

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Menurut Miro (2005) transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Sedangkan menurut Nasution (2008) transportasi adalah pemindah barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian transportasi berarti sebuah proses, yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut, dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

2.2 Lalu Lintas

Lalu lintas adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan. Lalu lintas di dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas.

2.3 Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas

Agar terhindarnya dari kecelakaan sebagai pengguna jalan terutama pengendara sepeda motor wajib mentaati ketertiban lalu lintas.

Ketertiban lalu lintas adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.

Keamanan lalu lintas adalah suatu keadaan terbatasnya setiap orang, barang, dan /atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/ atau rasa takut

dalam berlalu lintas. Sedangkan keselamatan lalu lintas adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/ atau lingkungan.

2.4 Ciri Pengemudi

Setiap pengemudi kendaraan bermotor memiliki caranya sendiri dalam bertingkah di jalan raya. Pengendara ada yang tampak sopan, namun tidak sedikit pula yang beraksi ugal-ugalan. Kondisi jalan raya menjadi dinamis dengan berbagai perilaku. Oleh sebab itu, sangat dianjurkan agar setiap pengguna jalan wajib selalu waspada. Ada beberapa tipe pengendara di jalan raya, yaitu :

1. Pengemudi pemula (*Green Driving*)

Pengemudi pemula merupakan pengemudi level pemula. Jam terbangnya kurang dari 50 ribu jam atau kurang dari 5 tahun. Ciri-cirinya :

- a. Melakukan manuver berbelok, berpindah jalur dan bereaksi secara ragu-ragu, tidak menjaga jarak dengan kendaraan didepannya.
- b. Kemampuan mengambil keputusan dalam mengantisipasi bahaya di jalan raya masih sangat rendah.
- c. Mengemudi tegang/kaku/pasif, mudah grogi akibat provokasi pengemudi lain.
- d. Tidak menguasai dasar-dasar mengemudi dengan benar.
- e. Pemahaman akan rambu lalu lintasnya sangat minim.

2. Dasar Mengemudi (*Basic Driving*)

Pengemudi yang sudah memiliki pengalaman mengemudi sekitar 5 tahun sudah cukup memiliki kepercayaan diri, tetapi jika tidak dibekali dengan pengetahuan tentang mengemudi yang aman atau *safety driving* maka pengembangan dasar kemampuan mengemudinya bisa kearah yang salah.

3. Pengemudi Agresif (*Aggressive Driving*)

Memiliki emosi dan perilaku labil, seringkali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dan aksi penyerangan di jalan raya. Baik penyerangan secara fisik ataupun verbal. Ciri-ciri dari pengemudi agresif adalah :

- a. Cenderung mengemudi dengan kecepatan tinggi/ngebut.
- b. Melakukan manuver berbelok atau berpindah jalur secara kasar.
- c. Kurang toleransi, ingin menang sendiri terhadap pengguna jalan lain (penyebrang jalan, motor, tidak mau disalip).
- d. Sering memaki pengemudi lain bahkan berakibat bentrokan fisik.

4. Pertahanan mengemudi (*Defensive Driving*)

Jenis ini sudah matang secara perilaku dan pernah mengikuti *driving training*. Pada level ini mampu mencari, membaca, mengidentifikasi, dan mengantisipasi bahaya dengan benar, sehingga tidak hanya mampu menghindari bahaya kecelakaan tapi juga sadar akan resiko akibat dari kecelakaan. Dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Mengemudi dengan aman, benar, dan bertanggung jawab.
- b. Paham dan tertib berlalu lintas.
- c. Menjaga jarak aman.
- d. Memiliki toleransi yang tinggi terhadap pengguna jalan.

5. Keselamatan mengemudi (*Safety Driving*)

Kategori pengemudi yang sudah matang secara perilaku dan skill. Ciri-cirinya sama seperti *defensive driving* yaitu sebagai berikut :

- a. Mengemudi dengan aman, benar, dan bertanggung jawab.
- b. Paham dan tertib berlalu lintas.
- c. Menjaga jarak aman.
- d. Memiliki toleransi yang tinggi terhadap pengguna jalan.

6. Spesialis mengemudi (*Advance Driving*)

Memiliki tingkat presisi yang tinggi dan mengemudi dengan spesialisasi. Seperti pengemudi alat berat di pertambangan, pembalap, *stuntman*. Menjadi *defensive, safety driving* itu tidak mudah. Keselamatan dan pemahaman berkendara harus dipraktikan oleh pengemudi sejak dini.

