

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan arus globalisasi saat ini, secara perlahan-lahan merubah manusia menjadi bergantung dengan alat transportasi untuk mempermudah ataupun menunjang aktivitas dan mobilitas manusia sehari-hari. Kemajuan ilmu pengetahuan maupun teknologi serta pola hidup konsumtif, membuat laju pertumbuhan jumlah kendaraan setiap tahunnya mengalami peningkatan, salah satunya adalah kendaraan roda dua atau sepeda motor.

Dilansir dari *goodnewsfromindonesia* yang dihimpun oleh *ASEAN Automotive Federation* menyatakan bahwa Indonesia merupakan negara dengan jumlah angka penjualan kendaraan sepeda motor tertinggi di ASEAN dengan jumlah mencapai 6.487.460 unit pada tahun 2019, di bawah Indonesia terdapat negara Vietnam dengan 3.271.000 unit yang terjual. Di bawahnya terdapat negara Thailand (1.718.587 unit), diikuti negara Filipina (1.704.900 unit), lalu negara Malaysia (546.813 unit), dan Singapura (19.356 unit). Hal ini dikarenakan pola konsumtif masyarakat Indonesia untuk membeli sepeda motor, buruknya kualitas layanan angkutan umum yang tersedia dan dipengaruhi tingkat okupansi kendaraan tersebut. Menurut Data Asosiasi Produsen Kendaraan Jepang (JAMA) menyebut bahwa rata-rata satu unit sepeda motor di Indonesia dipakai oleh dua orang. Sebagai perbandingan, di Thailand dan Malaysia rata-rata satu sepeda motor dipakai 3 orang. Di Yunani satu motor rata-rata dipakai

6 orang, di Italia rata-rata dipakai tujuh orang, bahkan di Jerman dan Belanda rata-rata satu sepeda motor dipakai 13-14 orang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perkembangan jumlah sepeda motor melesat tinggi pada negara-negara berkembang dibanding dengan negara-negara maju.(Iswara, 2020)

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta menyatakan bahwa setiap tahunnya terjadi pertumbuhan jumlah angka kendaraan pribadi, salah satunya yaitu kendaraan roda dua atau sepeda motor, tercatat pada tahun 2017 kendaraan sepeda motor berjumlah 7.773.511 unit, dan pada tahun 2018 mengalami pertumbuhan angka kendaraan sepeda motor menjadi berjumlah 8.136.410 unit, serta ditahun 2019 terjadi peningkatan kendaraan sepeda motor signifikan yang berjumlah 8.194.590 unit (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2019). Dengan demikian terdapat potensi besar yang negatif pada masa depan, bahwa jumlah kendaraan sepeda motor akan terus bertumbuh tanpa henti.

Dengan terus bertumbuhnya jumlah angka kendaraan sepeda motor, terdapat dampak besar yang membawa pengaruh dalam hal positif dan negatif dalam keberlangsungan kehidupan manusia. Ditinjau dari dampak positif, maka bertumbuhnya jumlah kendaraan sepeda motor dapat memudahkan dan menunjang mobilitas ekonomi dan sosial manusia, sedangkan apabila ditimbang dari sisi dampak negatif, terdapat beberapa pengaruh buruk bagi manusia seperti kepadatan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas berkendara, dan kecelakaan, karena kendaraan memiliki potensi tinggi terjadinya kecelakaan sehingga kendaraan

bermotor menjadi salah satu pembunuh manusia lewat kecelakaan lalu lintas (Marsaid et al., 2013).

Menurut Asosiasi Keselamatan Perjalanan Darat Internasional mengestimasi, 3.287 orang tewas akibat kecelakaan kendaraan setiap hari. Sekitar 1,3 juta korban tewas dalam setahun, belum termasuk 20 sampai 50 juta yang terluka parah. Hal ini disimpulkan bahwa jumlah kecelakaan jalur darat lebih tinggi dibanding jalur laut maupun udara (Asrianti, 2018). Dilansir dari portal Berita Satu, Kapolda Metro Jaya didampingi Dirlantas Kombes serta Kabid Humas Kombes saat apel pasukan Operasi Patuh Jaya di Polda Metro Jaya pada tanggal 23 Juli 2020 menyatakan terjadi tingginya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta meski selama penerapan pembatasan sosial berskala besar (PSBB) pandemi Covid-19, tercatat ada 484.302 pelanggaran lalu lintas (Gazarin, 2020). Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Metro Jaya juga menjelaskan terdapat beberapa jenis pelanggaran lalu lintas yang masif terjadi khususnya dilakukan pengendara sepeda motor, seperti menggunakan ponsel saat berkendara, mengendarai kendaraan diatas trotoar, berkendara melawan arus jalan, berkendara melintasi jalur *busway*, mengendarai kendaraan melintasi bahu jalan, sepeda motor melintasi jalan tol maupun jalan layang non tol, pengendara tidak memberikan prioritas kepada pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan, berkendara melebihi batas kecepatan, tidak menggunakan helm dengan standar nasional Indonesia, membiarkan penumpang tidak menggunakan helm, berkendara pada malam hari tanpa menyalakan lampu utama, melintasi rel kereta api ketika palang pintu

kereta api sedang ditutup, serta pengendara berbalapan di ruas jalan (Putra, 2020). Akibat meningkatnya pelanggaran lalu lintas, telah menyebabkan terjadinya kemacetan pada beberapa ruas jalan, karena pengendara tidak mematuhi tata tertib lalu lintas. Bahkan selain pelanggaran lalu lintas, tercatat selama kurun waktu Januari hingga Juni 2020 terdapat 4.708 kecelakaan yang sudah terjadi (Gazarin, 2020).

Hal ini selaras dengan teori perilaku penyimpangan sosial. Dalam perspektif sosiologi perilaku menyimpang sosial terjadi karena terdapat penyimpangan perilaku dari berbagai aturan-aturan sosial ataupun dari nilai dan norma sosial yang berlaku. Lawang mengemukakan bahwa perilaku menyimpang merupakan tindakan yang menyimpang dari norma yang berlaku dalam sistem sosial dan menimbulkan usaha dari pihak yang berwenang untuk memperbaiki perilaku yang menyimpang (Sunarto, 2006). Menurut Lemert terdapat dua bentuk penyimpangan yakni penyimpangan primer dan sekunder. Penyimpangan primer adalah suatu bentuk perilaku menyimpang yang bersifat sementara dan tidak dilakukan secara terus-menerus sedangkan penyimpangan sekunder yakni perilaku menyimpang yang tidak mendapat toleransi dari masyarakat dan umumnya dilakukan berulang kali. Dengan demikian, perilaku yang memicu terjadinya pelanggaran lalu lintas adalah salah satu bentuk penyimpangan sosial berbentuk primer yang dilakukan oleh individu atau kelompok (Sunarto, 2004).

