

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Beberapa referensi diperlukan untuk mempelajari serta mengkaji bahan-bahan yang dibutuhkan untuk menyelesaikan penelitian ini. Bahan-bahan yang digunakan bertujuan untuk menyiapkan pertanyaan riset, yaitu:

1. Bagaimana mendapatkan persepsi perilaku berkendara oleh pengendara sepeda motor dibawah umur di kota Palembang?
2. Bagaimana mendapatkan perilaku berkendara oleh pengendara sepeda motor dibawah umur di kota Palembang?
3. Bagaimana mendapatkan perbandingan persepsi perilaku berkendara terhadap perilaku berkendara oleh pengendara sepeda motor dibawah umur di kota Palembang?

Selanjutnya bahan-bahan yang di gunakan sebagai referensi akan dijelaskan secara detail dalam sub-sub berikut.

2.1 Perilaku

2.1.1 Definisi

Perilaku adalah tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan arti yang sangat luas. Salah satunya ialah menurut (Natotomodjo, 2003) perilaku adalah semua kegiatan atau aktivitas manusi baik yang diamati langsung maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar. Perilaku juga di golongan menjadi 2 yaitu bentuk pasif dan aktif.

2.1.2 Proses pembentukan perilaku

Adapun beberapa proses Pembentukan perilaku di pengaruhi oleh beberapa faktor yang berasal dari dalam individu itu sendiri. Berikut Salah satu prosesnya adalah:

1. Persepsi, Persepsi adalah sebagai pengalaman yang dihasilkan melalui indera penglihatan, pendengaran, penciuman, dan sebagainya.
2. Motivasi, Motivasi diartikan sebagai dorongan untuk bertindak untuk mencapai sutau tujuan tertentu, hasil dari pada dorongan dan gerakan ini diwujudkan dalam bentuk perilaku

3. Emosi, Perilaku juga dapat timbul karena emosi. Manusia dalam mencapai kedewasaan semua aspek yang berhubungan dengan keturunan dan emosi akan berkembang sesuai dengan hukum perkembangan, oleh karena itu perilaku yang timbul karena emosi merupakan perilaku bawaan.
4. Belajar, Belajar diartikan sebagai suatu pembentukan perilaku dihasilkan dari praktek-praktek dalam lingkungan kehidupan.

2.2 Perilaku Dalam Berkendara

Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah manusia sebagai pemakai jalan baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya (Dini Anggraini, 2013). Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang-undangan yang berlaku.

2.2.1 Safety Riding

Keselamatan atau *safety riding* merupakan suatu hal yang penting karena pada penggunaan jalan raya pengguna tidak hanya terbatas pada kendaraan bermotor namun juga pengguna jalan lainnya seperti pejalan kaki dan pengguna sepeda (Utari, 2009), *Safety riding* merupakan suatu upaya yang dilakukan pengendara untuk memperkecil kemungkinan terjadinya celaka dan memperbesar tingkat keamanan dalam berkendara. *Safety riding* adalah suatu bentuk perilaku pengendara yang memperhatikan aspek keselamatan dengan tujuan tidak celaka dalam berlalu lintas (Sumiyanto dkk, 2014). Secara umum *safety riding* merupakan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara menurut (Ari Wibowo, 2013).

Dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia yang dikeluarkan (Ditjen perhubungan darat, 2009) di jelaskan bahwa perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding*, meliputi pengendara atau pengemudi kendaraan yang telah memiliki SIM, mematuhi hukum yang berlaku tentang lalu lintas dan angkutan jalan, persiapan kendaraan dan perlengkapan yang tepat untuk

keselamatan pengendara, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan bermotor.

2.2.2 Aggressive Driving

Aggressive driving dapat diartikan sebagai pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan public. Menurut Houtson (2003) *Aggressive driving* dapat melibatkan berbagai perilaku yang berbeda termasuk perilaku mengikuti, mengklakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh, di suasana lalu lintas tenang. Dalam National Highway and Traffic Safety Administration menyebutkan bahwa *Aggressive driving* adalah menggunakan kendaraan bermotor dengan cara membahayakan atau cenderung atau membahayakan orang lain atau property jalan.