2.5 Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Menurut Warpani (2002) kecelakaan lalu lintas terjadi karena berbagai faktor seperti melanggar lalu lintas, marka dan tidak dilengkapi atribut seperti tidak menggunakan helm Standar Nasional Indonesia, lampu sein, lampu rem. Kesalahan pengemudi merupakan faktor utama dalam banyak kecelakaan antara lain tidak berkonsentrasi seperti menggunakan *Handphone* ketika berkendara, mengkonsumsi obat-obatan terlarang, dan mengkonsumsi alkohol.

2.5.1 Surat Izin Mengemudi Sepeda Motor

Untuk dapat mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, pengendara harus memiliki Surat Izin mengemudi yang sah. Surat Izin Mengemudi berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi. Jika pengemudi tidak memiliki Surat Izin Mengemudi akan diberikan sanksi. Berikut cara memperoleh Surat Izin Mengemudi pengendara wajib dapat membaca dan menulis huruf latin, sehat jasmani dan rohani, memiliki keterampilan mengemudikan kendaraan bermotor, lulus ujian teori dan praktek, memiliki pengetahuan yang cukup luas mengenai peraturan lalu lintas dan angkutan jalan.

2.5.2 Ketentuan Hukum Untuk Pengendara Sepeda Motor

Pengendara harus mematuhi hukum yang sama dengan pengemudi mobil. Sebagai pengguna sepeda motor harus mengetahui ketentuan dalam undang-undang tersebut antara lain :

1. Setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki Surat Izin Mengemudi C (SIM C) untuk sepeda motor dan mampu mengemudikan kendaraan dengan wajar.
2. Pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
3. Mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan.
4. Sepeda motor hanya diperuntukkan hanya untuk dua orang.
5. Sepeda motor yang digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
6. Pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm yang telah direkomendasikan berkaitan dengan keselamatan dan terpasang dengan benar.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat beberapa sanksi hukum terhadap pelanggaran mengemudi sepeda motor, yaitu :

1. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp. 1.000.000.
2. Setiap orang mengemudi kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000.
3. Setiap orang yang mengemudi sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pengukur kecepatan, alat pemantul cahaya dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000.

4. Setiap orang yang mengemudi sepeda motor tidak mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000.

Faktor utama penyebab pelanggaran lalu lintas antara lain :

1. Faktor Manusia

Menurut Suwardjoko (2002) pencatatan data kecelakaan di Indonesia belum cukup lengkap untuk bisa dianalisis guna menemukan sebab-musabab kecelakaan lalu lintas sehingga dengan tepat bisa diupayakan penanggulangannya. Penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam tiga unsur, yakni : manusia, kendaraan, dan jalan.

- a. Pengemudi

Kesalahan pengemudi merupakan faktor utama dalam hampir semua kejadian kecelakaan. Sebagai penyebab kecelakaan dapat berada dalam berbagai kondisi mental-fisik sebagai berikut :

1. Kurang Antisipasi

Kondisi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin dapat terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas.

2. Lengah

Melakukan kegiatan lain saat mengemudi yang mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengemudi, misalnya melihat ke samping, menyalakan rokok, mengambil sesuatu atau berbincang-bincang dengan penumpang.

3. Mengantuk

Pengemudi kehilangan daya reaksi atau konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat.

4. Alkohol

Alkohol memainkan peran penting dalam kecelakaan yang menyebabkan cedera serius. Pengendara sepeda motor tidak boleh

memiliki kandungan alkohol dalam darahnya melebihi dari ambang batas pada saat mereka berkendara.

5. Obat-obatan lain

Obat-obatan dan narkoba akan mempengaruhi konsentrasi saat berkendara yang membuat pengendara lemah, pusing atau mengantuk.

6. Jarak Terlalu Rapat

Pengemudi kurang memperhatikan jarak minimal antara kendaraan di depan dengan kecepatan kendaraan sehingga kurang dari jarak pandang henti (jarak yang diperlukan untuk menghentikan kendaraan dihitung mulai saat melihat sesuatu, bereaksi mengerem sampai kendaraan berhenti).

2. Faktor Kendaraan

Kendaraan tercatat menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas yang berakibat parah. Terutama kendaraan sepeda motor kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kelincahan gerakannya, sepeda motor mudah menyalip kendaraan lain dalam kemacetan lalu lintas. Selain mudah menyalip kendaraan lain, sebagai kelengkapan kendaraan yang terabaikan seperti lampu sein dan lampu rem yang mungkin sudah tidak berfungsi mengakibatkan membingungkan pengemudi lain atau justru lampu utama daya sorotnya ditingkatkan sehingga mengganggu pengemudi lain yang berpapasan.