Menurut Soehartono terdapat tiga kombinasi yang menentukan mobilitas transportasi, yaitu keseimbangan antara pengemudi, kemajuan teknologi kendaraan serta sarana prasarana lalu lintas, jika salah satu aspek tertinggal

dalam adaptasi perkembangannya maka akan terjadi potensi menjurus terjadinya kecelakaan (Soehartono, 1990). Selain itu Sitorus juga mengemukakan bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling berpengaruh besar ialah faktor manusia sebesar 89,50% dari peran manusia sebagai pengemudi dengan persentase 82,39% dan pejalan kaki dengan persentase 7,11%, selain itu terdapat juga faktor lainnya yaitu faktor kendaraan sebesar 4,80% , faktor sarana prasana lalu lintas sebesar 5,05%, serta faktor lingkungan 0,65% (Sitorus, 1992).

Terdapat benang merah dari beberapa multifaktor yang menjadi indikasi penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas hingga saat ini, yaitu faktor manusia. Hal ini dikarenakan rendahnya penerapan disiplin dalam berlalu lintas, minimnya kepedulian dan wawasan akan keselamatan dalam berkendara. Dampak negatif dari kecelakaan lalu lintas berupa kerugian dari segi materi, kesakitan, bahkan kematian yang dapat mempengaruhi derajat kesehatan korban kecelakaan lalu lintas (Hidayati & Hendrati, 2016). Oleh karena itu, salah satu langkah dalam meminimalisir pelanggaran dan kecelakaan dalam berlalu lintas adalah memahami serta mengaplikasikan *safety riding* ketika berkendara.

Penerapan *safety riding* diatur dan ditetapkan dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada BAB XI pasal 203 ayat 2 huruf A yang berbunyi: “Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi: (A) Penyusunan program nasional kegiatan keselamatan dan angkutan jalan. Adapun penjelasan dari pasal 203 ayat 2 huruf A yaitu bahwa program nasional keselamatan lalu lintas dan

angkutan jalan diantaranya mengenai tentang cara berkendara dengan selamat (*safety riding*) (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009).

Berdasarkan hal tersebut, pengaplikasian *safety riding* merupakan program nasional yang harus didukung penuh dan diterapkan oleh para pengendara supaya terciptanya maupun terbentuknya keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas, sesuai dengan protokol *safety riding* yang sudah diatur dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan antara lain seperti kelengkapan kendaraan bermotor standar, terdapat kaca spion berjumlah 2 di kanan dan kiri, semua komponen dalam kendaraan berfungsi, memakai perlengkapan/aksesoris *safety riding* yang berstandar nasional maupun yang relatif paling aman, serta melengkapi persyaratan teknik berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Izin Mengemudi (SIM), serta plat nomor kendaraan (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009).

Kelurahan Menteng Dalam merupakan salah satu kelurahan yang terletak di Kecamatan Tebet Kotamadya Jakarta Selatan. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Selatan menyatakan kelurahan Menteng Dalam memiliki luas wilayah sebesar 2.100 km², populasi penduduk berjumlah 44.157 orang dengan penduduk yang sudah berumah tangga berjumlah 14.583 keluarga, serta angka kepadatan penduduk sebesar 20,927 orang per km² (Badan Pusat Statistik kota Jakarta Selatan, 2020). Melalui data tersebut dapat disimpulkan bahwa kelurahan Menteng Dalam merupakan salah satu wilayah padat penduduk yang

ada di wilayah DKI Jakarta, selain itu wilayah kelurahan Menteng Dalam berdekatan dengan wilayah sektor ekonomi dan bisnis seperti wilayah Kuningan, Setiabudi, Pancoran, Mampang, Tebet, Casablanca dan Manggarai yang selalu padat setiap harinya khususnya pada hari kerja sebagai wilayah distrik bisnis dan ekonomi. Oleh karena itu beberapa ruas jalan wilayah kelurahan Menteng Dalam menjadi jalur alternatif bagi pengendara sehingga seringkali beberapa ruas jalan di wilayah kelurahan Menteng Dalam mengalami kemacetan pada jam berangkat kerja maupun pulang kerja. Dengan begitu, hal ini peneliti memilih wilayah Menteng Dalam karena dengan tingginya angka kendaraan yang melintas maka akan memicu kepadatan lalu lintas yang dampaknya berpotensi terjadinya pelanggaran lalu lintas bahkan kecelakaan lalu lintas yang bisa merenggut nyawa karena Menteng Dalam merupakan wilayah poros yang mempertemukan antar wilayah distrik bisnis dan ekonomi dengan frekuensi jumlah kendaraan yang melintas cukup tinggi .

Penelitian serupa yang membahas tema mengenai kesadaran/kepedulian pengendara dalam menerapkan protokol *safety riding* sudah dilakukan oleh peneliti lain sebelumnya, sebagai contoh yaitu penelitian yang ditulis oleh Mutiara Hikmatul Azizah mahasiswi program studi Ilmu Kesehatan Masyarakat fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang, dengan penelitian berjudul Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015. Hasilnya menyatakan bahwa mahasiswa sebaiknya mengikuti pelatihan *safety riding*, meningkatkan pengetahuan, peduli, serta mempraktekan perilaku

berkendara dengan baik dan benar terhadap keselamatan berkendara untuk menghindari ataupun meminimalisir terjadinya pelanggaran bahkan kecelakaan lalu lintas walaupun ketika dalam perjalanan dekat maupun jauh. Selanjutnya, penelitian berjudul Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, dan Pengetahuan dengan Perilaku *Safety Riding* studi kasus pengendara ojek sepeda motor di Kelurahan Kedungmundu, Kota Semarang yang diteliti oleh Rizal Khakim. Hasilnya menyatakan bahwa terdapat banyak pengendara yang tidak menggunakan alat pelindung diri sesuai protokol *safety riding* sejumlah 84,6% dan penndara yang memahami pengetahuan tentang penerapan *safety riding* hanya sejumlah 30,8%. Lalu yang terakhir adalah penelitian berjudul Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi, dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) di Universitas Gunadarma Bekasi tahun 2009 yang diteliti oleh Gineung Cynthia Utari. Hasilnya dapat disimpulkan bahwa terdapat banyaknya mahasiswa Universitas Gunadarma yang memiliki pengetahuan tinggi mengenai *safety riding* namun berperilaku negatif /tidak aman ketika berkendara menggunakan sepeda motor.

Yang membedakan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah perbedaan pada subjek penelitian diwilayah kelurahan Menteng Dalam, kecamatan Tebet yang dikenal dengan jalur alternatif penghubung daerah Kuningan, Setiabudi, Pancoran, Mampang, Tebet, dan Manggarai yang memiliki kepadatan kendaraan cukup tinggi dan berpotensi memicu terjadinya pelanggaran bahkan kecelakaan lalu lintas apabila *safety riding* tidak diterapkan.

Oleh karena itu, berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik melakukan penelitian di wilayah kelurahan Menteng Dalam kecamatan Tebet.

B. Masalah Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang dipaparkan, permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini yakni:

1. Bagaimana penerapan pengendara sepeda motor di wilayah Kelurahan Menteng Dalam ketika menerapkan *safety riding* saat berkendara?
2. Mengapa perilaku dapat mempengaruhi pengendara sepeda motor di wilayah Kelurahan Menteng Dalam saat menerapkan *safety riding*?

