



HUBUNGAN *SENSATION SEEKING* TERHADAP *RISKY DRIVING BEHAVIOR* PADA *EMERGING ADULTHOOD* DI JAWA TIMUR

SENSATION-SEEKING AND RISKY DRIVING BEHAVIOR AMONG EMERGING ADULTHOOD IN EAST JAVA

Meta Anggun Sari¹, Triana Kesuma Dewi²

Universitas Airlangga

Email: meta-anggun-sari.2019@psikologi.unair.ac.id

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan kesehatan publik utama di seluruh dunia. Di Indonesia, Jawa Timur merupakan provinsi dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi. Sebagian besar kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh faktor manusia, yaitu perilaku mengemudi yang berisiko. Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi hubungan antara pencarian sensasi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi *emerging adulthood* di Jawa Timur. Sebanyak 101 pengemudi mobil pada rentang usia 18-24 tahun di Jawa Timur mengisi kuesioner daring mencakup skala *sensation seeking* dan *risky driving behavior*. Data dalam penelitian ini dianalisis dengan analisis korelasi. Hasil dari penelitian ini menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara *sensation seeking* dengan *risky driving behavior*. Lebih lanjut, dimensi *sensation seeking* yang memiliki hubungan positif dengan *risky driving behavior* adalah *disinhibition* dan *boredom susceptibility*.

Kata Kunci: *emerging adulthood*, pencarian sensasi, perilaku mengemudi berisiko

ABSTRACT

Road traffic injury continued to be one of the world's most serious public health hazards. In Indonesia, East Java has the highest rate of road accidents. Most crashes were caused by aberrant driving behavior. This study identified the association between sensation-seeking and risky driving behavior in emerging adulthood in East Java. This study used a survey as data collection method. The survey included an 8-item brief sensation-seeking scale and a 10-item mini-driver behavior questionnaire. Participants in this research are 101 drivers aged 18-25 years old in East Java who completed the online questionnaire. This research discovered positive relations between sensation-seeking and risky driving behavior. *Disinhibition* and *boredom susceptibility* also has positive associations with risky driving behavior among four sensation-seeking subscales.

Keywords: *emerging adulthood*, risky driving behavior, sensation seeking

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas sampai saat ini masih menjadi permasalahan kesehatan publik yang genting di seluruh dunia. Berdasarkan data World Health Organization (WHO, 2022), terdapat 1,3 juta jiwa yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Tercatat 148.000 jiwa telah menjadi korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia sepanjang tahun 2020 dengan total korban meninggal dunia berjumlah 23.529 jiwa. Di Indonesia, provinsi dengan tingkat

kecelakaan lalu lintas tertinggi adalah Jawa Timur (Javier, 2021).

Terdapat tiga faktor utama yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan (Hidayati & Hendrati, 2016). Adanu dkk. (2019) menyatakan bahwa faktor manusia, atau dalam hal ini pengguna jalan, merupakan faktor yang memiliki kemungkinan tinggi untuk menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas. Determinan faktor manusia sebagai penyebab kecelakaan dibagi menjadi dua, yaitu faktor yang menurunkan



kemampuan pengemudi (misalnya, pengalaman berkendara, usia, dan kondisi fisik), dan faktor yang mendorong perilaku pengambilan risiko (misalnya, tindakan yang melebih-lebihkan kemampuan, mengemudi agresif, dan tidak menggunakan fitur keselamatan seperti sabuk pengaman) (Adanu dkk., 2019).

Berdasarkan penelitian terdahulu, pengemudi muda ditemukan memiliki kecenderungan lebih besar dalam menunjukkan perilaku mengemudi berisiko. Pengemudi dalam tahap perkembangan *emerging adulthood* cenderung belum memiliki kemampuan yang memadai dan sering kali terlibat dalam perilaku mengemudi berisiko (Brown, dkk., 2017; Cordellieri, dkk., 2016; Riggs Romaine, 2019; Simons-Morton, dkk., 2017). Kecenderungan ini memungkinkan pengemudi muda untuk lebih rentan terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Pernyataan ini didukung fakta bahwa kecelakaan lalu lintas masih menjadi faktor kematian utama pada rentang usia 5-29 tahun di dunia (World Health Organization, 2022).