Adapun *aggressive driving* terbagi menjadi beberapa jenis menurut James dan Nahl (2000) adalah sebagai berikut :

1. kategori I (ketidaksabaran dan ketidakperhatian)
 - Menerobos lampu merah
 - Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning
 - Berpindah-pindah jalur
 - Mengemudi 5-15 km/jam diatas batas kecepatan maximum
 - Berjalan terlalu dekat dengan kendaraan didepannya
 - Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan (berbelok/berhenti)
 - Menambah/mengurangi kecepatan secara mendadak
2. kategori II (adu kecepatan)
 - Menghalangi orang yang akan pindah lajur, menolak memberikan jalan
 - Memperkecil jarak kedekatan dengan kendaraan di depannya
 - Mengancam dan memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak
 - Mengikuti kendaraan lain untuk memberikan hukuman atau mengancam kendaraan tersebut
 - Memotong jalan kendaraan lain untuk menyerang atau membalas pengemudi lain
 - Mengerem secara mendadak untuk menyerang

3. Kategori III (ugal-ugalan dan kemarahan di jalan)
 - Mengejar pengemudi lain untuk berduel
 - Mengemudi pada kondisi mabuk
 - Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain
 - Menyerang pengemudi lain dengan menggunakan kendaraannya sendiri dan memukul suatu objek
 - Mengemudi dengan kecepatan yang sangat tinggi

Sedangkan menurut Tasca (2000) tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai pengemudi agresif yaitu sebagai berikut :

1. Mengikuti terlalu dekat
2. Keluar masuk jalur
3. Mendahului dengan kasar
4. Memotong ke depan kendaraan yang berbeda jalur dengan jarak yang dekat
5. Mendahului dari bahu jalan
6. Berpindah-pindah jalur tanpa memberikan tanda
7. Menghalangi pengemudi lain untuk mendahului
8. Tidak mau memberikan kesempatan pengemudi lain untuk masuk ke dalam jalur
9. Mengemudi dengan kecepatan tinggi yang kemudian menimbulkan tingkah laku mengikuti dan berpindah jalur
10. Melewati (melanggar) lampu merah
11. Melewati tanda yang seharusnya berhenti sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya

2.2.3 Perilaku aman sebelum berkendara

Perilaku aman sebelum berkendara atau persiapan penting untuk diperhatikan oleh setiap pengendara hal ini disebabkan karena dengan memperhatikan serta menyiapkan segala sesuatu sebelum berkendara dapat meminimalisir kemungkinan hal-hal yang tidak diinginkan. Berikut ini ketentuan hukum untuk pengendara sepeda motor berdasarkan UU No. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan :

1. Setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki surat izin mengemudi (SIM) untuk sepeda motor yang mampu mengemudikan kendaraannya sengan sejajar
2. Pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki
3. Mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan
4. Sepeda motor diperuntukan untuk 2 (dua) orang
5. Sepeda motor yang digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan
6. Pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm yang di rekomendasikan keselamatannya dan terpasang dengan benar

2.3 Persepsi

2.3.1 Definisi

Persepsi adalah kemampuan otak dalam menerjemahkan stimulus atau proses untuk menerjemahkan stimulus yang masuk ke dalam alat indera manusia (Sugiartono, 2007). Terdapat beberapa perbedaan persepsi antar individu dalam hal perbedaan sudut pandang dalam pengindraan. Bimo Walgito (2004: 70) mengungkapkan bahwa persepsi merupakan suatu proses pengorganisasian, penginterpretasian terhadap stimulus yang diterima oleh organisme atau individu sehingga menjadi sesuatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang integrated dalam diri individu.