C. Fokus Penelitian

Penelitian mengenai kesadaran dalam hal *safety riding* saat berkendara sepeda motor sangat luas cakupannya. Oleh karena itu, pada penelitian ini dibatasi fokusnya agar lebih berpusat, terarah, dan mendalam. Dalam penelitian ini yang menjadi fokus penelitian adalah:

1. Gambaran Kesadaran Safety Riding pengendara sepeda motor di wilayah Kelurahan Menteng Dalam,
 - a. Bentuk kesadaran emosi pengendara saat mengendarai sepeda motor
 - b. Wujud kepercayaan diri saat berkendara sepeda motor
 - c. Pengaplikasian komponen protokol *safety riding* oleh pengendara
 - d. Alasan mendalam kurang sadarnya pengendara sepeda motor dalam menerapkan *safety riding* saat berkendara.

2. Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kelurahan Menteng Dalam saat Menerapkan Safety Riding

a. Faktor Internal

Pengaruh tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin, dan sebagainya terhadap perilaku pengendara

b. Faktor Eksternal

Peran yang membentuk perilaku seseorang, dimulai dari lingkungan fisik, ekonomi, politik, dan lain-lain.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

1. Manfaat Teoretis

- a. Penelitian ini diharapkan untuk bahan pembelajaran dalam metode penelitian studi ilmu-ilmu sosial yang mengambil sampel dari pengendara sepeda motor di wilayah Menteng Dalam, kotamadya Jakarta Selatan,
- b. Penelitian ini diharapkan sebagai sumber ilmu secara ilmiah dan kajian dalam akademik, khususnya lembaga pendidikan dan sosial.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi aparat penegak hukum lalu lintas maupun instansi terkait lainnya sebagai bahan pertimbangan dalam upaya penegakan aturan lalu lintas, salah satunya yaitu penerapan *safety riding* saat berkendara,
- b. Penelitian ini diharapkan sebagai bahan pertimbangan masyarakat khususnya pengendara sepeda motor di wilayah Menteng Dalam untuk

turut serta dalam menerapkan *safety riding* saat berkendara agar terciptanya lalu lintas yang aman.

E. Kerangka Konseptual

1. Kesadaran Diri

a. Definisi Kesadaran Diri

Goleman menyatakan bahwa kesadaran diri merupakan kondisi mengetahui apa yang dirasakan pada suatu saat dan menerapkannya untuk mamandu pengambilan keputusan sendiri, selain itu kesadaran diri juga berarti menetapkan tolak ukur yang realistik atas kemampuan diri dan kepercayaan diri (Goleman, 2001). Sunny juga menyatakan bahwa kesadaran diri merupakan proses mengenali motivasi, pilihan serta kepribadian seseorang lalu menyadari pengaruh faktor-faktor tersebut atas penilaian, keputusan maupun interaksi kita dengan orang lain. Kesadaran diri juga dasar dari kecerdasan emosional yaitu kemampuan untuk memantau perasaan dari waktu ke waktu. Dengan begitu, kesadaran diri memungkinkan seseorang untuk berhubungan dengan emosi, pikiran, dan tindakan (Hendra Sastrawinata, S.E., n.d.) Menurut Soemarno Soedarsono menyatakan bahwa kesadaran diri adalah perwujudan jati diri seseorang, seseorang dapat disebut sebagai pribadi berjati diri dengan tercerminkan melalui penampilan, rasa cipta dan karsa, sistem nilai, cara pandang maupun perilaku yang ia miliki (Soedarso, 2000).

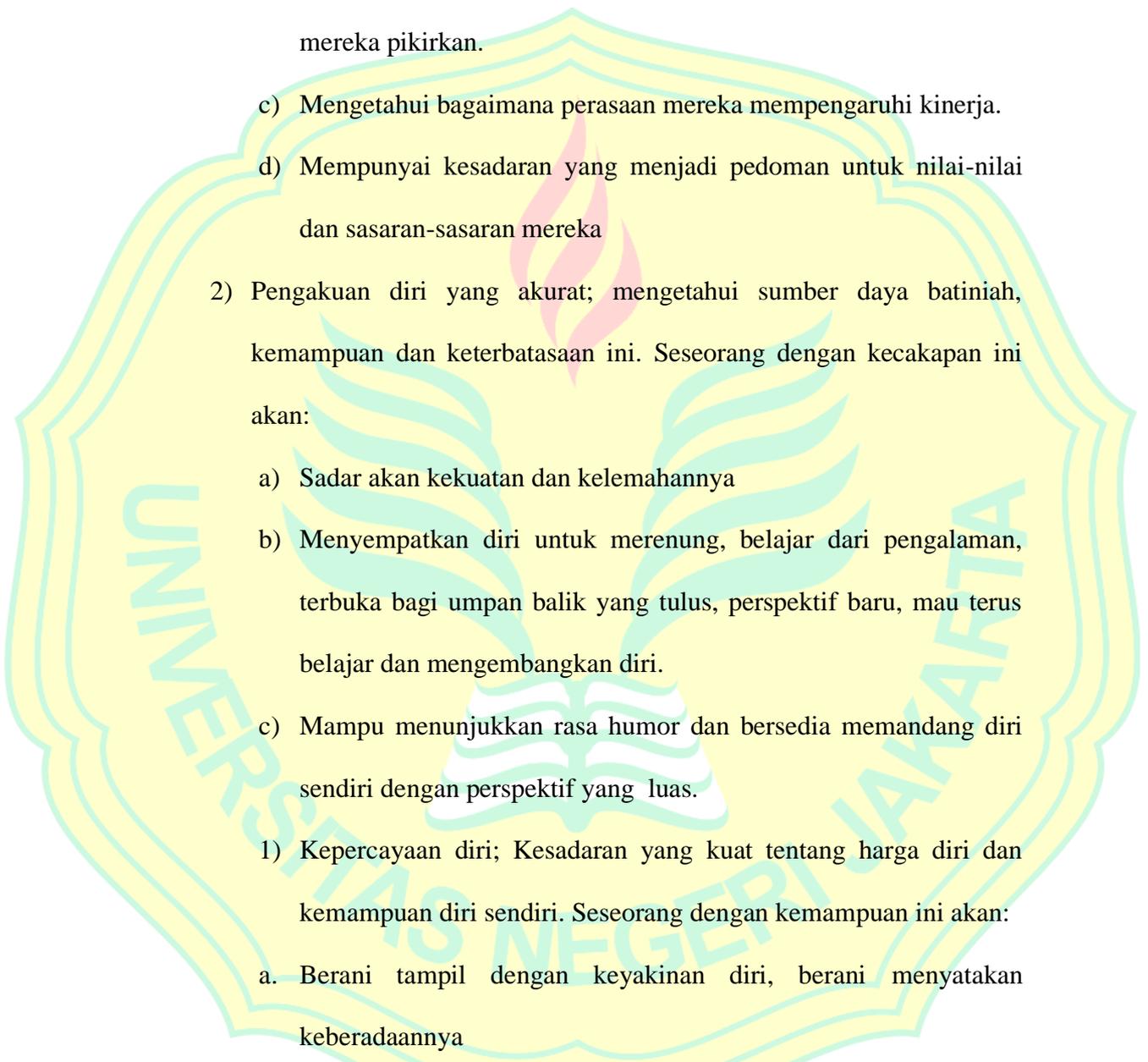
Orang dengan tingkat kesadaran diri yang tinggi berarti ia telah mengenal dirinya lebih dalam dengan sebaik-baiknya. Dia telah mampu mengendalikan dirinya, misalnya mengendalikan emosi maupun dorongan-dorongan lainnya. Dengan mengenal dirinya, maka dia juga mengenal orang lain bahkan mampu membaca maksud dan keinginan orang lain (Goleman, 1999). Dari berbagai pendapat di atas mengenai kesadaran diri, maka dapat disimpulkan bahwa kesadaran diri adalah salah satu ciri unik dan mendasar pada seseorang, kemampuan untuk mengenali perasaan, sebagai perwujudan jati diri, menjadi alat ukur yang realistis atas kemampuan seseorang, serta kemampuan seseorang untuk mengamati dirinya sendiri.

