

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Adanya akses jalan yang baik dan nyaman cenderung mendorong seseorang untuk melakukan tindakan *speeding* di jalan raya. Dikutip dari *The Cambridge English Dictionary* merupakan mengemudi melewati batas yang telah ditentukan di suatu area. Para pelaku *speeding* biasanya akan memacu kendaraannya hingga kecepatan tinggi di jalan yang lurus serta memiliki volume kendaraan yang sedikit. Perbedaan kecepatan antar pengemudi kendaraan bermotor akan semakin terlihat apabila kondisi jalanan lebar, lurus, dan memiliki sedikit persimpangan (Zuckerman, 2006).

Perilaku *speeding* di jalan raya merupakan tindakan ilegal karena para pelakunya dapat memacu kendaraannya dengan kecepatan lebih dari 100 km/jam. Hal ini diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang batas kecepatan kendaraan di jalan. Menurut aturan ini, batas kecepatan paling tinggi di perkotaan adalah 60 km/jam. Fenomena *speeding* yang dilakukan oleh para pecinta otomotif khususnya sepeda motor belakangan ini semakin marak. Perilaku *speeding* di jalan raya lebih didominasi oleh sepeda motor karena dinilai lebih praktis dan tidak membutuhkan lintasan yang luas dibandingkan dengan kendaraan seperti mobil. Perilaku *speeding* erat kaitannya dengan balap liar karena di dalam kegiatan balap liar terdapat unsur *speeding* yaitu memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi. Dikutip dari (Polrestabes Surabaya, 2023) pada bulan September Polrestabes Surabaya berhasil mengamankan 110 sepeda motor yang melakukan aksi balap liar di *frontage road* Ahmad Yani.

Balap liar yang dilakukan di jalan raya masih merupakan adaptasi salah satu kategori balap, yaitu *drag race* yang merupakan ajang adu kecepatan di lintasan lurus. Bentuk balap liar yang terjadi dalam penelitian ini adalah balap liar yang di mulai dari suatu lampu merah dan biasanya terjadi secara tiba-tiba. Oleh karena itu peneliti melakukan pengamatan mengenai aksi balap liar di Jalan Ahmad Yani, Surabaya pada tanggal 14 Oktober 2023 untuk melihat bagaimana aksi balap liar

dapat terjadi. Pada pukul 00.30 peneliti mulai melakukan di trotoar Jalan Ahmad Yani. Pukul 00.48 terlihat sudah ada 5 motor yang berjajar di lampu merah. Para pelakunya melakukan *start* di lampu merah dan *finish* hingga sebelum Royal Plaza. Para pelaku balap liar tersebut kemudian melawan arus untuk putar balik agar bisa kembali ke titik start. Kemudian pukul 01.00 peneliti mengamati sudah terdapat 20 motor yang berjajar di lampu merah. Melalui pengamatan peneliti, para pelaku balap liar dapat memacu kendaraannya hingga melebihi 100 km/jam. Frekuensi para pelaku balap liar melakukan start ada pada rentang 3-4 menit sekali. Pada pukul 01.20 terdapat polisi yang memperingatkan sehingga para pelaku berpindah ke tempat lain. Peneliti juga bertanya pada orang-orang yang ikut menonton balap liar tersebut, dikatakan bahwa dalam aksi balap liar ini para pelakunya tidak mendapatkan keuntungan secara finansial. Taruhan yang kerap kali erat dengan balap liar juga tidak muncul.

Aktivitas balap liar erat kaitannya dengan komunitas motor. Para peserta balap liar sering kali membentuk kelompok yang kuat dengan identitas bersama berdasarkan minat terhadap kecepatan dan kendaraan. Adanya solidaritas yang mereka tunjukkan satu sama lain, baik dalam bentuk dukungan maupun keterlibatan emosional. Hal ini sejalan dengan penjelasan Forsyth (2010) Kohesivitas Kelompok adalah kesatuan yang terjalin dalam kelompok dari interaksi antar pribadi yang kuat dan saling menguntungkan di antara anggota dan kekuatan tingkat kelompok yang menyatukan kelompok, seperti komitmen bersama untuk tujuan kelompok dan semangat kerja yang tinggi. Para pelaku balap liar juga memiliki komitmen terhadap komunitasnya dalam melakukan aksi balap liar yang dilangsungkan tiap minggunya. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dwityanto dan Amalia (2012) menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang sangat signifikan antara kohesivitas kelompok dengan komitmen organisasi. Artinya semakin baik atau positif kohesivitas kelompoknya maka akan semakin tinggi komitmen organisasinya dan sebaliknya semakin rendah kohesivitas kelompoknya maka akan semakin rendah pula komitmen organisasinya.

