

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

*Safety riding* bertujuan untuk meningkatkan keselamatan berkendara dengan menciptakan kondisi yang tidak berbahaya bagi pengendara lain dan mengetahui potensi bahaya yang ada di sekitar kita. *Safety riding* berarti mengendarai sepeda motor dengan aman sesuai aturan. Poin utama dari lalu lintas yang aman adalah mengutamakan keselamatan yaitu keselamatan pribadi dan keselamatan pengguna jalan lainnya (Casafranca, 2018).

*Safety riding* berarti upaya untuk meminimalkan tingkat bahaya dan mengupayakan lebih keselamatan dalam berkendara untuk menciptakan situasi dimana saat berada dalam situasi yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang ada di sekitar serta pemahaman tentang pencegahan dan kontrol. Wujud dari pemahaman ini ialah saat mengendarai kendaraan kita harus menciptakan landasan berpikir yang peduli terhadap keselamatan dan mengutamakan keselamatan diri sendiri serta orang lain (Heryono et al., 2020).

##### **2.1.1 Penggunaan Alat Keamanan Dalam Berkendara**

Penggunaan alat pengaman saat berkendara sangat diperlukan, hal tersebut dilakukan untuk meminimalisir kejadian yang tidak terduga saat berkendara, alat pengaman berkendara ini adalah (Kaisun, 2020) :

##### **1. Helm**

Pemakaian helm yang sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) sangat penting saat berkendara, karena dengan menggunakan helm dapat

meminimalisir angka kematian akibat kecelakaan saat berkendara, serta melindungi kepala dari benda keras saat berkendara. Kecelakaan dapat terjadi saat mengemudi (Komang et al., 2019). Pasal 291 (1) dan (2) UU No. 22 Tahun 2009 mengatur pengendara sepeda motor wajib memakai helm Standar Nasional Indonesia (SNI) yang dapat dikenali dari adanya tanda SNI pada helm. Helm harus dalam kondisi baik dengan selalu diperiksa secara berkala, tali helm harus dikencangkan dengan benar saat digunakan, kaca serta warna helm dalam keadaan bersih agar terlihat jelas.

#### 2. Pelindung mata dan wajah

Kacamata dan masker menjadi alat yang diperlukan saat berkendara. Alat tersebut bertujuan agar terhindar dari angin, debu, binatang kecil dan sebagainya. Penggunaan kacamata hitam tidak dianjurkan untuk berkendara pada saat malam hari, karena hal tersebut dapat menghalangi pengelihatannya.

#### 3. Jaket

Jaket berfungsi sebagai perlindungan diri jika terjadi cedera saat berkendara, selain itu jaket melindungi kita dari berbagai kondisi cuaca di luar saat sedang berkendara.

#### 4. Sepatu

Sepatu bisa menjadi salah satu hal terpenting saat berkendara. Sepatu yang kita kenakan harus dapat menjadi pelindung kaki dari benturan atau gesekan saat berkendara. Kenakan sepatu yang menapak dengan baik.

### **2.1.2 Pengecekan Kondisi Kendaraan**

Pemeriksaan bagian-bagian dalam kendaraan sangat penting bagi pengendara sepeda motor karena berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan

sepeda motor. Periksa sebelum berkendara untuk menghindari situasi berbahaya (*unsafe condition*) saat berkendara (Muryatma, 2018).

Pengecekan yang dilakukan sebelum melakukan perjalanan dengan sepeda motor pengendara harus memeriksa keadaan motor terlebih dahulu untuk memastikan tidak ada kendala di motor dan siap untuk di kendarai, hal-hal yang harus diperhatikan tersebut meliputi (Astuti, 2020):

- 1) Rem : periksa rem depan dan belakang sebelum berkendara.
- 2) Ban : periksa tekanan sebelum menggunakan kendaraan. Selalu periksa ban apakah terdapat kerusakan seperti bocor, atau pecah.
- 3) Lampu dan Sein : pastikan lampu utama masih menyala serta pastikan lampu sein serta lampu rem bekerja dengan baik.
- 4) Spion : selalu bersihkan spion dan posisikan spion yang pas dengan pandangan kita saat melihat belakang.
- 5) Bahan bakar dan oli : periksa selalu ketersediaan bahan bakar dan oli saat akan berkendara. Kekurangan oli dapat menyebabkan kerusakan pada mesin yang dapat mengakibatkan hilangnya kendali pada mesin saat kita sedang berkendara.