Secara umum, kesadaran diri menyebabkan seseorang mengevaluasi perilakunya berdasarkan standar maupun melakukan proses penyesuaian untuk memenuhi standar. Kesadaran diri juga menyebabkan seseorang membandingkan diri dengan standar, seperti penampilan fisik, kinerja intelektual, kekuatan fisik, ataupun integritas moral (Paul Henry Mussen, John Janeway Conger, Jarome Kagan, 1984).

b. Aspek-aspek Kesadaran Diri

Goleman menyebutkan terdapat tiga kecakapan utama dalam memahami kesadaran diri, yakni: (Goleman, 1999)

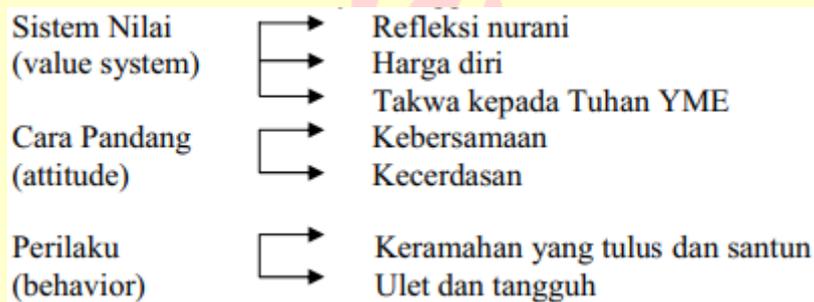
- 1) Kesadaran emosi; mengenali emosi diri dan pengaruhnya. Seseorang dengan kecakapan ini akan:

- 
- a) Mengetahui emosi mana yang sedang mereka rasakan dan mengapa terjadi.
 - b) Menyadari keterkaitan antara perasaan mereka dengan yang mereka pikirkan.
 - c) Mengetahui bagaimana perasaan mereka mempengaruhi kinerja.
 - d) Mempunyai kesadaran yang menjadi pedoman untuk nilai-nilai dan sasaran-sasaran mereka
- 2) Pengakuan diri yang akurat; mengetahui sumber daya batiniah, kemampuan dan keterbatasan ini. Seseorang dengan kecakapan ini akan:
- a) Sadar akan kekuatan dan kelemahannya
 - b) Menyempatkan diri untuk merenung, belajar dari pengalaman, terbuka bagi umpan balik yang tulus, perspektif baru, mau terus belajar dan mengembangkan diri.
 - c) Mampu menunjukkan rasa humor dan bersedia memandang diri sendiri dengan perspektif yang luas.
- 1) Kepercayaan diri; Kesadaran yang kuat tentang harga diri dan kemampuan diri sendiri. Seseorang dengan kemampuan ini akan:
 - a. Berani tampil dengan keyakinan diri, berani menyatakan keberadaannya
 - b. Berani menyuarakan pandangan yang tidak populer dan bersedia berkorban demi kebenaran

- c. Tegas, mampu membuat keputusan yang baik kendati dalam keadaan tidak pasti.

c. Faktor-faktor Pembentuk Kesadaran Diri

Dikutip dari penelitian Malikh dalam jurnal psikologinya yang membahas pembentukan kesadaran, Soemarno Soedarsono menjelaskan terdapat tiga faktor pembentuk kesadaran diri, yakni:



1) Sistem Nilai (*value system*)

Prinsip awal yang dibangun adalah manusia itu berfokus pada faktor-faktor non-material dan hanya bersifat normatif, artinya dalam prinsip pertama ini, unsur pembentukan kesadaran diri lebih mengarah kepada unsur kejiwaan (ruhani). Sistem nilai terdapat tiga komponen yaitu: (Soedarso, 2000)

- a) Refleksi hati nurani dalam psikologi identik dengan introspeksi diri atau evaluasi diri yaitu menganalisis dan menilai diri lewat data-data dan sumber-sumber yang diperoleh dari dalam diri maupun dari lingkungan sekitar pribadi, sehingga didapatkannya gambaran pribadi

b) Harga Diri dimaknai sebagai martabat, derajat, pangkat, prestise, gengsi yang dimiliki seorang pribadi dan diakui oleh orang lain (masyarakat) terhadap status dan kedudukan seseorang yang diwujudkan dalam bentuk penghargaan diri maupun penghormatan

c) Takwa kepada Tuhan Yang Maha Esa

Merupakan jalan rohani yang dijalankan manusia untuk mencapai kesadaran terhadap dirinya. Takwa terhadap tuhan dapat diartikan sebagai taat kepada hukum yang bawa oleh agama.

2) Cara Pandang (*attitude*)

Attitude merupakan salah satu unsur pembentuk kesadaran diri, didalamnya terdapat dua komponen pembentuk yang berupa: kebersamaan dan kecerdasan.

a) Kebersamaan, sebagai makhluk sosial unsur kebersamaan dan bermasyarakat harus tertanam pada setiap individu. Dalam usaha pembentukan kesadaran diri, unsur kebersamaan berperan membangun relasi yang baik.

b) Kecerdasan, dalam upaya pembentukan pribadi yang berkualitas terdapat landasan diri yang harus ditempuh oleh seseorang untuk mencapai esensi ketahanan pribadi atau karakter yang kuat yaitu kecerdasan hidup.

3) Perilaku (*behavior*)

Keramahan yang tulus dan santun merupakan penghormatan maupun penghargaan terhadap orang lain. Artinya, orang lain mendapat

tempat dihati kita dengan keramahan yang tulus dan santun, ulet dan tangguh, kreatifitas dan kelincahan dalam bertindak, ditambah dengan kepemilikan jiwa yang pantang menyerah.

