

**STUDI DESKRIPTIF MENGENAI MOTIVASI MELAKUKAN
TINGKAH LAKU BERKENDARA BERISIKO PADA PENGENDARA
SEPEDA MOTOR DI JATINANGOR**

SISKA FEBRI

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran motivasi melakukan tingkah laku berkendara berisiko pada pengendara motor di Jatinangor. Penelitian ini dilakukan karena semakin banyaknya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan yang disebabkan oleh pengendara yang melakukan tingkah laku berkendara berisiko. Walaupun sudah mengetahui risiko dibalik melakukan tingkah laku berkendara berisiko, pengendara tetap melakukan tingkah laku tersebut.

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan kuesioner yang disusun berdasarkan *Self Determination Theory* oleh Deci dan Ryan yang mengukur 2 jenis motivasi, yaitu motivasi ekstrinsik dan motivasi intrinsik. Penelitian dilakukan terhadap 96 responden yang pernah melakukan tingkah laku berkendara berisiko di Jatinangor. Proses pengambilan data dengan menggunakan teknik *convenience sampling* dan diolah menggunakan metode deskriptif statistika untuk mengetahui gambaran motivasi dan determinan pembentuk motivasi ekstrinsik dan intrinsik.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa 65% pengendara sepeda motor memiliki tingkat motivasi yang rendah. Hal ini berarti motivasi ekstrinsik dan intrinsik tidak terlalu berperan dalam mendorong dan mengarahkan pengendara untuk melakukan tingkah laku berkendara berisiko, yang bisa disebabkan oleh sebagian besar pengendara hanya melakukan tingkah laku tersebut dalam keadaan situasional atau saat terdesak saja. Ini bisa berarti ada faktor subdimensi motivasi yang berperan dimana satu-satunya subdimensi motivasi yang berada pada kategori sedang adalah *introjected regulation*. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden penelitian ini terkadang melakukan tingkah laku berkendara berisiko karena ingin menghindari tekanan internal. Penelitian selanjutnya dapat dilakukan untuk meneliti faktor-faktor lain yang berperan dalam mempengaruhi motivasi pada pengendara sepeda motor.

Kata Kunci: Motivasi, Tingkah Laku Berkendara Berisiko, Sepeda Motor

PENDAHULUAN

Setiap tahunnya, laju pertumbuhan penduduk Indonesia meningkat. Berdasarkan data BPS, laju pertumbuhan penduduk dalam rentang 10 tahun terakhir meningkat sebesar 1,49%. Pertambahan penduduk yang meningkat setiap tahunnya ini tentunya mempengaruhi perkembangan berbagai bidang di Indonesia, salah satunya bidang transportasi. Kebutuhan masyarakat untuk berpindah dari suatu daerah ke daerah lain meningkatkan kebutuhan transportasi, baik itu transportasi darat, laut, dan udara.

Pada tahun 2012, menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia, jumlah kendaraan bermotor transportasi darat yang terdaftar mencapai 94.373.324 unit dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia pada Tahun 2012

Jenis Kendaraan Bermotor	Jumlah (unit)	Persentase (%)
Mobil Penumpang	10.432.259	11,05%
Bus	2.273.821	2,41%
Truk	5.286.061	5,60%
Sepeda Motor	76.381.183	80,94%
Total	94.373.324	100%

Berdasarkan data diatas, terlihat bahwa jumlah sepeda motor menguasai 80,94% dari total keseluruhan jumlah kendaraan bermotor. Hal ini menunjukkan sepeda motor sebagai alat transportasi yang paling banyak dimiliki dan digunakan di Indonesia. Bahkan menurut Wakil Menteri Perhubungan, Bambang Susantono, Indonesia memiliki populasi sepeda motor terbesar dunia dengan jumlah menembus angka 70 juta unit (sumber: www.nrmnews.com, diakses tanggal 2 September 2014). Ada beberapa alasan mengapa sepeda motor terpilih sebagai kendaraan yang paling diminati masyarakat Indonesia untuk bertransportasi. Salah satunya karena transportasi umum di Indonesia yang belum memadai (sumber: www.hukumonline.com, diakses tanggal 5 Maret 2014). Lebih lanjut, Lucky Eko Wuryanto yang merupakan Deputy Menko Bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah menyatakan bahwa pelayanan transportasi umum di Indonesia belum memenuhi standar internasional yang berarti transportasi umum di Indonesia belum bisa menyediakan transportasi umum yang tepat waktu, aman, dan nyaman.

