

# **Pengaruh Faktor Sosial Ekonomi dan Riwayat Kecelakaan terhadap Perilaku Pengemudi Sepeda Motor Indonesia**

Leksmono Suryo Putranto<sup>1</sup>, Rostiana<sup>2</sup>

## **Abstrak**

Makalah ini disusun berdasarkan data yang dikumpulkan menggunakan alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia yang dikembangkan penulis. Alat ukur ini dikembangkan alat ukur berdasarkan *motorcycle rider behaviour questionnaires* (MRBQ) yang telah ada di berbagai negara agar sesuai dengan kondisi sosial, budaya dan ekonomi masyarakat Indonesia. Responden penelitian ini adalah warga Pangkalpinang, Pontianak, Manado dan sekitarnya yang meliputi total 604 responden. Alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia ini terdiri atas 38 pertanyaan yang dapat dikelompokkan dalam enam kelompok yaitu pelanggaran kecepatan, pelanggaran keselamatan, kesalahan kendali, kesalahan berlalu-lintas, *stunts* dan pelanggaran lalu-lintas. Dalam pengukuran perilaku digunakan skala Likert dari 1 (tidak pernah) hingga 5 (selalu). Secara umum terlihat bahwa responden cenderung pengemudi yang berisiko rendah. Hal itu tercermin pada nilai mean komposit yang tidak satupun lebih dari 3 yang merupakan margin perilaku berisiko rendah dan berisiko tinggi. Terlihat dengan jelas bahwa riwayat kecelakaan secara nyata membedakan nilai mean komposit untuk seluruh kelompok variabel. Hal ini mengindikasikan bahwa kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini cenderung lebih berisiko dalam seluruh kelompok variabel. Gender hanya berpengaruh terhadap kelompok variabel pelanggaran kecepatan dan *stunts*. Kelompok umur juga mempengaruhi kelompok variabel pelanggaran kecepatan. Status pernikahan mempengaruhi kelompok variabel kesalahan berlalu-lintas, pelanggaran kecepatan dan *stunts*. Secara mengejutkan ternyata domisili responden berpengaruh pada hampir seluruh keompok variabel kecuali kesalahan berlalu-lintas. Kelompok responden yang lebih sejahtera yang ditunjukkan dari pengeluaran per bulan yang lebih tinggi (lebih atau sama dengan tiga juta rupiah) cenderung lebih jarang melakukan *stunts* dibandingkan kelompok responden yang memiliki penghasilan lebih rendah (kurang dari tiga juta rupiah).

*Kata kunci:* *sosial ekonomi, kecelakaan, perilaku pengemudi, sepeda motor, Indonesia*

## **1. Pendahuluan**

Salah satu butir pilar pertama Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) yaitu manajemen keselamatan jalan mengamanatkan dilaksanakannya riset keselamatan jalan. Di antara riset yang perlu diprioritaskan adalah tentang perilaku pengemudi. Instrumen prediksi perilaku pengemudi (*driver behaviour questionnaire*, DBQ) sudah banyak dikembangkan di berbagai negara. Instrumen perilaku pengemudi sepeda motor (*motorcycle rider behaviour questionnaire*, MRBQ) pun mulai dikembangkan antara lain di Inggris (Elliot et al, 2007) dan Iran (Motevalian et al, 2011) namun belum diteliti seluas DBQ. Mengingat perilaku, termasuk perilaku pengemudi sangat dipengaruhi kondisi sosial, budaya dan ekonomi masyarakatnya, maka instrumen prediksi perilaku pengemudi yang telah dikembangkan di negara lain tidak serta merta sesuai bila dipergunakan di Indonesia.

## **2. Tujuan**

Pada makalah ini akan dikaji pengaruh faktor sosial ekonomi dan riwayat kecelakaan terhadap perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia.

---

<sup>1</sup> Guru Besar Teknik Sipil Universitas Tarumanagara; lexy\_putranto@yahoo.co.id

<sup>2</sup> Rostiana; dutaindah03@yahoo.com

### **3. Batasan masalah**

Faktor sosial ekonomi yang dikaji dibatasi pada gender, kelompok usia, pengeluaran per bulan, domisili, asal daerah dan status pernikahan.

Riwayat kecelakaan yang didata hanyalah keterlibatan dalam kecelakaan dalam satu tahun terakhir.

Cakupan wilayah studi adalah kota Pangkal Pinang dan sekitarnya, kota Pontianak dan sekitarnya serta kota Manado dan sekitarnya.