Para pelaku balap liar biasanya mulai melakukan aksinya ketika dini hari karena kondisi jalanan yang sudah lengang. Kondisi jalanan sudah relatif lengang

tidak menjamin keselamatan para pelaku balap liar karena tidak adanya fitur-fitur keselamatan seperti di sirkuit resmi. Kegiatan balap liar yang dilakukan para pegiat otomotif khususnya sepeda motor sudah memakan banyak korban karena para pelakunya memacu kendaraan dalam kecepatan yang tinggi sehingga meningkatkan risiko terjadi kecelakaan. Menurut data yang diperoleh dari Satlantas Polrestabes Surabaya (2023) total jumlah kecelakaan sepeda motor yang terjadi hingga bulan September sebanyak 1561 kasus, dengan rincian sebagai berikut: korban meninggal dunia sebanyak 115 orang, korban luka berat sebanyak 15 orang, dan korban luka ringan sebanyak 1250 orang. Berdasarkan perilaku mengemudi terdapat 27 kasus kecelakaan akibat melanggar batas kecepatan. Berdasarkan status jalan, sebanyak 334 kecelakaan lalu lintas terjadi di jalan nasional salah satunya adalah Jalan Ahmad Yani. Catatan mengenai jumlah kecelakaan yang terjadi sebenarnya masih bisa bertambah karena kebanyakan bersifat *unreported*. Hal ini juga didukung oleh pernyataan Kasubdit Gakkum Ditlantas Polda Metro Jaya AKBP Arga Dija Putra dalam Maulana & Dananjaya (2022) kebanyakan kasus laka lantas yang disebabkan oleh balap liar tidak dilaporkan bahkan apabila terdapat korban jiwa akan dibawa sendiri oleh pelaku balap liar.

Perilaku balap liar dipengaruhi oleh faktor lingkungan yang menjadi salah satu latar belakang terjadinya perilaku balap liar. Pengaruh hubungan dengan teman sebaya merupakan salah satu faktor perilaku balap liar (Septian, 2017). Adanya kesamaan hobi antara teman sebaya dan bakat yang dimiliki dalam mengotak-atik motor merupakan faktor pendukung dari terjadinya balap liar. Faktor pengaruh lingkungan pertemanan sangat besar bagi pelaku balap liar. Lingkungan yang mendukung, misalnya anak muda yang berasal dari kalangan berada yang menyiapkan modal untuk kendaraan yang digunakan, lokasi rumah yang dekat dengan tempat balap liar, dan memiliki teman yang juga mempunyai hobi yang sama untuk melakukan balap liar. (Dirman, et. al. 2023)

Hal ini juga dipicu oleh spesifikasi motor yang tidak sesuai dengan undang-undang yang berlaku, seperti menggunakan knalpot *racing*, tidak menggunakan spion, tidak menggunakan lampu depan, serta kelengkapan yang menunjang keselamatan berkendara. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor

22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan yang layak jalan adalah kendaraan yang memiliki kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur cahaya, knalpot, dan kedalaman alur ban. Adanya unsur-unsur yang tidak dipenuhi dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Kegiatan balap liar yang dapat mengancam nyawa para pelakunya tetap diminati oleh banyak pegiat otomotif. Mubyarsa (2020) dalam tulisannya menyatakan terdapat puluhan warga melakukan penutupan jalan karena resah jalanan di dekat rumah warga sering kali digunakan untuk kegiatan balap liar. Kegiatan ini juga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya yang tidak mengikuti kegiatan tersebut.

