuk selalu melakukan *sensation seeking* bukan pada risikonya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti mengenai risk taking behavior sebagai moderator *sensation seeking* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Makassar. Di peroleh beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Hasil menunjukkan persentase pelaku *aggressive driving* di Kota Makassar berada pada tingkat skor sangat tinggi sebesar 8.0%, tingkat skor tinggi sebesar 17.0%, tingkat skor sedang sebesar 43.5%, tingkat skor rendah sebesar 28.3%, dan tingkat skor sangat rendah sebesar 3.2%..
2. Mayoritas pelaku *aggressive driving* di Kota Makassar berada pada kategori sedang yakni sebesar 43.5% dan berusia dewasa dengan rentang usia 18-40 tahun.
3. Hasil menunjukkan sebagian besar *risk taking behavior* berada pada kategori sedang yaitu sebesar 35.8%.
4. Data juga menunjukkan bahwa *sensation seeking* didominasi pada kategori sedang sebanyak 37.2%.
5. Hasil uji hipotesis juga menunjukkan besar kontribusi *sensation seeking* dan *risk taking behavior* sebagai prediktor sebesar 17.3% terhadap *aggressive driving*. Dengan demikian *sensation seeking* dan *risk taking behavior* sebagai prediktor secara bersama memengaruhi *aggressive driving* secara signifikan.

6. Kontribusi interaksi *sensation seeking* dan *risk taking behavior* memberi kontribusi sebesar 0.1% terhadap *aggressive driving*. Dengan demikian interaksi *sensation seeking* dan *risk taking behavior* tidak signifikan. Artinya *risk taking behavior* tidak dapat menjadi *moderator sensation seeking* terhadap *aggressive driving*.

B. Saran

Pada proses penelitian ini terdapat beberapa temuan yang menarik, maka peneliti mengajukan saran – saran pada pihak yang terkait. Adapun saran – saran tersebut adalah sebagai berikut :

1. Bagi Pengemudi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas pelaku *aggressive driving* di Kota Makassar berusia 18 sampai dengan 40 tahun yang dipengaruhi oleh *risk taking behavior* dan *sensation seeking*. Adapun saran-saran yang diberikan oleh peneliti yakni :

- a. Mengingat usia tersebut merupakan usia yang masih sangat produktif, peneliti menyarankan kepada pengemudi yang masuk dalam kategori dewasa awal untuk tidak melakukan tindakan-tindakan berbahaya ketika mengemudi. Adanya dorongan untuk melakukan *aggressive driving* di sebabkan oleh keinginan individu untuk melakukan pencarian sensasi di jalan raya, maka sebaiknya pengemudi melakukan kegiatan-kegiatan yang dapat meningkatkan adrenalin tetapi tidak berbahaya bagi orang banyak ataupun dirinya sendiri (karena menggunakan alat keselamatan). Pencarian sensasi dapat

disalurkan melalui kegiatan-kegiatan positif seperti olahraga arum jeram, terjun payung, ataupun panjat tebing.

- b. Pengemudi sepeda motor, lebih meningkatkan pengetahuan mengenai peraturan-peraturan yang berlaku di jalan raya. Meningkatkan pemahaman terkait fungsi dan guna sebuah marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, serta atribut lainnya di jalan raya.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Berdasarkan hasil penelitian yang telah diperoleh, peneliti mengharapkan beberapa hal untuk ditinjau lebih dalam dan luas terhadap variabel *aggressive driving*, *sensation seeking*, dan *risk taking behavior*.

Adapun saran-saran tersebut antara lain :

- a. Peneliti selanjutnya dapat menggunakan metode penelitian yang lainnya, seperti metode kualitatif untuk mendapatkan pemahaman baru agar informasi yang diperoleh lebih akurat, komprehensif dan mendalam. Agar mampu menjelaskan lebih dalam terkait kecenderungan seseorang berperilaku negatif di jalan raya. Sehingga peneliti selanjutnya mendapatkan wawasan yang baru begitupun untuk dunia ilmu pengetahuan khususnya bidang Psikologi.
- b. Populasi pada penelitian ini dikhususkan hanya di Kota Makassar. Peneliti kedepannya juga diharapkan untuk menambah populasi penelitian yakni Indonesia, sehingga penelitiannya lebih bisa berkontribusi khususnya pada negara agar dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan ketentuan dan syarat izin mengemudikan kendaraan. Saran ini ditujukan untuk mengurangi tingkat perilaku *aggressive driving* khususnya di Indonesia.

- c. Menambahkan jumlah variabel independen atau mencari variabel yang lain dengan didukung metode yang berbeda dalam teknik pengambilan datanya sehingga akan mendukung dan menyumbangkan berbagai teori baru.
- d. Peneliti selanjutnya yang ingin membahas topik yang sama, sebaiknya menambahkan variabel-variabel lain sebagai variabel independen, misalnya variabel *decision making*, atau mengidentifikasi lebih dalam menggunakan *theory planned behavior*, karena peneliti menemukan indikasi tersebut dalam penelitian ini.

UNIVERSITAS

BOSOWA



DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, S & Sutanto, T.E. (2015). *Statistika Tanpa Stres*. Transmedia Pustaka: Jakarta.
- Administration, N. h. (2004). *Aggressive Driving Enforcement*. Washington DC: NHTSA.
- Ajzen, I. (2005) *Attitudes, Personality, and Behavior*. 2nd Edition. New York : Open University Press.
- Alam, G. (2015). *Hubungan Antara Kepribadian Narsis dan Perilaku Mengemudi Agresif pada Anggota Klub Sepeda Motor di Kota Yogyakarta* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Indonesia).
- Alfazi, I. (2018). Hubungan Antara Sikap Pengambilan Risiko Dan Perilaku Mengemudi Beresiko Pada Mahasiswa.
- Alhabib, M., & Rahyuda, K. I. (n.d.). Pengaruh Efikasi Diri, Kebutuhan akan Prestasi dan Keberanian Mengambil Resiko Terhadap Niat Berwirausaha Mahasiswa. *E-Jurnal Manajemen Unud* , 4 (9).
- Alsaleh, A. (2006). The impact of social and psychological factors on car accidents in kuwait. *Digest of Middle East Studies* spring, 1-17.
- Andayani, F. T., & Ekowarni, E. (2016). Peran relasi orang tua-anak dan tekanan teman sebaya terhadap kecenderungan perilaku pengambilan risiko. *Gajah Mada Journal of Psychology (GamaJoP)*, 2(2), 138-151.
- American Psychological Association. (2015). *American Psychological Association: APA Dictionary of Psychology*. Washington: American Psychological Association
- Amborowati, T. *Pengaruh sikap terhadap peraturan lalu lintas, pencarian sensasi, dan konformalitas terhadap kecenderungan melanggar lalu lintas pada pengendara sepeda motor* (Bachelor's thesis, UIN Syarif Hidayatullah Jakarta Fakultas Psikologi, 2015).
- Ashari, A., & Hartati, S. (2017). Hubungan antara stress, kecemasan, depresi dengan kecenderungan aggressive driving pada mahasiswa. *Jurnal Empati*, 6 (1).
- Ayuda, E. S. (2018). *Pengaruh Sensation Seeking terhadap Kecanduan Smartphone pada Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jember* (Doctor dissertation, Universitas Muhammadiyah Jember).
- Azwar, S. (2018). *Reliabilitas dan Vaiditas*. Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Azwar, S. (2019). *Dasar-Dasar Psikometrika edisi II*. Yogyakarta:Pustaka Pelajar.

- Bachoo, S., Bhagwanjee, A., & Govender, K. (2013). The influence of anger, impulsivity, sensation seeking and driver attitudes on risky driving behaviour among post-graduate university students in Durban, South Africa. *Accident Analysis & Prevention*, 55, 67-76.
- Bass, B. M. & Stogdill. (1990). *Handbook of Leadership: Theory , Research & Management Application*, 3th Edition. New York : The Press.
- Benesch, M., (2011). *Manual: Aggressive Driving Behavior-Test Label AVIS*, Vienna
- Blais, A.-R., & Weber, E. U. (2006). A Domain-Specific Risk-Taking (DOSPERT) scale for adult populations. *Judgment and Decision Making*, 1(1), 33-47.
- Bornovalova, M. A., Daughters, S. B., Hernandez, G. D., Richards, J. B., & Lejuez, C. W. (2005). Differences in impulsivity and risk-taking propensity between primary users of crack cocaine and primary users of heroin in a residential substance-use program. *Experimental and Clinical Psychopharmacology*, 13(4), 311-318. doi:10.1037/1064- 1297.13.4.311
- Burgucu, A. e. (2010). Who are Our Students? Investigating Learners' Risk Taking Ability and Achievement on Second Language Acquisition . *2nd International Symposium on Sustainable Development*.
- Cabarkapa, M., Cubranić-Dobrodolac, M., Cicevic, S., & Antic, B. (2018). The influence of aggressive driving behavior and impulsiveness on traffic accidents.
- Chaplin, J. (2016). *Kamus lengkap psikologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behavior-evidence from young Taiwanese motorcyclist. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 963-968.
- Claudia, A., Leony, J., & Bijanto, V. C. (2018). Pengaruh Perkotaan Terhadap Driving Behavior Berdasarkan Faktor Usia. *Manasa*, 7(2), 99-109.
- Coaley, K. (2010). *An Introduction to Psychological Assessment and Psychometrics*. London:Sage.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky And Aggressive Driving In Young Adults: Personality Matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(2), 1323-1331.
- Costa, DGN., Malkhamah, S., & Suparma, LB.(2016). Motorcyclist Risk Taking Behavior. *Islamic University of Indonesia*, 11-13.
- Dahlen, E.R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, 37(2), 341-348.