### **4. Tinjauan Pustaka**

Terdapat sejumlah *driver behaviour questionnaire* (DBQ) yang telah dikembangkan di manca negara. Di antaranya adalah Manchester DBQ (Latwon et al, 1997). Responden diminta menjawab dari skala 1 (tidak pernah) hingga 6 (hampir selalu) tentang seberapa sering responden bersikap agresif, melakukan pelanggaran biasa, melakukan kesalahan dan melakukan penyimpangan.

Sebelumnya Furnham dan Saipe (1993) mengembangkan DBQ khusus untuk membedakan kelompok pengemudi yang pernah dan belum pernah dihukum akibat pelanggaran lalu-lintas. Horwood dan Fergusson (2000) dalam penelitian mengenai hubungan antara mengemudi dalam pengaruh minuman beralkohol dengan kecelakaan lalu-lintas di kalangan pengemudi muda (usia 21 tahun) di Selandia Baru memanfaatkan DBQ yang dikembangkan Reason et al (1991) untuk kondisi Inggris dengan penyesuaian terhadap kondisi Selandia Baru. Xie dan Parker (2002) mempertimbangkan budaya Cina saat memodifikasi Manchester DBQ. Hasilnya keakuratan prediksi pelanggaran aturan lalu-lintas meningkat secara nyata. Salah satu contoh faktor budaya yang khas negara Asia adalah kebiasaan mengidentifikasi diri sebagai rekan orang penting untuk menghindari penangkapan petugas polisi lalu-lintas. Faktor budaya juga dipertimbangkan oleh Lajunen et al (2004) saat menggunakan Manchester DBQ untuk penelitian di Belanda dan Finlandia. Sullman et al (2002) menemukan bahwa DBQ untuk pengemudi kendaraan roda empat dapat diterapkan untuk pengemudi truk di Selandia Baru.

Reason et al (1990) mendefinisikan pelanggaran sebagai penyimpangan yang sengaja atau dilakukan terhadap praktek yang dipercaya dibutuhkan untuk menjamin operasi yang selamat dari suatu sistem yang berpotensi membahayakan. Reason et al (1990) mendefinisikan kesalahan sebagai kegagalan suatu aksi terencana untuk mencapai konsekuensi yang diniatkannya. Kesalahan diklasifikasikan lebih lanjut menjadi *slips* dan *lapses* (penyimpangan yang tidak disadari dari sebuah aksi terhadap niatnya, perilaku yang tidak diniatkan) versus *mistakes* (beralihnya suatu aksi yang direncanakan dari beberapa jalur yang memuaskan menuju tujuan yang diinginkan, yaitu niat untuk berperilaku dengan cara tertentu yang tidak patut). Definisi ini dinyatakan saat DBQ dikembangkan.

Dengan mempertimbangkan perbedaan karakteristik pengemudi sepeda motor dibandingkan pengemudi mobil, pada pengembangan *motorcycle rider behaviour questionnaire* (MRBQ), Elliots et al (2007) mengekstraksi 43 indikator dalam 5 komponen, yaitu kesalahan berlalu-lintas, pelanggaran kecepatan, *stunts*, kesalahan kendali, perlengkapan keselamatan. Pada MRBQ Iran (Motevalian et al, 2011), empat komponen pertamanya sama dengan MRBQ Inggris, yaitu kesalahan berlalu-lintas, pelanggaran kecepatan, *stunt* dan kesalahan kendali, tapi perlengkapan keselamatan tidak dimasukkan karena penggunaan perlengkapan pelindung pengemudi sepeda motor tidak lazim di Iran. Sebagai penggantinya di MRBQ Iran ditambahkan 2 komponen lain yaitu pelanggaran keselemanan dan pelanggaran lalu-lintas. safety violations and traffic violations. Di MRBQ Australia (Sakashita et al, 2014), terdapat 4 komponen. yaitu, kesalahan (tanpa perbedaan antara kesalahan berlalu-lintas dan kesalahan kendali), pelanggaran kecepatan, *stunts* perlengkapan perlindung (mirip dengan perlengkapan keselamatan).

Alih-alih mengembangkan MRBQ Tiongkok, Cheng et al (2010) mengembangkan instrumen CMRDV (*Chinese Motorcycle Rider Driving Violation*). Instrumen ini hanya memiliki 2 komponen, yaitu pelanggaran agresif dan pelanggaran biasa.