Perilaku mengemudi berisiko dapat dipengaruhi oleh kepribadian, salah satunya adalah pencarian sensasi (*sensation-seeking*). Pencarian sensasi merupakan seperangkat perasaan, antusiasme, serta pengalaman bervariasi dan kompleks yang membuat individu rela mengambil risiko fisik, sosial, hukum, maupun finansial untuk merasakannya (Rahemi, dkk., 2017). Penelitian terdahulu telah mengidentifikasi hubungan antara pengambilan sensasi dengan perilaku mengemudi pada berbagai konteks budaya, seperti budaya timur (Rahemi, dkk., 2017; Du, Ma, & Chang, 2020; Wang, Shi, & Schwebel, 2019) dan budaya barat (Mascaret, dkk., 2021; Song, dkk., 2021).

Penelitian terkait hubungan antara pencarian sensasi dan perilaku mengemudi berbahaya telah dilakukan pada berbagai latar belakang kebudayaan dan masyarakat. Namun, hubungan ini perlu diteliti lebih lanjut pada konteks masyarakat Indonesia yang memiliki latar belakang budaya yang berbeda. Penelitian ini disusun untuk mengidentifikasi hubungan pencarian sensasi dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi muda di Indonesia, khususnya di wilayah Jawa Timur. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai faktor yang mungkin memberikan dampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia serta dapat memberikan data pendukung perencanaan program pencegahan kecelakaan lalu lintas di Indonesia.

TINJAUAN PUSTAKA

Emerging Adulthood

Emerging adulthood merupakan tahap perkembangan dimana individu mengalami peralihan dari tahap remaja menuju tahap dewasa. Tahap perkembangan ini dialami saat individu berusia sekitar 18 hingga 25 tahun (Santrock, 2018). Tahap perkembangan ini identik dengan eksperimen dan eksplorasi. Terdapat lima karakteristik yang menggambarkan tahap perkembangan ini, yaitu eksplorasi identitas, instabilitas, fokus pada diri sendiri, perasaan berada di tengah antara remaja dan dewasa, dan waktu yang tepat untuk mengubah hidupnya (Santrock, 2018).

Risky Driving Behavior

Risky driving behavior merupakan perilaku mengemudi berisiko dan dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas, seperti perilaku mengerem, menyetir, dan pengaturan kecepatan (Guo, dkk., 2021). Perilaku mengemudi berisiko dikategorikan ke dalam



tiga perilaku, yaitu (Gupta, Choudhary, & Parida, 2021; Reason, dkk., 1990):

a. *Violations*

Violations didefinisikan sebagai pelanggaran yang dilakukan secara sengaja oleh pengemudi dan dapat menimbulkan risiko bagi pengguna jalan lain.

b. *Errors*

Errors didefinisikan sebagai kesalahan atau kekeliruan yang dilakukan oleh pengemudi yang berisiko membahayakan pengemudi lain.

c. *Lapses*

Lapses didefinisikan sebagai kesalahan dan penyimpangan yang hanya menyebabkan rasa malu dan/atau ketidaknyamanan bagi pengemudi.

Sensation Seeking

Pencarian sensasi merupakan kebutuhan individu terhadap sensasi dan pengalaman yang bervariasi, baru, dan kompleks, serta kesanggupan individu untuk menerima risiko secara fisik maupun sosial untuk merasakan pengalaman tersebut (Zuckerman, 1994). Terdapat empat faktor yang menjelaskan tentang pencarian sensasi, yaitu (Zuckerman, 1994):

a. *Thrill and adventure seeking*

Faktor ini merupakan faktor mengenai keinginan individu untuk terlibat dalam kegiatan yang memberikan sensasi tidak biasa dari kecepatan dan menentang gravitasi.

b. *Experience seeking*

Faktor ini membahas mengenai pencarian sensasi yang baru dan mengalaminya secara langsung melalui pemikiran dan perasaan.

c. *Disinhibition*

Faktor ini mendeskripsikan pencarian sensasi melalui aktivitas sosial seperti pesta, kegiatan minum-minuman keras, dan seks.

d. *Boredom susceptibility*

Faktor ini mempresentasikan intoleransi terhadap pengalaman berulang dalam bentuk apapun.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan tipe penelitian survei. Berdasarkan dimensi waktunya, penelitian ini merupakan penelitian *cross-sectional*, yaitu seluruh pengukuran dilakukan pada waktu yang bersamaan. Seluruh data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan *self report*. Pengambilan data dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner daring melalui media sosial peneliti. Penelitian ini merupakan penelitian korelasional yang dilakukan untuk mengetahui hubungan pencarian sensasi terhadap perilaku mengemudi berisiko.