- Dula, C. S. & Geller, E. S. (2003). Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research. *Journal of Safety Research*, 34, 599-666.
- Ellison-Potter, P., Bell, P., & Deffenbacher, J. (2001). The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 31, 431 – 443.
- Essau, C.A. (2004). Risk-taking behavior among German adolescents. *Journal of youth studies*, 7(4), 499-512.
- F.Thuen, K. a. (1992). Risk-seeking and safety-seeking behaviours: a study of health-related behaviours among Norwegian school children. *Health Education Research Theory & Practice*, 7(2) , 269-276.
- Fadhillah, H., & Sakti, H. (2015) Hubungan antara ketakutan akan kegagalan dengan Intensi Berwirausaha pada Mahasiswa UKM Research dan Business (R'nB) Universitas Diponegoro. *Jurnal Empati*, Vol 4 (2), 182-186.
- Fauza, D. (2018). Identifikasi Aggressive Driving Pada Remaja Pengguna Sepeda Motor (Doctoral dissertation, University of Muhammadiyah Malang).
- Febrianto, E. (2016). *Hubungan antara self-control terhadap perilaku aggressive driving pada anggota komunitas motor* (Doctoral dissertation, University of Muhammadiyah Malang).
- Ferdiansyah, R. (2017). *Hubungan antara Crowded Perception di jalan raya dengan kecenderungan Aggressive Driving pada pengendara motor remaja* (Doctoral dissertation, UIN Sunan Ampel Surabaya).
- Gordon, C.P. 1996. Adolescent decision making: A broadly based theory and its application to the prevention of early pregnancy. from: http://findarticles.com/p/articles/mi_m2248/is_n123_v31/ai_18771973/
- Grashinta, A., & Nisa, U. K. (2018). Pengaruh Konformitas Dan Risk Perception Terhadap Sensation Seeking Behavior Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Di Bawah Umur. *PSIKOSAINS (Jurnal Penelitian dan Pemikiran Psikologi)*, 13(1), 1-16.
- Gucciano, A. E., & Tresniasari, N. (2017). Pengaruh trait kepribadian big five dan self-control terhadap risk taking behavior pada pekerja konstruksi.
- Gullone, E., & Moore, S. (2000) Adolescent risk-taking and the five-factor model of personality. *Journal of Adolescent* 2000, 23, 393-407.
- Hafizhudin, Z., & Indrawati, E. S. (2017). Hubungan Antara Identitas Sosial Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Komunitas Motor RX-King di Semarang. *Empati*, 5(4), 683-686.
- Halim, H., Adisasmita, A. S., Ramli, I. M., & Aly, H. S. (2017). Kecelakaan Sepeda Motor Di Kota Makassar. *Jurnal Transportasi*, 17 (2), 155-164.

- Handayani, D., Laksono, E.D., dan Novitiana, L. (2017). Pengaruh perilaku agresif terhadap potensi kecelakaan pengendara sepeda motor remaja dengan studi kasus pelajar SMA kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 64-70.
- Houston, John M. Harris, Paul B. Normal, Marcia (2003). The aggressive driving behavior scale : Developing a self-report measure of unsafe driving. *North America Journal of Psychology (NAJP)*. Vol.5, No.2, 269-278.
- Huba, G., Newcomb, M. D., & Bentler, P. M. (1981). Comparason of Canonical Correlation and Interbattery Factor Analysis on Sensation Seeking and Drug Use Domains. *Applied Psychological Measurement*.
- Info Jumlah Laka Lantas. (2019). Diakses pada 21 Desember 2019, dari <http://ditlantas.sulsel.polri.go.id/2804-info-jumlah-laka-lantas-2.html>
- Ismail, R., Din, N. C., Lee, O. L., Ibrahim, N., & Sukimi, F. (2015). Role of sensation seeking and aggression on risk riding behaviors among motorcycle street racers in Malaysia. *e-Bangi*, 12(4).
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road Rage and Aggressive Driving Steering Clear of Highway Warfare*. Amhest, NY: Promothens Books.
- Jonah, B. A., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis & Prevention*, 33(5), 679-684.
- Kasim, A. P., & Rozi, F. (2019). Pengaruh Loneliness Terhadap Sexual Sensation Seeking pada Dewasa Awal Pelaku Hook Up di Mobile Dating Apps. *Jurnal Ilmiah Penelitian Psikologi: Kajian Empiris & Non-Empiris*, 5(2), 65-74.
- Kaur, J., & Sandhu, K. K. (2016). Life skills as predictors of risk taking behavior among prospective teachers. *Journal of Positive Psychology*, 7(2), 244-248.
- Khoiriyah, I. I. N. (2018). *HUBUNGAN ANTARA HARGA DIRI DAN POLA ASUH PERMISIF DENGAN PERILAKU PENGAMBILAN RISIKO PADA REMAJA YANG MINUM MINUMAN BERALKOHOL* (Doctoral dissertation, University Of Muhammadiyah Malang).
- Korlantas Polri, 2019. Statistik Kecelakaan Lalu Lintas (online).
- Kurniawan, F. D., & Kuncoro, J. (2018). Hubungan Antara Persepsi Terhadap Risiko Dengan Aggressive Driving Pada Sopir Bus Akap. *Proyeksi: Jurnal Psikologi*, 13(1), 47-56.
- Lajunen, T., Parker, D., & Stradling, S. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive, and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1, 107 – 121.

- Lang, B. (2011). A Comparison of Risk-Taking Measures. *Journal of Undergraduate Research*. Vol (11), Article 3.
- Langewisch, M.W.J., Frisch, G.R. 1998. Gambling behavior and pathology in relation to impulsivity, sensation seeking, and risky behavior in male college students. *Journal of Gambling Studies*, 14 (3), pp. 245-262.
- Luthfie, A. (2014). Pengaruh self-control dan moral disengagement terhadap aggressive driving pada pengemudi sepeda motor.
- Ma, C., Hao, W., Xiang, W., & Yan, W. (2018). The impact of aggressive driving behavior on driver-injury severity at highway-rail grade crossings accidents. *Journal of Advanced Transportation*, 2018.
- Marfianieni, M., & Tanti Susilarini, T. S. (2021). PENGARUH SENSATION SEEKING BEHAVIOR TERHADAP INTERNET ADDICTION PADA MAHASISWA FAKULTAS PSIKOLOGI UPI YAI ANGKATAN 2009. *STIE YAI*.
- Matahari, R. G., & Putra, Y. Y. (2019). Kontribusi Sensation Seeking Terhadap Risk Taking Behavior Pada Pembalap Liar Di Bukittinggi. *Jurnal Riset Psikologi*, 2019(2).
- Mauludiah, B. D. (2014). *Pengaruh pola asuh orang tua terhadap Risk Taking Behavior pada remaja di SMP N 1 Nguntoronadi, Magetan* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).
- Maunder, D. and Pearce, T. (1998) Bus Accidents in the Kingdom of Nepal: Attitudes and Causes. *Indian journal of Transport Management*, 22, 123-134.
- Mizell, Louis., dan Betesda. (1997). Aggressive driving : Three Studies. *AAA Fondation For Traffict Safety*.
- Monga, S. d. (2015). Hubungan negatif antara perilaku pengambilan risiko dengan prestasi akademik siswa. *E-Jurnal Unud*, 5(7), 4660-4689
- Moore, S. & Gullone, E. (1996). Predicting adolescent risk behavior using a personalized costbenert analysis. *Journal of youth and adolescence*, 15,343-359.
- Mukarromah, E. (2008). Hubungan antara kecerdasan emosional (Emotional Intelligence) dengan perilaku agresif pada Polisi Samapta di Polda Metro Jaya. *Jurnal Psikologi*. 6 (1), 39-50
- Neuman, T., Pfefer, R., Slack, K. L., Hardy, K. K., Raub, R., Lucke, R., et al. (2003). Guidance for implementation of the AASHTO Strategic Highway Safety Plan, 1. *Transportation Research Board*.
- Pain, M. T. G., & Pain, M. A. (2005). Essay: risk taking in sport. *Research library*, 366, 33.

- Papalia, D. E., & Feldman, R. D. (2014). *Menyelami Perkembangan Manusia*. Edisi 12. Buku 2. Jakarta: Salemba Humanika.
- Papalia, D., Old. S. W., dan Feldman, R. D. (2008). *Human Development*. Jakarta: Penerbit Kencana.
- Palinoan, E. L. (2015). Pengaruh konformitas dengan agresivitas pada kelompok geng motor di Samarinda. *Psikoborneo*, 3(2).
- Pitaloka, D.A. *Pengaruh sensation seeking, persepsi risiko dan jenis kelamin terhadap agresi berkendara* (Bachelor's thesis. Fakultas Psikologi UIN Syarif Hidayatullah Jakarta).
- Pratama, A. (2017). *Hubungan antara kelelahan mengemudi dengan aggressive driving pengemudi PO*. Sumber Group (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).
- Purba, J. U., Husnan, H., & Hamid, A. (2018). Hubungan Mencari Sensasi Dengan Perilaku Pengendara Berisiko Pada Remaja. *Jurnal Proteksi Kesehatan*, 7(2), 107-110.
- Purwadi A. J & Saebani M. 2008. Upaya meningkatkan disiplin berlalu lintas dikalangan pelajar dan mahasiswa dalam rangka mensukseskan progam Bengkulu kota pelajar (BKP) Media Infotama, volume 3, no 6 bulan sebelas tahun 2008. Tgg artikel 11-27.
- Purwoko, D., & Sukamto, E. M. (2013). Sensation Seeking dan Risk Taking Behavior Pada Remaja Akhir Di Universitas Surabaya. *Jurnal Ilmiah Sosial dan Humaniora*, 7 (1), 64-74.
- Rachmana, R. S. (2002). Dorongan mencari sensasi dan perilaku pengambilan risiko pada mahasiswa. *Psikologika*, VII (14).
- Renitasari, Y. D. (2017). *Pengaruh Empathy Terhadap Aggressive Driving Pada Dewasa Awal Di Kota Malang* (Doctoral dissertation, University of Muhammadiyah Malang).
- Riyanti, Benedicta. (2007). Fear of succes and risk taking pada wirausaha wanita bali. *Jurnal Penelitian Psikologi* :Jakarta: Fakultas Psikologi Universitas Atma Jaya.
- RO/Micom. (2019, Februari 17). *55,6% korban kecelakaan di Bali Generasi Millenial*. Retrieved 12 21, 2019, from Media Indonesia: https://m.mediaindonesia.com/amp_detail/217506-556-korban-kecelakaan-di-bali-generasi-milenial.html
- Robert, J. W. (2004). A review of behavioural and biological correlates of sensation seeking. *Journal of Reseach in Personality*, 256-279.
- Rofiah, D., & Setiawan, A. (2020). Konformitas dan Sifat Mencari Sensasi dengan Disiplin Berlalu Lintas. *Jurnal Psikologi: Jurnal Ilmiah Fakultas Psikologi Universitas Yudharta Pasuruan*, 7(1), 72-90.