Alasan lainnya mengapa sepeda motor menjadi pilihan dalam bertransportasi adalah faktor ekonomis (Elliot, et al., 2003). Hobbs, et al. (1986 dalam Elliot, 2003) menemukan

bahwa 67% sampelnya menyatakan alasan menggunakan sepeda motor karena faktor ekonomis. Didukung dengan sistem kredit yang disediakan oleh penjual sepeda motor di Indonesia dengan bunga kecil dan angsuran yang tidak memberatkan membuat sepeda motor menjadi alat transportasi terjangkau untuk seluruh golongan masyarakat di Indonesia.

Selain faktor ekonomis, Elliot, et al. (2003) juga menyatakan kemudahan sebagai alasan mengapa berkendara menggunakan sepeda motor. Kemudahan yang dimaksud adalah mudah untuk parkir dan mudah dalam berkendara sekalipun sedang macet di jalan karena ukuran fisik sepeda motor yang lebih kecil sehingga dapat dengan mudah menyelip diantara kendaraan-kendaraan lain di jalan.

Sayangnya, keuntungan yang ditawarkan dalam berkendara sepeda motor tidak diikuti dengan perilaku berkendara sepeda motor yang baik. Hal ini dapat dilihat dari pelanggaran dan kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan pengendaranya. Menurut data yang dihimpun Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri), terdapat 117.949 kasus kecelakaan yang terjadi di Indonesia sepanjang tahun 2012 dimana sepeda motor menjadi penyebab terbesar dalam kecelakaan yang melibatkan 111.015 unit (sumber: www.otodetik.com, diakses tanggal 7 Maret 2013). Sementara itu pelanggaran yang melibatkan pengendara sepeda motor juga meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2012, jumlah pelanggaran lalu lintas mencapai 117.999 kasus yang meningkat 7% dari tahun 2011 (sumber: www.merdeka.com, diakses tanggal 29 Maret 2013).

Provinsi Jawa Barat sebagai provinsi dengan jumlah populasi motor terbanyak kedua di Indonesia setelah provinsi Jawa Timur (sumber: www.otomotif.bisnis.com, diakses tanggal 8 Maret 2014), mengalami peningkatan drastis dalam jumlah kecelakaan yang menyebabkan kematian hingga 17,2% (sumber: www.rtmc-poldajabar.com, diakses tanggal 8 Maret 2014) dengan sepeda motor sebagai kasus terbanyak terjadinya kecelakaan. Salah satu kecamatan di Jawa Barat yang memiliki perlintasan sepeda motor yang padat adalah Jatinangor yang terletak di Kabupaten Sumedang.

Kabupaten Sumedang adalah salah satu kabupaten yang terletak di Jawa Barat yang merupakan kawasan pengembangan dari Kota Bandung. Salah satu bentuk pengembangannya adalah ditempatkan berbagai perguruan tinggi di Kabupaten Sumedang, tepatnya di Kecamatan Jatinangor. Jatinangor sebagai salah satu dari 26 kecamatan Kabupaten Sumedang memiliki 4 perguruan tinggi yang tersebar di daerah dengan luas wilayah 26,20 km² tersebut. Jatinangor memiliki Universitas Padjadjaran (Unpad) di Desa Hegarmanah, Institut Pemerintahan Dalam Negeri (IPDN) di Desa Cibeusi, Institut Manajemen Koperasi Indonesia (IKOPIN) di Desa Cibeusi, dan Institut Teknologi Bandung (ITB) di Desa Sayang.

Berdasarkan data dari portal *online* Universitas Padjadjaran terdapat 16 fakultas dengan total 41.743 mahasiswa aktif dimana 14 fakultasnya terletak di Jatinangor (sumber: www.unpad.ac.id, diakses tanggal 2 September 2014). Sementara itu, dari portal *online* Institut Teknologi Bandung, terdapat 13 fakultas dengan total 20.901 mahasiswa aktif dimana 6 fakultasnya terletak di Jatinangor (sumber: www.itb.ac.id, diakses tanggal 2 September 2014). Ditambah dengan jumlah mahasiswa aktif pada IKOPIN dan IPDN yang juga mencapai ribuan, tidak mengherankan jika jalan di Jatinangor banyak dilintasi oleh sepeda motor.