3. Faktor Jalan

Faktor jalan berhubungan dengan kecepatan rencana jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, dan jarak pandang serta kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama pemakai sepeda motor. Hujan juga mempengaruhi kinerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh dan jalan menjadi licin. Selain itu, jarak pandang juga tergantung dengan adanya asap dan kabut terutama daerah pegunungan.

Menurut Suwardjoko (2002) kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Meskipun demikian, semuanya kembali kepada manusia sebagai pengguna jalan itu sendiri.

2.6 Peralatan Pengendali Lalu Lintas

Menurut Khisty, C. J. dan Lall, K., (2000) Peralatan pengendali lalu lintas meliputi rambu, penghalang yang dapat dipindahkan, dan lampu lalu lintas. Seluruh alat tersebut dapat digunakan secara terpisah atau digabungkan bila perlu. Kesemuanya adalah sarana utama pengaturan, peringatan, atau pemandu lalu lintas, diseluruh jalan. Alat pengendalian lalu lintas berfungsi menjamin keamanan.

2.6.1 Rambu Lalu Lintas

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2014) rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

a. Rambu Larangan

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu larangan memiliki warna dasar putih, garis tepi berwarna merah, lambang berwarna hitam, huruf dan/atau angka berwarna hitam.

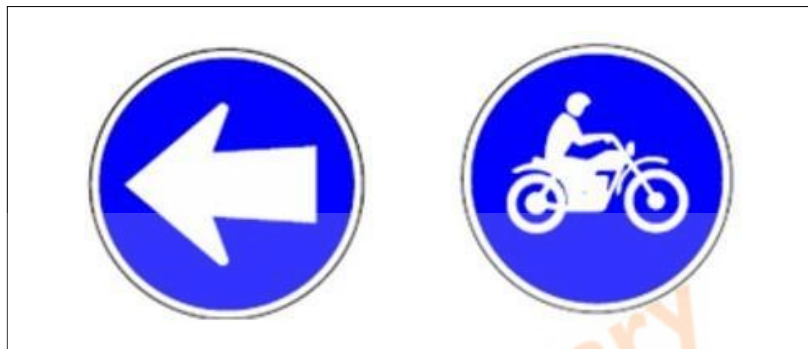


Sumber: Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2014

Gambar 2.1 Rambu Larangan

b. Rambu Perintah

Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu perintah memiliki warna dasar biru, garis tepi berwarna putih, lambang berwarna putih, huruf dan/atau angka berwarna putih.



Sumber: Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2014

Gambar 2.2 Rambu Perintah

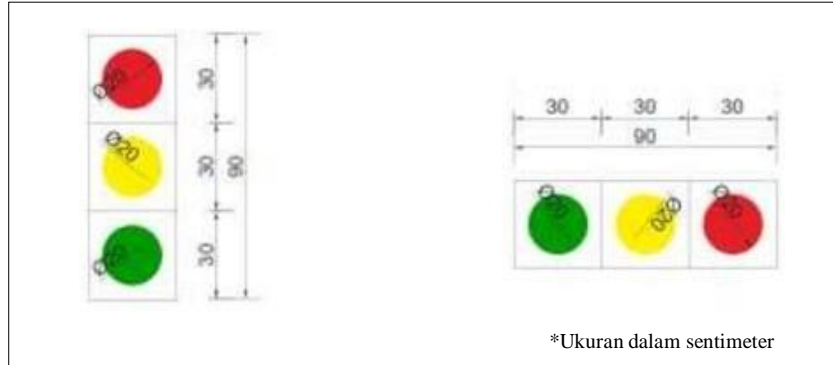
2.6.2 Lampu Lalu Lintas

Lampu lalu lintas adalah lampu yang mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang di persimpangan jalan, tempat penyebrangan pejalan kaki (*zebra cross*). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 49 tahun 2014 tentang alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan. Alat pemberi isyarat lalu lintas berfungsi untuk mengatur lalu lintas kendaraan dan atau pejalan. Alat ini terdiri dari :

a. Lampu Tiga Warna.

Lampu tiga warna terdiri dari lampu berwarna merah, kuning, dan hijau, dipergunakan untuk mengatur kendaraan. Lampu berwarna merah untuk menyatakan kendaraan harus berhenti dan tidak boleh melewati marka melintang yang berfungsi sebagai garis henti. Lampu berwarna kuning

untuk memberikan peringatan bagi pengemudi. Lampu berwarna hijau menyatakan Kendaraan berjalan.

