BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Untuk mempelajari serta mengkaji hal-hal yang diperlukan untuk menyelesaikan penelitian ini, maka disiapkan sejumlah pertanyaan mengenai hal-hal yang berkaitan dalam penelitian ini tentang perilaku *safety riding*, pengetahuan *safety riding*, gambaran perilaku serta berbagai hal yang berkaitan dengan penelitian ini. Maka selanjutnya akan dibahas didalam sub bab berikut ini:

2.1. Perilaku Pengendara

2.1.1 Definisi Perilaku

Menurut KBBI perilaku merupakan tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Perilaku merupakan semua aktivitas yang dilakukan oleh makhluk hidup. Sehingga manusia, hewan dan tumbuhan memiliki perilaku tersendiri yang dilakukan karena termasuk makhluk hidup. Menurut Skinner sebagaimana dikutip oleh (Notoatmojo, 2010) perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap rangsangan dari luar (stimulus).

Perilaku manusia merupakan hasil dari pengalaman yang dilakukan oleh manusia tersebut. Dimana perilaku merupakan respon dari apa yang dilakukan oleh manusia yang berasal dari pengalaman yang diwujudkan dalam bentuk sikap, tanggapan, pengetahuan ataupun tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon ataupun interaksi dari luar maupun dari dalam diri seseorang atas apa yang terjadi. Respon tersebut berupa tindakan (yaitu respon aktif) dan respon tersebut berupa pemikiran beserta pendapat (yaitu respon pasif). Perilaku pun dilakukan berdasarkan tujuan. Yaitu jika seseorang menginginkan sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu. Sehingga dia akan berperilaku sesuai dengan tujuan mereka.

Jika dilihat dari sudut biologis, perilaku adalah suatu kegiatan atau aktivitas organisme yang bersangkutan, yang dapat diamati secara langsung dengan diukur melalui pengamatan langsung (observasi) maupun tidak langsung dengan cara meminta seseorang untuk menggambarkan perilaku tersebut. Dengan kata lain perilaku merupakan apa yang orang katakan atau lakukan yang merupakan hasil dari pikirannya, perasaannya dan diyakininya (Sarwono, 1999) dalam (Maharani,

2016). Sejalan dengan pengertian bahwa perilaku mengacu pada tingkah laku atau tindakan individu yang dapat diamati oleh orang lain. Perilaku adalah situasional, artinya perilaku manusia akan berbeda pada situasi yang berbeda.

Secara garis besar dalam buku Sunaryo (2004) perilaku dibagikan terdiri dari:

1. Perilaku pasif (respons internal)

Perilaku yang sifatnya masih tertutup, terjadi dalam diri individu dan tidak diamati secara langsung. Perilaku ini masih sebatas sikap belum ada tindakan yang nyata.

Contoh: berpikir, berfantasi, berangan-angan, menganjurkan orang lain untuk melakukan sesuatu namun dirinya sendiri tidak melakukan hal yang dianjurkannya tersebut.

2. Perilaku aktif (respons eksternal)

Perilaku yang sifatnya terbuka. Perilaku aktif adalah perilaku yang dapat diamati langsung yang berarti merupakan tindakan nyata dari hal yang dilakukan tersebut dan telah dilakukan oleh orang tersebut.

2.1.2 Teori Perubahan Perilaku

Ilmu perilaku memiliki banyak sekali teori empiris penunjang maupun model yang kuat yang dapat menjelaskan terjadinya perubahan perilaku seseorang terkait dengan yang terjadi pada dirinya pada saat tersebut. Teori memiliki kerangka kerja untuk menganalisis dan memahami faktor-faktor khusus yang mungkin berkaitan dengan hal tertentu.

Perubahan perilaku yang terjadi pada diri seseorang pada saat mereka mengendarai sepeda motor biasanya didorong oleh keadaan tertentu, seperti seseorang menambah kecepatan jika keadaan terdesak, menggunakan trotoar jalan saat keadaan lalu lintas macet, melawan arus tergantung lingkungannya, tidak menggunakan helm dan sebagainya. Perilaku-perilaku tersebut berbahaya namun seseorang akan melakukannya tergantung dengan keadaan di sekitarnya. Sehingga terjadilah perubahan perilaku seseorang yang kadang berbahaya karena keadaan dari lingkungan maupun orang tersebut.

2.1.3 Transportasi

1. Transportasi

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Itu menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikomsumsi. Dapat dikatakan transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Pengguna atau manusia selalu berusaha mencapai transportasi yang efisien yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin (Guntur, 2013).

Transportasi dengan kata lain merupakan hal yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat, karena transportasi sebagai moda untuk masyarakat melangsungkan kehidupannya. Tanpa adanya moda ini, masyarakat mengalami kesulitan untuk melakukan perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan adanya keinginan untuk melangsungkan kehidupan dan berpindah, masyarakat membutuhkan moda transportasi yang cepat, mudah dijangkau baik dari segi dan mudah untuk digunakan.

Dari berbagai keinginan masyarakat yang cukup banyak akan moda transportasi untuk digunakannya sebagai tempat berpindah, angkutan massal di Indonesia tepatnya pada ruas Palembang-Banyuasin tidak dapat memenuhi kebutuhan masyarakat seperti itu. Sehingga masyarakat memikirkan untuk memiliki alat transportasi sendiri untuk digunakan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya.