Kegiatan balap liar yang memiliki risiko sangat besar tentu tidak sebanding dengan *reward* yang akan diperoleh pelakunya. Para pelaku balap liar memiliki kecenderungan untuk mengambil risiko, karena adanya peluang untuk terjadinya kecelakaan akibat berkendara dengan kecepatan yang tinggi di jalan raya. Hal ini dapat dilihat melalui pelanggaran lalu lintas yang mereka lakukan serta minimnya fitur keamanan yang dipakai oleh pelaku balap liar. Adanya keinginan untuk melakukan perilaku berisiko seperti balap liar, mengindikasikan individu tersebut memiliki kebutuhan untuk merasakan adrenalin dan sensasi dari kegiatan yang berbahaya. Halonen & Santrock (1999) menyatakan bahwa seseorang yang di dalam dirinya terdapat *sensation seeking* yang tinggi cenderung lebih terdorong untuk melakukan kegiatan yang berbahaya atau memiliki pekerjaan yang memiliki risiko tinggi. Penelitian yang dilakukan Zuckerman (2006) menuliskan bahwa Individu dengan tingkat *sensation seeking* yang lebih tinggi cenderung memilih situasi yang memiliki risiko lebih besar dibandingkan dengan individu yang memiliki tingkat *sensation seeking* yang lebih rendah. Situasi berisiko ini dapat mencakup pilihan olahraga, pekerjaan, dan hobi atau aktivitas rekreasi yang berpotensi berbahaya.

Sensation seeking didefinisikan oleh Zuckerman (2006) sebagai suatu karakteristik kepribadian individu yang ditunjukkan melalui adanya hasrat untuk mencari pengalaman yang beragam, baru, dan kompleks. Individu tersebut juga memiliki kecenderungan untuk mencari sensasi dan pengalaman yang

mendebarkan, serta berani mengambil risiko agar bisa mendapatkan pengalaman tersebut. Kegiatan balap liar yang dilakukan oleh para pegiat otomotif di Surabaya memiliki risiko yang besar demi mendapatkan pengalaman yang mendebarkan sehingga dapat termasuk ke dalam *sensation seeking*. Sebaliknya, individu yang memiliki *sensation seeking* lebih rendah akan menghindari kegiatan yang berisiko tinggi (Zuckerman, 2006).

Pernyataan di atas juga didukung oleh hasil *preliminary* yang dilakukan peneliti terhadap para pelaku balap liar:

“Kalau dibilang bahaya apa enggak ya sangat berbahaya sebenarnya mas, aku sendiri pun paham kalo itu bahaya. Cuman ya namanya hobi, kayak yang aku bilang tadi mas. Kita seneng-seneng aja di sini. Aku sama temen-temen juga sudah tau resikonya tapi kita tetep ngelakuin ini karena ya hobi kita sama, terus kita bisa seneng-seneng bareng dapet temen keluarga baru.

(A, 23 tahun, Pelaku Balap Liar)

“Semua kegiatan ada resikonya pasti mas, tinggal kita siap nanggung apa nggak. Aku sendiri udah pernah crash 3 kali mas, tapi namanya suka ya dilakuin lagi. Motor abis crash kita benerin kalau sudah jadi ya tampil lagi mas”

(C, 24 tahun, Pelaku Balap Liar)

“Rasa takut semisal crash gitu pasti ada mas, Cuma ya kita juga liat anak-anak gitu jadi ilang rasa takutnya. Pokoknya saling ngerti aja jangan ada yang egois gitu mas, semisal ngga nutut ya jangan gengsi buat nurunin gas”

(M, 30 tahun, Pelaku Balap Liar)

Ketiga informan di atas menyadari bahwa terdapat risiko besar yang dapat membahayakan fisik pelakunya. Namun, ketiga informan tetap melakukan karena adanya sensasi menyenangkan dari hobi yang dilakukan oleh ketiga informan. Ketiga informan juga semakin terdorong karena adanya dorongan dari lingkungannya yang melakukan kegiatan balap liar. Bentuk konkrit *sensation seeking* informan A dan C dapat dilihat melalui aktivitasnya ketika melakukan kegiatan kebut-kebutan di jalan raya menggunakan motornya. Sedangkan informan M dapat dilihat melalui perilaku balap liarnya dengan kebut-kebutan di jalan raya dan mengikuti ajang balap liar resmi dan tidak resmi.

