

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan pustaka dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 *Safety Riding***

Wulandari, dkk (2017) *safety riding* adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berkaitan mengenai tatacara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. *Safety Riding* dilakukan untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Inti dari *safety riding* itu sendiri adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain. Manopo, dkk, (2018) mengungkapkan *safety riding* berarti berkendara sepeda motor dengan aman, sesuai aturan. Pokok utama dari *safety riding* adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan yang lain. Pengendara tahu bahwa jalan raya adalah sebuah fasilitas umum yang digunakan bersama-sama sehingga mengetahui bahwa suatu kecerobohan dapat menyebabkan orang lain celaka, *safety riding* pada tukang ojek menjadi tidak aman dalam berkendara dan untuk pengendara ojek yang sudah memiliki pengetahuan yang baik namun perilaku *safety riding* termasuk dalam kategori tidak aman dikarenakan kurangnya kesadaran dari para tukang ojek akan pentingnya perilaku *safety riding* dan juga dikarenakan kurangnya pantauan dari pihak pemerintah atau aparat penegak hukum didalamnya polisi lalu lintas akan penggunaan APD dan tertib berlalu lintas sehingga banyak tukang ojek menganggap hal tersebut bukan merupakan suatu kewajiban yang menyebabkan perilaku *safety riding* dari tukang ojek menjadi tidak aman.

Manopo dkk (2018) menuturkan pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang diambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang

seseorang lakukan bersifat langgeng atau berkelanjutan. kesadaran dari setiap masyarakat akan pentingnya memperoleh pendidikan dan juga informasi tentang perilaku *safety riding* masih jarang di pelajari dalam dunia pendidikan sehingga banyak yang tidak tahu akan pentingnya perilaku *safety riding* itu, baik mereka yang berpendidikan tinggi maupun rendah dan kebanyakan mengikuti kehendak diri sendiri dalam berkendara jadi ini berpengaruh juga pada pengetahuan karena jika mereka memiliki tingkat pendidikan yang rendah maka pengetahuan mereka juga akan kurang sehingga ini berpengaruh pada perilaku mereka akan *safety riding* menjadi tidak aman. Dalam Manopo, dkk, (2018) menyatakan bahwa tingkat pendidikan merupakan salah satu faktor yang mendukung pola pikir seseorang, dengan tingginya tingkat pendidikan seseorang maka seseorang tersebut cenderung lebih mudah menerima perubahan yang bersifat baik dan seseorang yang tidak memiliki dasar tingkat pendidikan yang berkelanjutan akan bersifat tertutup dan sulit untuk menerima perubahan perilaku tersebut. *safety riding* yang menunjukkan perilaku tidak aman dalam berkendara dan juga dikarenakan faktor yang sudah membudaya dimana para tukang ojek yang baru dalam berkendara sepeda motor mengikuti kebiasaan dari tukang ojek yang sudah lama berkendara namun berperilaku *safety riding* dengan tidak aman, dimana kebanyakan tukang ojek tidak menggunakan APD sehingga tukang ojek yang baru mengendarai sepeda motor mengikuti atau mencontohi perilaku *safety riding* dari tukang ojek yang sebelumnya sudah lama dalam mengendarai sepeda motor..

Yayan Adhanudin, dkk, (2017) mengemukakan *safety riding* adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminilisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya.<sup>2</sup> Perilaku *safety riding* meliputi 3 hal yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara. Dari penelitian yang telah dilakukan, perilaku sebelum berkendara meliputi stretching untuk melemaskan otot-otot dan memeriksa kelengkapan dan kondisi kendaraan bermotor. Pada saat berkendara salah satu perilaku yaitu membawa kelengkapan surat berupa SIM C dan STNK

serta penggunaan *safety apparels* seperti jaket, sepatu, sarung tangan, dan masker. Salah satu perilaku setelah berkendara adalah melakukan servis secara rutin sesuai jadwal yang telah ditentukan oleh pihak dealer.