### **2.1.3 Kepemilikan SIM**

Pasal 77 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 Republik Indonesia menjelaskan bahwa setiap pengemudi kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikannya. Pasal 80 (d) mengatur bahwa Surat Izin Mengemudi (SIM) C berlaku untuk mengendarai sepeda motor, untuk memperoleh Kartu SIM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 81, pemohon Surat Izin Mengemudi (SIM) harus memenuhi batas usia 17 tahun, syarat administrasi dan kesehatan serta lulus

ujian (Arifin, 2021). Pembuatan SIM diwajibkan melewati serangkaian persyaratan pembuatan SIM yang salah satunya adalah lolos serangkaian ujian yang dapat dijadikan sebagai penilaian pengetahuan dan keterampilan berkendara para pemohon SIM (A. N. Fadilah, 2017).

Pembuatan SIM hanya dapat dilakukan ketika telah berusia 17 tahun. Perilaku seorang remaja usia 17-21 tahun sangat mudah terpengaruh oleh suatu keadaan, apabila keadaan lingkungan sekitar mengarahkan kepada hal yang dinilai negatif, kemungkinan besar akan mempengaruhi perkembangan perilaku remaja menuju arah yang negatif, sebaliknya bila keadaan lingkungan sekitar mengarahkan kepada perilaku yang lebih bersifat positif, semakin lama remaja tersebut akan lebih condong berperilaku positif pula. Perkembangan perilaku manusia dapat dicapai melalui tahapan kehidupan yaitu pertumbuhan, kedewasaan, kehidupan sosial, pengalaman hidup dan pembelajaran (Wibowo, 2017).

#### **2.1.4 Batas Kecepatan Berkendara**

Tetapan batas kecepatan untuk mencegah kecelakaan dan menjaga sarana lalu lintas. Batas kecepatan ditetapkan secara nasional dan ditandai dengan adanya rambu-rambu yaitu minimal 60 kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan maksimal 100 kilometer per jam di jalan raya, maksimal 80 kilometer per jam di jalan antar kota, maksimal 50 kilometer per jam di daerah perkotaan dan maksimal 30 kilometer per jam di daerah pemukiman (Alexander, 2022).

Batas kecepatan maksimum dapat ditetapkan lebih rendah berdasarkan beberapa faktor, seperti tingginya frekuensi kecelakaan lalu lintas di lingkungan jalan tertentu, kondisi permukaan jalan, lebar jalan, lingkungan jalan dan angkutan jalan (A. N. Fadilah, 2017).

Keputusan batas kecepatan dibuat secara nasional dan dijalankan dengan adanya rambu-rambu jalan. Minimum adalah 60 km / jam dalam lalu lintas ringan dan maksimum adalah 100 km / jam di jalan raya, tetapi masih banyak orang yang mengabaikan perintah pemerintah, sehingga orang yang mengendarai kendaraan dengan terburu-buru atau dengan kecepatan yang tidak wajar dapat membahayakan dirinya sendiri dan orang lain (Ade, 2019).

Pasal 21 UU No. 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional, batas paling tinggi ditentukan berdasarkan kawasan (pemukiman, kawasan perkotaan, jalan antar kota dan jalan bebas hambatan) atas pertimbangan keamanan atau pertimbangan khusus lainnya. Pemerintah daerah dapat menetapkan batas kecepatan lokal yang harus ditampilkan pada rambu-rambu jalan. Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas maksimal 60 kilometer per jam dalam kondisi arus bebas, ketentuan lebih lanjut mengenai batas kecepatan di atur dengan peraturan pemerintah (Arifin, 2021).

## **2.2 Kecelakaan Berlalu lintas**

Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa di mana kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan, terkadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan cedera atau kematian pada manusia atau hewan (Saputra, 2017).