Pemilihan sampel dalam penelitian ini dilakukan menggunakan teknik *purposive sampling*. Kriteria partisipan yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah memiliki SIM A, berusia 18-25 tahun, aktif mengendarai mobil di wilayah Indonesia, serta berdomisili di Jawa Timur. Estimasi *sample size* penelitian dihitung menggunakan *G-power* dengan *medium effect size* $\rho = 0.429$, $\alpha = 0.05$, *test power* $P = 0.8$ dan didapatkan hasil minimum *sample size* $N = 40$. Partisipan telah menerima informasi mengenai penelitian dan *informed consent* yang diberikan bersamaan dengan kuesioner penelitian dalam bentuk *Google Form*. Dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan 101 partisipan ($M_{usia} = 21.5$; $SD_{usia} = 1,32$) yang memenuhi kriteria



partisipan penelitian dan berhasil melengkapi kuesioner penelitian.

Terdapat dua variabel dalam penelitian ini, yaitu pencarian sensasi dan *risky driving behavior*. Variabel pencarian sensasi diukur menggunakan *Brief Sensation Seeking Scale* yang telah diadaptasi ke dalam Bahasa Indonesia oleh Bagaskara (2021). Instrumen ini merupakan instrumen *self-report* yang terdiri dari 8 aitem dan dinilai dalam bentuk likert lima poin, (1="sangat tidak setuju", 5="sangat setuju"). Seluruh aitem bersifat *favorable* dan skor diperoleh dengan cara menjumlahkan seluruh item.

Variabel perilaku mengemudi berisiko diukur menggunakan *10-item Mini Driver Behavior Questionnaire* yang ditranslasi ke dalam Bahasa Indonesia. Instrumen ini merupakan instrumen *self-report* yang dinilai dalam bentuk likert enam poin (0="tidak pernah", 5="selalu"). Peneliti melakukan translasi alat ukur dari Bahasa Inggris ke Bahasa Indonesia. *Content validity* dari dilakukan oleh tiga *expert judgement*. Hasil analisis reliabilitas dilakukan menggunakan *Cronbach's Alpha* untuk masing-masing dimensi, yaitu *violations* (4 aitem; $\alpha=.744$), *errors* (3 aitem; $\alpha=.770$), dan *lapses* (3 aitem; $\alpha=.797$).

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji korelasi *Pearson's r* untuk menguji adanya atau tidaknya hubungan antara pencarian sensasi terhadap perilaku mengemudi berisiko. Pengujian dilakukan menggunakan *software* Jamovi V.2.3.24 for windows.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis deskriptif, variabel *sensation seeking* memiliki nilai (M=25,8; SD=5,86; Max.=39; Min.=12) dengan nilai dari masing-masing dimensi adalah sebagai berikut: *thrill and adventure*

seeking (M=5,7; SD=1,84; Max.=10; Min.=1), *experience seeking* (M=7,46; SD=1,92; Max.=10; Min.=3), *disinhibition* (M=6,43; SD=1,97; Max.=10; Min.=2), dan *boredom susceptibility* (M=25,8; SD=5,86; Max.=39; Min.=12). Sedangkan variabel *risky driving behavior* memiliki nilai (M=15,9; SD=7,22; Max.=41; Min.=2) dengan nilai dari masing-masing dimensi adalah sebagai berikut: *violations* (M=7,81; SD=3,95; Max.=17; Min.=0), *errors* (M=3,59; SD=2,87; Max.=11; Min.=0), dan *lapses* (M=4,52; SD=2,85; Max.=13; Min.=0).

Berdasarkan hasil uji korelasi pada tabel 1, terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara skor total *sensation seeking* dengan *risky driving behavior* dengan derajat yang lemah ($r=0.273$; $CI_{95}=[0.455;0.082]$; $p=0.006$). Terdapat dua dimensi dari *sensation seeking* yang juga ditemukan berhubungan positif dan signifikan dengan *risky driving behavior*, yaitu dimensi *disinhibition* ($r=0.226$; $CI_{95}=[0.403;0.032]$; $p=0.023$) dan dimensi *boredom susceptibility* ($r=0.202$; $CI_{95}=[0.382;0.006]$; $p=0.043$). Selain itu, salah satu komponen dari *risky driving behavior*, yaitu *violations*, juga memiliki hubungan positif yang signifikan dengan dua dimensi dari *sensation seeking*, yaitu dimensi *disinhibition* ($r=0.251$; $CI_{95}=[0.425;0.058]$; $p=0.011$) serta dimensi *boredom susceptibility* ($r=0.239$; $CI_{95}=[0.415;0.082]$; $p=0.046$). Sebaliknya, tidak ditemukan hubungan yang signifikan antara dua dimensi lain dari *sensation seeking*, yaitu *thrill and adventure seeking* serta *experience seeking*, terhadap *risky driving behavior* maupun seluruh komponennya.