### **2.1.2 Kondisi Jalan**

Berdasarkan UU RI No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, bahwa yang dimaksud dengan Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu-lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sedangkan menurut Hendarsin (2000), jaringan jalan raya merupakan prasarana transportasi darat yang memegang peranan penting pada sektor perhubungan darat terutama untuk kesinambungan distribusi barang dan jasa. Berdasarkan Undang-Undang RI No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka jalan dapat di klasifikasikan menjadi 3 klasifikasi jalan, yaitu : 1. Klasifikasi berdasarkan fungsi jalan. 2. Klasifikasi berdasarkan administrasi pemerintahan. 3. Klasifikasi berdasarkan beban muatan sumbu.

Menurut Samekto dan Jumaizi (2017) dalam kamus besar bahasa Indonesia yang di maksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkapan dan perlengkapan yang di peruntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (UU.22 Tahun 2009). Karakteristik jalan adalah kondisi jalan, lebar jalan, naik turun dan kemiringan jalan, kualitas jalan, berlubang atau bergelombang jalan. Banyak hal yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya di sebabkan oleh jalan. ( Sitorus: 2012), indikator yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang di pengaruhi faktor jalan adalah : Jalan berlubang adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan system pelapisan yang kurang sempurna.

- 1) Jalan licin/basah, permukaan jalan yang licin dapat di sebabkan oleh cuaca (hujan) maupun material lainya yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan.
- 2) Jalan gelap dapat di sebabkan karena lampu penerangan di jalan yang tidak ada atau tidak cukup peneranganya. Jalan yang gelap beresiko menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara motor karena pengendara tidak dapat melihat dengan jelas arah dan kondisi jalan serta lingkungan sekitarnya.
- 3) Tanpa marka/rambu Jalan yang tidak memiliki marka jalan dan rambu lalu lintas sangat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara mobil. Marka dan rambu jalan ini berguna untuk membantu pengaturan arus lalu lintas dan memberitahu pengendara mengenai kondisi jalan dan peraturan disuatu jalan.
- 4) Tikungan tajam Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan suatu belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat, untuk melewati kondisi jalan tersebut di butuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.
- 5) Hujan dapat membawa pengaruh kepada hal hal lain seperti jalan yang menjadi licin, jarak pandang menjadi lebih pendek karena kabut, dan jarak pengereman menjadi lebih jauh.

Menurut Samekto dan Jumaizi (2017) klasifikasi jalan mempunyai suatu system jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanan dalam suatu hubungan hirarki. Menurut UU No. 38 Tahun 2004 dan peraturan pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan, jalan di lingkungan perkotaan terbagi dalam system jaringan jalan primer dan system jaringan jalur sekunder :

- 1) System jaringan jalan primer, system jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat pusat kegiatanSystem

jaringan jalan sekunder.

- 2) System jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil (peraturan pemerintah No. 34 Tahun 2006).

### **2.1.3 Pengetahuan Berkendara**

Notoatmodjo, 2014 dalam Putri, dkk (2017) pengetahuan merupakan hasil tahu seseorang terhadap objek melalui panca indra yang dimilikinya. Hasil pengetahuan ini dapat mempengaruhi sikap dari seseorang karena sikap merupakan bentuk penilaian atau reaksi perasaan terhadap hal tertentu (Azwar, 2011). Sikap yang seharusnya dilakukan oleh remaja ketika berkendara adalah adanya etika berlalu lintas, yaitu pedoman sikap atau aturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia yang lain dalam berlalu lintas (Raharjo, 2014). Karena kurangnya pengetahuan dan juga sikap dari remaja dalam berkendara, kurangnya tenggang rasa antar pengguna jalan, pengemudi cenderung egois ingin cepat sampai. Jika hal ini dibiarkan, maka angka kecelakaan akan semakin meningkat,