## 5. Metode penelitian

Kegiatan pengumpulan dilaksanakan di 3 kota dari 5 kota yang awalnya diusulkan. Mengingat dana yang disetujui tidak sesuai yang diusulkan, maka dilakukan modifikasi sebagaimana dijelaskan pada Tabel 1.

Tabel 1. Modifikasi Jumlah/ Lokasi Kota dan Jumlah Responden

Usulan Penelitian		Pelaksanaan Penelitian	
Kota	Jumlah Responden	Kota	Jumlah Responden
Pontianak	120	Pontianak	203
Manado	120	Manado	200
Medan	120	Pangkal Pinang	201
Surabaya	120		
Ambon	120		
Total	600		604

Terlihat bahwa walaupun jumlah kota dikurangi namun jumlah total responden diupayakan sekurang-kurangnya 600 orang. Akhirnya terkumpul 604 responden. Pontianak (mewakili Kalimantan) dan Manado (mewakili Sulawesi). Kota Pontianak dan Kota Manado dipertahankan karena tersedia mitra peneliti di daerah yang membantu dengan dukungan mahasiswa setempat. Medan (mewakili Pulau Sumatra) ditukar dengan Pangkal Pinang yang memiliki ciri khas perilaku pengemudi sepeda motor (rasio gender yang relatif seimbang serta pengemudi usia muda). Pengetahuan mengenai perilaku pengemudi di Pulau Jawa dapat diwakili oleh dua penelitian awal oleh Tim di Jakarta (Putranto dan Anjaya, 2014) serta (Putranto et al, 2014). Bahkan kuesioner yang digunakan di Pontianak, Pangkal Pinang dan Manado merupakan hasil penyempurnaan dari kuesioner yang digunakan di Jakarta. Di antaranya dengan mengkombinasikan indikator yang *favourable* dan *unfavourable* dalam kuesioner untuk menghindari jawaban responden yang cenderung mengikuti norma yang dianggap baik oleh masyarakat (*social desirability*).

Alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia ini terdiri atas 38 pertanyaan yang dapat dikelompokkan dalam enam kelompok yaitu pelanggaran kecepatan, pelanggaran keselamatan, kesalahan kendali, kesalahan berlalu-lintas, *stunts* dan pelanggaran lalu-lintas. Dalam pengukuran perilaku digunakan skala Likert dari 1 (tidak pernah) hingga 5 (selalu).

## 6. Rangkuman data

Rasio gender di Pangkal Pinang antara pengemudi sepeda motor laki-laki dan pengemudi sepeda motor perempuan adalah seimbang (sekitar 1:1). Hal ini tidak terjadi di kota lain yang menjadi sampel yaitu Pontianak (sekitar 2:1) dan Manado (sekitar 3:1). Untuk itu rasio responden di setiap kota disesuaikan dengan rasio gender pengemudi sepeda motor setempat. Pada waktu penelitian pendahuluan dilaksanakan di kampus Universitas Tarumanagara, Jakarta dengan sampel mahasiswa dan mahasiswi, dengan mudah diperoleh perbandingan 2:1. Namun hal berbeda terjadi saat sampel yang diambil adalah karyawan/ dosen laki-laki dan karyawati/ dosen perempuan maka diperoleh perbandingan 10:1. Untuk itu kepada surveyor di 3 kota (Pontianak, Pangkal Pinang dan Manado) dipesankan agar melibatkan responden dari berbagai usia dan kalangan. Akhirnya diperoleh rasio yang mendekati target awal, yaitu masing-masing sekitar 55:45 di Pangkal Pinang, 65:35 di Pontianak dan 73:27 di Manado. Secara keseluruhan gabungan 3 kota, rasio gendernya sekitar 64:36.

Responden di Pangkal Pinang berusia di antara 14 hingga 60 tahun dengan mean 23,1 tahun. Walaupun responden di bawah usia kepemilikan SIM C (17 tahun) hanya 5 orang, namun ini mengindikasikan bahwa ada tekanan sosial untuk menggunakan sepeda motor pada usia sedini mungkin. Responden di Pontianak berusia di antara 18 hingga 55 tahun dengan mean 24,7 tahun. Responden di Manado berusia di antara 16 hingga 67 tahun dengan mean 26,6 tahun. Responden di bawah usia kepemilikan SIM C ada 3 orang. Secara keseluruhan responden di 3 kota memiliki mean 24,8 tahun.