Pada akhirnya masyarakat mencari transportasi yang bisa dibeli dan digunakan, sehingga banyak sekali masyarakat yang membeli motor. Selain karena terjangkau, alat transportasi itu bisa dengan mudah dan cepat digunakan masyarakat untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya.

2. Kendaraan

Kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik agara kendaraan tersebut dapat bergerak. Kendaraan bermotor merupakan

jenis kendaraan transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan pada kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor memiliki roda dan biasanya berjalan diatas jalanan (Guntur, 2013). Kendaraan bermotor biasanya perlu dilakukan perawatan.

Menurut Undang Undang No.22 tahun 2009 yang disebut kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

Menurut BPS Kota Palembang, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berupa mesin yang terdapat pada kendaraan tersebut, biasanya digunakan untuk angkutan orang, barang/jasa berada di atas jalan raya selain kendaraan yang berjalan di atas rel sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. Kendaraan bermotor yang dicatat adalah semua jenis kendaraan kecuali kendaraan bermotor TNI/Polri dan Korps Diplomatik.

3. Sepeda Motor

Kota yang baik merupakan kota yang dapat dilihat dari kondisi transportasinya yang harus memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat untuk melakukan segala kegiatannya di dalam kota tersebut maupun keluar kota dengan karakteristik yang berbeda juga. Transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan dari kota tersebut, juga mencerminkan kelancaran perekonomian kota. Dengan demikian, transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan umat manusia selama hal itu dibutuhkan dalam pendistribusian bahan dan pergerakan aktivitas manusia. Sehingga transportasi merupakan pokok dari kehidupan manusia.

Sepeda motor merupakan salah satu alat transportasi sebagai sarana yang cukup dominan di Indonesia pada umumnya dan di kota Palembang ataupun Banyuasin pada khususnya, baik dilihat dari angka populasi dan perannya, berbagai merek sepeda motor yang sudah dikenal masyarakat setiap tahunnya selalu menunjukkan peningkatan produksinya yang signifikan ditambah lagi produksi dari merek-merek baru yang ikut meramaikan pasar sepeda motor.

Membuat sepeda motor semakin unggul dikalangan masyarakat. Ditambah dengan mendapatkannya cukup mudah dan penggunaannya juga cukup mudah.

Menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan jumlah kendaraan sepeda motor pada daerah Banyuasin sebanyak 71427 kendaraan pada tahun 2015 dan meningkat menjadi 80422 kendaraan pada tahun 2016. Itu merupakan peningkatan yang sangat banyak dan di Kota Palembang sebanyak 397747 kendaraan pada tahun 2015 dan meningkat menjadi 458805 kendaraan pada tahun 2016. Peningkatan yang terjadi dikarenakan kebutuhan masyarakat yang meningkat pula ditambah pertambahan jumlah penduduk di kedua daerah tersebut tidak bisa dipungkuri lagi sehingga kebutuhan akan transportasi yang cepat dan mudahpun menjadi meningkat.

Penjualan sepeda motor dari tahun ke tahun yang mengalami peningkatan ini ditunjukkan dengan adanya ambisi perusahaan-perusahaan sepeda motor untuk merajai pasar sepeda motor di Indonesia. Distribusi sepeda motor periode Januari-Juli 2018, mengalami pertumbuhan sampai dua digit. Berdasarkan data Asosiasi Industri Sepedamotor Indonesia (AISI) peningkatannya sebesar 11,05 persen. Secara keseluruhan jumlah yang berhasil dicapai sebesar 3.596.502 unit sepanjang tujuh bulan di tahun ini, di mana pada 2017 lalu periode yang sama hanya 3.238.722 unit saja. Angka pertumbuhan 11,05 persen terbilang signifikan, jika membandingkannya dengan Januari-Juli 2016 ke 2017 yang masih minus 0,90 persen. Jika konsisten mengalami pertumbuhan, bukan tidak mungkin sampai akhir tahun bisa lebih dari 6 juta unit.

Pangsa pasar terbesar market roda dua di dalam negeri, masih dikuasai oleh mereka sepeda motor Honda. Sejauh ini mereka meraup pangsa pasar lebih dari 70 persen (74,69 persen), angka yang sangat cukup absolut. Jumlah perolehan Honda secara jumlah unit sebanyak 2.686.350 unit. Sementara pada posisi keduanya ada Yamaha dengan pencapaian 818.045 unit dengan market share 22,75 persen, di mana ketiga ada Kawasaki yang memproleh 48.712 unit (1,35 persen). Kemudian ditempat keempat dan kelima berturut-turut ada Suzuki dengan jumlah 43.241 unit (1,20 persen), sementara paling bontor TVS 154 unit dengan hanya kebagian jatah pasar 0,004 persen. (kompas.com, 2018).