- a) Keramahan yang tulus dan santun, pengertiannya adalah penghormatan dan penghargaan terhadap orang lain. Artinya orang lain mendapat tempat dihati kita dan memasukannya dalam pertimbangan baik kita sebelum melakukan tindakan yang mempengaruhi mereka
- b) Ulet dan tangguh merupakan salah satu unsur pembentuk kesadaran diri berwujud pada suatu sikap diri. Secara bahasa dimaknai dengan sikap pantang menyerah dalam berusaha, tangkas, lincah dan cekatan(Soedarso, 2000).

d. Tahapan-tahapan Kesadaran Diri

Kesadaran diri yang dimiliki seseorang dapat memengaruhi perkembangan diri bahkan perkembangan sesamanya dikarenakan manusia tampil diluar diri dan berefleksi atas keberadaannya,oleh karena itu kesadaran diri sangat fundamental bagi pertumbuhan seseorang. Menurut Sastrowardoyo untuk mencapai kesadaran diri yang kreatif seseorang harus melalui empat tahapan, yaitu: (Ina Sastrowardoyo, 1991)

1) Tahap ketidaktahuan

Tahap ini terjadi pada seorang bayi yang belum memiliki kesadaran diri, atau yang bisa disebut tahap kepolosan.

2) Tahap berontak

Tahap ini identik memperlihatkan permusuhan dan pemberontakan untuk kebebasan dalam usaha membangun “*inner strength*”. Hal ini dianggap wajar dikarenakan sebagai masa transisi yang dialami dalam pertumbuhan.

3) Tahap kesadaran normal akan diri

Dalam tahap ini seseorang dapat melihat kesalahan-kesalahannya untuk kemudian membuat dan mengambil tindakan yang bertanggung jawab. Kesadaran diri ini memperluas pengendalian manusia atas hidupnya dan tahu bagaimana harus mengambil keputusan dalam hidupnya.

4) Tahap kesadaran diri yang kreatif

Pada tahapan ini seseorang mencapai kesadaran diri yang kreatif mampu melihat kebenaran secara objektif tanpa disampingkan oleh perasaan-perasaan dan keinginan-keinginan subjektifnya. Tahapan ini bisa diperoleh antara lain melalui aktifitas religius, ilmiah atau dari kegiatan-kegiatan lain diluar kegiatan-kegiatan yang rutin. Melalui tahapan ini seseorang mampu melihat hidupnya dari perspektif yang lebih luas, dan memperoleh inspirasi-inspirasi serta menentukan langkah maupun tindakan yang akan diambilnya.

2. Safety Riding

a. Konsep *Safety Riding* (Keselamatan Berkendara)

Safety Riding merupakan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan ketika

berkendara, untuk membentuk/menciptakan suatu titik kondisi yang tidak membahayakan pengendara maupun orang lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang akan terjadi disekitar pengendara serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangnya (Rukman, Tri Susila Hidayati, M. Beny Dwifa, 2012). Menurut Ariwibowo, *safety riding* merupakan perilaku mengemudi aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas serta *safety riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi/pengendara dan penumpang. *Safety Riding* didesain untuk meningkatkan kesadaran (*awareness*) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Ariwibowo, 2013).

b. Komponen Safety Riding

Menurut *Motorcycle Safety Foundation* menyatakan bahwa terdapat beberapa komponen dalam penerapan *safety riding*, yaitu: (Motorcycle Safety Foundation Indonesia, 2005).

a. Kondisi Pengendara

Sebelum Berkendara untuk berpergian dekat maupun jauh, para pengendara disarankan untuk melakukan peregangan/pemanasan. Hal ini dilakukan agar mental dan tubuh pengendara dalam kondisi prima sehingga keseimbangan dan fokus sewaktu berkendara sepeda motor tetap terjaga. Dalam mengantisipasi dan meminimalisir keparahan dari bahaya yang ditimbulkan akibat kecelakaan saat berkendara sepeda motor, maka

diperlukan alat pelindung diri(APD) ataupun perlengkapan saat berkendara sepeda motor(*safety gear*).

Alat Pelindung diri adalah alat yang memiliki kemampuan untuk melindungi seseorang dalam pekerjaannya, termasuk seorang pengendara sepeda motor. Setiap alat pelindung diri yang digunakan harus memenuhi syarat, seperti nyaman untuk digunakan, tidak mengganggu aktivitas yang dikerjakan, serta memberikan perlindungan efektif dari potensi bahaya (Suma'mur, 2009).

Departemen Perhubungan darat menyatakan bahwa terdapat beberapa alat pelindung diri yang penting dikenakan, yakni: (Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat, 2009)

1) Kewaspadaan

Meskipun pengendara tersebut sudah mahir dalam berkendara dan sudah familiar dengan jalan yang dilalui, kewaspadaan selama berkendara sangatlah penting diterapkan, seperti memperhatikan rambu-rambu lalu lintas selama berkendara dan tetap fokus memperhatikan keadaan sekitarnya. Kelengkapan kaca spion di kanan dan di kiri kendaraan sepeda motor dapat membantu memantau keadaan lalu lintas diposisi belakang pengendara.

2) Tingkah laku

Tingkah laku yang baik dan gesit diharapkan pengendara dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengendara

lain, sehingga selalu aman dan meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas

b. Alat Pelindung Diri (APD) dan Perlengkapan Berkendara (*Safety Gear*)

1) Helm

Helm merupakan alat pelindung diri yang paling utama dan wajib dikenakan oleh para pengendara maupun penumpang sepeda motor guna meminimalisir dampak yang timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Tercatat pada Undang-Undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa pengendara dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm standar nasional Indonesia(SNI) (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009).



Gambar 1.1 Ilustrasi bentuk helm

Sumber: www.nikrunmotor.com

2) Pakaian

Pengendara sepeda motor cenderung mudah terserang berbagai macam kondisi cuaca, contohnya apabila berkendara saat cuaca dingin maka dapat menyebabkan demam dan kelelahan sedangkan pada saat cuaca panas maka angin dapat menyebabkan temperatur tubuh pengendara sepeda motor dapat menurun. Hal tersebut dapat

menurunkan konsentrasi dan refleks pengendara, oleh sebab itu dibutuhkan pakaian yang mampu melindungi seluruh bagian tubuh dari berbagai kondisi cuaca saat berkendara.

Salah satu pakaian yang cocok ketika sedang berkendara adalah jaket. Jaket merupakan pakaian pelindung pengendara yang memiliki fungsi protektor dalam menghadapi segala kondisi cuaca ketika berkendara, dengan begitu dilarang keras menggunakan jaket dengan bahan tipis biasa ataupun hanya rompi.



Gambar 1.2 Ilustrasi bentuk jaket
Sumber: www.brainstudy.info

3) Sepatu

Sepatu berfungsi untuk melindungi area kaki. Sepatu dapat meminimalisir efek langsung ke arah kaki pada pengendara sepeda motor ketika terjadi kecelakaan lalu lintas. Sepatu juga harus mampu memberikan kenyamanan dan keamanan bagi seluruh bagian area kaki. Tidak dianjurkan menggunakan sandal, terlebih bertelanjang kaki ketika berkendara sepeda motor. Hal ini dikarenakan ketika kendaraan berhenti maka pengendara harus bertumpu pada kaki untuk menjaga keseimbangan, penggunaan sandal ataupun bertelanjang kaki juga

mempersulit dalam melakukan pengereman dan pemindahan gigi secara benar.