Faktor banyaknya kendaraan sepeda motor melintasi jalanan di Jatinangor tidak hanya disebabkan oleh adanya 4 perguruan tinggi yang terletak di kawasan ini tetapi juga karena letak Jatinangor yang strategis dimana merupakan tempat pertemuan pengguna kendaraan yang hendak menggunakan jalan darat untuk melintasi Pulau Jawa baik melalui jalur tengah maupun jalur selatan. Akibatnya, ada begitu banyak pendatang, baik yang menetap maupun yang hanya melintasi jalan-jalannya, yang menggunakan sepeda motor di kawasan Jatinangor setiap harinya.

Selain pendatang, banyak juga masyarakat Jatinangor yang menggunakan sepeda motor untuk kebutuhan sehari-harinya. Tidak sedikit masyarakat Jatinangor yang bekerja sebagai tukang ojek dan menggunakan sepeda motor untuk mengangkut penumpang yang kebanyakan adalah mahasiswa. Berdasarkan data dari Polsek Jatinangor, jumlah tukang ojek yang terdaftar di Jatinangor saja mencapai 399 orang. Dengan begitu banyaknya pengguna sepeda motor yang ada di Jatinangor, pengguna-pengguna sepeda motor ini belum mampu menunjukkan tingkah laku berkendara yang baik.

Salah satu indikator yang dapat menandakan masih kurangnya kesadaran pengendara sepeda motor di Jatinangor dapat dilihat dari jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan penggunanya. Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas dari Polda Jabar Polres Sumedang di Wilayah Jatinangor tahun 2013, jumlah kecelakaan dan kendaraan yang terlibat dapat dilihat dari tabel dibawah ini:

Tabel 1.2 Jumlah Laka Lantas di Jatinangor Sepanjang Tahun 2013

Bulan (2013)	Kejadian	Kendaraan yang Terlibat		Faktor Penyebab
		Roda 2	Roda 4/6	
Januari	3	4	2	3 faktor manusia
Februari	2	3	-	2 faktor manusia
Maret	-	-	-	-

April	7	7	7	7 faktor manusia
Mei	2	1	2	2 faktor manusia
Juni	-	-	-	-
Juli	2	2	-	2 faktor manusia
Agustus	5	5	3	5 faktor manusia
Jumlah	21	22	14	21 faktor manusia

Dari tabel diatas, dapat dilihat bahwa kendaraan yang mendominasi kecelakaan lalu lintas di Jatinangor adalah sepeda motor dengan penyebab kecelakaan terbesar adalah manusia atau pengendara sepeda motor itu sendiri. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku dari pengendara sepeda motor itu sendiri yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Seperti yang dinyatakan oleh Broughton (2007) bahwa berkendara sepeda motor merupakan aktivitas yang berisiko, maka pengendara sepeda motor seharusnya lebih berhati-hati dalam berkendara sepeda motor.

Berdasarkan observasi awal peneliti di Jatinangor, banyak pengendara sepeda motor yang justru melakukan perilaku berkendara yang dapat menimbulkan risiko. Misalnya, di sepanjang jalan raya Jatinangor dari Kosan Bunga Mas sampai daerah Caringin merupakan jalan satu arah, akan tetapi ada saja pengguna sepeda motor yang menggunakan jalan tersebut ke arah yang berlawanan dan seringkali beberapa diantara pengendara tersebut tidak menggunakan helm. Tidak sedikit pula peneliti temukan pengendara sepeda motor yang memacu kendaraannya dengan sangat cepat dan berusaha menyalip lawan kendaraannya.

Perilaku-perilaku diatas menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor di Jatinangor belum mampu menunjukkan perilaku berkendara sepeda motor yang aman. Untuk mendapatkan pemahaman lebih baik terkait perilaku berkendara sepeda motor di Jatinangor, peneliti juga menyebarkan kuesioner untuk data awal secara *online* yang disebarkan kepada pengendara yang mengendarai sepeda motornya di Jatinangor. Dari 26 orang yang mengisi kuesioner *online* tersebut, 7 orang diantaranya menyatakan melakukan perilaku berkendara sepeda motor yang berisiko setiap hari dan sisanya, 19 orang, menyatakan melakukan perilaku berkendara berisiko sekurang-kurangnya beberapa kali dalam seminggu.