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 yang menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan adalah suatu kejadian lalu lintas yang tidak diharapkan dan tidak dikehendaki yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain dan mengakibatkan kematian atau kerugian harta benda (Eldanari, 2018). Kecelakaan

lalu lintas banyak terjadi pada pengemudi sepeda motor berusia 15 hingga 20 tahun, dan sebanyak 30% tidak memiliki SIM atau memiliki masalah dengan SIM mereka, dan juga telah ditemukan juga bahwa 31% dari pengendara dalam keadaan mabuk yang dapat berakibat fatal. Pengendara juga mengalami cedera serius terkait penggunaan helm, hingga 35% pengendara berusia 15-20 tahun mengalami luka berat karena tidak menggunakan helm (Kusumastutie, 2018).

Kelalaian pengguna jalan adalah penyebab paling umum dari kecelakaan lalu lintas dan dimotivasi oleh banyak pelanggaran fasilitas lalu lintas. Pengendara mengabaikan peraturan yang berlaku, mempraktikkan gaya mengemudi yang tidak terlatih dan mengendarai kendaraan sesuka hati dengan kesadaran pengendara yang rendah. Kecelakaan lalu lintas juga banyak disebabkan oleh mengemudi mengantuk, mengemudi dalam keadaan mabuk dan mengemudi sambil mudah tergoda oleh tindakan pengguna jalan lainnya (Endang Sugiarti, 2019) dalam (Ade, 2019).

### **2.2.1 Faktor Kecelakaan Berlalu lintas**

Bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering dilakukan oleh remaja adalah sebagai berikut (Kusumastutie, 2018a) :

- a. Kebut-kebutan
- b. Tidak memiliki atau membawa SIM saat berkendara
- c. Melanggar rambu-rambu lalu lintas
- d. Tidak menggunakan helm
- e. Menggunakan HP saat mengemudi
- f. Konsumsi alkohol saat mengemudi
- g. Tidak menggunakan *safety belt*

#### h. Mengemudi agresif

Faktor-faktor risiko kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor meliputi faktor manusia, kendaraan dan lingkungan fisik sebagai berikut (Paramitha, 2017) :

##### a. Faktor Manusia

Manusia menjadi faktor terbesar dalam kecelakaan lalu lintas. Manusia memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu saat berkendara di jalan raya, adapun faktor-faktor yang disebabkan oleh manusia yaitu antara lain lengah, mengantuk, lelah, mabuk, tidak tertib, tidak terampil dan mabuk.

##### b. Faktor Kendaraan

Pemilihan kendaraan yang sesuai dengan kebutuhan dan porsi diri masing-masing menjadi hal penting yang harus diperhatikan oleh pengendara saat di jalan raya. Faktor-faktor yang menimbulkan kecelakaan akibat kendaraan ialah seperti rem blong, ban selip, lampu kendaraan dan kondisi kendaraan yang sudah tidak layak untuk digunakan dalam berkendara.

##### c. Faktor Lingkungan Fisik

Salah satu faktor eksternal terjadinya kecelakaan lalu lintas ialah faktor lingkungan fisik. Faktor lingkungan fisik terdiri dari faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi jalan yang rusak, berlubang, bergelombang, sedang dalam perbaikan, gelap, jalanan yang padat, tidak ada marka jalan, tikungan, tanjakan atau turunan tajam, sedangkan untuk faktor lingkungan ditentukan oleh kondisi cuaca seperti hujan deras, berkabut, berasap.

### **2.2.2 Penggolongan Kecelakaan Berlalulintas**

Berdasarkan pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 229, ciri kecelakaan lalu lintas bisa dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, ialah :

1. Kecelakaan lalu lintas ringan, ialah kecelakaan yang menyebabkan kerusakan pada kendaraan atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang, ialah kecelakaan yang menyebabkan luka ringan dan kerusakan pada kendaraan atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat, ialah kecelakaan yang menyebabkan korban meninggal dunia atau luka berat.

### **2.2.3 Dampak Kecelakaan Berlalulintas**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak yang akan dialami oleh korban akibat kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi tiga bagian yaitu (Kaisun, 2020) :

1. Korban jiwa adalah korban yang terbukti meninggal dunia dalam kecelakaan lalu lintas dalam waktu 30 hari setelah kecelakaan.
2. Cedera serius adalah korban kecelakaan yang cacat karena cedera atau yang memerlukan rawat inap selama lebih dari 30 hari setelah kecelakaan. Cacat digolongkan menjadi suatu kejadian jika ada anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selamanya. Cedera ringan merupakan korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak membutuhkan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit dari 30 hari.