Penggunaan sepeda motor nampaknya juga akan semakin meningkat terutama sejak terjadinya kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) rata-rata sebesar seratus persen pada bulan oktober 2005. Kenaikan harga bahan bakar minyak yang sangat kontroversial dalam sejarah kenaikan harga BBM di Indonesia itu, menyebabkan biaya operasi kendaraan naik tajam yang berimbas pada kenaikan biaya transportasi dan biaya hidup masyarakat. Sementara itu pendapatan masyarakat pada umumnya tidak banyak berubah sehingga daya belinya cenderung menurun. (Guntur, 2013). Sehingga masyarakat memilih untuk menggunakan sepeda motor agar menghemat biaya dalam melangsungkan kehidupan sehari-hari.

Sistem angkutan pribadi dapat dibedakan dalam dua kategori dasar yaitu angkutan pribadi roda empat (mobil) dan angkutan pribadi roda dua (Motor). Sedangkan di negara Indonesia, tingkat kepemilikan sepeda motor tergolong tinggi, yaitu sekitar 68 sepeda motor per 1000 penduduk pada tahun 2000 (Guntur, 2013).

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kepemilikan kendaraan bermotor roda dua atau yang lebih dikenal dengan sepeda motor adalah keadaan sosial dan ekonomi dari masyarakat serta ditinjau dari segi kegunaannya, situasi dan kondisi dari lingkungan.

4. Pengendara Kendaraan Bermotor

Pengendara disebut juga sebagai pengemudi. Pengemudi yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan. Kecelakaan banyak terjadi pada umur 15 hingga 24 tahun dibanding yang lain. Pengemudi yang paling aman adalah orang berumur 65 hingga 74 tahun.

2.1.4 Perilaku Pengendara Sepeda Motor

Menurut (Khisty, 2003) dalam (Maharani, 2016), proses pengambilan keputusan yang dilakukan seseorang pengendara meliputi rantai klasik yang terdiri dari proses mengindera, menerima, menganalisis, memutuskan, dan menanggapi. Secara singkat pengendara memiliki dua fungsi dalam sistem yaitu yang pertama, pengendara menggunakan sistem untuk berpindah dari suatu titik ke titik lainnya dalam suatu periode waktu tertentu dengan memperhitungkan keselamatan, kemudahan dan kenyamanan. Kedua, pengemudi juga bertindak sebagai petunjuk sistem kendali bagi kendaraan yang dibawanya. Untuk melakukan hal tersebut pengendara harus mendeteksi dan menseleksi informasi dari lingkungan sekitar termasuk bentuk geometris jalan, menterjemahkan keputusan ke dalam bentuk tindakan terhadap kendaraan yang dibawanya. Melalui tanggapan yang benar, terdapat sebuah interaksi yang selaras dan berkelanjutan antara geometris jalan raya, kendaraan dan pengendara.

Menurut (Rosolino, 2014) dalam (Maharani, 2016) perilaku berkendara sangat berpengaruh terhadap keselamatan berlalu lintas. Beberapa komponen perilaku berkendara yang mampu mempengaruhi keselamatan di jalan adalah kecepatan, kelelahan fisik, manuver mendahului, konsumsi alkohol saat berkendara, berkendara di malam hari, usia, jenis kelamin, penggunaaan helm, faktor sosial ekonomi.

2.2. Persepsi

2.2.1 Definisi Persepsi

Pengertian persepsi merupakan suatu proses penginderaan yang diterima oleh individu melalui alat indera yang kemudian diinterpretasikan sehingga individu dapat memahami dan mengerti tentang apa yang diterimanya tersebut. Proses menginterpretasikan ini biasanya dipengaruhi pula oleh pengalaman dan proses belajar individu. Dan kemudian dari apa yang diterima ini muncullah berbagai pemikiran-pemikiran individu tersebut atas segala sesuatunya atau yang lebih dikenal dengan persepsi individu.

2.2.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Dalam menimbulkan persepsi, terdapat 2 faktor yang selalu kita kenal yaitu faktor internal dan eksternal yang akan dijelaskan sebagai berikut:

- 1. Faktor internal merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi individu yang berasal dari dalam diri individu tersebut, yaitu:
 - a. Fisiologis. Informasi yang diperoleh individu berasal dari alat indera dimana informasi yang diperoleh ini akan mempengaruhi individu untuk berusaha memberikan arti terhadap lingkungan sekitar.
 - b. Perhatian. Individu memerlukan energi untuk memberikan perhatian lebih terhadap lingkungan sekitar. Objek-objek yang dilihat individu akan diperhatikan secara baik dan benar sehingga akan menimbulkan persepsi individu terhadap objek tersebut.
 - c. Kebutuhan yang searah. Faktor ini dapat dilihat dari bagaimana kuatnya seseorang individu mencari obyek-obyek atau pesan yang dapat memberikan jawaban sesuai dengan yang dikehendaki dirinya.
 - d. Pengalaman dan ingatan. Pengalaman dapat dikatakan tergantung pada ingatan dalam arti sejauh mana seseorang dapat mengingat kejadiankejadian lampau untuk mengetahui suatu rangsang dalam pengertian luas. Namun pengalaman yang berbeda akan selalu diingat oleh seseorang dalam hidupnya.
 - e. Suasana hati. Keadaan emosi yang dimiliki seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang, dimana suasana hati menunjukkan perasaan seseorang pada waktu tertentu sehingga mempengaruhi bagaimana seseorang bereaksi, menerima serta mengingat kejadian-kejadian yang terjadi. Sehingga suasana hati ini dapat memberikan persepsi sendiri bagi seseorang.
- 2. Faktor eksternal merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi individu yang berasal dari dorongan luar, faktor eksternal ini merupakan karakteristik lingkungan serta objek-objek yang berada disekitar lingkungannya. Elemen tersebut mempengaruhi sudut pandang seseorang terhadap lingkungan sertadapat mempengaruhi bagaimana seseorang akan

menerimanya. Faktor-faktor eksternal yang mempengaruhi persepsi adalah:

- a. Ukuran dan penempatan dari obyek atau stimulus. Ukuran ini menyatakan bahwa semakin besarnya ukuran suatu obyek maka semakin mudah untuk dipahami. Bentuk ini akan mempengaruhi persepsi individu dan dengan melihat bentuk ukuran suatu obyek individu akan mudah untuk perhatian pada gilirannya membentuk persepsi.
- b. Warna dari obyek-obyek. Obyek-obyek yang memiliki warna yang baik serta cahaya lebih banyak, akan lebih mudah dipahami (to be perceived) dibandingkan dengan yang sedikit.
- c. Motion atau gerakan. Individu akan lebih banyak memberikan perhatian terhadap obyek yang memberikan gerakan dalam jangkauan pandangan dibandingkan obyek yang diam.

2.3. Safety Riding

2.3.1 Definisi Safety Riding

Safety Riding merupakan cara seseorang untuk meminimalisir tingkat bahaya yang akan terjadi serta memaksimalkan perilaku orang tersebut saat berkendara untuk menciptakan keamanan dimana cara tersebut dilakukan untuk menjamin orang tersebut menciptakan kondisi yang aman dalam melakukan perjalanannya yang mana pengendara berada pada titik yang tidak membahayakan dirinya ataupun pengendara lainnya dijalanan dan menghindari bahaya yang mungkin akan terjadi di sekitar pengendara karena seorang pengendara tidak hanya membutuhkan skill mengendara yang baik tetapi juga membutuhkan perilaku berkendara yang baik. Dimana safety riding ini sendiri membantu seseorang untuk membangun mental yang baik untuk menciptakan keamanan serta menanggulangi resiko. Safety riding terkadang merupakan suatu tindakan yang ditentukan seseorang berdasarkan persepsi yang mereka keluarkan sendiri dari apa yang mereka lihat, keadaan lingkungan serta pengalaman seseorang atas hal yang akan dilakukannya.

2.3.2 Postur saat Berkendara

Seperti yang kita ketahui saat ini, postur dalam berkendara adalah hal yang harus diperhatikan saat seseorang mengendari sepeda motor tersebut karena hasil dari segala aktivitas yang dilakukan seseorang saat berkendara seperti melakukan pengereman, berbelok ataupun aktivitas lainnya sangat dipengaruhi oleh posisi serta letak anggota tubuh saat berkendara. Posisi tubuh tersebut pula yang akan memberikan kenyamanan pengendara selama mengendarai sepeda motornya. Dampak ketika seseorang tidak memberikan letak posisi tubuh yang nyaman maka akan menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan resiko yang cukup besar serta dapat menimbulkan cidera yang lebih serius saat terjadinya kecelakaan. Maka dari itu sangat pentingnya untuk memastikan posisi tubuh yang selalu konsisten di tempat yang tepat serta memberikan kenyamanan saat pengemudi mengendari sepeda motornya. Diambil dari website resmi Honda terdapat 7 riding posture yang harus diperhatikan saat berkendara, yaitu:

- Mata, untuk melihat. Dimana pandangan yang dilakukan oleh mata harus cukup jauh agar mencakup daerah yang lebih luas serta memudahkan dalam mengantisipasi jika ada objek lainnya yang akan mengganggu pandangan mata.
- 2. Pundak, harus santai dan rileks saat mengendarai sepeda motor.
- 3. Siku, sedikit menekuk tidak boleh terlalu tegang ataupun lurus.
- 4. Tangan, menggenggam bagian kemudi motornya sehingga dapat mengendalikan laju motor serta komponen motor lainnya.
- 5. Pinggul, duduk dengan posisi dan kondisi dengan nyaman sehingga dapat dengan mudah mengendalikan sepeda motornya.
- 6. Lutut, harus dalam posisi yang benar serta posisi yang nyaman untuk mengendarai sepeda motor.
- 7. Kaki, meletakkan kaki pada sandaran kaki. Untuk rem yang berada dikaki harus benar-benar diperhatikan, agar dengan mudah melakukan pengereman mendadak jika benar dibutuhkan.

2.3.3 Komponen Safety Riding

Komponen *Safety Riding* merupakan hal yang perlu diterapkan pengendara saat mengendarai sepeda motor, yaitu:

1. Kondisi Pengendara

Sebelum melakukan perjalanan pengendara sepeda motor harus melakukan pemanasan ataupun peregangan otot ditambah lagi perjalanan yang akan dilakukan dalam skala jarak yang jauh, tujuan dilakukannya hal tersebut agar fisik dan mental para pengendara dalam keadaan yang baik sehingga aman dan selamat sampai ke tujuannya. Kondisi tubuh yang baik, meliputi para pengendara yang selalu menerapkan kewaspadaan, kesadaran serta bertingkah laku baik saat melakukan perjalanan tersebut (Khakim, 2016).