- Rolison, M., & Scherman, A. (2002). Factors influencing adolescents to engage in risk-taking behavior. *Journal of Child and Family Studies*, 7(3).
- Rusydina (2018). Hubungan Kesepian dan Dorongan Mencari Sensasi Dengan Kenakalan Remaja. *Journal Psikoborneo* , 6(4), 482-492.
- Santrock, John W. 2012. *Life-Span Development*, Perkembangan Masa-Hidup, terj. Benedictine Wisdyasinta, Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Shukla, N. & Monga, N. (2016). Effect of Risk Taking Behavior on academic achievement of adolescence. Panjab. *Indian Journal of Health and Wellbeing*, Vol 7 (6), 594-599. Departement of Psychology.
- Siregar, S. (2014). *Statistik Parametrik untuk penelitian kuantitatif*. Jakarta : PT.Bumi Aksara.
- Slovic, P., Lichtenstein, S., & Fischhoff, B. (1988). Decision-making. In R. C. Atkinson et al. (Eds.), *Steven's handbook of experimental psychology. Vol. 2: Learning and cognition* (pp. 673-738). New York: Wiley.
- Smart, D., & Vassalo, S. (2005). *In the driver's seat understanding young adults' driving behavior*. Melbourne: Australian Institute of family studies.
- Soffania, M. I. (2018). Hubungan Agressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 220-231.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV.Afabeta
- Supranto, J. (2008). *Statistik teori dan aplikasi, Jilid 1, Edisi Ketujuh*,. Jakarta: Erlangga.
- Tasca, Leo (2000). A review of the literature on aggressive driving research. Canada : Ontario Ministry of Transportation.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2009). Nomor 22. tentang UULAJ. Jakarta:Penulis.
- Utari. (2016). Hubungan aggressive driving dan kematangan emosi dengan disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di Samarinda. *Ejournal Psikologi*, 4 (3), 352-360.
- Weber, E. U., Blais, A. R., & Betz, N. E. (2002). A Domain-Specific Risk Attitude Scale: Measuring Risk Perceptions and Risk Behaviors. *Journal of Behavioral Decision Making*. Vol. 15, Issue 4, 263-290.
- Widhiarso, W. (2010). Uji Linieritas Hubungan.
- Wijaya, T., Nurhadi., & Kuncoro, A.M. (2017) Intensi Berwirausaha Mahasiswa: Perspektif Pengambilan Risiko. *Jurnal Siasat Bisnis*. Vol.19, No.2, 109-124. Universitas Negeri Yogyakarta.

Wulandari, M. (2016). Hubungan Antara Risk Taking Behavior Dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Kendaraan Bermotor Di Jalan Surapati Kota Bandung Usia Dewasa Awal.

Yamin, S., & Kurniawan, H. (2018). *SPSS Complete: Teknik Analisis Statistik Terlengkap dengan Software SPSS*. Jakarta: Salemba Infotek.

Yates JF, Stone ER. (1992). The risk construct. In Risk-taking Behavior, Yates JF (ed.). John Wiley: New York.

Yates, J. F. (1992). *Risk Taking Behavior*. Chichester: Wiley.

Zuckerman, M. (2007). Sensation seeking and risky behavior. Washington, DC, US: American Psychological Association.

Zuckerman, M., & Neeb, M. (1979). Sensation seeking and psychopathology. *Psychiatry Research*, 255-264.





LAMPIRAN-LAMPIRAN



LAMPIRAN 1
CONTOH SKALA PENELITIAN

Identitas Responden

SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

SKALA
PENELITIAN
PSIKOLOGI

* Required

Identitas Responden

Nama (boleh inisial) *

Your answer

Jenis Kelamin *

- Laki-Laki
- Perempuan

Usia *

Agama *

Your answer

Suku *

Your answer

Pekerjaan *

Your answer

Tingkat Pendidikan *

- SD
- SMP
- SMA

Skala Risk Taking Behavior

SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

Skala I

Skala ini bukanlah suatu tes, maka dari itu Anda diminta untuk menjawab setiap pernyataan dalam skala ini sesuai dengan kondisi (pikiran, perasaan, perilaku) Anda yang sebenarnya, dengan memilih salah satu dari 5 alternatif jawaban yang telah disiapkan.

Pilihlah Sangat Sesuai, jika pernyataan tersebut 'Sangat Sesuai' dengan kondisi anda yang sebenarnya.

Pilihlah Sesuai, jika pernyataan tersebut 'Sesuai' dengan kondisi anda yang sebenarnya.

Pilihlah Netral, jika pernyataan tersebut 'Netral' dengan kondisi anda yang sebenarnya.

Pilihlah Tidak Sesuai, jika pernyataan tersebut 'Tidak Sesuai' dengan kondisi anda yang sebenarnya.

Pilihlah Sangat Tidak Sesuai, jika pernyataan tersebut 'Sangat Tidak Sesuai' dengan kondisi anda yang sebenarnya.

Saya melanggar peraturan lalu lintas saat berkendara. *



Sangat Sesuai



Skala Sensation Seeking

SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI



SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

* Required

Skala II

Saya berenang di laut lepas. *

- Sangat Sesuai
- Sesuai
- Netral
- Tidak Sesuai
- Sangat Tidak Sesuai



Skala Aggressive Driving

SKALA PENELITIAN PSIKOLOGI

Skala III

Skala ini bukanlah suatu tes, maka dari itu Anda diminta untuk menjawab setiap pernyataan dalam skala ini sesuai dengan kondisi (pikiran, perasaan, perilaku) Anda yang sebenarnya, dengan memilih salah satu dari 6 alternatif jawaban yang telah disiapkan.

Pilihlah Selalu, jika pernyataan tersebut 'Selalu' Anda lakukan.

Pilihlah Sangat Sering, jika pernyataan tersebut 'Sangat Sering' Anda lakukan.

Pilihlah Cukup Sering, jika pernyataan tersebut 'Cukup Sering' Anda lakukan.

Pilihlah Kadang-kadang, jika pernyataan tersebut 'Kadang-kadang' Anda lakukan.

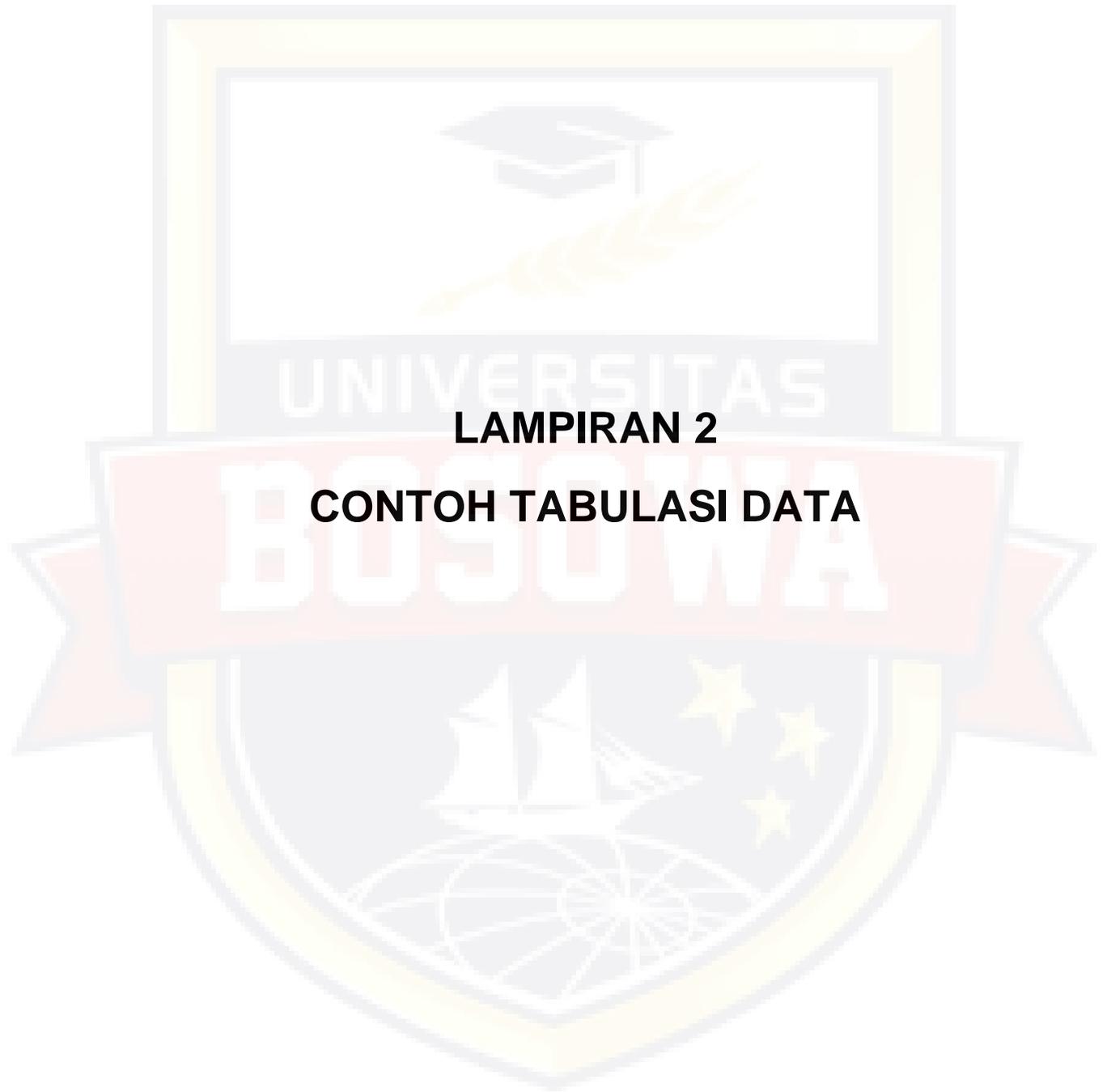
Pilihlah Jarang, jika pernyataan tersebut 'Jarang' Anda lakukan.