2.3.2 Syarat Terjadinya Persepsi

Menurut Sunaryo (2004: 98) syarat-syarat terjadinya persepsi adalah sebagai berikut:

1. Adanya objek yang dipersepsi
2. Adanya perhatian yang merupakan langkah pertama sebagai suatu persiapan dalam mengadakan persepsi.
3. Adanya alat indera/reseptor yaitu alat untuk menerima stimulus
4. Saraf sensoris sebagai alat untuk meneruskan stimulus ke otak, yang kemudian sebagai alat untuk mengadakan respon.

2.3.3 Faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Menurut Miftah Toha (2003: 154), terdapat beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi seseorang adalah sebagai berikut :

1. Faktor internal, perasaan, sikap dan kepribadian individu, prasangka, keinginan atau harapan, perhatian (fokus), proses belajar, keadaan fisik, gangguan kejiwaan, nilai dan kebutuhan juga minat, dan motivasi.
2. Faktor eksternal, latar belakang keluarga, informasi yang diperoleh, pengetahuan dan kebutuhan sekitar, intensitas, ukuran, keberlawanan, pengulangan gerak, hal-hal baru dan familiar atau ketidak asingan suatu objek.

2.4 Pengendara Kendaraan Bermotor

Pengemudi merupakan orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau disebut juga pengendara. Menurut undang-undang No.3 tahun 1965 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya pasal 1 menyebutkan bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan atau yang langsung mengawasi orang lain yang mengemudikannya. Adapun ketentuan-ketentuan pengemudi diatur dalam undang-undang No.3 tahun 1965 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya bab III pasal 5 yaitu sebagai berikut :

1. Harus dapat memperlihatkan surat izin mengemudi, surat nomor kendaraan, surat coba kendaraan, surat uji, kendaraan atau tanda-tanda bukti lainnya yang berlaku, sebagaimana diwajibkan menurut ketentuan-ketentuan Undang-undang ini
2. Harus memenuhi seluruh ketentuan-ketentuan Undang-undang ini tentang penomoran, penerangan, peralatan, susunan, perlengkapan, pemuatan dari kendaraannya dan syarat-syarat penggandengan dengan kendaraan lain
3. Harus memenuhi semua peraturan berdasarkan ketentuan-ketentuan pasal 14
4. Harus mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar tanpa dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu yang mengandung alkohol atau obat bius ataupun oleh hal-hal lain.

2.4.1 Persyaratan Pengendara

sikap tanggap jawab dari pengemudi serta kehati-hatian diperlukan karena merupakan suatu hal yang penting. Sikap tanggap jawab dari pengemudi serta kehati-hatian akan mempengaruhi dalam pengambilan keputusan serta tindakan saat berkendara. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan. Adapun ketentuan-ketentuan pengemudi diatur dalam undang-undang No.3 tahun 1965 tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya bab VIII yaitu sebagai berikut :

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
2. Surat Izin Mengemudi terdiri atas 2 (dua) jenis:
 - Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.
3. Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
4. Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.
5. Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan.

2.4.2 Ketentuan Pengendara

Pengendara memiliki beberapa ketentuan-ketentuan yang harus di patuhi. Adapun ketentuan pengendara di atur dalam undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 106 menyebutkan bahwa :

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.

3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - Rambu perintah atau rambu larangan
 - Marka jalan
 - Alat pemberi isyarat lalu lintas
 - Gerakan lalu lintas
 - Berhenti dan parkir
 - Peringatan dengan bunyi dan sinar
 - Kecepatan maksimal atau minimal
 - Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
5. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
 - Surat Izin Mengemudi;
 - Bukti lulus uji berkala; dan/atau
 - Tanda bukti lain yang sah.
6. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
7. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
8. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
9. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

2.5 Lalu Lintas

2.5.1 Definisi

Menurut undang-undang no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi pindah kendaraan, orang, dan/atau barang jalan dan fasilitas pendukung. Dalam berlalu lintas terdapat beberapa peraturan serta rambu-rambu yang wajib dipatuhi oleh pengguna jalan raya demi kepentingan bersama hal ini dimuat dalam undang-undang no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan lalu lintas.