2. Penggunaan Alat Pelindung Diri

Saat para pengemudi mengendarai sepeda motor mereka maka hal yang sangat dibutuhkan pengemudi tersebut adalah alat pelindungi diri dimana alat pelindung diri tersebut merupakan alat yang digunakan untuk menciptakan rasa aman dan nyaman dala berkendara serta meningkatan keamanan berkendara.

Alat pelindung diri merupakan alat yang digunakan seseorang untuk melindungi dirinya saat melakukan suatu pekerjaan termasuk mengendarai sepeda motor. Alat pelindung diri yang digunakan para pengemudi harus menciptakan berbagai kondisi yang baik yaitu menciptakan rasa nyaman saat menggunakannya, tidak mengganggu diri sendiri ataupun pengendara lain saat menggunakannya serta memberikan perlindungan yang efektif terhadap bahaya.

Alat pelindung diri yang efektif untuk digunakan terdiri dari:

- Helm

Helm merupakan komponen yang sangat penting bagi pengendara sepeda motor. Helm merupakan alat pelindung diri yang wajib untuk digunakan untuk melindungi kepala dari benturan dan meminimalisir cidera pada kepala jika terjadinya kecelakaan lalu lintas. UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan bahwa pengendara dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm Standar Nasional Indonesia yang sering dikenal helm SNI.

- Sepatu

Kaki merupakan organ yang penting untuk mengendari sepeda motor. Posisi kaki yang nyaman akan memberikan keamanan bagi pengendara sepeda motor tersebut. Maka dari itu alas kaki yang digunakan harus merupakan alas yang nyaman untuk digunakan pengendara sepeda motor. Untuk itu harus menggunakan sepatu untuk melindungi kaki. Penggunaan sepatu mampu melindungi bagian kaki dari bahaya benturan, gesekan dan lain sebagainya. Penggunaan *safety shoes* juga akan membantu mengurangi dampak cedera pada bagian kaki saat terjadinya kecelakaan lalu lintas.

- Jaket

Jaket merupakan komponen alat pelindung diri bagi pengendara sepeda motor. Jaket sebagai pelindung apabila terjadi kecelakaan lalu lintas agar tidak langsung ke badan pengendara selain itu jaket berfungsi sebagai pelindung dari berbagai macam keadaan cuaca yaitu panas ataupun hujan. Jaket yang baik adalah jaket yang tidak mudah sobek ketika dipakai berkendara dan tidak menggelembung saat digunakan, jaket menutupi seluruh lengan serta merekat erat pada leher, pergelangan tangan dan pinggang pengendara. Selain itu pilihan warna juga harus digunakan pada jaket, seandainya pada malam hari lebih baik menggunakan jaket yang berwarna cerah agar mampu dilihat pengemudi lain.

- Alat Pelindung Mata dan Wajah

Alat pelindung mata dan wajah sangat penting untuk digunakan. Mata dan wajah harus dilindungi dari debu, angin, hujan, binatang kecil ataupun bebatuan. Alat pelindung mata sangat penting karena mata adalah indra pengelihatan yang akan membantu pengendara melihat keadaan dijalanan. Pelindung mata digunakan agar tidak terjadi iritasi pada mata. Pelindung mata seperti kacamata harus diperhatikan oleh pengemudi agar memilih sesuai dengan kebutuhan serta tidak mengganggu pengelihatan pengemudi. Pelindung wajah para pengemudi dapat menggunakan masker.

- Sarung Tangan

Sarung tangan merupakan alat pelindung diri yang digunakan untuk mengurangi dampak langsung dari cuaca seperti saat matahari terik. Sarung tangan juga berfungsi untuk melindungi pengemudi dari cidera tinggi saat terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dimana sarung tangan dapat menjadi penahan benturan kuat, goresan ataupun luka lainnya. Sarung tangan yang digunakan juga harus memberikan rasa nyaman bagi pengemudi untuk mengendalikan motornya. Dimana tidak mengganggu pengemudi untuk memegang alat kendali motor (setang).

3. Pemeriksaan Kendaraan

Pemeriksaan kendaraan merupakan hal penting bagi para pengendara sepeda motor sebelum serta setelah melakukan perjalanan. Dimana pemeriksaan kendaraan untuk melihat kelayakan bagian-bagian kendaraan untuk digunakan pengemudi melakukan perjalanan. Kendaraan yang baik, akan memberikan keamanan bagi para pengemudi saat melakukan perjalanan dan sebaliknya jika kondisi kendaraan tidak baik dan pengemudi tetap melakukan perjalanan maka akan memberikan ruang besar untuk dampak berupa terjadinya kecelakaan lalu lintas bagi pengemudi tersebut. Berikut beberapa hal yang harus diperhatikan para pengemudi sebelum berkendara:

- Alat kendali

- a. Kopling dan gas. Alat kendali ini harus berfungsi dengan baik dan benar. Dimana kedua alat kendali ini merupakan alat utama untuk mengendarai sepeda motor sehingga harus benar-benar diperhatikan sebelum memulai perjalanan menggunakan sepeda motor.
- b. Rem. Rem harus diperiksa dengan baik dan benar yaitu rem depan dan rem belakang kendaraan sepeda motor. Dimana rem tersebut berfungsi untuk menghentikan kendaraan dengan baik saat kendaraan melaju. Pemeriksaan rem bertujuan untuk mengetahui apakah rem yang digunakan bekerja dengan baik atau tidak serta untuk mencegah terjadinya kecelakaan jika rem tidak dapat digunakan.
- c. Kabel-kabel. Para pengemudi harus memastikan kabel-kabel yang digunakan mampu berfungsi dengan baik. Tidak terdapat kabel yang kusut, terurai ataupun putus tujuan dimana agar indikato-indikator yang berhubungan dengan kabel dapat berfungsi sesuai sebagaimana

mestinya seperti nyala lampu utama, lampu sein kanan-kiri, lampu rem, klakson dan alat lainnya.

- Rantai

Pemeriksaan rantai harus dilakukan agar tidak mengganggu perjalanan seperti rantai yang kendor ataupun putus. Rantai harus dilumasi dengan oli serta memiliki setelan yang tepat. Harus mengetahui bagaiamana cara merawat rantai dengan baik serta memperhatikan posisi rantai agar pakaian tidak masuk ke dalam rantai.

- Spion

Setelan spion harus diperhatikan dan distel sebelum melakukan perjalanan karena akan sangat berbahaya jika melakukan stel spion saat berkendara. Spion harus distel dengan baik dan benar agar mampu melihat keadaan disekitar yaitu keadaan dibelakang kendaraan maupun disamping kendaraan.

- Ban

Pengecakan ban sebelum melakukan kendaraan karena akan sangat berbahaya jika terdapat berbagai permasalahan pada ban ditambah lagi jika diarea saat terjadinya permasalahan pada ban kendaraan tidak terdapat bengkel. Ban harus aman dari kondisi kekurangan angin ataupun kempes, kemudian tapak ban harus memiliki alur kedalam jangan terlalu licin karena akan sangat berbahaya jika ban dalam keadaan gundul disaat hujan,. Ban adalah komponen untuk menjalankan kendaraan sepeda motor maka dari itu harus benar-benar diperhatikan.

- Lampu Kendaraan Sepeda Motor

Sepeda motor kendaraan harus dipastikan memiliki lampu kendaraan yang baik dan bersih agar dapat digunakan dengan baik bagi pengendara sepeda motor. Berbagai lampu kendaraan dijelaskan sebagai berikut:

a. Lampu utama. Lampu utama harus diperiksa dengan baik dan benar untuk melakukan perjalanan dimana lampu utama berfungsi untuk memberitahu keberadaan kendaraan bagi pengemudi lain saat berkendara serta sebagai pemberi penerangan saat berkendara. Lampu jauh dan dekat harus berfungsi dengan baik dan benar. Tidak

hidupnya lampu utama akan mengganggu penglihatan pengemudi pada malam hari ditambah lagi jika tidak adanya lampu jalan serta akan menambah besar resiko kecelakaan lalu lintas.

- b. Lampu rem. Pengendara harus sangat memperhatikan lampu rem yang digunakan apakah menyala dengan baik ataupun tidak. Lampu rem ini sangat berguna bagi pengendara dibelakang kita jika kita melakukan pemberhentian kendaraan kita apalagi saat memberhentikannya dalam keadaan mendadak.
- c. Lampu sein. Pengendara harus mengecek lampu sein kanan dan kiri apakah masih berfungsi dengan baik. Dimana lampu ini berfungsi untuk memberitahu kepada pengendara yang ada di jalur yang sama maupun jalur yang berbeda ketika kita akan berbelok, berhenti ataupun menyebrang jalur. Sehingga pengemudi lain dapat memberikan jalan kepada pengendara sepeda motor.

Klakson

Para pengendara harus mengecek klakson dengan baik apakah klakson masih berfungsi dengan baik. Pengendara harus mengecek suara yang dihasilkan klakson apakah sudah cukup maksimal untuk digunakan dijalanan.

2.3.4 Faktor Resiko Terjadinya Safey Riding

1. Umur

Umur merupakan perngaruh besar dalam menentukan kecelakaan lalu lintas. Biasanya orang-orang yang berumur diatas 35 tahun lebih berhati-hati dalam menggunakan kendaraan mereka sedangkan umur yang lebih muda akan lebih tidak berhati-hati menggunakan kendaraan mereka sehingga lebih dominan menyebankan kecelakaan lalu lintas.

Menurut *World Health Organization* bahwa 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur yang produktif yaitu 22 - 50 tahun namun pada pernyataan lainnya dijelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama meninggalnya anak-anak didunia dan rentang usia korban dari kecelakaan lalu lintas tersebut adalah berada pada usia 10 – 24 tahun.

2. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan merupakan tahapan dari pendidikan yang diterima oleh seseorang. Dimana tingkat pendidikan dibuat berdasarkan skala usia serta semakin tingginya pendidikan maka akan semakin bertambah pengetahuan yang diberikan serta tingkat kerumitannya akan semakin besar serta cara menyajikan tingkat pendidikan pun akan berbeda. Tingkat pendidikan pun bertahap dimulai dari sekolah dasar, sekolah menengah pertama, sekolah menengah atas hingga sampai perguruan tinggi.