Pilihlah Tidak Pernah, jika pernyataan tersebut 'Tidak Pernah' Anda lakukan.

Saya sengaja mengerem kendaraan ketika kendaraan lain mengikuti saya terlalu dekat. *

Selalu





LAMPIRAN 2

CONTOH TABULASI DATA

Data Demografi

No	Jenis Kelamin	Usia	Agama	Suku	Pekerjaan
1	Perempuan	23	Islam	Bugis	Mahasiswa
2	Perempuan	21	Islam	Bugis	Mahasiswa
3	Laki-Laki	24	ISLAM	MAKASSAR	AVSEC (Aviation Security)
4	Perempuan	22	Islam	Makassar	Pelajar
5	Perempuan	22	Islam	Bugis	Mahasiswi
6	Perempuan	22	Islam	Indonesia	Tidak ada
7	Perempuan	20	Islam	Bugis	Mahasiswa
8	Perempuan	21	Islam	Bugis	Pelajar
9	Perempuan	38	Islam	Bugis	PNS
10	Perempuan	18	Islam	Makassar	Mahasiswa
11	Laki-Laki	22	Islam	Makassar	Mahasiswa
12	Perempuan	22	islam	jawa minang	Mahasiswi
13	Perempuan	21	Islam	Bugis	Mahasiswa
14	Laki-Laki	24	Islam	Bugis	Guru
15	Perempuan	21	Islam	Makassar	Mahasiswa
16	Laki-Laki	18	Islam	Sunda	Gaada
17	Laki-Laki	27	Islam	Mandar	Chef
18	Perempuan	26	Islam	Bugis	Karyawan swasta dan wirausaha
19	Perempuan	24	Islam	Buton	Mahasiswa
20	Laki-Laki	23	Islam	Betawi	Wiraswasta
21	Perempuan	27	Islam	Bugis	Pegawai swasta
22	Laki-Laki	23	Islam	Tidak ada	Mahasiswa

Data Skala *Aggressive Driving*

NO	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	A11
1	3	1	5	2	2	2	1	2	2	4	3
2	2	2	3	3	4	2	1	3	3	4	4
3	2	2	4	3	3	2	3	2	3	4	3
4	3	3	2	5	5	5	4	2	5	6	6
5	1	1	5	1	2	1	2	2	1	3	3
6	4	3	1	3	4	6	3	5	6	6	6
7	1	2	4	1	1	2	1	5	3	6	6
8	1	1	5	1	2	2	3	2	4	5	4
9	1	2	4	2	2	2	1	1	1	4	3
10	2	1	5	1	2	1	2	2	1	2	2
11	2	2	3	3	4	3	2	3	4	5	4
12	2	1	4	1	2	1	3	3	1	3	3
13	2	1	2	2	1	1	1	2	4	4	5
14	3	1	3	4	2	3	2	3	4	4	4
15	3	5	3	5	5	5	3	4	3	4	3
16	1	1	5	2	2	2	2	2	2	5	3
17	1	1	6	1	1	1	1	1	6	6	1
18	1	1	3	2	2	2	1	2	1	3	2
19	1	1	6	2	4	2	1	2	5	5	4
20	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3
21	2	1	4	1	1	2	2	1	2	2	1

Data Skala Sensation Seeking

No	A 1	A 2	A 3	A 4	A 5	A 6	A 7	A 8	A 9	A 10	A 11	A 12	A 13	A 14	A 15	A 16	A 17	A 18	A 19	A 20	A 21	A 22	A 23	A 24	A 25	A 26	A 27	A 28	A 29	A 30	A 31	A 32	A 33
1	1	4	2	4	1	3	3	4	4	2	2	3	3	4	4	2	1	4	4	5	4	4	2	2	2	4	3	4	4	2	3	3	3
2	2	4	2	3	3	2	4	2	4	3	2	2	3	2	4	2	2	3	4	4	3	3	2	2	2	4	2	4	3	2	3	2	3
3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	2	3	3	4	3	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	4
4	2	2	4	4	1	2	4	2	2	2	2	1	2	4	4	2	1	4	4	5	2	2	4	4	4	4	2	2	5	1	1	1	4
5	2	3	3	4	2	3	3	2	2	4	3	5	1	2	2	4	1	2	2	4	2	4	4	3	3	3	1	1	2	4	3	2	3
6	3	5	5	5	5	4	5	2	4	3	3	1	1	5	5	5	5	5	5	5	2	1	1	2	1	5	1	5	5	3	5	5	5
7	1	5	3	5	5	4	5	3	4	4	2	3	1	3	4	5	2	3	3	5	3	4	3	1	1	5	1	5	3	1	2	3	2
8	2	3	3	4	2	4	4	3	4	3	1	3	5	3	4	2	1	3	2	5	3	4	2	1	2	4	4	4	5	1	3	4	3
9	3	4	3	3	3	4	4	2	2	1	2	2	3	3	4	1	1	3	2	5	2	3	3	3	3	4	3	3	2	2	3	3	2
10	3	4	3	4	2	3	3	3	3	1	2	3	3	3	4	1	1	3	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	3	2	2	3	3
11	2	5	4	5	4	4	4	2	2	2	3	3	2	4	5	4	2	4	4	4	4	2	1	2	1	4	2	4	4	2	4	4	3
12	1	4	3	3	1	4	4	2	3	3	2	1	2	2	3	3	2	4	4	4	2	4	3	3	3	3	1	2	4	2	3	4	2
13	1	4	2	4	4	2	4	2	4	4	2	2	2	2	4	1	1	2	4	4	2	4	2	4	2	4	3	4	4	4	2	4	3
14	1	4	3	3	3	3	4	3	3	2	2	2	5	4	4	1	1	3	3	4	3	3	2	1	2	4	4	5	4	3	3	3	2
15	1	4	5	3	4	3	5	5	4	2	3	1	4	3	5	2	3	4	4	5	4	1	4	3	2	4	4	5	4	4	3	4	3
16	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3
17	5	5	5	5	3	1	5	1	3	1	1	1	5	5	5	1	1	5	5	5	5	1	5	1	1	5	5	5	3	1	1	5	5
18	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	4	2	3	2	2	3	2	3	3	2	2	3	2
19	2	5	2	2	2	2	4	2	2	4	4	2	5	4	2	2	2	4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	1	4	2	4
20	3	4	3	4	3	3	3	1	3	1	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	5	3	3	3
21	2	4	3	3	3	3	4	3	4	2	2	1	2	3	5	1	1	3	2	5	3	4	2	1	2	4	2	5	3	1	2	3	1

Data Skala Risk Taking Behavior

No	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
1	3	1	1	3	1	2	2	3	4	2	2	1	3	4	2	2	5	2	2	2	2	1	2	4	1	2	2	2	4	2
2	2	2	2	3	2	3	4	4	2	2	2	2	4	2	3	2	3	3	2	2	3	2	4	4	3	2	3	2	2	2
3	3	2	4	4	3	2	3	3	2	2	2	3	3	4	3	2	4	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3
4	4	2	1	3	2	2	2	4	1	2	1	2	5	4	2	2	5	4	2	2	2	2	2	4	4	1	2	2	4	2
5	4	2	1	2	2	2	2	4	4	2	1	2	4	1	3	1	4	4	4	4	2	1	3	1	2	3	3	3	3	3
6	3	4	1	3	3	1	3	3	1	1	1	1	1	1	4	1	1	3	2	1	1	1	5	2	5	1	1	1	1	1
7	2	4	1	5	2	1	1	1	1	1	2	2	4	3	2	2	2	3	2	1	2	3	4	1	4	1	1	1	5	1
8	2	1	1	3	1	1	2	4	2	1	1	2	4	4	3	2	5	2	2	2	2	2	3	5	3	1	1	2	1	1
9	2	1	1	3	1	1	3	4	5	1	1	3	4	3	3	1	5	3	2	2	2	2	3	3	2	1	3	2	2	2
10	3	1	1	3	3	2	2	3	3	2	2	1	3	3	3	1	5	3	2	1	3	1	3	3	3	3	3	2	4	2
11	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	4	4	2	4	1	2	2	1	2	4	2	2	2	1	1	4	2
12	2	2	2	4	2	2	2	3	2	2	2	3	4	2	3	2	4	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2
13	3	1	1	4	2	2	2	4	3	2	1	2	4	2	2	2	5	4	2	2	2	1	2	1	2	2	3	1	4	2
14	4	1	1	3	2	1	3	3	4	3	1	3	3	4	2	2	5	3	2	2	1	2	3	5	3	1	1	3	3	1
15	3	2	2	4	3	2	4	2	2	2	2	3	1	4	3	2	4	3	2	2	3	1	2	4	5	1	1	2	4	2
16	3	1	1	3	1	2	2	3	2	2	3	3	3	3	3	2	4	3	2	2	1	2	3	3	3	2	3	3	3	2
17	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	3	1	5	3	1	5	3	1	1	1	3	4	5	5	1	1	1	5	5
18	2	1	1	1	3	2	2	3	4	3	1	1	3	3	3	2	5	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	2
19	2	1	1	5	4	1	3	5	1	4	2	2	4	5	4	2	4	4	2	2	2	2	4	5	4	2	2	2	2	2
20	3	2	5	3	2	3	3	3	2	5	1	3	3	3	3	2	4	3	2	2	2	1	3	3	5	3	2	2	2	1
21	2	1	1	3	2	1	1	2	3	2	1	1	2	2	3	2	5	2	2	3	1	1	2	2	3	3	3	2	3	2
22	2	2	1	5	1	1	1	3	5	1	1	3	3	5	2	1	5	2	1	1	1	2	2	5	5	1	2	1	4	1