Sensation Seeking dan Risky Driving Behavior

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, ditemukan hubungan positif yang signifikan dengan derajat lemah antara



pencarian sensasi dengan perilaku mengemudi berisiko. Hasil ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat pencarian sensasi seseorang, semakin tinggi pula kecenderungan untuk menampilkan perilaku mengemudi yang berisiko. Hasil ini sejalan dengan penelitian dari Rahemi dkk.(2017) yang menemukan hubungan positif antara pencarian sensasi dengan perilaku

mengemudi berbahaya. Hasil ini juga selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Brown dkk, (2017) yang menyatakan bahwa pengemudi berusia muda memiliki tingkat pencarian sensasi yang cenderung tinggi dan lebih banyak terlibat dalam perilaku mengemudi berisiko.

Tabel 1. Korelasi *Sensation Seeking* dengan *Risky Driving Behavior* Berdasarkan Dimensi

Variabel	Total <i>Risky Driving Behavior</i>
<i>Thrill and Adventure Seeking</i>	0.166
<i>Experience Seeking</i>	0.104
<i>Disinhibition</i>	0.226*
<i>Boredom Susceptibility</i>	0.202*
Total <i>Sensation Seeking</i>	0.273**

Dimensi *Sensation Seeking* dengan *Risky Driving Behavior*

Penelitian ini juga menemukan adanya hubungan yang positif antara dimensi *boredom susceptibility* dengan perilaku mengemudi berisiko dan salah satu dimensinya, yaitu *violations*. Hasil ini diartikan sebagai semakin tinggi tingkat kerentanan akan kebosanan pada pengemudi, semakin tinggi pula kecenderungan pengemudi untuk menampilkan perilaku mengemudi berisiko, khususnya pelanggaran lalu lintas. Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Oxtoby dkk. (2019) yang menemukan adanya hubungan positif antara kerentanan akan kebosanan dengan perilaku mengemudi berbahaya. Pengemudi yang merasa bosan cenderung lebih mudah terdistraksi sehingga memunculkan perilaku mengemudi yang kurang aman. Rasa bosan ini memungkinkan pengemudi untuk menjadi kurang perhatian, merasa mengantuk, dan

kehilangan kontrol kemudi sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Verma, dkk., 2017).

Selain *boredom susceptibility*, dimensi *disinhibition* juga memiliki hubungan positif yang signifikan dengan perilaku mengemudi berisiko serta salah satu dimensinya, yaitu *violations*. Hasil ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat disinhibisi pengemudi, semakin tinggi pula kecenderungan pengemudi untuk mengemudi dengan berbahaya, khususnya melanggar peraturan lalu lintas. Penelitian yang dilakukan oleh Assi (2018) juga menemukan hubungan positif dari disinhibisi dengan perilaku mengemudi berisiko.. Pengemudi dengan tingkat disinhibisi tinggi juga mudah dipengaruhi oleh lingkungan sosialnya, sehingga lebih memungkinkan bagi pengemudi untuk memunculkan perilaku



yang dipengaruhi oleh penumpangnya. Sedangkan dalam penelitian Simons-Morton dkk. (2011) menyatakan bahwa penumpang yang memiliki tingkat pengambilan risiko tinggi dapat memengaruhi pengemudi untuk menampilkan perilaku mengemudi berisiko. Hal ini menjelaskan hasil penelitian Verma dkk. (2017) yaitu pengemudi dengan tingkat disinhibisi tinggi memiliki kecenderungan untuk terlibat dalam kecelakaan lalu lintas yang parah.

Dua dimensi lain dari pencarian sensasi, yaitu *thrill and adventure seeking* dan *experience seeking*, ditemukan tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi berisiko maupun komponen-komponennya. Hasil ini menyatakan bahwa tingkat pencarian petualangan dan pencarian pengalaman pada pengemudi tidak berpengaruh dengan munculnya perilaku mengemudi berisiko.