Beberapa perilaku berkendara berisiko yang dijelaskan oleh para responden tersebut antara lain tidak menggunakan helm, mengendarai sepeda motor dengan kecepatan diatas rata-rata, berkendara sambil melakukan hal lain seperti menelpon atau mengetik pesan singkat di *handphone*, menyalip kendaraan lain dari sisi kiri, tidak menyalakan lampu, kaca spion di

sepeda motor tidak lengkap, menerobos lampu merah, berkendara tanpa SIM, dan menyalip kendaraan lain dengan menggunakan jalur lawan arah kendaraan lain. Responden kuesioner awal ini menunjukkan bahwa mereka tahu apa saja bentuk perilaku berkendara yang berisiko tetapi pada kenyataannya, para responden ini tetap melakukan perilaku berisiko tersebut.

Lebih lanjut, ketika peneliti menanyakan alasan mengapa tetap melakukan tingkah laku berkendara berisiko walaupun sudah mengetahui bentuk perilakunya dan risiko yang bisa dialaminya, 15 responden menjawab karena ingin segera sampai di tempat tujuan, 2 responden menyatakan karena ingin melakukannya saja, dan sisanya, 9 responden menyatakan melakukannya karena dalam keadaan terdesak seperti macet atau karena sudah terlambat menghadiri urusan yang penting

Dari pernyataan responden diatas muncul keingintahuan didalam diri peneliti untuk mengetahui alasan yang mendorong responden untuk tetap melakukan tingkah laku berkendara berisiko dibalik semua bahaya yang mengancam responden tersebut. Dorongan yang muncul dalam diri responden untuk tetap melakukan tingkah laku berkendara berisiko agar dapat mencapai tujuannya, didalam psikologi dapat diartikan sebagai motivasi. Menurut Deci dan Ryan (2000), individu yang memiliki motivasi adalah individu yang menyalurkan tenaga atau tergiatkan untuk menuju suatu tujuan yang telah mereka tetapkan sebelumnya. Kondisi dimana individu termotivasi berarti ia tergerak untuk melakukan sesuatu. Dengan demikian, fokus dari motivasi adalah dengan melihat pada mengapa individu bertindak atau apa yang mendorong individu melakukan tindakan tertentu.

Self Determination Theory (SDT) merupakan teori makro tentang motivasi manusia yang mempelajari isu-isu pokok mengenai perkembangan kepribadian, regulasi diri, kebutuhan psikologis secara universal, tujuan dan aspirasi hidup, energi dan vitalitas, proses yang tidak disadari, relasi antar budaya dengan motivasi, dampak lingkungan sosial pada motivasi, emosi perilaku, dan kesejahteraan hidup (Deci & Ryan, 2000). Dalam SDT, perilaku yang menunjang individu untuk menjadi *self determined* bukan semata-mata berasal dari bagaimana perilaku dilakukan karena individu memiliki dorongan dari dalam (termotivasi secara intrinsik). Namun, terdapat pula perilaku yang termotivasi secara ekstrinsik yang dilakukan atas dasar faktor luar yang apabila dilakukan dapat semakin menunjang determinasi diri pada individu tersebut.

Deci dan Ryan (2000) menyatakan bahwa motivasi dapat terbagi menjadi tiga kategori berdasarkan alasan (*reason*) yang mengarahkan tingkah laku, yaitu amotivasi, motivasi intrinsik dan motivasi ekstrinsik. Amotivasi mengacu pada keadaan dimana individu tidak memiliki keinginan untuk melakukan sesuatu (Deci & Ryan, 1985). Sedangkan motivasi intrinsik mengacu pada keterlibatan individu untuk melakukan aktivitas demi kepentingan

pribadi dan untuk mendapatkan kepuasan atau kesenangan dari aktivitas tersebut (Deci, 1975; Deci & Ryan, 1985, 2000). Sebaliknya, motivasi ekstrinsik merupakan motivasi yang diarahkan oleh imbalan, uang, tekanan, atau faktor eksternal lainnya (Deci, 1975; Deci & Ryan, 1985, 2000). Lebih lanjut Deci, et al., (2004) menjelaskan bahwa imbalan yang bersifat fisik dapat menurunkan tingkah laku yang didasarkan oleh motivasi intrinsik tetapi dapat meningkatkan tingkah laku yang didasarkan pada motivasi ekstrinsik.