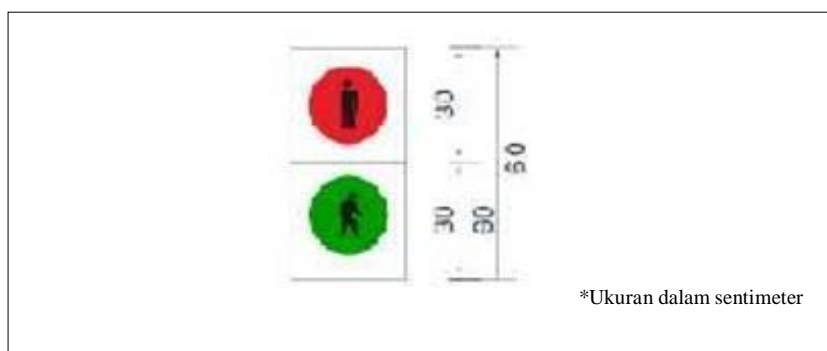


Sumber: Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2014

Gambar 2.3 Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Dengan Lampu Tiga Warna

b. Lampu Dua Warna.

Lampu dua warna sebagaimana dimaksud pada ayat terdiri dari lampu berwarna merah dan hijau, dipergunakan untuk mengatur kendaraan dan atau pejalan. Yang terpasang di tempat penyebrangan pejalan kaki (*zebra cross*). Lampu berwarna merah menyatakan kendaraan harus berhenti dan tidak boleh melewati marka melintang yang berfungsi sebagai garis henti. Lampu berwarna menyatakan Kendaraan berjalan.

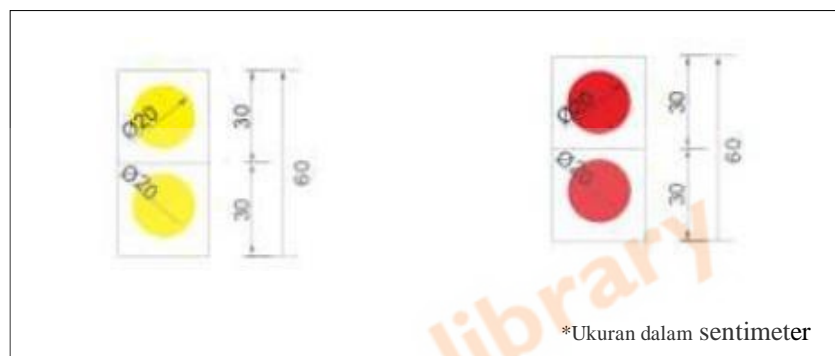


Sumber: Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2014

Gambar 2.4 Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Dengan Lampu Dua Warna

c. Lampu Satu Warna.

Lampu isyarat satu warna ditempatkan di sebelah kiri jalur lalu lintas kendaraan dan menghadap arah lalu lintas kendaraan serta ditempatkan sebelum lokasi kemungkinan ada bahaya. Lampu isyarat satu warna dipergunakan untuk memberi peringatan bahaya kepada pengguna jalan. Lampu satu warna terdiri dari warna kuning kelap kelip atau merah. Lampu berwarna kuning kelap kelip untuk menyatakan pengguna jalan berhati-hati dan lampu berwarna merah untuk menyatakan Pengguna Jalan berhenti.



Sumber: Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2014

Gambar 2.5 Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Dengan Lampu Satu Warna

2.7 Marka Jalan

Marka jalan adalah tanda berupa garis, gambar, anak panah, dan lambang pada permukaan jalan yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Posisi marka jalan adalah membujur, melintang, dan menyerong. Marka membujur berupa :

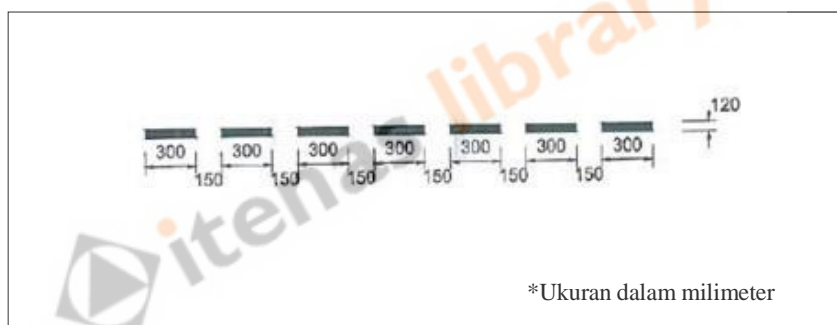
- Garis utuh, berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan untuk melintasi garis tersebut.