Pendidikan ini merupakan bimbingan yang diberikan seseorang terhadap orang lain untuk dapat menerima informasi serta mendapatkan pengetahuan terhadap sesuatu hal agar dapat lebih mudah dipahami. Sehingga tidak dapat dipungkiri jika semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka akan semakin mudah orang tersebut menerima informasinya dan pada akhirnya akan semakin banyak pula pengetahuan yang dimiliki orang tersebut. Begitupula sebaliknya jika pendidikan yang diambil seseorang rendah maka orang tersebut tidak dapat dengan mudah menerima informasi serta akan sedikit pula pengetahuan yang diterimanya. Sehingga dengan kata lain, pengetahuan akan pentingnya menjadi pengendara lalu lintas yang baik akan lebih mudah diserap dan dipahami seseorang dengan pendidikan yang tinggi tetapi tidak dipungkuri bahwasanya orang yang tidak berpendidikan tinggi juga memahami tentang berlalu lintas dengan baik untuk mengutamakan keselamatan mereka.

3. Masa Berkendara

Masa berkendara merupakan hal yang menjadi sorotan dalam kecelakaan lalu lintas karena kecelakaan lalu lintas terjadi pada usia muda dimana usia muda merupakan usia dengan masa berkendara yang tidak lama/ baru sehingga mereka tidak mempunyai pengetahun *safety riding* yang baik serta usia muda adalah orang yang memiliki kekurangan pengalaman dalam mengendarai sepeda motor. Sehingga angka kecelakaan tertinggi diberikan oleh usia muda.

4. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku. Seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas, maka akan lebih berhati-hati dalam menentukan perilaku yang akan dia ambil atas dasar resiko yang telah diketahui dari berbagai macam perilaku yang berbahaya. Sehingga orang yang banyak pengetahuannya akan lebih berhati-hati dalam mengendarai sepeda motornya untuk mencegah resiko yang akan terjadi.

2.4 Analisis Data

Analisis data merupakan tahap pengerjaan dalam penelitian ini, dimana analisis data menggunakan analisis statistik deskriptif dengan bantuan program aplikasi SPSS.

1. Penentuan Populasi dan Sampel

Populasi atau universe adalah jumlah keseluruhan dari satuan-satuan atau individu-individu yang karakteristiknya hendak diteliti. Dan satuan-satuan tersebut dinamakan unit analisis, dan dapat berupa orang-orang, institusi-institusi, benda-benda, dst. (Djawranto, 1994).

Sampel atau contoh adalah sebagian dari populasi yang karakteristiknya hendak diteliti (Djarwanto, 1994). Sampel yang baik, yang kesimpulannya dapat dikenakan pada populasi, adalah sampel yang bersifat representatif atau yang dapat menggambarkan karakteristik populasi.

Penentuan Variabel Penelitian dimana terdapat variabel bebas dan variabel terikat. Variabel adalah karakteristik yang akan diobservasi dari satuan pengamatan. Karakteristik yang dimiliki satuan pengamatan keadaannya berbedabeda (berubah-ubah) atau memiliki gejala yang bervariasi dari satuan pengamatan ke satuan pengamatan lainnya (Supardi, 2013). Variabel bebas (independent) adalah variabel yang menyebabkan atau memengaruhi, yaitu faktor-faktor yang diukur, dimanipulasi atau dipilih oleh peneliti untuk menentukan hubungan antara fenomena yang diobservasi atau diamati sedangkan variabel terikat adalah faktor-faktor yang diobservasi dan diukur untuk menentukan adanya pengaruh variabel bebas, yaitu faktor yang muncul, atau tidak muncul, atau berubah sesuai dengan yang diperkenalkan oleh peneliti.

2. Teknik Pengambilan Data

Teknik pengambilan data yang digunakan adalah teknik sampling. Teknik sampling merupakan teknik pengambilan sampel. Teknik yang digunakan yaitu probability sampling. Probability sampling merupakan teknik pengambilan sampel yang memberikan ruang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel (Sugiyono, 2011). Metode yang digunakan adalah simple random sampling yang mana dikatakan simple (sederhana) karena pengambilan anggota sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam popuasi (Sugiyono, 2011).

3. Pengambilan sampel secara acak (*simple random sampling*)

Pengambilan sampel secara acak adalah pengambilan Pengambilan sampel secara acak digunakan untuk mendapatkan jumlah sampel dan sampel dengan lebih mudah dimana pengambilan sampel ini dilakukan dengan mengambil sesuai dengan persentase tingkatan kemungkinan kesalahan yang terjadi yaitu dengan pilihan 1%, 5%, ataupun 10% dari populasi.

4. Analisis statistik deskriptif

Analisis statisitik deskriptif merupakan metode-metode yang berkaitan dengan pengumpulan dan penyajian suatu gugus data sehingga memberikan informasi yang berguna. Statistik deskriptif adalah statistika yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum (Supardi, 2013).