## **2.3 Remaja**

Masa remaja adalah masa peralihan atau transisi dari anak menuju masa dewasa, dengan ditandai perkembangan fisik dan mental. Remaja adalah penduduk dalam rentang usia 10-19 tahun, menurut Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 25 tahun 2014, remaja adalah penduduk dalam rentang usia 10-18 tahun dan menurut Badan Kependudukan dan Keluarga Berencana (BKKBN) rentang usia remaja adalah 10-24 tahun dan belum menikah (Diananda, 2019).

Remaja merupakan masa dimana peralihan dari masa anak-anak ke masa dewasa, yang telah meliputi semua perkembangan yang dialami sebagai persiapan memasuki masa dewasa. Perubahan perkembangan tersebut meliputi aspek fisik, psikis dan psikososial. Masa remaja merupakan salah satu periode dari perkembangan manusia. Remaja ialah masa perubahan atau peralihan dari anak-anak ke masa dewasa yang meliputi perubahan biologis, perubahan psikologis dan perubahan sosial (Sofia & Adiyanti, 2013) dalam (Firdaus & Mahargia, 2018).

### **2.3.1 Ciri-ciri Pubertas Remaja**

Masa remaja, berbagai perubahan terjadi pada diri yang biasanya disebut dengan dengan pubertas. Pubertas memberikan tanda tanda kepada anak yang sedang menuju dewasa. Ciri-ciri pubertas ditandai sebagai berikut (Dina Rahmawati, 2021) :

- a. Berat dan tinggi badan akan bertambah
- b. Tumbuh bulu kemaluan
- c. Payudara membesar dan menstruasi (pada anak perempuan)
- d. Mimpi basah (pada anak laki-laki)
- e. Meningkatnya kemampuan berfikir

- f. Memiliki perasaan yang lebih sensitif atau emosional
- g. Perkembangan organ vital

### **2.3.2 Pengelompokkan remaja**

Pengelompokkan remaja dibagi menjadi berikut (Diananda, 2019) :

#### **a. Pra Remaja (11 atau 12 – 13 atau 14 tahun)**

Periode pra pubertas ini sangat singkat, hanya berlangsung sekitar satu tahun. Anak laki-laki usia 12 atau 13 sampai 13 atau 14. Fase ini disebut juga fase negatif karena perilakunya cenderung negatif karena masa komunikasi yang sulit antara anak dan orang tua. Perkembangan fungsi fisik juga dapat terganggu oleh perubahan seperti perubahan hormonal yang menyebabkan perubahan suasana hati yang tidak terduga.

#### **b. Remaja awal (13 atau 14 tahun – 17 tahun)**

Tahapan remaja awal menunjukkan perubahan yang terjadi sangat cepat dan mencapai puncaknya, ketidakseimbangan dan ketidakstabilan emosional ada dalam banyak hal pada usia ini status mereka tidak diketahui dan mereka mencari identitas diri. Pola hubungan sosial mulai berubah, mirip dengan anak muda yang seringkali merasa berhak mengambil keputusan sendiri. Periode ini remaja menjadi semakin logis dan idealis, menghabiskan lebih banyak waktu di dunia luar.

#### **c. Remaja Lanjut (17-20 atau 21 tahun)**

Remaja lanjut ditandai dengan timbulnya rasa sangat ambisius dan antusias, memiliki energi dan dorongan emosional yang besar, mampu merencanakan masa depan dan mempertimbangkan akibat dari tindakan mereka.

## 2.4 Siswa Sekolah Menengah Atas

Siswa diartikan sebagai orang yang berada dalam taraf pendidikan, yang dalam beberapa literatur murid juga disebut sebagai anak didik. Siswa dianggap sebagai seseorang peserta didik yang mana nilai kemanusiaan sebagai individu, makhluk sosial yang mempunyai identitas merah harus dikembangkan untuk mencapai tingkatan optimal (Safitri, 2019).