2.5.2 Tujuan lalu lintas dan angkutan jalan

Adapun tujuan lalu lintas dan angkutan jalan menurut undang-undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

2.5.3 Disiplin lalu lintas

Kedisiplinan dalam berlalu lintas merupakan suatu bentuk perilaku individu berupa tanggung jawab terhadap norma-norma ataupun peraturan yang berlaku di jalan raya hal ini meliputi pengetahuan serta penataan pengemudi ketika mengemudikan kendaraan. Menurut fatnanta (2009) disiplin lalu lintas memiliki aspek-aspek sebagai berikut :

1. Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas.

Perundang-undangan lalu lintas dan angkutan raya pada dasarnya berisikan seruan, larangan dan perizinan yang mencakup tiga bidang utama yaitu:

- Peraturan mengenai pemakai jalan utama yang mencakup manusia sebagai pejalan kaki
- Pengemudi kendaraan bermotor dan tidak bermotor

- Hewan yang berada di jalan tersebut
2. Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain
Kedisiplinan akan lalu lintas dari diri individu dapat berkembang apabila timbul rasa saling menghargai antar sesama pengguna jalan raya.
 3. Kehati-hatian dan kewaspadaan
 4. Kesiapan diri dan kondisi kendaraan yang digunakan

2.6 Responden Penelitian

Responden penelitian adalah pengendara sepeda motor dibawah umur atau pelajar yang membawa sepeda motor ke sekolah. Terdapat beberapa kategori dalam pengklasifikasian kelompok umur dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini kategori umur yang menjadi subjek penelitian adalah dibawah atau sama dengan 17 tahun. Berikut merupakan pengklasifikasian kategori umur menurut departemen kesehatan RI (2009) :

1. masa balita = 0-5 tahun
2. masa kanak-kanak = 5-11 tahun
3. masa remaja awal = 12-16 tahun
4. masa remaja akhir = 17-25 tahun

2.7 Sampel Acak Sederhana (*Simple Random Sampling*)

sistem pengambilan sampel di perlukan agar mendapatkan responden yang sesuai dengan tujuan penelitian. *Simple random sampling* adalah metode penarikan dari sebuah populasi atau semesta dengan cara tertentu sehingga anggota populasi memiliki peluang yang sama untuk dipilih (Kerlinger, 2006). *Simple random sampling* adalah teknik untuk mendapatkan sampel yang langsung pada unit sampling dengan demikian setiap sampling sebagai unsur populasi yang terpencil memperoleh peluang yang sama untuk menjadi sampel atau untuk mewakili populasi (Margono, 2004). Dalam penelitian ini tidak ada batasan umur dalam pengambilan sampel acak.

2.8 Metode Slovin

Jumlah sebaran sampel penelitian yang didapatkan dengan menggunakan persamaan rumus slovin. Rumus slovin adalah rumus atau persamaan untuk

menghitung jumlah sampel minimal apabila perilaku dari sebuah populasi tidak diketahui secara pasti. Rumus ini pertama kali diperkenalkan oleh slovin pada tahun 1960. Biasa digunakan dalam penelitian dengan jumlah populasi besar. Persamaan slovin dapat dilihat pada persamaan 2.1

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \dots\dots\dots (2.1)$$

Keterangan :

- n = jumlah sample
- N = jumlah populasi
- e = error margin (0,05)

2.9 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif merupakan metode yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan faktual tentang fakta serta hubungan antar variabel yang diteliti dengan cara mengumpulkan data mengolah, menganalisis dan menginterpretasi data lama pengujian hipotesis statik. Metode deskriptif adalah penelitian yang dilakukan untuk mengetahui keberadaan variabel mandiri, baik hanya pada satu variabel atau lebih (variabel yang berdiri sendiri) tanpa membuat perbandingan dan mencari hubungan variabel itu dengan variabel yang lain (Sugiono, 2009). Maka dari pengertian tersebut dapat diartikan bahwa analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif merupakan metode yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan faktual tentang fakta serta hubungan antar variabel yang diteliti dengan cara mengumpulkan data mengolah, menganalisis dan menginterpretasi data lama pengujian hipotesis statik. Penggunaan metode ini ditunjukkan untuk menggambarkan konsep perilaku pengguna sepeda motor di bawah umur di lokasi penelitian. Data yang dibutuhkan sesuai dengan masalah-masalah yang ada dan sesuai dengan tujuan penelitian.