Putri, dkk (2017) menuturkan salah satu upaya untuk meningkatkan pengetahuan dan juga sikap remaja dalam meningkatkan keselamatan berkendara adalah perlu diadakan sosialisasi yang mampu membuat remaja sadar bahwa keselamatan berkendara itu sangatlah penting. Edukasi mengenai safety riding sangat diperlukan mengingat kurangnya pengetahuan pada pengendara sepeda motor akan faktor-faktor penting keselamatan dan kenyamanan berkendara di jalan raya (Utari, 2010). Pengetahuan tentang keselamatan berkendara di jalan perlu diberikan kepada pengendara khususnya pelajar dengan cara memasukkan dalam kurikulum pendidikan kesehatan dan jasmani ataupun pendidikan ekstrakurikuler. Menurut Utari 2010 dalam, Putri, dkk (2017) jika pendidikan tentang keelamatan berkendara di jalan tidak di sosialisasikan lebih lanjut maka dampaknya peluang pelajar menjadi korban kecelakaan akan semakin besar,

pengetahuan yang baik dalam keselamatan berkendara. Dari hasil penelitian, terdapat 65 responden (83,3%) berpengetahuan baik, 13 (16,7%) responden yang berpengetahuan buruk. Berdasarkan penelitian didapatkan hasil bahwa pengetahuan berdasarkan usia remaja didapatkan dari 59 (75,6%) responden berusia 16 tahun, 51 (64,4%) diantaranya memiliki pengetahuan yang baik. Menurut Nursalam (2011) dalam Putri, dkk (2017), semakin cukup umur, seseorang akan lebih matang dalam berpikir. Pada hasil penelitian rata-rata usia responden berpengetahuan baik berada pada usia 16 tahun yang menunjukkan bahwa responden termasuk dalam kelompok usia remaja menengah dimana mempunyai intelektual individu yang lebih berkembang dan ingin tahu tentang banyak hal, mampu berpikir secara abstrak, dan mulai berurusan secara hipotesis serta berkembangnya ketrampilan intelektual khusus, Fakta lain menyebutkan berdasarkan jenis kelamin didapatkan dari 60 (76,9%) responden yang berjenis kelamin perempuan, 52 (66,7%) diantaranya memiliki pengetahuan baik.

Menurut Michael 2009, dalam Putri, dkk (2017) menjelaskan bahwa ada perbedaan antara otak laki-laki dan perempuan. Pada seseorang yang berjenis kelamin perempuan mempunyai otak yang lebih besar daripada laki-laki akibatnya kaum perempuan memiliki daya ingat yang kuat dari laki-laki dalam menerima dan mendapat informasi dari orang lain. Peneliti berpendapat kaum perempuan mempunyai pemahaman yang cepat dibandingkan laki-laki. Selain itu, kaum perempuan juga sering curhat dan merasa nyaman ketika bertukar pikiran dengan teman perempuan yang mereka percayai. Sehingga informasi dapat berkembang dengan cepat dan berpengaruh pada pengetahuan tentang keselamatan berkendara. Widyastuti dan Trisnawati (2018) pengetahuan merupakan hasil tahu dan iterjadi setelah seseorang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yaitu indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Pengetahuan sebagian besar diperoleh melalui mata dan telinga. Beberapa factor yang mempengaruhi pengetahuan seseorang antara lain : umur, pendidikan, pekerjaan, paparan informasi, social ekonomi, pengalaman, dan lingkungan. Usia mempengaruhi daya tangkap dan pola pikir seseorang Semakin bertambah usia akan semakin berkembang pula

daya tangkap dan pola pikirnya, sehingga pengetahuan yang diperolehnya semakin membaik.<sup>12</sup> Menurut Huclok (1998), semakin cukup umur tingkat kematangan dan kekuatan seseorang akan lebih matang dalam berfikir dan bekerja. Seseorang yang lebih dewasa akan lebih dipercaya oleh masyarakat dari orang yang belum tinggi kedewasaannya.

#### **2.1.4 Peraturan Lalu Lintas**

Wesli (2015) mengemukakan menurut undang-undang lalu lintas UU No. 22 Tahun 2009, Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum/ minimum, tata cara pengangkutan orang, tata cara penggandengan dan penempelan kendaraan lain.

Menurut Lulie 2005, dalam Wesli (2015) perilaku berkendara didefinisikan sebagai tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraannya. Menurut UU No. 22 Tahun 2009, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan tersebut. Menurut UU No. 22 Tahun 2009, rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Rambu-rambu lalu lintas mengandung berbagai fungsi yang masing-masing mengandung konsekuensi hukum sebagai berikut:

- 1) Perintah: bentuk pengaturan yang jelas dan tegas tanpa ada interpretasi lain yang wajib dilaksanakan oleh pengguna jalan, karena sifatnya perintah maka tidak benar adanya perintah tambahan yang membuka peluang munculnya interpretasi lain.