Mengingat mean usia responden yang relatif rendah hanya 18% responden di Pangkal Pinang, 23% responden di Pontianak dan 35% responden di Manado yang berstatus menikah. Secara keseluruhan di 3 kota hanya sekitar 25% responden yang berstatus menikah.

Hanya sekitar 4% responden di Pangkal Pinang berasal dari luar Provinsi Bangka Belitung. Di Pontianak, hanya sekitar 5% responden berasal dari luar Provinsi Kalimantan Barat. Sementara itu sekitar 21% responden di Manado berasal dari luar Provinsi Sulawesi Utara. Secara keseluruhan, di 3 kota sekitar 10% responden berasal dari luar Provinsi masing-masing.

Sekitar 73% responden di Pangkal Pinang, tinggal di luar Pangkal Pinang. Sementara itu hanya 3% responden di Pontianak tinggal di luar Pontianak dan hanya 27% responden di Manado. Hal ini mengindikasikan luas administratif kota Pangkal Pinang yang amat terbatas. Secara keseluruhan di 3 kota, sekitar 34 % responden tinggal di luar ibu kota Provinsi.

Karena mean usia responden yang muda di 3 kota, maka sebagian besar responden berpergeluaran di bawah satu juta rupiah (65%). Perinciannya adalah 69 % di Pangkal Pinang, 73% di Pontianak dan 56% di Manado. Hal ini mungkin menunjukkan pengaruh sosial budaya terhadap kecenderungan pengeluaran bulanan.

Secara keseluruhan di 3 kota, 75% lebih responden belum pernah mengalami kecelakaan setahun terakhir ini. Perinciannya adalah masing-masing 83% di Pangkal Pinang dan Pontianak serta 62% di Manado.

## 7. Analisis

Analisis statistika yang dilakukan adalah uji selisih mean dengan prosedur yang serupa dengan yang telah dilaporkan oleh Putranto et al (2014). Hasilnya dirangkum pada Tabel 6.2. sampai dengan Tabel 6.7. untuk gabungan 3 kota. Secara umum terlihat bahwa responden cenderung pengemudi yang berisiko rendah. Hal itu tercermin pada nilai mean komposit yang tidak satupun lebih dari 3 yang merupakan margin perilaku berisiko rendah dan berisiko tinggi.

Tabel 6.2. Uji Selisih Nilai Mean Komposit berdasarkan Gender

Untuk Gabungan Kota

Gender	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Laki-Laki	389	1,992	2,000	1,252	2,027	1,877	1,833
Perempuan	215	1,962	1,803	0,081	1,991	1,803	1,658
Selisih Mean		0,030	0,197	0,171	0,036	0,074	0,175
Taraf Nyata		0,483	<0,001	<0,001	0,494	0,112	<0,001
Beda Nyata?	Tidak	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Ya

Tabel 6.3. Uji Selisih Nilai Mean Komposit berdasarkan Kelompok Umur

Untuk Gabungan Kota

Kelompok Umur	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
<40 tahun	542	1,993	1,956	1,200	2,023	1,857	1,771
≥ 40 tahun	62	1,874	1,702	1,108	1,939	1,798	1,771
Selisih Mean		0,119	0,254	0,092	0,084	0,059	<0,001
Taraf Nyata		0,076	0,003	0,081	0,244	0,444	0,999
Beda Nyata?	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 6.4. Uji Selisih Nilai Mean Komposit berdasarkan Status Pernikahan Untuk Gabungan Kota**

Status Pernikahan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Tdk Menikah	451	2,010	1,984	1,217	2,024	1,842	1,771
Menikah	153	1,895	1,769	1,113	1,987	1,877	1,770
Selisih Mean		0,125	0,215	0,114	0,037	-0,035	0,001
Taraf Nyata		0,014	<0,001	0,006	0,500	0,517	0,982
Beda Nyata?		Ya	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 6.5. Uji Selisih Nilai Mean Komposit berdasarkan Asal Daerah Untuk Gabungan Kota**

Asal Daerah	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Luar Prov.	61	2,000	2,008	1,120	2,075	1,980	1,777
Dalam Prov.	543	1,979	1,921	1,199	2,007	1,836	1,770
Selisih Mean		0,021	1,087	-0,079	0,068	0,144	0,007
Taraf Nyata		0,757	0,315	0,184	0,423	0,061	0,932
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 6.6. Uji Selisih Nilai Mean Komposit berdasarkan Domisili Untuk Gabungan Kota**