Penelitian yang dilakukan oleh Hatfield dkk. (2014) mengemukakan bahwa tidak ada hubungan secara langsung antara *thrill and adventure seeking* dengan perilaku mengemudi berisiko, seperti mengebut, mengemudi dalam keadaan mabuk, dan mengemudi dengan kondisi kelelahan. Namun, penelitian Hatfield tersebut menyatakan bahwa *thrill and adventure seeking* dapat berperan sebagai moderator dari hubungan antara persepsi pengemudi terhadap risiko dengan perilaku mengemudi berisiko. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Wang, Shi, dan Schwebel (2019) tidak menemukan hubungan yang signifikan antara *thrill and adventure seeking* dengan cedera yang dialami remaja akibat kecelakaan lalu lintas. Hasil ini bisa jadi dikarenakan dimensi ini tidak relevan dengan risiko keselamatan lalu lintas. Pernyataan ini didukung dengan penjelasan Zuckerman (1971, dalam Wang, Shi, & Schwebel, 2019) mengenai *thrill and adventure seeking* sebagai dimensi dari

sensation seeking, yaitu dimensi ini menggambarkan keinginan individu untuk terlibat dalam olahraga atau kegiatan yang melibatkan kecepatan dan bahaya. Dimensi ini menjadi tidak relevan karena lebih merefleksikan tendensi pengambilan risiko pada hal positif dan prososial (Wang, Shi, & Schwebel, 2019).

Dimensi lain yang tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi berisiko maupun seluruh dimensinya adalah *experience seeking*. Hasil ini sesuai secara parsial dengan penelitian yang dilakukan oleh Rahemi dkk. (2017) dengan hasil tidak ditemukan hubungan yang signifikan antara *experience seeking* dengan *violations*, namun berhubungan dengan dimensi lain dan perilaku mengemudi berisiko secara keseluruhan. Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Grace, Sumit, dan Chakraborty (2020) yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara *experience seeking* dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi muda. Pengemudi muda, yang sebagian besar merupakan pengemudi pemula, cenderung terlibat kecelakaan lalu lintas dikarenakan kurang terampil mengendalikan kemudi serta kurang percaya diri, bukan dikarenakan mengemudi dengan berbahaya untuk mendapatkan pengalaman (ES).

SIMPULAN

Hasil penelitian ini menemukan hubungan positif yang signifikan antara pencarian sensasi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi *emerging adulthood* di Jawa Timur. Hubungan dengan perilaku mengemudi berisiko juga ditemukan pada dua dimensi dari pencarian sensasi, yaitu *boredom susceptibility* dan *disinhibition*. Namun, penelitian ini tidak terlepas dari keterbatasan,



yaitu penggunaan alat ukur *self-report* yang memungkinkan adanya bias pada pengemudi. Dengan keterbatasan ini, penelitian selanjutnya diharapkan dapat mempertimbangkan untuk melakukan penelitian eksperimen terhadap variabel yang sama untuk mengidentifikasi bagaimana pengaruh pencarian sensasi terhadap perilaku mengemudi berisiko.

DAFTAR PUSTAKA

- Adanu, E. K., Penmetsa, P., Wood, D., & Jones, S. L. (2019). Incorporating systems thinking approach in a multilevel framework for human-centered crash analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 1-8. doi:10.1016/j.trip.2019.100031
- Assi, G. S. (2018). Dangerous driving propensity amongst Indian youth. *Transportation Research Part F*, 56, 444-452. doi:10.1016/j.trf.2018.05.016
- Bagaskara, S. (2021). Adaptation and Assessment of Psychometric Properties of the Brief Sensation-seeking Scale in an Indonesian General Sample. *Jurnal Pengukuran Psikologi dan Pendidikan Indonesia*, 10(2), 158-171. doi:10.15408/jp3i.v10i2.21618
- Brown, T. G., Ouimet, M. C., Aldeb, M., Tremblay, J., Vingilis, E., Nadeau, L., . . . Bechara, A. (2017). The effect of age on the personality and cognitive characteristics of three distinct risky driving offender groups. *Personality and Individual Differences*, 48-56. doi:10.1016/j.paid.2017.03.007
- Cordellieri, P., Baralla, F., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Piccardi, L., & Giannini, A. M. (2016). Gender Effects in Young Road Users on Road Safety Attitudes, Behaviors, and Risk Perception. *Frontiers in Psychology*, 7, 1-11. doi:10.3389/fpsyg.2016.01412
- Du, X., Ma, J., & Chang, R. (2020). The interactive effect of vehicle signals and sensation-seeking on driver hazard perception. *Transportation Research Part F*, 174-187. doi:10.1016/j.trf.2020.06.018vv
- Grace, S. S., Sumit, K., & Chakraborty, N. (2020). Sensation seeking and peer passenger influence on risky driving among novice drivers in Udupi Taluk, India. *Clinical Epidemiology and Global Health*, 8, 653-655. doi:10.1016/j.cegh.2019.12.020
- Guo, M., Zhao, X., Yao, Y., Bi, C., & Su, Y. (2021). Application of risky driving behavior in crash detection and analysis. *Physica A*, 1-13. doi:10.1016/j.physa.2021.126808
- Gupta, A., Choudhary, P., & Parida, M. (2021). Understanding and modelling risky driving behaviour on high-speed corridors. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour*, 359-377. doi:10.1016/j.trf.2021.09.009
- Hatfield, J., Fernandes, R., & Job, R. F. (2014). Thrill and Adventure Seeking as a modifier of the relationship of perceived risk with risky driving among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 223-229. doi:10.1016/j.aap.2013.09.028
- Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 275-287. doi:10.20473/jbe.v4i2.2016.275-287
- Javier, F. (2021, November 5). *Korlantas Polri: Ada 183 Kecelakaan Sepanjang 2021, Terbanyak di Wilayah Polda Jatim*. Retrieved December 28, 2022,