- 2) Larangan: bentuk larangan yang dengan tegas melarang para pengguna jalan untuk melakukan hal-hal tertentu
- 3) Peringatan: menunjukkan kemungkinan adanya bahaya di jalan yang akan dilalui. Rambu peringatan berbentuk bujur sangkar berwarna dasar kuning dan lambang atau tulisan berwarna hitam.
- 4) Anjuran: bentuk pengaturan yang bersifat mengimbau, boleh dilakukan boleh pula tidak. Pengemudi yang melakukan atau tidak melakukan anjuran tersebut tidak dapat disalahkan dan dikenakan sanksi.
- 5) Petunjuk: memberikan petunjuk mengenai jurusan, keadaan jalan, situasi, kota berikutnya, keberadaan fasilitas dan lain-lain. Bentuk dan warna yang digunakan pada rambu-rambu lalu lintas digunakan untuk membedakan kategori rambu-rambu yang berbeda namun memberikan kemudahan bagi pengemudi dan membuat pengemudi lebih cepat untuk bereaksi.

Setiyanto,dkk, (2017) mengemukakan peningkatan pelanggaran lalu lintas menjadi tantangan baru bagi pihak Kepolisian untuk mampu menerapkan sanksi yang mendidik namun tetap memiliki efek jera. Salah satu cara untuk menekan pelanggaran adalah dengan melakukan sanksi administrative (tilang) yang dilakukan oleh pihak kepolisian. Namun yang terjadi selama ini sistem tilang sering disimpangkan oleh oknum sipil dan oknum anggota polisi untuk saling berkompromi agar kepentingan masing-masing bisa tercapai tanpa mengikuti prosedur yang berlaku, sehingga setiap tindakan pelanggaran yang dilakukan masyarakat hanya dicatat dalam surat tilang dan terinfentarisir di divisi Administrasi Tilang kemudian dilakukan sanksi, dan hanya sampai pada tingkat pencatatan akhir, sehingga ketika terjadi pengulangan pelanggaran oleh orang yang sama tidak ada peningkatan sanksi yang berarti. Seharusnya sistem tilang yang dilakukan harus bisa dikelola dengan baik sehingga dalam setiap pelaksanaannya membuahkan efek jera bagi masyarakat pelanggar lalu lintas. Maka sistem informasi setiap pelanggaran oleh para pengendara di jalan raya harus dapat menjadi dasar penindakan pelanggaran dalam tahapan selanjutnya, artinya informasi pelanggaran yang pernah dilakukan setiap orang harus selalu teridentifikasi oleh setiap anggota polisi yang melakukan tilang.

Undang-undang Republik Indonesia Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan menerangkan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Untuk mencapai sebuah proses tilang yang relevan maka perlu adanya sebuah sistem informasi yang didukung oleh sebuah perangkat lunak berbasis jaringan atau website yang memungkinkan penyebaran informasi kepada setiap anggota kepolisian secara realtime. Perangkat lunak yang dimaksud adalah sebuah program aplikasi yang dapat menyimpan informasi setiap penindakan pelanggaran aturan lalu lintas yang dilakukan masyarakat dalam sebuah database, dan ketika pelanggaran terulang oleh orang yang sama, maka program aplikasi atau sistem informasi ini akan mereview pelanggaran yang dilakukan sebelumnya, dan data pelanggaran yang ditampilkan kembali (review) akan menjadi dasar penindakan selanjutnya, sehingga pelanggar tidak mendapatkan sanksi pada level yang sama namun dapat ditindak pada level yang lebih tinggi, dan tentu ini akan memberikan efek jera pada pelanggar. Dalam posisi demikian adalah wajar jika evaluasi kinerja Polri langsung diberikan oleh masyarakat.