Menurut Zuckerman (2007:17), perilaku *sensation seeking* tidak eksklusif hanya pada manusia. *Sensation seeking* merujuk pada keinginan untuk mencari sensasi dan pengalaman yang mendebarkan, yang dapat ditemukan pada berbagai makhluk hidup. Tidak selalu melibatkan perasaan takut atau kecemasan yang signifikan; dalam banyak situasi, perilaku ini tidak terkait dengan ketakutan. *Sensation seeking* memiliki empat aspek, diantaranya *thrill and adventure seeking* yang merupakan keinginan individu untuk melakukan kegiatan yang memiliki sensasi dan pengalaman yang berbeda. Kedua, *experience seeking* yaitu pencarian sensasi dan pengalaman baru yang dilakukan oleh individu melalui pikiran dan indera. Ketiga, *disinhibition* adalah pencarian sensasi melalui perilaku sosial yang bebas dan tidak terikat, seperti pesta liar, variasi seksual, dan konsumsi alkohol untuk menghilangkan inhibisi (Zuckerman, 2006). Keempat, *boredom susceptibility* adalah ketidaksukaan terhadap kondisi yang monoton dan gelisah ketika dibatasi dalam kondisi tersebut (Zuckerman, 2006).

Adanya pencarian pengalaman yang baru, ekstrem, dan motivasi untuk mengambil risiko secara fisik, sosial, hukum, dan ekonomi menjadi unsur dalam *sensation seeking trait* (Zuckerman, 2006). Berbeda dengan *risk taking behaviour* yang di dalamnya tidak terdapat unsur-unsur dari empat aspek *sensation seeking*. Hasil wawancara peneliti dengan informan mendukung pernyataan tersebut. Berikut merupakan cuplikan wawancara

“Aku biasanya speeding tiap Jumat bareng temen-temen anak motor matic-matic gitu.. memang sudah jadi suatu rutinitas lah sekarang gitu, kita sama anak-anak punya sebutan kalo tiap Jumat itu Jumat gaul. Jadinya ya gitu, temen-temen yang pada suka motor mau motornya kenceng atau nggak, ngimamin atau nggak mereka ikutan keluar. Itu emang udah kita niatin, bukan tiba-tiba di lampu merah atau kesel sama orang. Jadi kita awale itu nongkrong dulu biasanya di sebelah pom bensin Ngagel kalo buat yang matic-matic. Trus baru pas udah jam 12 an kita nyari tempat biasanya udah ada yang infoin dimana aja yang ngga ada polisinya

(A, 23 tahun, Pelaku Balap Liar)

“Ya itu mas, biasanya anak-anak pas Jumat-Jumat nanya info di grup terus biasanya yaudah kita udah tau

semua ini arahnya mau kemana. Pasti ngajakin speeding, kalo aku sama temen-temen biasanya di daerah Ngagel tapi emang harus malem jam 1 atau 2 mas karena banyak Polisi di daerah sana. Kalo main jam-jam awal gitu masih enak mas gandengannya, cuma anak-anak knalpot brong atau kirian lah kalo matic-matic. Lewat jam segitu ya ngeri-neri speknya mas.. udah trondolan semua. Tapi ya kita semua disitu emang seneng-seneng aja mas, ngga ada hadiahnya juga.. kalo bisa ngimamin ya itu bonus mas”

(C, 24 tahun, Pelaku Balap Liar)

“Sebenarnya buat modif mesin naikin spek gini kan ilegal mas, namanya kita merubah mesin berarti kan sudah ngga sesuai sama yang ada di surat-surat mas. Jadi kalo dibilang legal atau nggak ya jelas nggak mas. Tapi kalo kita bisa bikin motor ini meningkat performanya terus bisa tampil gitu ya seneng mas rasanya. Kita bangun motornya terus bisa di depan aja itu udah seneng banget mas... (tertawa) ada hadiahnya apa ngga ya jelas ngga ada mas.. yang dicari sebenarnya kan kepuasan pas bawa motor kita ini loo, yang udah kita bangun dari awal”