### 2.4.1 Karakteristik Siswa SMA

Karakteristik anak SMA umur 16-18 tahun antara lain (Qurotul A'yun, 2018) :

a. Psikis atau Mental :

1. Banyak memikirkan dirinya sendiri
2. Mental menjadi stabil dan matang
3. Membutuhkan pengalaman dari segala segi
4. Sangat senang terhadap hal-hal yang ideal dan senang sekali jika memutuskan masalah-masalah pendidikan, pekerjaan, perkawinan, pariwisata dan kepercayaan

b. Sosial :

1. Sadar dan peka terhadap lawan jenis
2. Lebih bebas
3. Berusaha lepas dari lindungan orang dewasa atau pendidik
4. Senang pada perkembangan sosial
5. Senang pada masalah kebebasan diri dan berpetualang
6. Sadar untuk berpenampilan dengan baik dan cara berpakaian rapih dan baik

7. Tidak senang dengan persyaratan-persyaratan yang ditentukan oleh kedua orang tua
8. Pandangan kelompoknya sangat menentukan sikap pribadinya

#### c. Perkembangan Motorik

Tahapan ketika anak-anak tumbuh menjadi dewasa dan menjadi lebih kuat dan lebih baik secara fisik, keterampilan motorik dan mental mereka juga siap menerima latihan untuk meningkatkan keterampilan motorik mereka, untuk itu mereka bersedia menjalani pelatihan intensif diluar jam pelajaran. Bentuk penyajian dari apa yang telah mereka pelajari sebaiknya berupa latihan dan tugas.

#### **2.5 Perilaku Berkendara**

Tingkah laku manusia adalah respon atau tanggapan individu terhadap rangsangan baik eksternal maupun internal, misal pikiran, pendapat, tindakan (Noorkasiani dkk., 2019). Perilaku dari sudut pandang biologi adalah aktivitas atau kegiatan organisme yang bersangkutan, sehingga dapat dikatakan bahwa tingkah laku manusia pada hakekatnya adalah kegiatan orang itu sendiri, seperti berbicara, berjalan, menangis, tertawa, bekerja, menulis, membaca dan lain-lain, yang dapat diamati secara langsung maupun tidak langsung secara visual (Permatasari, 2018).

Berkendara yang aman melibatkan 3 hal yaitu sebelum, selama dan sesudah mengemudi. Menurut penelitian yang dilakukan, perilaku sebelum berkendara meliputi peregangan untuk mengendurkan otot dan pemeriksaan kendaraan bermotor untuk kelengkapan dan kondisinya. Perilaku saat berkendara antara lain membawa dokumen lengkap dengan format SIM C dan STNK serta mengenakan pakaian *safety* seperti jaket, sepatu, sarung tangan dan masker (Casafranca, 2018).

### 2.5.1 Faktor Perilaku Berkendara

Tiga faktor utama pembentuk perilaku antara lain adalah sebagai berikut (Kaisun, 2020) :

a. *Predisposing factors* (faktor predisposisi)

Faktor predisposisi adalah faktor dalam diri sendiri yang mendahului perubahan perilaku dengan menetapkan pikiran atau motivasi menjadi perilaku. Faktor predisposisi tersebut dapat berupa pengetahuan, sikap, persepsi dan variabel demografis.

b. *Enabling factors* (faktor pemungkin)

Faktor pemungkin yakni faktor-faktor yang mendahului tingkah laku atau perubahan lingkungan yang memberikan peluang terwujudnya motif tingkah laku atau tindakan dalam lingkungan. Faktor pemungkin ini adalah kapasitas sumber daya yang diperlukan untuk membentuk perilaku, seperti ketersediaan dan keterjangkauan layanan pendukung, keterampilan individu, serta peraturan undang-undang dan hukum.

c. *Reinforcing factors* (faktor penguat)

Faktor penguat yakni faktor yang memperkuat perubahan perilaku dengan mendapat dukungan sosial berupa sikap dan perilaku dari orang lain, sehingga perubahan perilaku berlangsung lama dan berkesinambungan. Faktor penguat ini berasal dari lingkungan sosial, misalnya peran teman sebaya, dukungan keluarga, peran rekan kerja, peran atasan dan lainnya.

#### 2.5.1.1 Usia

Menurut Badan Pusat Statistik terdapat 3 kategori umur yaitu anak-anak (<16 tahun), remaja (16-18 tahun), dewasa (>18 tahun). Undang-Undang Republik

Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah mengatur tata cara berlalu lintas bagi pengemudi sepeda motor. salah satu isi dari Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) adalah persyaratan bagi pengemudi sepeda motor yaitu pada pasal 77 yang berbunyi “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.” Pengendara sepeda motor harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM C) untuk mengendarai sepeda motor dan kepemilikan kartu SIM C mengharuskan mereka berusia minimal 17 tahun (Anggraeni, 2019).