LAMPIRAN 3
HASIL UJI VALIDITAS LOGIS

VALIDITAS LOGIS

A. Aggressive Driving

No Item	Hasil Telaah	Revisi Item Menurut saran SME	Keterangan
1.	Saya sengaja mengerem kendaraan ketika kendaraan lain mengikuti saya terlalu dekat.		Ok
2.	Saya melakukan gerakan kasar pada pengendara lain yang melakukan tindakan tidak saya sukai	Melakukan gerakan kasar pada pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya sukai	
3.	Saya membunyikan klakson pada pengendara lain yang melakukan hal tidak pantas		Ok
4.	Saya memotong lalu lintas bahkan jika pengendara lain menutup celah di antara kendaraan.	Saya menyerobot di tengah lalu lintas meskipun pengendara lain mencoba menutup celah untuk itu	
5.	Saya menambah kecepatan, ketika pengendara lain mencoba mengejar saya	Saya menambah kecepatan, ketika pengendara lain mencoba mendahului saya	
6.	Saya sengaja mengikuti kendaraan lain dengan jarak dekat, untuk menghindari kendaraan lain menyalip saya	Saya sengaja mengikuti kendaraan di depan saya dengan jarak dekat, untuk menghindari kendaraan lain menyalip saya	
7.	Saya menggunakan lampu lalu lintas yang lebih lambat sehingga saya tidak lagi ngebut	Saya menggunakan lampu jauh dalam kondisi lalu lintas yang lambat	
8.	Saya mengikuti kendaraan yang lebih lambat dengan panjang kurang dari satu kendaraan.	Saya mengikuti kendaraan yang lebih lambat dengan dengan jarak kurang dari satu kendaraan.	
9.	Saya berkendara 20 mil /jam lebih cepat dari kecepatan yang telah ditetapkan	Saya berkendara lebih cepat dari kecepatan yang telah ditetapkan	
10.	Saya melewati kendaraan	Saya suka mendahului	

No Item	Hasil Telaah	Revisi Item Menurut saran SME	Keterangan
	yang ada di depan saya	kendaraan yang ada di depan saya	
11.	Saya mempercepat laju kendaraan saya ketika lampu lalu lintas berubah dari kuning menjadi merah.	Saya mempercepat laju kendaraan saya ketika lampu lalu lintas berubah menjadi kuning agar tidak mendapat lampu merah.	

B. Sensation Seeking

1. Nama Skala : *Sensation Seeking*

Identitas SME :

a. SME 1

Nama : Hasniar A. Radde, S. Psi., M. Si

Pekerjaan : Dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa

b. SME 2

Nama : A. Nur Aulia Saudi, S. Psi., M. Si

Pekerjaan : Dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa

c. SME 3

Nama SME : Nur Hikmah S.Psi.,M.Si.

Pekerjaan : Dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa

No. Item	Ibu Niar	Kak Aulia	Kak Hikmah	Jumlah	CVR	Keterangan
1.	1	1	1	3	1	Esensial
2.	1	1	1	3	1	Esensial
3.	0	1	1	2	0	Esensial
4.	1	1	1	3	1	Esensial
5.	0	1	1	2	0	Esensial
6.	-	1	1	2	0	Esensial
7.	1	1	1	3	1	Esensial
8.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
9.	1	1	1	3	1	Esensial
10.	1	1	1	3	1	Esensial
11.	-	1	1	2	0	Esensial
12.	0	1	1	2	0	Esensial
13.	1	1	1	3	1	Esensial
14.	1	1	1	3	1	Esensial

No. Item	Ibu Niar	Kak Aulia	Kak Hikmah	Jumlah	CVR	Keterangan
15.	-	1	1	2	0	Esensial
16.	-	1	1	2	0	Esensial
17.	1	0	1	2	0	Esensial
18.	1	1	1	3	1	Esensial
19.	0	1	1	2	0	Esensial
20.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
21.	1	0	1	2	0	Esensial
22.	1	0	1	2	0	Esensial
23.	0	1	1	2	0	Esensial
24.	0	1	1	2	0	Esensial
25.	0	1	1	2	0	Esensial
26.	1	1	1	3	1	Esensial
27.	-	1	1	2	0	Esensial
28.	1	1	1	3	1	Esensial
29.	1	1	1	3	1	Esensial
30.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
31.	-	1	1	2	0	Esensial
32.	-	1	1	2	0	Esensial
33.	0	1	1	2	0	Esensial
34.	1	1	1	3	1	Esensial
35.	1	1	1	3	1	Esensial
36.	0	1	1	2	0	Esensial
37.	1	1	1	3	1	Esensial
38.	1	0	1	2	0	Esensial
39.	-	-	1	1	-	Tidak Esensial
40.	0	1	1	2	0	Esensial
41.	1	1	1	3	1	Esensial

C. Risk Taking Behavior

1. Nama Skala : Risk Taking Behavior

2. Identitas SME :

a. SME 1

Nama : Hasniar A. Radde, S. Psi., M. Si

Pekerjaan : Dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa

b. SME 2

Nama : A. Nur Aulia Saudi, S. Psi., M. Si

Pekerjaan : Dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa

c. SME 3

Nama SME : Nur Hikmah S.Psi.,M.Si.

Pekerjaan : Dosen Fakultas Psikologi Universitas Bosowa

No. Item	Ibu Niar	Kak Aulia	Kak Hikmah	Jumlah	CVR	Keterangan
1.	1	1	1	3	1	Esensial
2.	1	0	1	2	0	Esensial
3.	1	1	1	3	1	Esensial
4.	1	1	1	3	1	Esensial
5.	1	1	1	3	1	Esensial
6.	1	1	1	3	1	Esensial
7.	1	1	1	3	1	Esensial
8.	1	0	1	2	0	Esensial
9.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
10.	0	1	1	2	0	Esensial
11.	1	1	1	3	1	Esensial
12.	1	1	1	3	1	Esensial
13.	1	1	1	3	1	Esensial
14.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
15.	1	1	1	3	1	Esensial
16.	1	1	1	3	1	Esensial
17.	0	1	1	2	0	Esensial
18.	1	1	1	3	1	Esensial
19.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial

No. Item	Ibu Niar	Kak Aulia	Kak Hikmah	Jumlah	CVR	Keterangan
20.	1	0	1	2	0	Esensial
21.	1	1	1	3	1	Esensial
22.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
23.	1	1	1	3	1	Esensial
24.	1	1	1	3	1	Esensial
25.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
26.	1	0	1	2	0	Esensial
27.	0	1	1	2	0	Esensial
28.	1	1	1	2	1	Esensial
29.	0	0	1	1	-1	Tidak Esensial
30.	1	1	1	3	1	Esensial

BOSOWA



VALIDITAS TAMPANG

A. Review Umum

Reviewer	Hasil Review		
	Layout/tata letak	Jenis & Ukuran Huruf	Bentuk Skala
Mansyur Dg. Sitaba	Sudah bagus	Sudah bagus	Sudah bagus
Adlu Mulky	Sudah bagus	Sudah bagus	Sudah bagus
Ramadhan	Sudah bagus	Sudah bagus	Sudah bagus
Asraf	Sudah bagus	Sudah bagus	Sudah bagus
Nabila Salsabila	Sudah bagus	Sudah bagus	Sudah bagus
As	Sudah bagus	Sudah bagus	Sudah bagus

B. Review Khusus: Pengantar Skala

Aspek Review	Hasil Review	
	Konten	Bahasa
Mansyur Dg. Sitaba	Sesuai	Sesuai
Adlu Mulky	Sesuai	Sesuai

Aspek Review	Hasil Review	
	Konten	Bahasa
Ramadhan	Pengantar sudah bagus dan rapi	Mudah dipahami
Asraf	Sesuai	Mudah dipahami
Nabila Salsabila	Sesuai	Mudah dipahami
As	Sesuai	Mudah dipahami

C. Review Khusus: Identitas Responden

Aspek Review	Hasil Review	
	Konten	Bahasa
Mansyur Dg. Sitaba	Sesuai	Mudah dipahami
Adlu Mulky	Sesuai	Mudah dipahami
Ramadhan	Sesuai	Mudah dipahami
Asraf	Sesuai	Mudah dipahami
Nabila Salsabila	Sesuai	Mudah dipahami
As	Sesuai	Mudah dipahami

D. Review Khusus: Petunjuk Pengerjaan

Aspek Review		Hasil Review	
		Konten	Bahasa
Mansyur Dg. Sitaba		Sesuai	Mudah dipahami
Adlu Mulky		Sesuai	Mudah dipahami
Ramadhan		Sesuai	Mudah dipahami
Asraf		Sesuai	Mudah dipahami
Nabila Salsabila		Sesuai	Mudah dipahami
As		Sesuai	Mudah dipahami

E. Review Khusus: Kesimpulan Aitem Pernyataan

Aspek Review		Hasil Review	
		Konten	Bahasa
Aitem Pernyataan	Aitem 1	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 2	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 3	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 4	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 5	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 6	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 7	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 8	Sesuai	Mudah dipahami

Aspek Review	Hasil Review		
	Konten		Bahasa
Aitem 9	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 10	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 11	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 12	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 13	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 14	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 15	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 16	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 17	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 18	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 19	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 20	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 21	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 22	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 23	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 24	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 25	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 26	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 27	Sesuai		Typo “menginvestasikan”

Aspek Review	Hasil Review		
	Konten		Bahasa
Aitem 28	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 29	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 30	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 31	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 32	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 33	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 34	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 35	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 36	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 37	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 38	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 39	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 40	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 41	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 42	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 43	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 44	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 45	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 46	Sesuai		Mudah dipahami