1. Variabel bebas / *Independent*

Variabel bebas adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi berubahannya atau timbulnya variabel terikat (*dependent*). (Sugiono, 2010)

2. Variabel terikat / *Dependent*

Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas (*independent*). (Sugiono, 2010)

2.10 Skala Likert

Skala likert adalah skala yang pengukuran yang dikembangkan oleh likert (1932). Skala likert mempunyai beberapa butir pertanyaan yang dikombinasikan sehingga membentuk sebuah skor atau nilai yang merepresentasikan sifat individu. Dalam proses analisis data komposit skor biasanya jumlah atau rata-rata dari semua pertanyaan dapat digunakan. Penggunaan jumlah dari semua butir pertanyaan valid karena setiap butir pertanyaan adalah indikator dari variabel yang direpresentasikannya (Budiaji, 2013). Contoh skala likert dapat dilihat pada tabel 2.1

Tabel 2.1 Contoh Pertanyaan Skala Likert

NO	KETERANGAN	SS	S	RG	TS	STS
1	Saya sering menerobos lampu merah					
2	Saya sering menambah kecepatan secara mendadak					
3	Saya sering mendahului dari bahu jalan (trotoar)					
4	Saya sering mengemudi dengan kecepatan tinggi					

2.11 Kamera Pengawas / CCTV

Salah satu teknologi yang sudah digunakan dalam pemantauan lalu lintas di negara-negara maju adalah dengan menggunakan cctv kamera untuk menggantikan peranan manusia. Pekerjaan yang dilakukan oleh petugas tidak banyak berbeda dengan sebelum menggunakan kamera video, perbedaan yang ada hanyalah masalah tempat melakukan pengamatan yaitu satu dilapangan dan satu lagi di pusat pemantauan lalu lintas (Angkat, 2004). Teknologi komputer telah berkembang dengan pesat sehingga hampir seluruh aktivitas hidup manusia menggunakan komputer sebagai alat bantu. Salah satu kemajuan yang sangat pesat dengan menggunakan teknologi komputer adalah membangun perangkat lunak untuk mendapatkan informasi. penelitian awal dalam pemantauan lalu lintas dengan menggunakan kamera video sebagai alat dalam mendeteksi kendaraan telah dilakukan (Angkat, 2004), tetapi dilakukan secara off line.

2.12 IRSMS (*Integrated Road Safety Management System*)

IRSMS merupakan sistem informasi kecelakaan lalu lintas yang memuat data-data yang berhubungan dengan lalu lintas dan kecelakaan. Program ini berbasis web dan dapat digunakan untuk mengidentifikasi penyebab kecelakaan, identifikasi lokasi rawan kecelakaan. Adapun data jenis pengendara yang ada di IRSMS adalah sebagai berikut

Tabel 2.3 Jenis Pengendara

No	Jenis Pengendara
1.	Melakukan aktifitas lain
2.	Salah memberi isyarat
3.	Gagal memberi tanda
4	Tertidur / kelelahan
5	Menggunakan HP
6	Berhenti mendadak
7	Mendadak merubah kecepatan
8	Ceroboh saat menyalip
9	Ceroboh terhadap lalu lintas dari depan
10	Ceroboh saat belok
11	Berkendara lebih dari 2 orang
12	Menyalip di tikungan
13	Salah posisi parkir
14	Mengabaikan APILL
15	Mengabaikan aturan lajur
16	Melampaui batas kecepatan
17	Melawan Arus Lalu lintas
18	Ceroboh aturan lajur
19	Mengabaikan Polisi
20	Memotong setelah menyalip
21	Mengabaikan rambu dan marka
22	Gagal menjaga jarak aman
23	Mengabaikan hak jalur pejalan kaki