Gambar 1.3 Ilustrasi bentuk sepatu
Sumber: www.mobilmoto.com

4) Sarung Tangan

Sarung tangan memiliki lapisan yang dapat menutupi kedua belah tangan dan dapat menyerap keringat serta tidak membuat licin saat memegang *grip/handle* sepeda motor. Sarung tangan berfungsi untuk melindungi telapak tangan apabila terjadi kecelakaan lalu lintas.



Gambar 1.4 Ilustrasi bentuk sarung tangan
Sumber: www.mobilmoto.com

5) Pelindung Mata dan Wajah

Mata dan wajah membutuhkan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil dan bebatuan, oleh karena itu pelindung wajah dapat memberi perlindungan dari hal tersebut. Pelindung mata dan wajah harus memenuhi standar yang berlaku, tidak tergores, tidak membatasi jarak atau sudut pandang pengendara, dan tidak mudah terlepas.



Gambar 1.5 Ilustrasi pelindung mata dan wajah
Sumber: www.dhgate.com

c. Pemeriksaan Kendaraan

Sebelum melakukan perjalanan dekat maupun jauh dengan berkendara sepeda motor, disarankan untuk memeriksa keadaan sepeda motor terlebih dahulu. Pemeriksaan sebelum berkendara sangat penting untuk menjadi perhatian sebelum berkendara, agar mencegah dari kondisi yang tak aman selama berkendara. Berikut merupakan hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemeriksaan sebelum berkendara, yaitu: (Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat, 2009)

1) Alat Kendali

a) Kopling dan gas

Kedua alat harus berfungsi dengan baik, gas harus segera berbalik ketika telah dilepaskan. Pemeriksaan ini sangat penting karena alat kendali ini memiliki peran paling utama ketika berkendara dengan sepeda motor

b) Rem

Terdapat dua bagian pengereman yaitu rem depan dan rem belakang, tiap rem harus dapat menghentikan kendaraan dengan baik ketika melaju. Pemeriksaan rem bertujuan untuk mengetahui kinerja rem berfungsi atau tidak berfungsi dengan baik, selain itu sebagai langkah meminimalisir kecelakaan lalu lintas apabila rem mengalami kegagalan fungsi

c) Kabel

Pastikan bahwa setiap bagian kabel maupun tali dalam kondisi baik, tujuannya supaya semua indikator berfungsi dengan baik seperti instrumen lampu, bunyi klason, serta indikator lainnya

2) Rantai

Komponen rantai diperiksa secara berkala dengan rutin dilumasi dan setelahnya harus tepat. Sepeda motor harus dilengkapi dengan pelindung rantai agar pakaian tidak tersangkut pada rantai terkecuali rantai sudah tertutup oleh rangka

3) Spion

Bersihkan cermin spion dan setel posisi sebelum sebelum mulai berkendara, hal ini dilakukan agar pengendara dapat melihat area belakang dan lajur disebelah dengan baik dan jelas.

4) Ban/Roda

Ban yang tipis dan tekanan yang tidak sesuai akan menyebabkan jarak pengereman semakin panjang dan pengendaliannya menjadi tidak stabil saat menikung. Selain itu, tekanan angin yang sesuai menghasilkan pemakaian bahan bakar menjadi ekonomis.

5) Instrumen Lampu

a) Lampu utama

Lampu utama berfungsi sebagai alat penerangan jalan sekaligus sebagai penanda keberadaan kendaraan pada saat berkendara. Pastikan bahwa komponen lampu utama berupa lampu dekat, lampu jauh dan lampu dim berfungsi dengan baik tanpa kendali

b) Lampu rem

Lampu rem sangat berguna agar pengguna jalan lain dibelakang pengendara dapat mengetahui bahwa kita sedang melakukan pengereman. Periksa secara berkala untuk memastikan bahwa lampu rem dalam kondisi berfungsi.

c) Indikator

Lampu indikator ini berguna untuk memberitahu arah tujuan pengendara saat berada dipersimpangan jalan. Periksa selalu semua

lampu indikator dan pastikan lampu indikator dalam keadaan berfungsi dan cukup terang.

6) Klakson

Klakson berfungsi sebagai alat penanda dalam bentuk suara. Periksalah secara rutin tombol indikator klakson dan pastikan dapat berbunyi dengan keras sehingga dapat bekerja secara maksimal.

d. Posisi Berkendara

Untuk menjaga keseimbangan ketika berkendara sepeda motor, perlu diperhatikan tujuh poin tentang postur saat berkendara yang benar, yaitu: (Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat, 2009)

- 1) Pandangan/mata tertuju melihat kedepan (ke arah yang hendak dituju) agar jarak pandang untuk mendapatkan informasi sekitar menjadi luas dan lapang
- 2) Pundak santai /rileks
- 3) Tangan memegang bagian *handgrip* dimana pengendara dapat dengan mudah untuk mengoperasikan handle atau saklar
- 4) Sikut sedikit menekuk tangan dan santai/rileks
- 5) Pinggul/duduk pada posisi dimana dapat dengan mudah mengoperasikan stang kemudi dan rem
- 6) Lutut secara ringan melekat dengan tangki bahan bakar di antara paha, khusus motor *sport* dan *naked*

- 7) Telapak Kaki diletakkan pada sandaran kaki, jari kaki menghadap ke depan, jempol kaki secara ringan berada di atas pedal rem dan pedal gigi.

e. Saat Perjalanan

Selama berkendara sepeda motor, pengendara harus memperhatikan hal-hal berikut agar senantiasa aman dan mencegah terjadinya kecelakaan, yaitu: (Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat, 2009)

- 1) Membiasakan melakukan pengereman dengan menggunakan rem depan maupun rem belakang secara bersamaan, pada saat menekan tuas rem gunakan 3 atau 4 jari tangan.
- 2) Berada dijalan sebelah kiri kecuali menyalip atau mendahului pengguna jalan lain. Selalu waspada dengan kehadiran mendadak kendaraan lain dari arah yang berlawanan
- 3) Memberikan lampu sein sebagai tanda arah yang akan dituju kepada pengguna jalan lain dan perhatikan kaca spion sebelum berpindah jalur.
- 4) Menyalakan lampu sein 30 meter sebelum mendekati persimpangan untuk memberikan tanda arah yang hendak dituju kepada pengguna jalan lain.
- 5) Waspada terhadap rintangan selama dijalan seperti batu kerikil, tanah lumpur, oli, dan pasir yang membuat permukaan jalan menjadi licin sehingga menyebabkan sepeda motor berpotensi mengalami tergelincir maupun jatuh, Untuk menghindarinya, para pengendara diharapkan

mengurangi kecepatan dan berhati-hati ketika melintasi jalan dengan permukaan tidak rata, berlubang, ataupun licin

- 6) Pengendara sangat tidak dianjurkan mengendarai sepeda motor dengan satu tangan karena dapat menghilangkan keseimbangan ketika berkendara.
- 7) Meningkatkan kewaspadaan saat berkendara pada malam hari, karena sinaran lampu depan memiliki keterbatasan penyinaran saat malam hari.
- 8) Dilarang berkendara dibawah pengaruh obat-obatan maupun minuman beralkohol.
- 9) Patuhi rambu-rambu lalu lintas yang berlaku dan selalu membawa surat izin mengemudi(SIM) dan surat tanda nomor kendaraan(STNK).