Dengan adanya E-tilang tersebut, memudahkan masyarakat untuk membayar denda melalui bank. Namun, tidak semua masyarakat dapat mengikuti prosedur-prosedur E-tilang yang diberikan oleh kepolisian. Terutama untuk masyarakat awam yang kurang mengerti tentang teknologi. Sistem E-tilang yang diberlakukan memberikan perhatian bagi masyarakat. Dengan sistem E-tilang tersebut memberikan dampak yang baik bagi masyarakat yang kenal dengan teknologi. Namun, bagi masyarakat yang kurang kenal dengan teknologi kesulitan dalam mengikuti perkembangan teknologi ini. Faktor-faktor yang menjadi pertimbangan masyarakat ialah dalam penggunaan sistem E-tilang yang belum dipahami secara baik dan meluas. "Efektivitas Penerapan Sanksi Denda Etilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Kepolisian Negara Republik Indonesia. Bukti Pelanggaran atau disingkat Tilang adalah denda yang

dikenakan oleh Polisi kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan<sup>18</sup>. Para pengguna jalan seringkali melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh undang-undang lalu lintas. Tilang diharapkan mampu menangani permasalahan berlalu lintas. Tilang merupakan alat utama yang dipergunakan dalam penindakan bagi pelanggar peraturan-peraturan lalu lintas jalan tertentu, Ada tiga utama fungsi tilang yaitu<sup>19</sup>:

- (1) Sebagai surat panggilan ke Pengadilan Negeri.
- (2) Sebagai Pengantar untuk membayar denda ke Bank / Panitera
- (3) Sebagai tanda penyitaan atas barang bukti yang disita baik berupa SIM, STNK atau Kendaraan Bermotor. pelanggaranya sesuai dengan UU Nomor 22 Tahun 2009.

Proses yang sama dilakukan pada saat pelaksanaan Operasi Ketertiban Lalu Lintas, dimana jika terjadi pelanggaran maka petugas mencatat pelanggaran melalui aplikasi yang sudah tersedia pada smartphonenya. Sistem aplikasi yang dinamakan sistem aplikasi E-tilang ini lalu mengeluarkan pasal pelanggaran dan denda maksimal yang harus dibayarkan oleh pelanggar. Setelah angka keluar, si pengendara dapat langsung membayar melalui teller, ATM BRI, ATM Bersama, ataupun SMS/Internet Banking. Setelah pembayaran selesai dilakukan, pengendara dapat menunjukkan bukti bayar kepada polisi lalu mengambil kembali SIM atau STNK yang disita oleh petugas.

## **2.2 Penelitian terdahulu.**

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang menjadi besar dalam penelitian ini secara ringkas penelitian yang telah di lakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya dapat di lihat dalam tabel berdasarkan setiap jurnal yang di gunakan dalam penelitian ini.

**Tabel 2.1**  
**Rujukan Penelitian Untuk Variabel *Safety Riding***

<b>Sumber Penelitian</b>	Cornelis Novianus dan Arief Setyawan (2018), Volume 1, Desember 2018
<b>Judul</b>	Determinan Tindakan Keselamatan Berkendara ( <i>Safety Riding</i> ) Pada Mahasiswa Akademi Kebidanan Aisyiyah Banten Tahun 2018
<b>Variabel penelitian</b>	Variabel X Umur, Pengetahuan, Sikap, Fasilitas, Sumber informasi, Dukungan Keluarga, Dukungan Informasi X4. Y : <i>Safety Riding</i> (Keselamatan Berkendara)
<b>Metode Analisis</b>	<i>Cross sectional</i>
<b>Hasil Penelitian</b>	Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa sebagian besar tindakan keselamatan berkendara ( <i>safety riding</i> ) yang dilakukan mahasiswa adalah baik (51,5%), sebagian besar umur mahasiswa adalah > 18 tahun (56,7%), pengetahuan mahasiswa adalah tinggi (70,1%), sikap mahasiswa negatif (55,7%), fasilitas yang dimiliki mahasiswa adalah baik (61,9%), sumber informasi yang pernah diperoleh mahasiswa adalah baik (72,2%), dukungan yang baik dari keluarga mahasiswa (60,8%), dan dukungan dari teman yang diperoleh mahasiswa adalah kurang baik (56,7%). Hasil analisis bivariat, variabel yang berhubungan dengan tindakan keselamatan berkendara ( <i>safety riding</i> ) pada mahasiswa adalah variabel umur ( $p = 0,035$ dan OR = 2,631), variabel pengetahuan ( $p = 0,016$ dan OR = 3,374), variabel sikap ( $p = 0,010$ dan OR = 3,255),