Aspek Review		Hasil Review	
		Konten	Bahasa
	Aitem 47	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 48	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 49	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 50	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 51	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 52	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 53	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 54	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 55	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 56	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 57	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 58	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 59	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 60	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 61	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 62	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 63	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 64	Sesuai	Mudah dipahami
	Aitem 65	Sesuai	Mudah dipahami

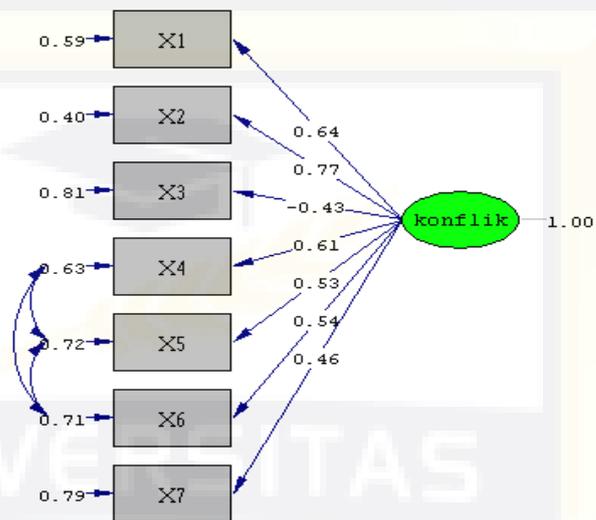
Aspek Review	Hasil Review		
	Konten		Bahasa
Aitem 66	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 67	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 68	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 69	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 70	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 71	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 72	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 73	Sesuai		Mudah dipahami
Aitem 74	Sesuai		Mudah dipahami



LAMPIRAN 4
HASIL UJI VALIDITAS KONSTRAK

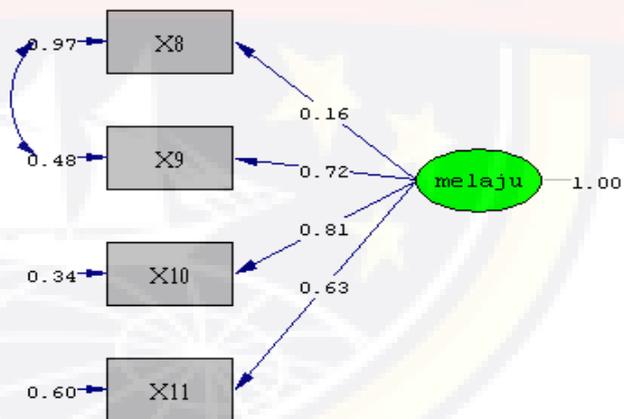
A. Aggressive Driving

1. Path Aspect Perilaku Konflik



Chi-Square=15.91, df=11, P-value=0.14458, RMSEA=0.033

2. Path Aspect Mengebut



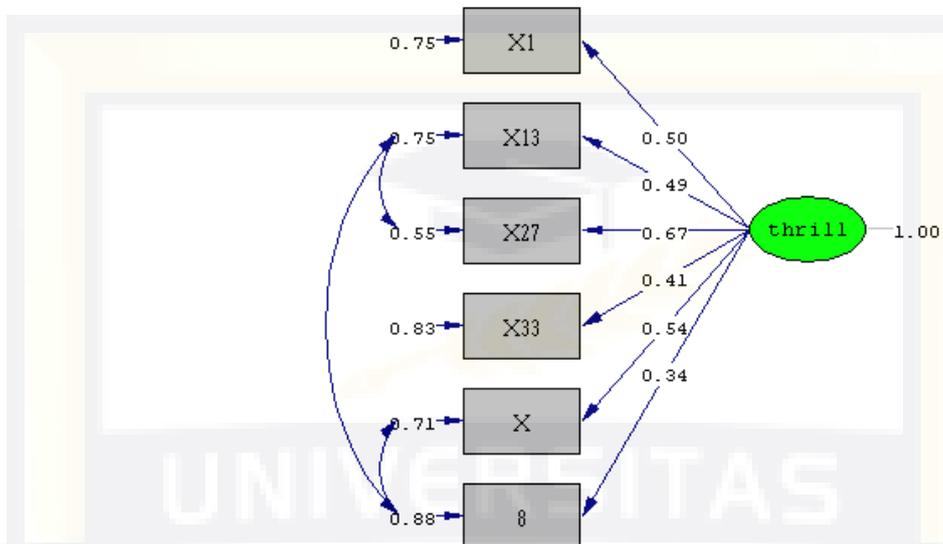
Chi-Square=0.38, df=1, P-value=0.53642, RMSEA=0.000

3. Properti Psikometrik *Aggressive Driving*

Nomor Aitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
1	0.64	0.05	12.75	Perilaku Konflik	Valid
2	0.77	0.05	15.74	Perilaku Konflik	Valid
3	-0.43	0.05	-8.18	Perilaku Konflik	Tidak Valid
4	0.61	0.05	11.74	Perilaku Konflik	Valid
5	0.53	0.05	9.91	Perilaku Konflik	Valid
6	0.54	0.05	10.13	Perilaku Konflik	Valid
7	0.46	0.05	8.73	Perilaku Konflik	Valid
8	0.16	0.06	2.82	Mengebut	Valid
9	0.72	0.05	14.10	Mengebut	Valid
10	0.81	0.05	15.69	Mengebut	Valid
11	0.63	0.05	12.51	Mengebut	Valid

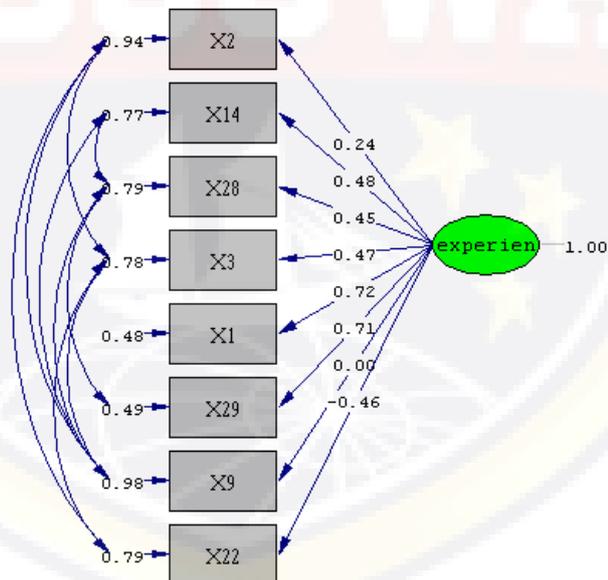
B. Sensation Seeking

1. Path Aspect *Thrill and Adventure Seeking*



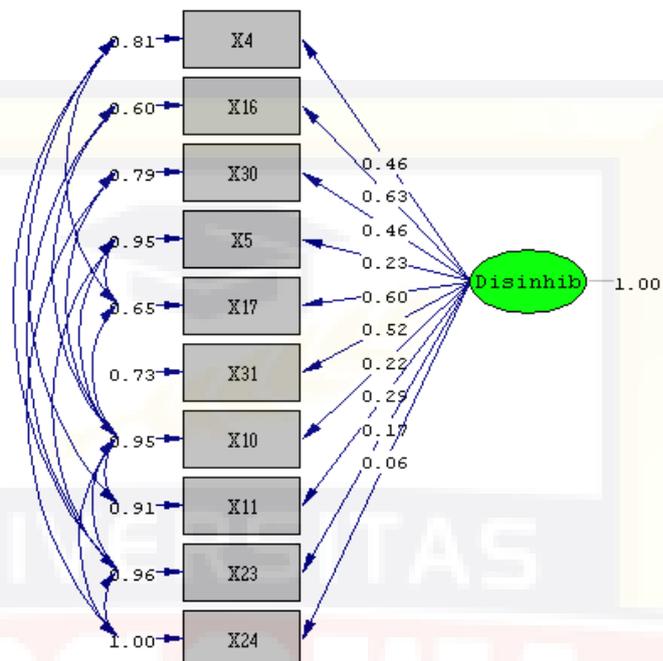
Chi-Square=9.74, df=6, P-value=0.13597, RMSEA=0.037

2. Path Aspect *Experience Seeking*



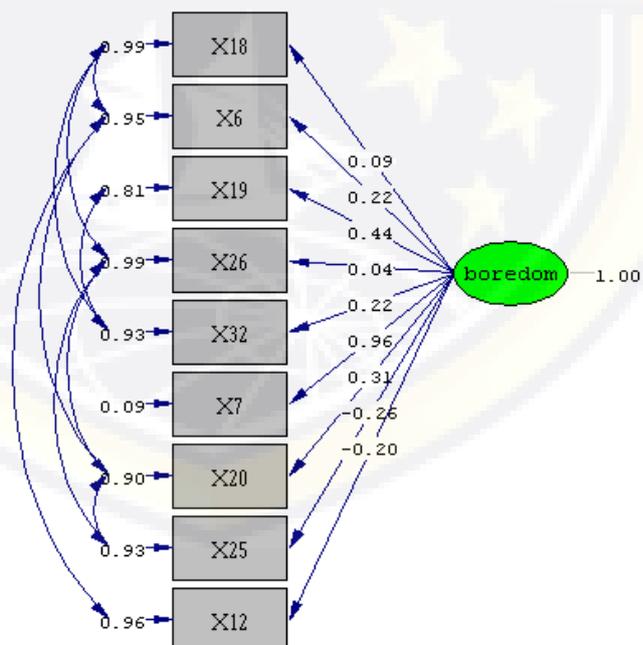
Chi-Square=17.91, df=11, P-value=0.08367, RMSEA=0.037