#### **2.5.1.2 Jenis Kelamin**

Jenis Kelamin salah satu kategori utama kehidupan sehari-hari dan kehidupan sosial, ketika kita bertemu orang baru, kita pasti berusaha mengenali mereka, baik pria maupun wanita. Kategori gender biasanya dibuat secara otomatis tanpa banyak berpikir. Tanda gender secara umum dapat diperoleh dari ciri-ciri fisik seperti rambut, wajah, payudara dan pakaian, biasanya seseorang menunjukkan jenis kelamin mereka sebagai bagian yang mencolok dari diri mereka. Proses klasifikasi diperlukan dan sangat disarankan untuk mencari informasi guna mengidentifikasi masalah saat jenis kelamin tidak dapat ditentukan (Sa’adah et al., 2021).

Jenis kelamin merupakan perbedaan fisik antara perempuan dengan laki-laki secara biologis sejak seseorang lahir (Fiana et al., 2018). Hasil penelitian Sriwulan (2018), Siswa laki-laki memiliki pelanggaran 30,08% lebih banyak daripada siswa perempuan. Pelanggaran lalu lintas di kalangan siswa laki-laki

memiliki dampak 50,1% lebih besar pada kecelakaan daripada siswa perempuan (Fiana et al., 2018).

### **2.5.1.3 Pengalaman**

Pengalaman adalah guru yang terbaik, peribahasa ini dapat diartikan bahwa pengalaman adalah sumber ilmu atau bahwa pengalaman adalah cara untuk mendapatkan kebenaran ilmu, jadi pengalaman pribadi juga dapat digunakan untuk mendapatkan ilmu, hal ini dilakukan dengan cara mengulang apa yang telah dipelajari pengetahuan yang diperoleh dengan memecahkan masalah yang diamati sebelumnya (Putri, 2018).

Pengemudi pemula biasanya memiliki persoalan pengalaman berkendara yang dapat menjadi resiko terjadinya kecelakaan, karena pengalaman berkendara menentukan kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan baik dalam kondisi normal maupun kondisi mendadak yang membutuhkan lintasan cepat. Pengalaman berkendara seseorang dapat mempengaruhi keselamatan berkendara jika pengemudi tersebut memiliki pengalaman berkendara lebih dari 3 tahun (Lady, Rizqandini, 2020).

### **2.5.1.4 Pengetahuan**

Pengetahuan merupakan salah satu faktor dibalik perilaku manusia. Pengetahuan membantu kita memutuskan tindakan mana yang baik dan mana yang salah, oleh karena itu seseorang yang berpengetahuan luas adalah seseorang yang bijaksana dalam memutuskan tindakan dan pengetahuan itu menentukan tindakan yang sedang berlangsung atau berkelanjutan (Casafranca, 2018).

Pengetahuan merupakan hal yang sangat penting dalam merumuskan kegiatan. Pengetahuan adalah salah satu faktor yang menuntun perilaku manusia

dan pengetahuan sangat membantu perilaku manusia (Muryatma, 2018).

Pengetahuan siswa tentang keselamatan berkendara dapat diukur melalui jawaban atas pertanyaan yang telah disampaikan yang dapat mengetahui tentang sejauh mana pengetahuan siswa tentang keselamatan berkendara. Pengendara dengan pengetahuan mengemudi yang tinggi lebih cenderung berperilaku aman daripada pengendara dengan pengetahuan mengemudi yang rendah (Kaisun, 2020).

#### **A. Tingkatan Pengetahuan**

Secara garis besar pengetahuan dibagi atas 6 tingkat yaitu (Kaisun, 2020) :

##### **1. Tahu (*Know*)**

Tahu diartikan sebagai mengingat kembali (*recall*) terhadap suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya, oleh karena itu mengetahui hal ini adalah tingkat pengetahuan yang paling rendah.

##### **2. Memahami (*Comprehension*)**

Memahami didefinisikan sebagai kemampuan untuk menggambarkan materi pelajaran yang diketahui dengan benar dan menafsirkan materi dengan benar.