Berdasarkan teori ini, dapat diketahui alasan yang mengarahkan tingkah laku berkendara berisiko pada pengendara sepeda motor di Jatinangor yang dapat dilihat dari asal alasan tersebut, yaitu motivasi intrinsik untuk alasan yang berasal dari dalam diri individu dan motivasi ekstrinsik untuk alasan yang berasal dari luar diri individu.

Fenomena melakukan tingkah laku berkendara berisiko ini menarik untuk diteliti karena walaupun sudah mengetahui risiko yang bisa dialami, pengendara sepeda motor tetap melakukan tingkah laku berkendara berisiko. Oleh karena itu, peneliti ingin mengetahui dorongan apa yang terjadi di dalam diri pengendara sepeda motor sehingga pengendara sepeda motor memunculkan tingkah laku berkendara berisiko tersebut. Salah satu cara yang dapat digunakan untuk mengetahui dorongan tersebut adalah dengan mengetahui motivasi pengendara sepeda motor untuk melakukan tingkah laku berkendara berisiko.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan rancangan penelitian non-eksperimental dengan metode pendekatan deskriptif terhadap data kuantitatif. Penelitian deskriptif adalah metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, atau suatu peristiwa pada masa sekarang (Moh. Nazir, 1988).

Partisipan

Subjek penelitian adalah pengendara sepeda motor yang pernah melakukan tingkah laku berkendara berisiko di Jatinangor. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah . teknik adalah . Jumlah pengendara sepeda motor di Jatinangor yang digunakan pada penelitian ini berjumlah 96 orang.

Pengukuran

Alat ukur yang digunakan dalam penelitian merupakan modifikasi dari alat ukur yang berlandaskan pada *Sport Motivation Scale* (Vallerand, et al., 1995), *Gambling Motivation Scale* (Chantal, et al., 1994), dan *Global Motivation Scale* (Guay, et al., 2003) berdasarkan konsep

motivasi dari Deci dan Ryan (1985; 2000) dalam jurnal *Intrinsic and Extrinsic Motivations: Classic Definitions and New Directions*. Alat ukur ini digunakan untuk melihat tinggi atau rendahnya motivasi pengendara sepeda motor di Jatinangor melakukan tingkah laku berkendara berisiko.

Alat ukur motivasi yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode skala penelitian Likert yang mencantumkan kategori pilihan. Skor yang diberikan merupakan nilai-nilai dengan skala ordinal, karena pada setiap pilihan menunjukkan intensitas yang berbeda sehingga dapat dibedakan peringkatnya. Setiap item yang diberikan mempunyai alternatif jawaban dengan rentang pilihan yang memiliki skor dari 7 sampai 1. Pada masing-masing pernyataan item terdapat 7 alternatif jawaban yaitu sangat tidak sesuai (STS), tidak sesuai (TS), cenderung tidak sesuai (CTS), tidak keduanya (TK), cenderung sesuai (CS), sesuai (S), dan sangat sesuai (SS).

HASIL

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis pembahasan mengenai motivasi melakukan tingkah laku berkendara berisiko pada pengendara sepeda motor, didapatkan hasil berikut :