Domisili	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Luar Ibu kota	207	2,003	2,069	1,280	2,132	1,941	1,847
Ibu Kota	397	1,970	1,857	1,144	1,953	1,804	1,804
Selisih Mean		0,033	0,212	0,136	0,179	0,137	0,043
Taraf Nyata		0,431	<0,001	0,003	0,001	0,005	0,022
Beda Nyata?		Tidak	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

**Tabel 6.7. Uji Selisih Nilai Mean Komposit berdasarkan Pengeluaran per Bulan Untuk Gabungan Kota**

	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
≥ Rp. 3 Juta	48	2,038	2,030	1,375	2,171	1,973	1,963
< Rp. 3 Juta	556	1,976	1,921	1,175	2,001	1,840	1,754
Selisih Mean		0,062	0,109	0,200	0,170	0,139	0,209
Taraf Nyata		0,417	0,259	0,037	0,072	0,105	0,064
Beda Nyata?		Tidak	Tidak	Ya	Tidak	Tidak	Tidak

**Tabel 6.8. Uji Selisih Nilai Mean Komposit berdasarkan Riwayat Kecelakaan Untuk Gabungan Kota**

Riwayat Kecelakaan	N	Nilai Mean Komposit					
		Kesalahan Lalu-Lintas	Pelanggaran Kecepatan	Stunts	Kesalahan Kendali	Pelanggaran Keselamatan	Pelanggaran Lalu-Lintas
Celaka ≥0	146	2,088	2,205	1,345	2,137	1,968	1,952
Celaka =0	458	1,947	1,842	1,142	1,975	1,814	1,713
Selisih Mean		0,135	0,363	0,203	0,162	0,154	0,239
Taraf Nyata		0,003	<0,001	<0,001	0,007	0,004	<0,001
Beda Nyata?		Ya	Ya	Ya	Ya	Ya	Ya

Perilaku *stunts* cenderung memiliki nilai mean komposit rendah karena jarang dipraktekkan pengemudi pada umumnya. Bahkan nilai mean kompositnya konsisten <1,400.

Terlihat dengan jelas bahwa riwayat kecelakaan (Tabel 6.8) secara nyata membedakan nilai mean komposit untuk seluruh kelompok variabel. Hal ini mengindikasikan bahwa kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini cenderung lebih berisiko dalam seluruh kelompok variabel.

Gender hanya berpengaruh terhadap kelompok variabel pelanggaran kecepatan dan *stunts* (Tabel 6.2.). Hal ini mengindikasikan bahwa perilaku agresif sangat dipengaruhi gender. Laki-laki cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan dan mempraktekkan *stunts* dibandingkan perempuan.

Kelompok umur juga mempengaruhi kelompok variabel pelanggaran kecepatan (Tabel 6.3.). Responden pada kelompok umur dewasa muda (18-39 tahun) cenderung lebih sering melakukan pelanggaran kecepatan dibandingkan kelompok umur dewasa madaya (40-60 tahun).

Status pernikahan mempengaruhi kelompok variabel kesalahan berlalu-lintas, pelanggaran kecepatan dan *stunts* (Tabel 6.4.). Responden yang belum menikah atau telah menduda/ menjanda cenderung lebih kerap melakukan perilaku berisiko di tiga kelompok variabel ini dibandingkan responden yang menikah.

Secara mengejutkan ternyata domisili responden berpengaruh pada hampir seluruh kelompok variabel kecuali kesalahan berlalu-lintas (Tabel 6.6.). Responden yang berdomisili di luar Ibu Kota Provinsi cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan, perilaku *stunts*, kesalahan kendali, pelanggaran keselamatan. Faktor pengaruh jarak tempuh dalam melakukan kegiatan menuju Ibu Kota barangkali dapat menjelaskan meskipun responden yang berdomisili di luar Ibu Kota Provinsi tidak serta-merta beraktivitas di pusat kota.

Hasil yang juga di luar dugaan adalah kelompok responden yang lebih sejahtera yang ditunjukkan dari pengeluaran per bulan yang lebih tinggi (lebih atau sama dengan tiga juta rupiah) cenderung lebih sering melakukan *stunts* dibandingkan kelompok responden yang memiliki penghasilan lebih rendah (kurang dari tiga juta rupiah). Hal ini dapat dilihat pada Tabel 6.7.