3. Path Aspect *Disinhibition*



Chi-Square=30.24, df=20, P-value=0.06607, RMSEA=0.033

4. Path Aspect *Boredom Susceptibility*



Chi-Square=24.37, df=18, P-value=0.14332, RMSEA=0.028

5. Properti Psikometrik *Sensation Seeking*

Nomor Aitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
1	0.50	0.60	8.83	Thrill	Valid
2	0.24	0.05	4.43	Experience	Valid
3	0.47	0.05	8.96	Experience	Valid
4	0.46	0.06	7.96	Disinhibition	Valid
5	0.23	0.06	3.98	Disinhibition	Valid
6	0.22	0.05	4.28	Boredom Susceptibility	Valid
7	0.96	0.09	10.68	Boredom Susceptibility	Valid
8	0.54	0.06	9.36	Thrill	Valid
9	0.00	0.05	0.04	Experience	Tidak Valid
10	0.22	0.07	3.16	Disinhibition	Valid
11	0.29	0.06	5.20	Disinhibition	Valid
12	-0.20	0.05	-3.90	Boredom Susceptibility	Tidak Valid
13	0.49	0.06	7.86	Thrill	Valid
14	0.48	0.05	9.35	Experience	Valid
15	0.72	0.05	14.10	Experience	Valid
16	0.63	0.05	12.31	Disinhibition	Valid
17	0.60	0.06	10.70	Disinhibition	Valid
18	0.09	0.05	1.89	Boredom Susceptibility	Tidak Valid
19	0.44	0.06	7.49	Boredom Susceptibility	Valid
20	0.31	0.05	5.78	Boredom Susceptibility	Valid
21	0.34	0.06	5.69	thrill	Valid
22	-0.46	0.05	-8.84	Experience	Tidak Valid
23	0.17	0.06	2.93	Disinhibition	Valid
24	0.06	0.05	1.11	Disinhibition	Tidak Valid
25	-0.26	0.05	-4.95	Boredom Susceptibility	Tidak Valid

Nomor Aitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
26	0.04	0.05	0.85	Boredom Susceptibility	Tidak Valid
27	0.67	0.06	11.09	thrill	Valid
28	0.45	0.06	8.13	Experience	Valid
29	0.71	0.05	13.99	Experience	Valid
30	0.46	0.05	8.90	Disinhibition	Valid
31	0.52	0.05	10.17	Disinhibition	Valid
32	0.22	0.05	4.33	Boredom Susceptibility	Valid
33	0.41	0.06	7.23	thrill	Valid

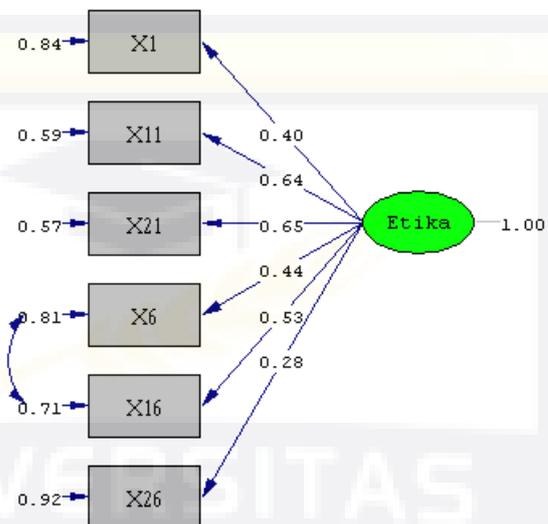
UNIVERSITAS

BOSOWA



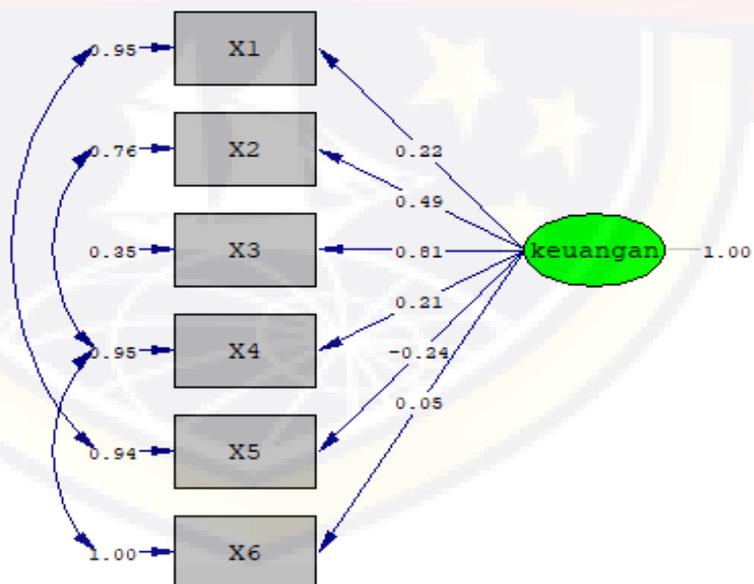
C. Risk Taking Behavior

1. Path Aspect Etika



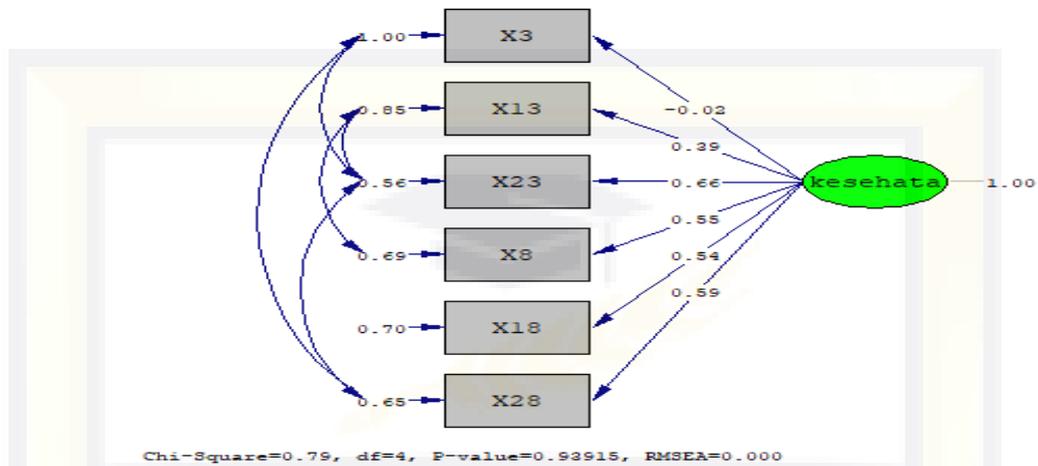
Chi-Square=7.13, df=8, P-value=0.52259, RMSEA=0.000

2. Path Aspect Keuangan

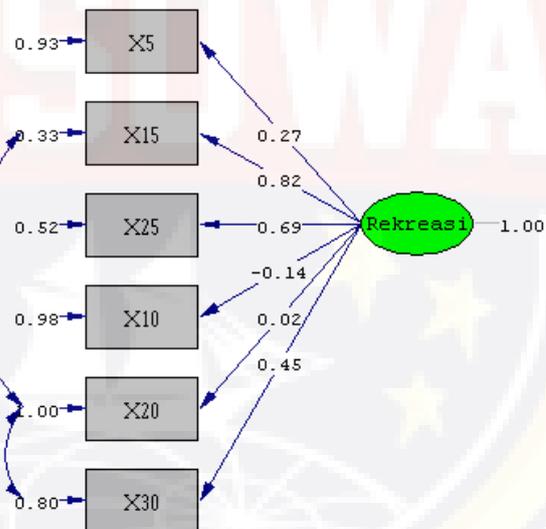


Chi-Square=4.29, df=6, P-value=0.63771, RMSEA=0.000

3. Path Aspek Kesehatan

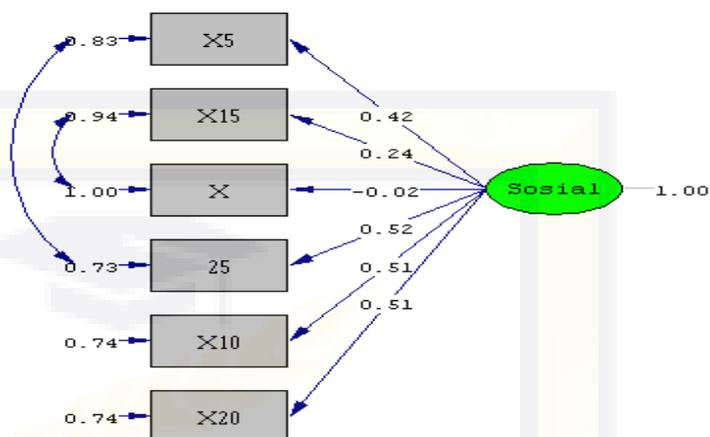


4. Path Aspek Rekreasi



Chi-Square=11.11, df=7, P-value=0.13409, RMSEA=0.036

5. Path Aspect Sosial



Chi-Square=13.08, df=7, P-value=0.07021, RMSEA=0.043

6. Properti Psikometrik *Risk Taking Behavior*

Nomor Aitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
1	0.40	0.05	7.30	Etika	Valid
2	0.17	0.06	3.11	Keuangan	Valid
3	-0.04	0.06	-0.68	Kesehatan	Tidak Valid
4	0.27	0.05	5.12	Rekreasi	Valid
5	0.42	0.07	5.99	Sosial	Valid
6	0.44	0.06	7.80	Etika	Valid
7	0.18	0.06	3.15	Keuangan	Valid
8	0.59	0.05	10.90	Kesehatan	Valid
9	-0.14	0.05	-2.70	Rekreasi	Tidak Valid
10	0.52	0.07	7.47	Sosial	Valid
11	0.64	0.05	11.95	Etika	Valid
12	0.40	0.09	4.73	Keuangan	Valid
13	0.42	0.06	7.13	Kesehatan	Valid
14	0.82	0.06	14.40	Rekreasi	Valid
15	0.24	0.06	3.77	Sosial	Valid
16	0.53	0.05	9.84	Etika	Valid