(M, 32 tahun, Pelaku Balap Liar)

Dari ketiga informan tersebut, menyatakan hal yang serupa yaitu adanya motivasi untuk mengambil risiko baik secara fisik, sosial, hukum, dan ekonomi. Adanya hal tersebut merujuk pada adanya indikasi *sensation seeking* pada ketiga informan tersebut. Informasi yang diperoleh dari ketiga informan juga sejalan dengan salah satu aspek yang ada di *sensation seeking* yaitu *thrill and adventure seeking*. Hal ini dapat dilihat melalui adanya keinginan melakukan kegiatan balap liar walaupun sudah mengetahui risikonya. Para pelaku balap liar tetap melakukannya secara rutin setiap hari Jumat/Sabtu malam dengan dasar adanya kesenangan yang diperoleh dari kegiatan balap liar. Penelitian yang dilakukan oleh Dahlen *et al.* (2005) menyebutkan bahwa *sensation seeking* merupakan salah satu prediktor dalam perilaku berkendara berbahaya.

Informan A juga melakukan kegiatan *speeding* untuk bersenang-senang. Hal ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Zuckerman (2006) seseorang yang memiliki *sensation seeking* yang tinggi akan menikmati aktivitas berbahaya. Informan M juga memiliki motivasi dalam mengambil risiko secara hukum dapat dilihat melalui penggantian mesin yang dilakukannya. Penggantian mesin yang

dilakukan oleh informan M dapat dikatakan ilegal karena tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 64 ayat 1, menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan wajib diregistrasi. Dalam hal ini kendaraan dapat dinyatakan diregistrasi apabila terdapat STNK dan BKPB. STNK akan memuat salah satunya nomor mesin kendaraan. Informan A juga mengatakan bahwa terdapat kesenangan tersendiri ketika melakukan kegiatan balap liar.

Usia informan berkisar antara 20-40 tahun, termasuk ke dalam tahap dewasa awal. Zuckerman (2006) menyebutkan bahwa individu akan mengalami tingkat tertinggi *sensation seeking* pada saat usia dewasa awal. Hal ini juga didukung oleh penelitian Singh *et al.* (2015) bahwa usia 20-40 tahun merupakan salah satu penyumbang kecelakaan lalu lintas sebesar 40%. Menurut Santrock (2010) dewasa awal dihadapkan pada serangkaian tugas yang krusial dalam perjalanan menuju kedewasaan, salah satu tugas utama adalah pengembangan identitas, di mana individu berusaha memahami dan mendefinisikan siapa dirinya dalam konteks kehidupan sehari-hari. Proses menjadi mandiri secara emosional dan finansial juga menjadi prioritas, termasuk mengambil tanggung jawab pribadi dalam mengelola keuangan dan membuat keputusan hidup. Pendidikan dan pengembangan karir menjadi fokus lain, di mana individu dewasa awal berusaha untuk menentukan jalur pendidikan dan pekerjaan yang sesuai dengan minat dan bakatnya. Keterampilan sosial dan kemampuan berkomunikasi juga berkembang, semakin penting dalam berbagai konteks kehidupan. Selain itu, mengelola krisis, beradaptasi dengan perubahan hidup, dan menemukan keseimbangan antara aspek-aspek berbeda dalam kehidupan merupakan tugas tambahan yang kompleks.

Informan yang menjadi pelaku balap liar memiliki kesenjangan dalam tugas perkembangan yang seharusnya dilakukan. Ketiga informan seharusnya sudah memiliki kemampuan untuk membuat keputusan yang bijak dan mengelola tanggung jawab secara pribadi, namun pada kenyataannya ketiga informan masih membuat keputusan yang kurang bijak dengan mengikuti balap liar yang melanggar hukum dan peraturan yang berlaku. Keputusan yang impulsif sering kali muncul dalam aksi balap liar seperti, kurangnya pertimbangan mengenai risiko yang dapat

terjadi apabila berkendara dengan kecepatan tinggi serta imbasnya di kehidupannya mendatang. Salah satu informan juga belum bisa mengelola keuangannya dengan baik karena masih mandahulukan kepetingan yang bersifat konsumtif dalam hal ini, salah satu informan menggunakan pinjaman *online* untuk memodifikasi motornya. Seluruh aktivitas yang dilakukan oleh informan hanyalah untuk bersenang-senang atau memenuhi kesenangannya dengan melakukan balap liar. Ketiga informan juga memiliki pertimbangan mengenai risiko yang bisa terjadi apabila melakukan balap liar.