## 8. Kesimpulan

Dari pembahasan makalah ini dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Responden pada penelitian ini 6ariable jarang mengendarai sepeda motor secara berisiko. Hal ini tercermin dari nilai mean komposit yang konsisten dibawah tiga yang merupakan peralihan dari perilaku aman menuju perilaku berisiko.
2. *Stunts* yang jarang dilakukan oleh pengemudi pada umumnya secara konsisten memiliki nilai mean komposit rendah dibawah 1,400.
3. Kelompok responden yang pernah mengalami kecelakaan dalam satu tahun terakhir ini cenderung lebih berisiko dalam seluruh kelompok 6ariable.
4. Laki-laki cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan dan mempraktekkan *stunts* dibandingkan perempuan.
5. Responden pada kelompok umur dewasa muda (18-39 tahun) cenderung lebih sering melakukan pelanggaran kecepatan dibandingkan kelompok umur dewasa madaya (40-60 tahun)..
6. Responden yang belum menikah atau telah menduda/ menjanda cenderung lebih kerap melakukan perilaku berisiko kesalahan lalu-lintas, pelanggaran kecepatan dan *stunts* dibandingkan responden yang menikah.
7. Asal daerah responden tidak mempengaruhi kekerapan melakukan perilaku berisiko tertentu.
8. Responden yang berdomisili di luar Ibu Kota Provinsi cenderung lebih kerap melakukan pelanggaran kecepatan, perilaku *stunts*, kesalahan kendali, pelanggaran keselamatan.

9. Di luar dugaan kelompok responden yang lebih sejahtera yang ditunjukkan dari pengeluaran per bulan yang lebih tinggi cenderung lebih kerap melakukan *stunts* dibandingkan kelompok responden yang memiliki penghasilan lebih rendah.

### **Daftar Kepustakaan**

- Cheng, A.S., Ng, T.C. (2010). Development of a Chinese Motorcycle Rider Driving Violation Questionnaire. *Accident Analysis and Prevention* 42, 1250-1256.
- Elliot, M.A., Bugham, C.J., Sexton, B.F. (2007). Errors and violations in relation to motorcyclists' crash risk. *Accident Analysis and Prevention* 39, 491-499.
- Furnham, A., Saipe, J., (1993). Person. Individ. Diff, Vol. 14, No. 2. Personality Correlates of Convicted Drivers. Great Britain
- Kurniawan, J. (2013) Karakteristik Pengemudi dalam Kaitannya dengan Gangguan Eksternal. Skripsi Sarjana Teknik Sipil Universitas Tarumanagara (tidak diterbitkan).
- Lajunen, T., Parker, D., Summala, H. (2004). Accident Analysis and Prevention 36. The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study.
- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S., Manstead, A. (1997). Journal of Applied Social Psychology. The role of affect in predicting social behaviours : The case of road traffic violations.
- Motevalian, S.A., Asadi-Lari, M., Rahimi, Eftekhar, M. (2011). Validation of Persian Version of Motorcycle Rider Behavior Questionnaires. *55th AAAM Annual Conference Annals of Advances in Automotive Medicine October 3-5, 2011*.
- Putranto, L.S., Setyarini, N.P.S.E., Rostiana, Bunawan, R. (2014). Proceeding of the 16<sup>th</sup> International Symposium of Inter University Transportation Study Forum. Motorcycle Rider Behaviour of Tarumanagara University Lecturer and Employee. Jember: Universitas Jember, Indonesia.
- Putranto, L.S., Suardika, G.P., Sunggiardi, R., Munandar, A.S., dan Lutfi, I. (2011). Proceeding of the 9<sup>th</sup> Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS) Conference. The Performance of Motorcycle Lanes in Jakarta and Sragen. Jeju, South Korea
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., Campbell, K. (1990). Errors and violations on the road: a real distinction? *Ergonomics* 33, 1315-1332.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Parker, D., Baxter, J., (1991). Transport Research Laboratory, Crowthorne. The Social and Cognitive Determinants of Aberrant Driving Behaviour, Contractors Report 253.
- Skashita, C. Senserrick, T, Lo, S. Boufous, S. De Rome, L., Ivers, R. (2014). *The Motorcycle Rider Behavior Questionnaire: Psychometric properties and application amongst novice riders in Australia*. *Transportation Research Part F* 22, 126-139.
- Sullman, M.J.M., Meadows, M.L., Pajo, K.B. (2002). *Transportation Research Part F* 5. Aberrant driving behaviours amongst New Zealand truck drivers.
- Xie, C.Q., Parker, D. (2002). *Transportation Research Part F* 5. A social psychological approach to driving violations in two Chinese cities.