3. Perilaku

a. Definisi Perilaku

Menurut Adnani, perilaku merupakan aksi dari individu terhadap reaksi dari hubungan dengan lingkungannya, perilaku baru akan terjadi apabila ada sesuatu rangsangan yang diperlukan untuk memunculkan reaksi. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa suatu rangsangan tertentu akan menghasilkan reaksi berupa perilaku tertentu (Adnani, 2011).

Sarwono berpendapat bahwa perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman maupun interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap, serta

tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dalam ataupun luar dari dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan: berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif berupa tindakan (SW, 2004). Pada dasarnya perilaku berorientasi pada tujuan, dengan kata lain perilaku seseorang dimotivasi oleh suatu keinginan untuk mencapai tujuan tertentu. Tujuan tersebut tidak selalu diketahui secara sadar oleh individu yang bersangkutan (Winardi, 2004)

b. **Faktor Penentu Perilaku**

Perilaku adalah bentuk respons atau reaksi seseorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar, akan tetapi dalam memberikan respon sangat berbeda-beda tergantung pada karakteristik ataupun faktor-faktor lain dari seseorang yang bersangkutan. Faktor-faktor yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut sebagai determinan perilaku. Determinan perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yaitu: (Wijayaningsih KS, 2004)

1) **Faktor Internal**

Karakteristik orang yang bersangkutan bersifat bawaan, seperti: tingkat kecerdasan, tingkat emosional, jenis kelamin, dan sebagainya.

2) **Faktor Eksternal**

Faktor lingkungan sering menjadi faktor dominan yang membentuk perilaku seseorang, dimulai dari lingkungan fisik, ekonomi, politik, dan lain-lain.

c. Faktor Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)

Berikut ini merupakan faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku ketika berkendara dengan sepeda motor yang baik dan benar sesuai komponen *safety riding*, yaitu:

1) Pengetahuan

Pengetahuan berperan sangat penting dalam suatu pekerjaan khususnya pengetahuan mengenai *safety riding* bagi para pengendara sepeda motor. Seseorang yang mempunyai pengetahuan lebih baik, maka orang tersebut cenderung berhati-hati dalam menjalankan/melakukan sesuatu (Notoatmodjo S, 2006). Ancok juga menyatakan bahwa pengetahuan tentang segi positif dan segi negatif dari suatu hal akan mempengaruhi sikap dan perilaku seseorang, oleh karena itu perlunya peningkatan pengetahuan tentang *safety riding* untuk meningkatkan disiplin dalam berkendara (Ancok, 1987).

Menurut Rogers pengetahuan dalam domain kognitif mempunyai enam tingkatan, yaitu: (Notoatmodjo S, 2007)

a) Tahu (*Know*)

Tahu diartikan sebagai penguasaan suatu hal yang telah dipelajari sebelumnya.

b) Memahami (*Comprehension*)

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan yang menjelaskan secara benar tentang hal yang diketahui, dan dapat menginterpretasikan materi dengan benar.

c) Aplikasi (*Application*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan dalam menerapkan hal yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi sebenarnya.

d) Analisis (*Analysis*)

Analisis merupakan kemampuan untuk menjabarkan hal kedalam komponen-komponen yang terdapat kaitan satu sama lain yang berhubungan dengan mengenai hal yang dianalisis.

e) Sintesis (*Synthesis*)

Sintesis merupakan kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang sudah ada.

f) Evaluasi (*Evaluation*)

Evaluasi berkaitan dengan kemampuan melakukan penilaian terhadap suatu hal.

2) Pengalaman

Menurut Jenkins meningkatnya kecelakaan lalu lintas melibatkan pengendara yang masih berusia muda dikarenakan sedikitnya pengalaman mereka dalam mengendarai sepeda motor serta ditemukan juga bahwa kecelakaan sering terjadi melibatkan pengendara baru dengan pengalaman minim dibandingkan dengan pengendara yang memiliki pengalaman berkendara sepeda motor lebih lama (Jenkins, 1979).

Faktor-faktor yang mempengaruhi pengalaman seseorang menurut Djauzak, yaitu: (Ahmadi D, 2004)

a) Waktu

Seiring lama seseorang menjalankan suatu hal maka pengalamannya akan lebih banyak

b) Frekuensi

Seringnya menjalankan suatu hal yang sejenis, maka umumnya orang tersebut memiliki pengalaman kerja yang lebih baik.

c) Jenis Tugas

Semakin banyak jenis suatu hal yang dilaksanakan oleh seseorang, maka umumnya orang tersebut akan memperoleh pengalaman yang lebih banyak.

d) Penerapan

Semakin banyak penerapan pengetahuan, keterampilan, maupun sikap seseorang dalam melaksanakan suatu hal, tentunya dapat meningkatkan pengalaman orang tersebut.

e) Hasil

Seseorang yang memiliki pengalaman kerja yang lebih banyak akan memperoleh hasil pelaksanaan yang lebih baik.

Selain itu, menurut hasil penelitian dari Nurtanti menyatakan bahwa pengendara yang berperilaku tidak aman cenderung menurun seiring dengan bertambahnya pengalaman berkendara.

Dalam penelitiannya pengendara yang paling banyak berperilaku tidak aman terdapat pada kategori pengendara dengan pengalaman berkendara selama 1-5 tahun sebesar 54,5%, lalu pengendara

dengan pengalaman 6-12 tahun sebesar 42,4%, serta pengendara dengan pengalaman berkendara >12 tahun sebesar 3,1% (Nurtanti, 2002).

3) Keterampilan berkendara

Menurut Mujiyanto, keterampilan merupakan kecakapan yang dihubungkan dengan tugas yang dimiliki dan dipergunakan oleh seseorang pada waktu tertentu. Kemampuan dan keterampilan memainkan peranan penting dalam perilaku maupun prestasi individu (Mujiyanto, 2003).

Ohkubo menyatakan keterampilan berkendara seseorang mempengaruhi kemampuan berkendara yang aman, disamping juga dengan faktor-faktor lain yang saling berkaitan seperti penerapan komponen-komponen dalam *safety riding* (Ohkubo, 1966). Berdasarkan penelitian nurtanti, diketahui bahwa pengendara yang mempunyai keterampilan berkendara yang baik akan cenderung berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang baik juga sebesar 84,4% (Nurtanti, 2002).