##### **3. Aplikasi**

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi dan kondisi yang sebenarnya.

##### **4. Analisis**

Analisis merupakan suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu objek ke dalam komponen-komponen tetapi masih dalam suatu struktur organisasi dan ada kaitannya dengan yang lain.

##### **5. Sintesis**



Sintesis mengacu pada kemampuan untuk mengatur atau menghubungkan bagian-bagian ke dalam bentuk keseluruhan yang baru.

#### 6. Evaluasi

Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melaksanakan justifikasi atau penilaian terhadap suatu objek atau materi.

### **B. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pengetahuan**

Faktor – faktor yang mempengaruhi pengetahuan (Syam, 2019) :

#### 1. Pembawaan

Pembawaan ditentukan oleh sifat dan sifat yang dibawa sejak lahir. Batas kapasitas misalnya suatu masalah dapat diselesaikan atau tidak pada awalnya ditentukan oleh diri sendiri.

#### 2. Kematangan

Setiap organ dalam tubuh manusia mengalami pertumbuhan dan perkembangan, dapat dikatakan bahwa setiap organ tubuh manusia telah matang, baik secara fisik maupun psikis tumbuh dan berkembang untuk mencapai kemampuan fungsionalnya masing-masing.

#### 3. Pembentukan

Pembentukan adalah keadaan di luar diri sendiri yang mempengaruhi perkembangan kecerdasan.

#### 4. Minat

Minat mengarahkan perilaku menuju suatu tujuan dan merupakan motivasi untuk perilaku itu. Minat seseorang memotivasi dia untuk berbuat lebih banyak.

## 5. Kebebasan

Kebebasan berarti bahwa manusia itu dapat memilih cara yang tertentu dalam memecahkan masalah.

### 2.5.1.5 Sikap

Sikap merupakan tanggapan atau reaksi yang masih tertutup pada diri seseorang, belum merupakan aktivitas atau tindakan, melainkan kemauan untuk bereaksi terhadap objek dalam lingkungan tertentu sebagai evaluasi terhadap objek tersebut (Liunesi et al., 2022).

Sikap merupakan suatu tindakan (reaksi terbuka) dan reaksi tertutup. Sikap mempunyai 3 (tiga) komponen pokok yaitu (Qurotul A'yun, 2020) :

1. Kepercayaan (keyakinan), ide dan konsep terhadap suatu objek
2. Kehidupan emosional atau evaluasi terhadap suatu objek
3. Kecenderungan untuk bertindak (*tend to be have*)

Sikap merupakan reaksi atau respon tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Sikap merupakan salah satu faktor yang berpengaruh dalam perilaku (Imam, 2019). Pengendara yang mempunyai sikap yang baik dalam berkendara lebih cenderung berperilaku aman dalam berkendara yang mempunyai sikap yang kurang baik (Heryono et al., 2020) :

Sikap dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain (Astuti, 2020) :

1. Pengalaman pribadi. Sikap akan lebih mudah terbentuk apabila pengalaman pribadi tersebut terjadi dalam situasi yang melibatkan faktor emosional.
2. Pengaruh orang lain yang dianggap penting. Setiap orang bersedia memiliki sikap yang selaras dengan sikap orang yang dianggap penting. Kecenderungan ini dimotivasi oleh keinginan untuk menghindari konflik dengan orang tersebut.

3. Pengaruh kebudayaan. Budaya membentuk opini terhadap isu-isu yang berbeda, karena budaya memberi orang pengaruh terhadap masyarakat mereka, itu akan mempengaruhi bagaimana mereka berperilaku di masyarakat.
4. Faktor emosional. Suatu bentuk dapat berupa ekspresi sadar dari suatu emosi, bertindak sebagai bentuk gangguan dari semacam mekanisme penyaluran atau pertahanan.

## 2.6 Kerangka Konsep

Variabel penelitian ini meliputi variabel independen (variabel bebas) yaitu faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* meliputi usia, jenis kelamin, pengetahuan, sikap dan pengalaman berkendara dengan variabel dependen (variabel terikat) yaitu *safety riding*, digambarkan pada bagan sebagai berikut :

### Bagan 2. 1 Kerangka Konsep

#### Variabel Independen

#### Variabel Dependen