- Sebagian besar pengendara sepeda motor di Jatinangor pada penelitian ini memiliki motivasi pada kategori rendah yang berarti motivasi ekstrinsik dan intrinsik tidak terlalu berperan dalam mendorong dan mengarahkan pengendara untuk melakukan tingkah laku berkendara berisiko, yang bisa disebabkan oleh sebagian besar pengendara hanya melakukan tingkah laku tersebut dalam keadaan situasional atau saat terdesak saja. Hal ini menunjukkan masih ada faktor dari subdimensi motivasi ekstrinsik dan intrinsik yang berperan dalam mempengaruhi tingkah laku berkendara berisiko pada responden penelitian ini.
- Dari keenam subdimensi yang menjadi determinan motivasi ekstrinsik dan intrinsik, hanya subdimensi *introjected regulation* yang persentasenya berada pada kategori sedang untuk tingkat motivasi mayoritas. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden penelitian ini melakukan tingkah laku berkendara berisiko karena ingin menghindari tekanan internal seperti perasaan cemas dan bersalah yang dibebankan kepada pengendara dari lingkungan sekitarnya yang biasanya hanya muncul pada keadaan tertentu saja.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Biddle, S. J. H. and Nanette Mutrie. 2007. *Physical Activity: Determinants, Well Being, and Interventions*. 2/e. New York: Routledge
- Christensen, Larry B. 2007. *Experimental Methodology*, 10/e. USA: Pearson Education, Inc.
- Cossalter, Vittore. 2002. *Motorcycle Dynamics*, 2/e. North Carolina: Lulu Publishers
- Deci, E. L. and R. M. Ryan. 1985. *Intrinsic Motivation and Self Determination in Human Behavior*. New York: Plenum Press
- Friedenberg, Lisa. 1995. *Psychological Testing: Design, Analysis, and Use*. University of North Carolina: Allyn & Bacon, Incorporated
- Gay, L. R. And P. L. Diehl. 1992. *Research Methods for Business and Management*. New York : MacMillan Publishing Company
- Geerig, Richard J. & Phillip G. Zimbardo. 2002. *Psychology and Lie*, 16/e. Boston: Allyn and Bacon
- Hasan Mustafa. 2003. *Metode Penelitian*. Bandung: Universitas Katolik Parahyangan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Program Studi Ilmu Administrasi Niaga
- Husein Umar. 2005. *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Kaplan, Robert M. & Dennis P. Saccuzzo. 2005. *Psychological Testing: Principles, Applications, and Issues*. USA: Thomson Wadsworth
- Kerlinger, F.N. 2004. *Asas-asas Penelitian Behavioral*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Moh. Nazir. 2005. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Petri, Herbert L. 2004. *Motivation: Theory, Research, and Application*. USA: Wadsworth
- Porter, Bryan E (editor). 2011. *Handbook of Traffic Psychology*. USA: Elsevier Inc.
- Roscoe, J. T. 1975. *Fundamental Research Statistics for the Behavioral Sciences*. New York: Holt, Rinehart and Winston, Inc
- Sudjana. 2005. *Metoda Statistika*. Bandung: Tarsito
- Sugiyono. 2007. *Nonparametrik Statistik untuk Penelitian*. Bandung : Alfabeta
- Zuckerman, Marvin. 2007. *Sensation Seeking and Risky Behavior*. Washington, DC : American Psychological Association

Jurnal

- Bannister, R., & Remenyi, D. 2009. *Multitasking: The Uncertain Impact of Technology on Knowledge Workers and Managers*. *Electronic Journal Information Systems Evaluation*, 12 (1), 1-12. [Online]. Available at <http://www.ejise.com> (diunduh tanggal 3 September 2014 pukul 20.05 WIB)
- Deci, E. L. and R. M. Ryan. 2000. *Intrinsic and Extrinsic Motivations: Classic Definitions and New Directions*. *Contemporary Educational Psychology* 25, 54-67. [Online]. Available at <http://www.idealibrary.com> (diunduh tanggal 29 Agustus 2014 pukul 20.05 WIB)
- Deci, E. L., & Ryan, R. M. 2000. *The "What" and "Why" of Goal Pursuits: Human Needs and The Self-Determination Of Behavior*. *Psychological Inquiry*, 11, 227-268. [Online]. Available at <http://www.selfdeterminationtheory.org/> (diunduh tanggal 29 Agustus 2014 pukul 20.20 WIB)
- Elliot, M. A., C. J. Baughan, J. Broughton, B. Chinn, G. B. Grayson, J. Knowles, L. R. Smith, and H. Simpson. 2003. *Motorcycle Safety: A Scoping Study*. (TRL581). Crowthorne, UK: Transport Reserach Laboratory. [Online]. Available at <http://motorcycleminds.org/virtuallibrary/ridersafety/> (diunduh tanggal 5 Maret 2013 pukul 16.20 WIB)
- Pashler, H. 2000. *Task Switching and Multitask Performance*. In S. Monsell & J. Driver (Eds.), *Control Of Cognitive Processes: Attention and performance XVIII* (pp. 277-308). Cambridge, MA: The MIT Press. [Online]. Available at <http://laplab.ucsd.edu/publications> (diunduh tanggal 3 September 2014 pukul 22.50 WIB)
- Pelletier, L. G., Fortier, M. S., Vallerand, R. J., Tuson, K. M., & Brière, N. M. (1995). *Toward A New Measure of Intrinsic Motivation, Extrinsic Motivation, and Amotivation in Sports: The Sport Motivation Scale (SMS)*. *Journal of Sport and Exercise Psychology*, 17, 35-53. [Online]. Available at <http://www.selfdeterminationtheory.org/> (diunduh tanggal 29 Agustus 2014 pukul 21.55 WIB)
- Sexton, B.F., C.J. Baughan, M.A. Elliot, G. Maycock. 2004. *The Accident Risk of Motorcyclist*. (TRL607). Crowthorne, UK: Transport Reserach Laboratory. [Online]. Available at <http://motorcycleminds.org/virtuallibrary/ridersafety/> (diunduh tanggal 5 Maret 2013 pukul 16.25 WIB)
- Vallerand, R. J., & Bissonnette, R. 1992. *Intrinsic, Extrinsic, and Amotivational Styles As Predictors of Behavior: A Prospective Study*. *Journal of Personality*, 60, 599-620. [Online]. Available at <http://www.selfdeterminationtheory.org/> (diunduh tanggal 29 Agustus 2014 pukul 20.45 WIB)
- Vallerand, R. J., Pelletier, L. G., Blais, M. R., Briere, N. M., Senecal, C., & Vallières, E. F. 1992. *The Academic Motivation Scale: A Measure of Intrinsic, Extrinsic, and Amotivation In Education*. *Educational and Psychological Measurement*, 52, 1003-1017. [Online]. Available at <http://www.selfdeterminationtheory.org/> (diunduh tanggal 29 Agustus 2014 pukul 20.45 WIB)