- from tempo.co:
<https://data.tempo.co/data/1253/korlantas-polri-ada-183-kecelakaan-sepanjang-2021-terbanyak-di-wilayah-polda-jatim>
- Mascret, Micolleau, Martha, Naude, Serre, & Ragot-Court. (2021). The predictive role of achievement goals adoption on sensation-seeking and risk taking in driving. *Transportation Research Part F*, 1-10. doi:10.1016/j.trf.2021.03.006
- Oxtoby, J., Schroeter, R., Johnson, D., & Kaye, S.-A. (2019). Using boredom proneness to predict young adults' mobile phone use in the car and risky driving. *Transportation Research Part F*, 65, 457-468. doi:10.1016/j.trf.2019.08.008
- Rahemi, Z., Ajorpaz, N. M., Esfahani, M. S., & Aghajani, M. (2017). Sensation-seeking and factors related to dangerous driving behaviors among Iranian drivers. *Personality and Individual Differences*, 314-318. doi:10.1016/j.paid.2017.05.004
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33(10-11), 1315-1332. doi:10.1080/00140139008925335
- Riggs Romaine, C. L. (2019). Psychosocial Maturity and Risk-Taking in Emerging Adults: Extending Our Understanding Beyond Delinquency. *Emerging Adulthood*, 7(4), 243-257. doi:10.1177/2167696818768013
- Santrock, J. W. (2018). *A Topical Approach to Life-Span Development* (9th ed.). Dallas: McGraw-Hill Education.
- Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Zhang, Z., Klauer, S. E., Lee, S. E., Wang, J., . . . Dingus, T. A. (2011). The Effect of Passengers and Risk-Taking Friends on Risky Driving and Crashes/Near Crashes Among Novice Teenagers. *Journal of Adolescent Health*, 587-593. doi:10.1016/j.jadohealth.2011.02.009
- Simons-Morton, B., Haynie, D., O'Brien, F., Lipsky, L., Bible, J., & Liu, D. (2017). Variability in measures of health and health behavior among emerging adults 1 year after high school according to college status. *JOURNAL OF AMERICAN COLLEGE HEALTH*, 65(1), 58-66. doi:10.1080/07448481.2016.1238384
- Song, X., Yin, Y., Cao, H., Zhao, S., Li, M., & Yi, B. (2021). The mediating effect of driver characteristics on risky driving behaviors moderated by gender, and the classification model of driver's driving risk. *Accident Analysis and Prevention*, 1-17. doi:10.1016/j.aap.2021.106038
- Verma, A., Chakrabarty, N., Velmurugan, Bhat, P., & Kumar, D. (2017). Sensation Seeking Behavior and Crash Involvement of Indian Bus Driver. *Transportation Research Procedia*, 4750-4765. doi:10.1016/j.trpro.2017.05.487
- Wang, H., Shi, L., & Schwebel, D. C. (2019). Relations between adolescent sensation seeking and traffic injury: Multiple-mediating effects of road safety attitudes, intentions and behaviors. *Traffic Injury Prevention*, 1-7. doi:10.1080/15389588.2019.1666982
- World Health Organization. (2022, June 20). *Road Traffic Injuries*. Retrieved from World Health Organization: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge: Cambridge University Press.