	variabel fasilitas ( $p = 0,020$ dan $OR = 2,970$ ), variabel dukungan keluarga ( $p = 0,001$ dan $OR = 4,786$ ), dan variabel dukungan teman ( $p = 0,005$ dan $OR = 3,612$ ). Sedangkan yang tidak berhubungan dengan tindakan keselamatan berkendara ( <i>safety riding</i> ) pada mahasiswa adalah variabel sumber informasi ( $p = 0,792$ ).
<b>Hubungan dengan penelitian</b>	Variabel Y Keselamatan Berkendara ( <i>Safety Riding</i> ) pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variable <i>safety riding</i> pada penelitian saat ini.

*Sumber Penelitian : Cornelis Novianus dan Arief Setyawan 2018*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada *Safety Riding*.

**Tabel 2.2**

**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kondisi Jalan**

<b>Sumber Penelitian</b>	Agus Aji Samekto dan Jumaizi , Jurnal Saintek Volume XVII Nomor 1, September 2017
<b>Judul</b>	Pengaruh Keterampilan, Konsentrasi Dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara Di Jalan Majapahit Semarang
<b>Variabel penelitian</b>	Variabel X X1. Keterampilan Pengendara X2. Konsentrasi Pengendara X3. Kondisi Jalan Variabel Y Y : Keselamatan Berkendara
<b>Metode Analisis</b>	Regresi Linier Berganda
<b>Hasil Penelitian</b>	Berdasarkan fakta empirik menunjukkan bahwavariabel konsentrasi pengendara (X2) thitung

	sebesar 2,947 dan koefisien regresi sebesar 0,250 dalam mempengaruhi keselamatan pengendara. (X1) thitung sebesar 2,854 dan koefisien regresi sebesar 0,236 dalam mempengaruhi keselamatan pengendara. (X3) thitung sebesar 2,602 dan koefisien regresi sebesar 0,112 dalam mempengaruhi keselamatan pengendara. Dimana variabel kondisi jalan meliputi kurangnya penerangan jalan, jalan yang rusak, dan tanpa rambu dan marka jalan mempengaruhi keselamatan berkendara. Dengan demikian hasil penelitian menunjukkan variabel keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara, dan kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara.
<b>Hubungan dengan penelitian</b>	Variabel X2 Kondisi Jalan pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variable kondisi jalan pada penelitian saat ini.

*Sumber Penelitian : Agus Aji Samekto dan Jumaizi 2017*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada Kondisi Jalan.

**Tabel 2.3**

**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Pengetahuan Berkendara**

<b>Sumber Penelitian</b>	Annisa hidayati, Departemen Epidemiologi Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Airlangga, Surabaya, Jawa Timur, Indonesia
<b>Judul</b>	Analisis Risiko Kecelakaan Lalu lintas Berdasarkan Pengetahuan, Pengguna jalur, dan Kecepatan berkendara
<b>Variabel</b>	Variabel X

<b>penelitian</b>	X2.1 Tingkat Pendidikan X2.2 Umur X2.3 Pengetahuan Keselamatan Transportasi
<b>Metode Analisis</b>	Metode Observasional
<b>Hasil Penelitian</b>	<p>Dari penelitian ini adalah ketiga variabel bebas yang diteliti menunjukkan adanya hubungan yang bermakna dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMP di Kecamatan Wonokromo Surabaya pada tahun 2015. Variabel yang memiliki hubungan yang bermakna terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMP di Kecamatan Wonokromo pada tahun 2015 tersebut yakni tingkat pengetahuan, penggunaan jalur, dan kecepatan berkendara. Selain itu, disimpulkan pula bahwa variabel yang memiliki hubungan bermakna dan berisiko paling besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas pada siswa SMP di Kecamatan Wonokromo Surabaya pada tahun 2015 adalah tingkat pengetahuan. Hal tersebut disebabkan pengetahuan merupakan salah satu faktor pembentuk perilaku seseorang. Tingkat pengetahuan yang kurang baik mengenai segala peraturan dan tata cara berkendara yang aman serta persepsi risiko berkendara terbukti meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas pada siswa SMP di Kecamatan Wonokromo Surabaya pada tahun 2015.</p>
<b>Hubungan dengan penelitian</b>	Variabel X2 Pengetahuan pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variable Pengetahuan Berkendara pada penelitian saat ini.