Vallerand, R. J., & O'Connor, B. P. (1989). *Motivation in The Elderly: A Theoretical Framework and Some Promising Findings*. *Canadian Psychology*, 30, 538-550. [Online]. Available at <http://www.selfdeterminationtheory.org/> (diunduh tanggal 29 Agustus 2014 pukul 21.30 WIB)

Watson, Barry, Deborah Tunnicliff, Katy White, Cynthia Schonfeld, and Darren Wishart. 2007. *Psychological and Social Factors Influencing Motorcycle Rider Intentions and Behaviour*. Centre for Accident Research and Road Safety (CARRS-Q). Queensland University of Technology. Australian Transport Safety Bureau. [Online]. Available at <http://eprints.qut.edu.au/9103/> (diunduh tanggal 29 Agustus 2014 pukul 20.05 WIB)

Witriani, Nitya Wismaningsih dan Sudarmo Wiyono. 2007. *Instrumen Pengukuran Motivasi dan Rancangan Intervensi*. Available at http://pustaka.unpad.ac.id/wp-content/uploads/2009/09/instrumen_pengukuran_motivasi.pdf (diunduh tanggal 3 September 2014 pukul 19.50 WIB)

Alat Ukur

Chantal, Yves, Robert J. Vallerand et Evelyne Vallières. 1994. *Gambling Motivation Scale*. [Online]. Available at http://www.er.uqam.ca/nobel/r26710/LRCS/scales/emjha_en.doc. (diunduh tanggal 2 September pukul 22.50 WIB)

Guay, Frédéric, Geneviève A. Mageau et Robert J. Vallerand. 2003. *Global Motivation Scale*. [Online]. Available at http://www.er.uqam.ca/nobel/r26710/LRCS/scales/emg28_en.doc. (diunduh tanggal 2 September pukul 22.20 WIB)

Mallett, Kawabata, Newcombe, Otero-Forero, & Jackson. 2007. *The Revised Six-Factor Sport Motivation Scale*. [Online]. Available at <http://www.er.uqam.ca/nobel/r26710/LRCS/papers/> (diunduh tanggal 2 September 2014 pukul 22.00 WIB)

Pelletier, Luc G., Michelle Fortier, Robert J. Vallerand, Nathalie M. Brière, Kim M. Tuson and Marc R. Blais. 1995. *Sport Motivation Scale*. [Online]. Available at <http://www.er.uqam.ca/nobel/r26710/LRCS/echelles/> (diunduh tanggal 2 September 2014 pukul 22.00 WIB)

Literatur Elektronik

Aditya Maulana. 2013. *Polisi Klaim Kecelakaan Lalu Lintas Menurun, Motor Tetap Dominan*. Detikoto. [Online]. Available at : <http://oto.detik.com/read/2013/02/26/210951/2180528/1207/polisi-klaim-kecelakaan-lalu-lintas-menurun-motor-tetap-dominan> (diakses tanggal 7 Maret 2013 pukul 21.20 WIB)