4) Usia

Usia mempunyai pengaruh penting terhadap kecelakaan lalu lintas. Menurut Sabey, orang yang berusia muda lebih sering terlibat dalam suatu kejadian kecelakaan lalu lintas sebagai pengendara ataupun pejalan kaki dibandingkan orang yang berusia lanjut/lebih tua hal ini

dikarenakan pada usia dewasa muda seringkali bersikap tergesa-gesa dan ceroboh (SABEY, 1983).

5) Sikap

Sikap merupakan evaluasi dan kecenderungan seseorang yang relatif konsisten untuk bereaksi atau merespon terhadap suatu objek sikap. Objek sikap dapat berupa benda, orang, peristiwa, fenomena, ataupun hal-hal lain. Sikap menentukan penilaian seseorang dalam menyukai atau tidaknya objek sikap tersebut (Yogatama, 2013).

Pengendara yang memiliki sikap yang baik ketika berkendara lebih cenderung berperilaku/bertindak aman saat mengendarai sepeda motor dibandingkan dengan pengendara yang memiliki sikap kurang baik (Astuti, 2014).

6) Persepsi

Persepsi merupakan proses mengetahui atau mengenali objek maupun kejadian objektif dengan bantuan panda indera (Chaplin, James, 2005).

Menurut Geller persepsi menjadi bagian penting karena persepsi merupakan salah satu hal yang mempengaruhi seseorang dalam berperilaku aman, *safety riding* adalah perilaku aman dalam berkendara sepeda motor (Geller, 2001). Oleh karena itu persepsi mempunyai peranan dalam mempengaruhi perilaku seseorang.

7) Kondisi Lingkungan

Faktor Lingkungan mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas, diantaranya seperti kabut tebal yang membatasi penglihatan

pengendara, hujan deras, tanah longsor, jalan yang kurang baik, dan lain-lain yang berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas

8) Stabilitas Emosi

Kondisi emosional merupakan reaksi kompleks yang berkaitan dengan kegiatan dan perubahan-peubahan secara mendalam yang dibarengi dengan perasaan yang kuat ataupun diiringi dengan keadaan afektif (Chaplin, James, 2005). Nana Syaodih Sukmadinata menyatakan bahwa terdapat empat emosi, yaitu: (Prof. Dr. Nana Syaodih Sukmadinata, 2005)

- a) Pengalaman emosional bersifat pribadi dan subyektif. Pengalaman seseorang memegang peranan dalam pertumbuhan beragam jenis emosi. Pengalaman emosional terkadang berlangsung tanpa disadari dan tidak dimengerti oleh orang tersebut serta bersifat subyektif ketika mengamati maupun berfikir.
- b) Adanya perubahan aspek jasmaniah. Pada saat individu menghayati suatu emosi, maka terjadi perubahan pada aspek jasmaniah. Perubahan tersebut tidak selalu terjadi serempak, namun dapat mengikuti yang lainnya. Seseorang jika marah perubahan yang paling kuat terjadi ialah berdebar jantungnya, sedangkan yang lain adalah pada pernapasannya, dan sebagainya.
- c) Emosi diekspresikan dalam perilaku, terutama pada ekspresi wajah, intonasi suara, penggunaan bahasa, dan sebagainya. Ekspresi

emosi ini juga dipengaruhi oleh pengalaman, belajar, maupun kematangan.

- d) Emosi sebagai Motif. Motif merupakan suatu tenaga yang mendorong seseorang untuk melakukan sesuatu, demikian juga dengan emosi yang dapat mendorong seseorang melakukan sesuatu. Namun keduanya memiliki konsep yang berbeda. Motif atau dorongan munculnya bergantung pada adanya perubahan dalam psikologis, sedangkan emosi lebih bergantung pada situasi merangsang dan signifikansi persoalannya bagi orang tersebut.

Menurut Syamsu Yusuf emosi dapat dikategorikan ke dalam dua bagian yaitu: (Syamsu Yusuf, 2003)

(1) Emosi sensoris

Emosi yang muncul oleh rangsangan dari luar terhadap tubuh, seperti rasa dingin, manis, sakit, lelah, kenyang dan lapar.

(2) Emosi psikis

Emosi yang mempunyai alasan kejiwaan, seperti:

(a) Intelektual yang berhubungan dengan ruang lingkup kebenaran,

(b) Perasaan sosial, yaitu perasaan yang terkait dengan hubungan dengan orang lain, baik yang bersifat perorangan maupun kelompok,

(c) Perasaan asusila, yaitu perasaan yang berhubungan dengan nilai-nilai baik dan buruk atau etika (moral),

(d) Perasaan keindahan, yaitu perasaan yang berhubungan dengan keindahan akan sesuatu, baik yang bersifat kebendaan maupun kerohanian dan perasaan ke-Tuhanan, sebagai fitrah manusia sebagai makhluk hidup (Homo Divinas) dan makhluk beragama (Homo Religious).

F. PENELITIAN RELEVAN

1.1 Tabel Penelitian Relevan

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tahun	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
Mutiara Hikmatul Azizah	Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (<i>Safety Riding</i>) pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015	2016	Hasilnya menyatakan bahwa mahasiswa sebaiknya mengikuti pelatihan <i>safety riding</i> , meningkatkan pengetahuan, peduli, serta mempraktekan perilaku berkendara dengan baik dan benar terhadap keselamatan	Persamaanya terletak pada tema yang diangkat mengenai perilaku dalam penerapana keselamatan berkendara (<i>safety riding</i>)	Perbedaan ya terletak pada objek yang diteliti yakni penelitian sdr Mutiara berfokus pada Mahasiswa FMIPA UNNES angkatan 2005-2015, sedangkan penelitian ini

			berkendara untuk menghindari ataupun meminimalisir terjadinya pelanggaran bahkan kecelakaan lalu lintas walaupun ketika dalam perjalanan dekat maupun jauh		objeknya yaitu pengendara sepeda motor dikelurahan Menteng Dalam, kecamatan Tebet
Rizal Khakim	Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, dan Pengetahuan dengan Perilaku <i>Safety Riding</i> studi kasus pengendara ojek sepeda motor di	2016	Hasilnya menyatakan bahwa terdapat banyak pengendara yang tidak menggunakan alat pelindung diri sesuai protokol <i>safety riding</i> sejumlah 84,6% dan penndara yang	Mengangkat tema masalah penerapan keselamatan berkendara (<i>safety riding</i>) dan lokasi penelitian sama-sama diwilayah lingkup kelurahan	Penelitian sdr Rizal berfokus pada perilaku <i>safety riding</i> pengendara ojek diwilayah kelurahan Kedungmu ndu, sedangkan penelitian

	Kelurahan Kedungmundu, Kota Semarang		memahami pengetahuan tentang penerapan <i>safety riding</i> hanya sejumlah 30,8%	ini tidak hanya berfokus pada pengendara ojek saja namun masyarakat kelurahan Menteng Dalam yang berkendara dengan sepeda motor.
--	--	--	---	---



\