Penelitian ini melakukan beberapa penelusuran mengenai penelitian *sensation seeking* yang telah dilakukan sebelumnya. Penelitian yang dilakukan oleh Ichwan (2012) mengenai pengaruh *sensation seeking* terhadap perilaku melanggar lampu merah pada pengemudi sepeda motor dewasa menengah, menyatakan bahwa terdapat 20,8% orang dari 100 orang yang melanggar lampu merah karena adanya *sensation seeking*. Hal ini menunjukkan bahwa, kebanyakan orang melanggar aturan-aturan memiliki kepentingan tersendiri bukan untuk bersenang-senang. Penelitian lain yang ditulis oleh Anggraeni (2017) dengan judul hubungan antara *sensation seeking* dan *hazard perception* pada pengendara sepeda motor remaja akhir di Jakarta serta tinjauannya dalam Islam menunjukkan bahwa bahwa *sensation seeking* memberikan pengaruh yang lebih besar dalam menjelaskan perilaku berkendara dengan kecepatan tinggi. Penelitian yang dilakukan oleh Pitaloka (2019) mengenai pengaruh *sensation seeking*, persepsi risiko dan jenis kelamin terhadap agresi berkendara menunjukkan bahwa *sensation seeking* memiliki hubungan positif dengan agresi berkendara, semakin tinggi skor *sensation seeking* maka semakin tinggi juga kecenderungan pengemudi membawa kendaraannya dengan cara yang agresif.

Penelitian tentang *sensation seeking* yang dikaitkan dengan fenomena di jalan raya memang bisa ditemukan. Namun, untuk fenomena balap liar di jalan raya itu sendiri masih jarang ditemukan. Kebanyakan penelitian yang mengangkat topik *sensation seeking* mengkajinya secara kuantitatif. Minimnya kajian secara kualitatif membuat minimnya gambaran pemaknaan *sensation seeking* pada pelaku balap liar. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melihat gambaran *sensation seeking* pada

pelaku balap liar di jalan raya. Jadi dapat disimpulkan bahwa penelitian ini memiliki kebaruan yang dapat memperkaya penelitian-penelitian sebelumnya.

1.2 Fokus Penelitian

Melihat bagaimana gambaran *sensation seeking* pada pelaku balap liar di jalan raya. Konsep *sensation seeking* yang dimaksud dalam penelitian ini adalah keinginan kuat individu untuk mencari sensasi dengan intensitas tinggi yang melibatkan keinginan mengambil risiko guna mencapai pemenuhan pengalaman. Penelitian ini melibatkan informan yang masuk ke dalam tahap dewasa awal yang menjadi pelaku balap liar.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana gambaran *sensation seeking* pada pelaku balap liar di jalan raya.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada ilmu psikologi, khususnya di bidang psikologi sosial dalam kajian mengenai *sensation seeking* pada pelaku balap liar di jalan raya.

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Informan Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran *sensation seeking* pada informan yang melakukan balap liar sehingga informan dapat mencari alternatif tempat pemenuhan *sensation seeking*.

b. Bagi Komunitas Motor

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi bagi para pelaku balap liar di jalan raya melalui komunitas motor mengenai pemahaman diri sendiri, khususnya dalam hal kecenderungan *sensation seeking*.

c. Bagi Masyarakat Khususnya Pemangku Kebijakan di Jalan raya

Adanya penelitian ini diharapkan menjadi sarana psikoedukasi mengenai pemenuhan *sensation seeking* dan kegiatan balap liar di jalan raya agar bisa disediakan fasilitas untuk pemenuhan balap liar di jalan raya.