*Sumber Penelitian* : Annisa hidayati, 2015

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada Pengetahuan Berkendara.

**Tabel 2.4**

**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Peraturan Lalu Lintas**

<b>Sumber Penelitian</b>	Dewi Handayani, Rahma Ori Ophelia, Widi Hartono. e-Jurnal Matriks Teknik Sipil/September 2017/838
<b>Judul</b>	Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Potensi Kecelakaan Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor
<b>Variabel penelitian</b>	Variabel X X1. Mengantuk X2. Kecepatan Tinggi X3. Pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas X4. Perilaku berbahaya Variabel Y Y : Potensi Kecelakaan Lalu Lintas
<b>Metode Analisis</b>	Menggunakan Kuisisioner Dengan Skala Likert
<b>Hasil Penelitian</b>	Hasil penelitian menunjukkan remaja pengendara sepeda motor di Kota Surakarta yang memiliki SIM C hanya 23.33%. Sebesar 94.44% remaja telah mengendarai sepeda motor sebelum usia 17 tahun. Faktor yang berpengaruh terhadap potensi kecelakaan lalu lintas yaitu faktor kecepatan tinggi sebesar 13.69%, pelanggaran lampu dan rambu sebesar 39.51%, dan perilaku berbahaya yang tidak lazim sebesar 14.10%. Perilaku berkendara memegang peranan penting terhadap potensi kecelakaan lalu lintas sehingga diperlukan suatu

	kebijakan agar pengendara sepeda motor lebih tertib dan taat pada aturan lalu lintas.
<b>Hubungan dengan penelitian</b>	Variabel X3 Pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variable Peraturan Lalu Lintas pada penelitian saat ini.

*Sumber Penelitian : Handayani, DKK 2017*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 diatas ini.

Penelitian ini berfokus pada Peraturan Lalu Lintas.