Nomor Aitem	Factor Loading	Error	t-value	Aspek	Keterangan
17	-0.19	0.06	-3.33	Keuangan	Tidak Valid
18	0.58	0.05	10.84	Kesehatan	Valid
19	0.02	0.07	0.35	Rekreasi	Tidak Valid
20	0.51	0.07	7.53	Sosial	Valid
21	0.65	0.05	12.15	Etika	Valid
22	0.99	0.18	5.47	Keuangan	Valid
23	0.59	0.06	10.62	Kesehatan	Valid
24	0.69	0.05	12.75	Rekreasi	Valid
25	-0.02	0.06	-0.33	Sosial	Tidak Valid
26	0.28	0.06	5.02	Etika	Valid
27	0.05	0.05	1.13	Keuangan	Tidak Valid
28	0.51	0.05	9.34	Kesehatan	Valid
29	0.45	0.05	8.78	Rekreasi	Valid
30	0.51	0.07	7.59	Sosial	Valid



LAMPIRAN 5
HASIL UJI RELIABILITAS

Skala Aggressive Driving**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.817	10

Skala Sensation Seeking**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.755	26

Skala Risk Taking Behavior**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
.719	24



LAMPIRAN 6
OUTPUT HASIL UJI ASUMSI

OUTPUT HASIL UJI NORMALITAS

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		713
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0E-7
	Std. Deviation	6.69606455
Most Extreme Differences	Absolute	.049
	Positive	.049
	Negative	-.036
Kolmogorov-Smirnov Z		1.319
Asymp. Sig. (2-tailed)		.062

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

BUSOWA



OUTPUT HASIL UJI LINEARITAS

Aggressive Driving Dengan Risk Taking Behavior

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
TotalAD * TotalRTB		(Combined)	4459.919	42	106.189	2.085	.000
	Between Groups	Linearity	2732.278	1	2732.278	53.641	.000
		Deviation from Linearity	1727.641	41	42.138	.827	.771
	Within Groups		34127.111	670	50.936		
Total			38587.029	712			

Aggressive Driving Dengan Sensation Seeking

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
TotalAD * TotalSS		(Combined)	10725.558	58	184.923	4.341	.000
	Between Groups	Linearity	6203.879	1	6203.879	145.625	.000
		Deviation from Linearity	4521.678	57	79.328	1.862	.000
	Within Groups		27861.472	654	42.602		
Total			38587.029	712			

OUTPUT HASIL UJI MULTIKOLINEARITAS

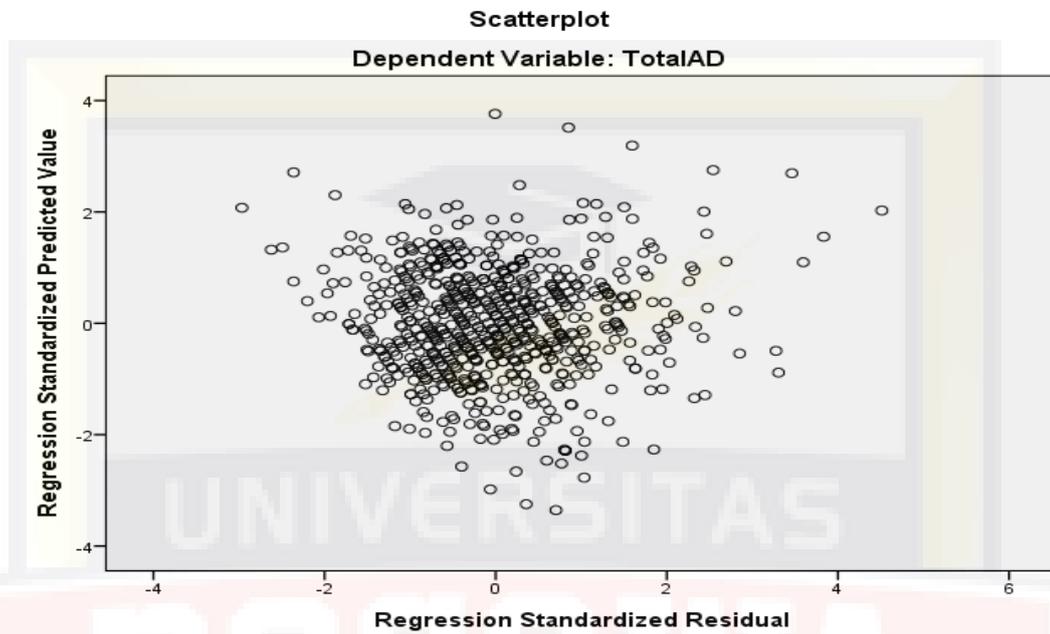
Sensation Seeking dan Risk Taking Behavior

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	49.793	2.243		22.200	.000		
TotalRTB	.483	.040	.416	12.210	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: TotalSS

OUTPUT HASIL UJI HETEROSKEDASTISITAS



BOSUWA



LAMPIRAN 7
OUTPUT HASIL UJI HIPOTESIS

BOSOWA



OUTCOME VARIABLE: Aggressive driving

Model Summary

	R	R-sq	MSE	F	df1	df2
p	.416	.173	44.989	49.567	3.000	709.000
	.000					

Test(s) of highest order unconditional interaction(s):

	R2-chng	F	df1	df2	p
X*W	.001	.601	1.000	709.000	.438

	coeff	se	t	p	LLCI	ULCI
constant	5.183	11.402	.455	.650	-17.203	27.569
ss	.158	.150	1.053	.292	-.137	.453
rtb	-.051	.208	-.245	.807	-.459	.357
Int_1	.002	.003	.776	.438	-.003	.007

SENSATION SEEKING TERHADAP AGGRESSIVE DRIVING

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.401 ^a	.161	.160	6.749	.161	136.212	1	711	.000

a. Predictors: (Constant), Sensation_Seeking

ANOVA^a

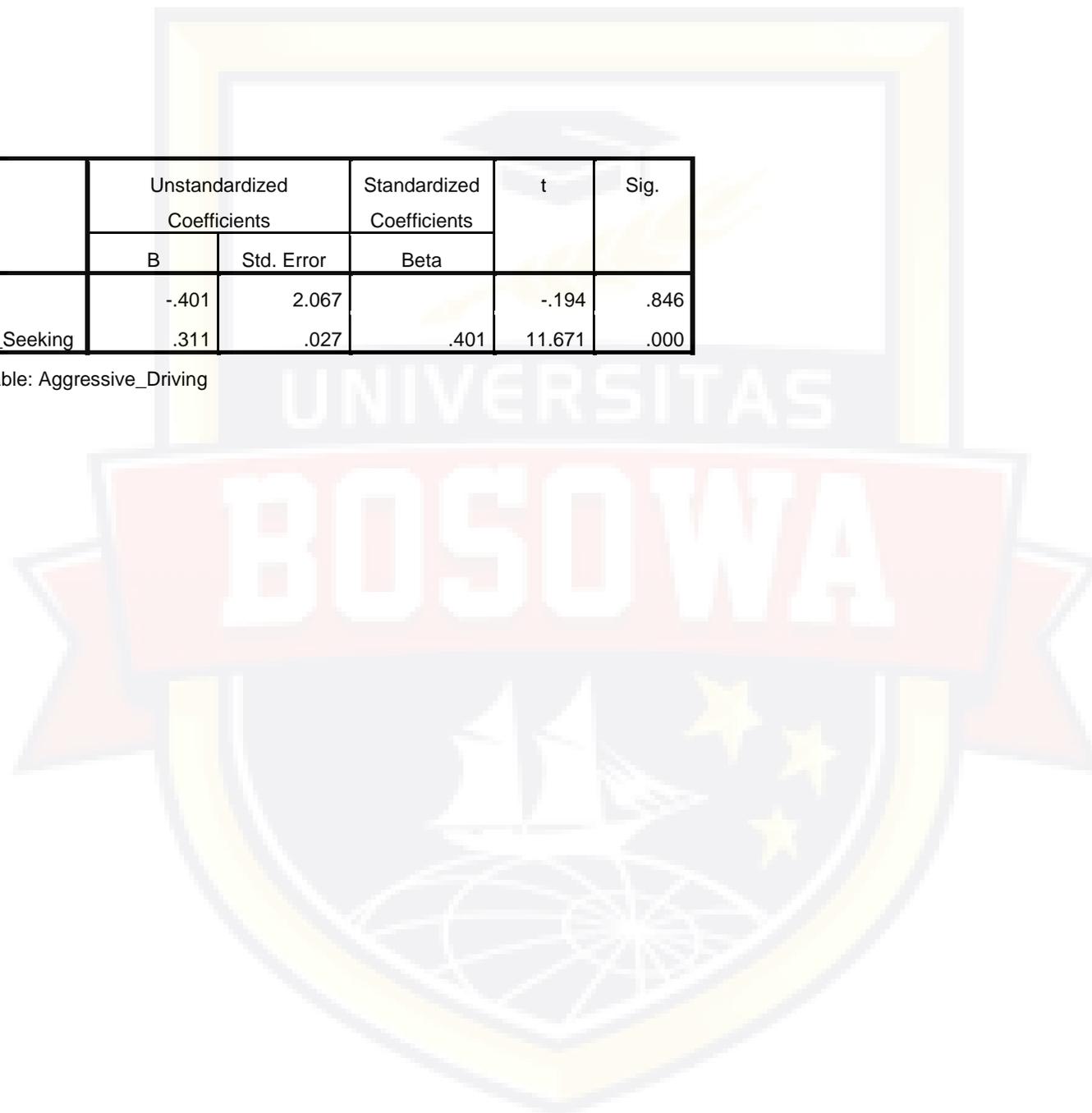
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	6203.879	1	6203.879	136.212	.000 ^b
	Residual	32383.150	711	45.546		
	Total	38587.029	712			

a. Dependent Variable: Aggressive_Driving

a. Predictors: (Constant), Sensation_Seeking

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-.401	2.067		-.194	.846
Sensation_Seeking	.311	.027	.401	11.671	.000

a. Dependent Variable: Aggressive_Driving





LAMPIRAN 8
SERTIFIKAT TRANSLATOR