2.13 Batas Kecepatan

Menurut peraturan menteri perhubungan RI No. 111 tahun 2015 menyebutkan “Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan

secara nasional”. Batas kecepatan sebagaimana di maksud ditetapkan sebagai berikut:

- a. Paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan;
- b. Paling tinggi 80 (delapan puluh) kilometer per jam untuk jalan antarkota;
- c. Paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan perkotaan
- d. Paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman.

2.14 Penelitian sebelumnya

Adapun beberapa penelitian sebelumnya yang dapat dijadikan referensi mengenai konsep perilaku pengendara sepeda motor di bawah umur dapat dilihat pada tabel 2.4

Tabel 2.4 Penelitian sebelumnya

Judul	Penulis	Metode yang digunakan	Hasil penelitian
faktor-faktor penyebab maraknya pengendara motor di bawah umur di desa Rancamanyar kecamatan beleendah kabupaten bandung	Dewi Asri Nurlia, Siti Komariah dan Bagja Waluya (2017)	Penelitian melihat berbagai faktor yang mempengaruhi maraknya pegendara motor dibawah umur. Responden dari penelitian adalah pengendara dibawah umur dan orang tua. Metode pengambilan data yang digunakan adalah wawancara serta observasi dan didukung oleh hasil dokumentasi.	Hasil penelitian ini adalah terdapat faktor intern (keluarga dan orang tua) dan faktor ekster (lingkungan dan teman) yang menyebabkan penggunaan sepeda motor pengendara dibawah umur. Serta beberapa alasan lainnya yaitu jarak tempuh serta efisiensi waktu.
Model Perilaku Pengendara Berisiko Pada Remaja	Ivan Muhammad Agung (2014)	Metode yang digunakan adalah korelasi dan regresi dengan bantuan SPSS. Teknik pengumpulan data menggunakan kusioner	Hasil menunjukkan bahwa variabel kepribadian, sikap dan persepsi berpengaruh terhadap perilaku berisiko pengendara pada remaja
Kepatuhan remaja dalam berlalu lintas	Fekti Rakhmani	Metode yang digunakan adalah deskriptif dengan subyek penelitian adalah remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas (wawancara terhadap remaja yang terkena tilang) narasumber adalah sesuai kriteria yang ditentukan. Pengumpulan data adalah dengan observasi dan wawancara.	Bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh remaja adalah menggunakan jalan dengan cara yang dapat membahayakan lalu lintas, tidak dapat memperhatikan surat-surat kendaraan serta SIM, membiarkan kendaraan dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki SIM.

Perilaku pengendara sepeda motor pada remaja di Surakarta	Triana Nur Baiti (2018)	Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif. Pengambilan data menggunakan metode survey. Alat pengumpulan data adalah Kuisisioner terbuka. Dengan pemilihan subyek menggunakan metode <i>purpose sampling purposive</i> .	Pada pengendara remaja <i>Aggressive driving</i> lebih banyak dilakukan oleh laki-laki. Sebagian besar remaja melakukan <i>dangerous driving</i> dan perilaku yang paling banyak dilakukan adalah agresiv <i>driving</i> yang ditunjukkan dengan respon ataupun pelanggaran.
---	-------------------------	--	--

2.15 Kesimpulan

Dari beberapa bahan-bahan kajian diatas yang dapat dijadikan referensi sebagai dasar penelitian ini didapatkan beberapa kesimpulan untuk pengambilan data yang akan di gunakan dalam penelitian serta metode yang digunakan dalam analisis data penelitian. Pengambilan data persepsi yang akan di lakukan menggunakan metode kuisisioner dan wawancara. Pengambilan data perilaku akan di lakukan dengan menggunakan video kamera di lokasi penelitian. Metode analisis data yang akan di gunakan yaitu metode analisis deskriptif .