### 2.3 Hipotesis

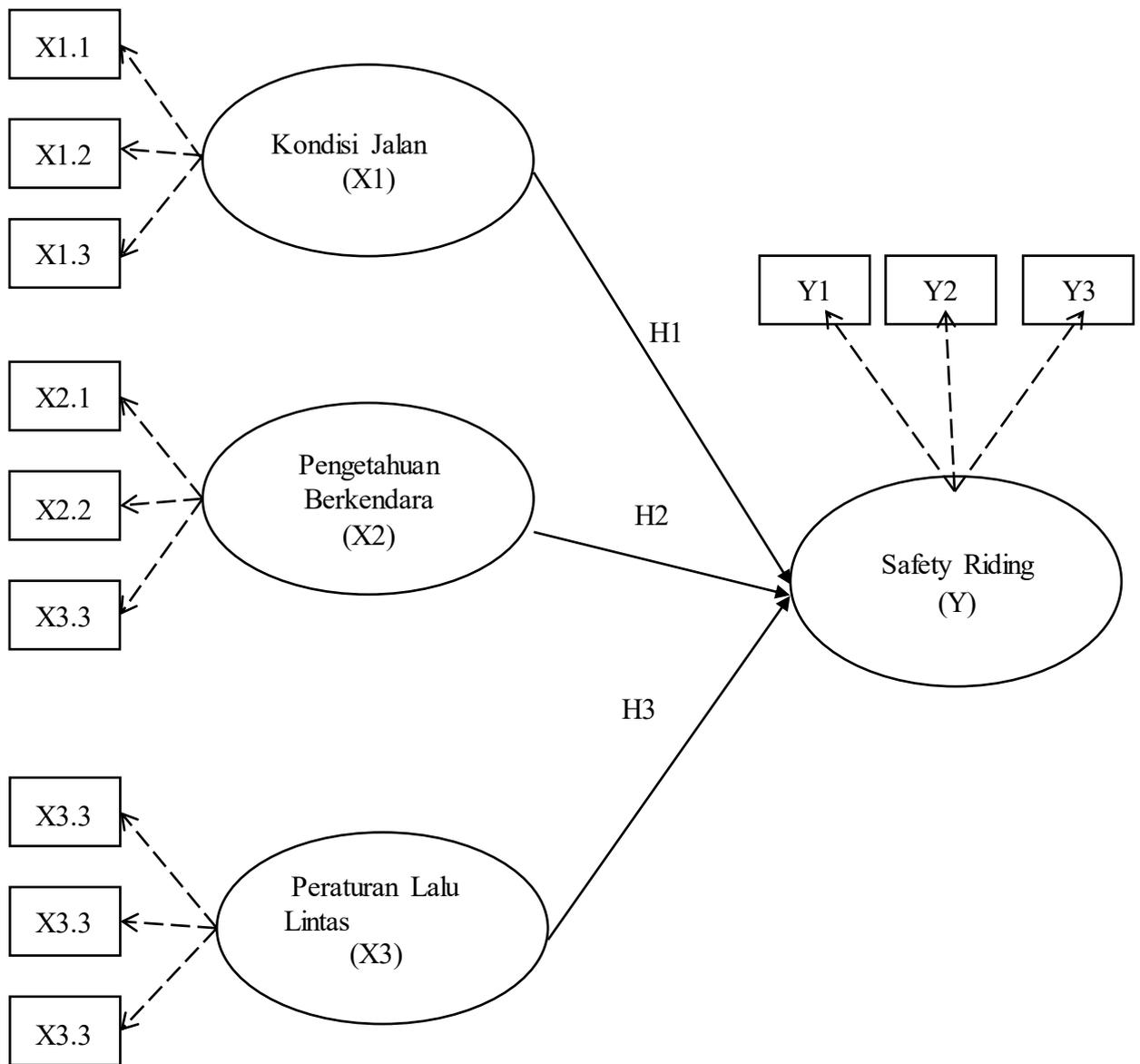
Hipotesis adalah sebagai jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang ingin Pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan menerima dan menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah

**H1:** Diduga faktor Kondisi Jalan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Riding* pada pengendara sepeda motor di Jalan Arteri Soekarno-Hatta.

**H2:** Diduga Pengetahuan Berkendara mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Riding* pada pengendara sepeda motor di Jalan Arteri Soekarno-Hatta.

**H3:** Diduga faktor Peraturan Lalu Lintas mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap *Safety Riding* pada pengendara sepeda motor di Jalan Arteri Soekarno-Hatta

## 2.4 Kerangka Pemikiran



Keterangan:

○ = Variabel

□ = Indikator

→ = Pengaruh

----> = Pengukur ke indikator

H = Hipotesis

**Indikator variable independent (X1) Kondisi Jalan : Samekto dan Jumaizi (2017)**

X1.1 Jalan Berlubang

X1.2 Jalan Licin

X1.3 Jalan Gelap

**Indikator variable independent (X2) Pengetahuan Berkendara : Taroreh, DKK (2019)**

X2.1 Tingkat Pendidikan

X2.2 Umur

X2.3 Pengetahuan Keselamatan Transportasi

**Indikator variable independent (X3) Peraturan Lalu Lintas : Handayani, DKK (2017)**

X3.1 Pelanggaran lampu dan rambu lalu lintas

X3.2 Kecepatan dalam berkendara

X3.3 Perilaku berbahaya

**Indikator variable dependen (Y) *Safety Riding* : Novianus dan Setiawan (2018)**

Y1. Perilaku mengemudi yang aman

Y2. Kesadaran akan keselamatan dalam berkendara

Y3. Penggunaan Alat Pelindung Diri

## 2.5 Diagram Alur Penelitian

**Gambar 2.1 Diagram Alir Penelitian**