Melakukan uji validitas dan reabilitas:

Validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan bahwa variabel yang diukur memang benar-benar variabel yang hendak diteliti oleh peneliti (Cooper, 2006) dalam (Zulganef, 2006). Uji validitas untuk melihat kevalidan dari data kuisioner yang dibuat. Penentuan valid tidaknya suatu pertanyaan berdasarkan nilai r hitung dimana r hitung ≥ r tabel maka data dianggap valid.

Ghozali (2012) menyatakan bahwa reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari pengubah atau konstruk. Suatu

kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Reliabilitas suatu test merujuk pada derajat stabilitas, konsistensi, daya prediksi, dan akurasi. Pengukuran yang memiliki reliabilitas yang tinggi adalah pengukuran yang dapat menghasilkan data yang reliable. Uji reabilitas dilakukan untuk melihat data tersebut apakah konsisten. Hasilnya nanti akan didapatkan nilai alpha cronbach dimana nilai alpha dibandingkan dengan rtabel.

2.5. Penelitian Terdahulu

Penelitian-penelitian sebelumnya yang dijadikan referensi untuk penulisan tugas akhir ini adalah dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

| No | Peneliti (Tahun) | Variabel | Metode | Hasil |
|----|-------------------------|---|---|--|
| 1 | Pangeran, dkk (2016) | Data diri: Gender Usia Jarak Universitas Variabel: Kebiasaan | Kuisioner serta analisis menggunakan Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) dan aspek keselamatan menggunakan SEM (Struktural Equation | Pengendara laki-laki memiliki hubungan antara kebiasaan, perilaku dan penggunaan atribut lebih tinggi dari perempuan serta pengendara diatas 17 tahun hubungan antara |
| 2 | Seva (2017) | Perilaku Berbagai penyebab kecelakaan: Pengalaman berkendara, Penggunaan helm, Minum alkohol saat berkendara, Berkendara terlalu dekat dengan pengerndara lain | Modelling) Kuisioner serta menggunakan analisis deskriptif statis dengan model regresi yaitu statistik Hosmer- Lemeshow (HL) | aspeknya lebih tinggi Didapatkan faktor yang signifikan dalam kecelakaan pengendara sepeda motor yaitu penggunaan minuman alkohol dan harus memiliki perhatian khusus terhadap pengendara sepeda motor dengan berbagai permasalahanya |
| 3 | Sukor, dkk (2016) | Data Diri: Usia Jenis Kelamin Kecepatan Variabel: Persepsi Perilaku | Dari metode sebelumnya dan dikembangkan kembali dengan video kamera kemudian analisis deskripsi dari berbagai macam keadaan jalan yang berbeda-beda. | Dari hasil yang didapatkan bahwa jalan yang eksklusif yang diberikan kepada sepeda motor memiliki kolerasi yang signifikan secara statistik antara perilaku ngebut dengan penggunaan jalur tersebut |

| 4 | Fadilah, dkk (2018) | Data Diri: Usia Jenis Kelamin Variabel: Pengetahuan, Persepsi, Kondisi lingkungan, Pengaruh sosial | Kuisioner dan melakukan analisis Univariat dan Bivariat | Pada akhirnya didapatkan persentase para pelajar yang berperilaku aman dan hubungan beberapa objek yang diamati dengan perilaku |
|---|---------------------------------|--|--|--|
| 5 | Karuppanagounder, dkk (2016) | Observasi penggunaan helm di semua kabupaten/kota di India. Persepsi pengendara tentang penggunaan helm | Kuisioner dengan dengan analisis frekuensi dari survey data penggunaan helm di semua wilayah di India | Hasilnya penggunaan helm maksimal 98% di kota dan minimal 23% di luar kota. 42% pengguna mengungkapkan helm nyaman dan 42% helm mempengaruhi kemampuan pengendara. 57% penggunaan helm tidak diperlukan jika mengemudi hati-hati |

2.6. Kesimpulan

Berdasarkan dari penelitian-penelitian terdahulu yang telah di bahas di atas, maka dalam penelitian diambil 2 macam survei. Yang pertama adalah survei kuisioner dimana survei ini untuk mendapatkan persepsi pengendara tentang pengetahuan safety riding serta perilaku safety riding dimana perilaku safety riding tersebut salah satunya adalah perilaku pengendara dalam penggunaan helm. Dari survei kuisioner tersebut diambillah 2 jenis pertanyaan yang akan ditanyakan yaitu pertanyaan tentang biodata diri (nama, jenis kelamin, masa berkendara,) serta pertanyaan tentang variabel pengetahuan dan perilaku. Kemudian yang kedua merupakan survei video kamera, dimana perekaman video ini bertujuan untuk melihat penggunaan helm bagi pengendara sepeda motor di ruas jalan yang diamati serta perilaku-perilaku pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm dijalanan. Kemudian dari penelitian ini akan dilakukan analisis univariat dan bivariat dengan statistik deskritif dimana menggunakan aplikasi SPSS untuk mendapatkan frekuensi dari hasil kuisioner yang berupa persepsi pengendara serta melakukan tabulasi silang antara beberapa objek persepsi pengendara yang akan diamati. Kemudian mendeskripsikan hasil video kamera tentang perilaku pengendara yang tidak menggunakan helm.