Dini Hariyanti. 2013. *Populasi Motor Terbanyak di Jatim*. Otomotif. [Online]. Available at : <http://otomotif.bisnis.com/read/20131011/273/168524/populasi-motor-terbanyak-di-jatim> (diakses tanggal 8 Maret 2014 pukul 15.10 WIB)

- Eka Santhika. 2014. Indonesia Menempati Populasi Pengguna Motor Terbesar di Dunia. NRMnews. . [Online]. Available at : <http://nrmnews.com/2014/05/26/indonesia-menempati-populasi-pengguna-motor-terbesar-di-dunia/> (diakses tanggal 2 September 2014 pukul 14.44 WIB)
- FNH. 2012. Pemerintah Siapkan Kebijakan Perbaikan Infrastruktur Perhubungan. Hukumonline. [Online]. Available at : <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt504f3d20cb5a7/pemerintah-siapkan-kebijakanperbaikan-infrastruktur-perhubungan> (diakses tanggal 5 Maret 2014 pukul 20.36 WIB)
- Novita Intan Sari. 2013. Polisi Klain Kecelakaan Lalu Lintas Turun 9 Persen. Merdeka. [Online]. Available at : <http://www.merdeka.com/peristiwa/polisi-klaim-kecelakaan-lalu-lintas-turun-9-persen.html> (diakses tanggal 29 Maret 2013 pukul 20.40 WIB)
- _____. 2011. Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Polda Jabar Meningkatkan 17,2 Persen. RTMC Polda Jabar. [Online]. Available at : <http://www.rtmc-poldajabar.com/laka-lantas/kasus-kecelakaan-lalulintas-di-wilayah-polda-jabar-meningkat-172-persen.html> (diakses tanggal 8 Maret 2014 pukul 15.30 WIB)
- _____. 2012. Laju Pertumbuhan Penduduk menurut Provinsi. Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. [Online]. Available at : http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id_subyek=12¬ab=2 (diakses tanggal 5 Maret 2014 pukul 19.36 WIB)
- _____. 2012. Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis tahun 1987-2012. Badan Pusat Statistik Republik Indonesia. [Online]. Available at : http://bps.go.id/tab_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id_subyek=17¬ab=12 (diakses tanggal 5 Maret 2014 pukul 19.40 WIB)
- _____. 2013. Data dan Fakta. Universitas Padjadjaran. [Online]. Available at : <http://www.unpad.ac.id/universitas/data-fakta/> (diakses tanggal 2 September 2014 pukul 13.20 WIB)
- _____. 2014. Fakta dan Angka. Institut Teknologi Bandung. [Online]. Available at : <http://www.itb.ac.id/about-itb/facts> diakses tanggal 2 September 2014 pukul 13.30 WIB
- PP Nomor 79 Tahun 2013. [Online]. Available at <http://hubdat.dephub.go.id/peraturan-pemerintah> (diunduh tanggal 5 September 2014 pukul 13.45 WIB)
- UU RI Nomor 22 Tahun 2009. [Online]. Available at <http://hubdat.dephub.go.id/uu> (diunduh tanggal 5 Maret 2013 pukul 20.45 WIB)

Skripsi dan Thesis

- Broughton, Paul Stephen. 2007. *Risk and Enjoyment in Powered Two Wheeler Use*. Edinburgh: Faculty o Philosophy Napier University. Dipublikasikan
- Delbridge, K. A. 2000. *Individual Differences In Multi-Tasking Ability: Exploring A Nomological Network*. Doctoral Dissertation, University of Michigan. Dipublikasikan

- Pratama, E. Bugi Agung. 2012. Studi Deskriptif mengenai Motivasi Mengikuti Kegiatan Komunitas Tomica Fans Club Indonesia. Jatinangor: Fakultas Psikologi Universitas Padjadjaran. Tidak Dipublikasikan
- Rowden, Peter. 2012. *Development and Formative Evaluation of a Motorcycle Rider Training Intervention to Address Risk Taking*. Queensland: Faculty of Health Queensland University of Technology. Dipublikasikan
- Suci, Tauristia Mutiara. 2014. Studi Deskriptif mengenai Motivasi Menjadi Fan Fanatik Manchester United pada Anggota Jogjakarta United Indonesia. Jatinangor: Fakultas Psikologi Universitas Padjadjaran. Tidak Dipublikasikan