Sumber : Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2019

Gambar 2.6 Marka Membujur Garis Utuh

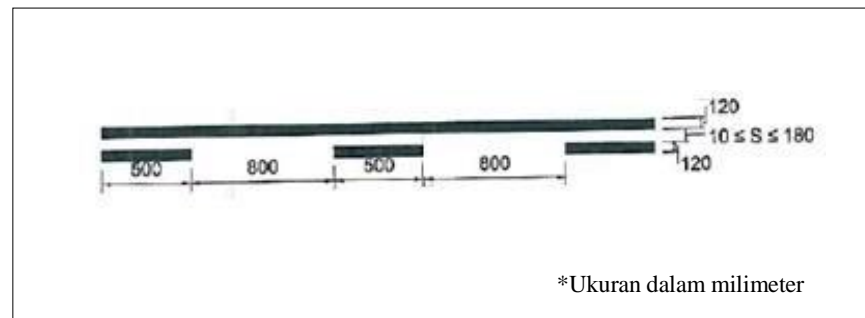
- b. Garis putus-putus, merupakan pembatas lajur yang berfungsi mengarahkan lalu lintas dan atau memperingatkan akan ada marka membujur yang berupa garis utuh di depan.



Sumber: Direktur Jenderal Perhubungan Darat, 2019

Gambar 2.7 Marka Membujur Garis Putus-putus

- c. Garis ganda terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus, menyatakan bahwa kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut.



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2019

Gambar 2.8 Marka Membujur Garis ganda garis utuh dan garis putus-putus

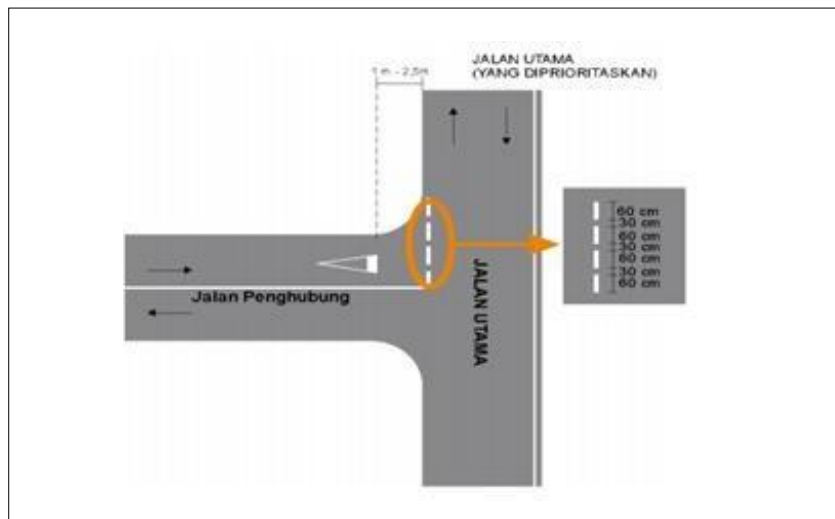
- d. Garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh, menyatakan bahwa kendaraan dilarang melintasi garis ganda tersebut.



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,

Gambar 2.9 Marka Membujur Garis ganda garis utuh

Marka melintang juga berupa garis utuh dan putus-putus. Garis utuh menyatakan batas berhenti bagi kendaraan yang diwajibkan berhenti oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu stop. Garis putus-putus, menyatakan batas yang tidak dapat dilalui kendaraan yang mendapat hak utama pada persimpangan.



Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2019

Gambar 2.10 Marka Melintang

2.8 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini memiliki beberapa referensi yang diperlukan untuk menyusun tugas akhir ini :

1. Tugas akhir karya Nasution P. (2017) yang berjudul “Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu-Rambu Lalu Lintas di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo (Studi Kasus)” penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan suatu variabel yaitu variabel tingkat kepatuhan. Dalam penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh melalui kuesioner, sedangkan data sekunder diperoleh melalui metode observasi dan dokumentasi yaitu mematuhi rambu-rambu lalu lintas, mematuhi marka jalan, mematuhi ketentuan alat pemberi isyarat lampu, mematuhi gerakan lalu lintas, mematuhi aturan berhenti, mematuhi peringatan dengan bunyi dan sinar, mematuhi kecepatan yang telah ditentukan, dapat menunjukkan surat-surat kendaraan saat diperiksa, Menggunakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia, jumlah penumpang tidak boleh lebih dari satu, menyalakan lampu utama pada malam hari, menyalakan lampu utama pada siang hari, menggunakan jalur sebelah kiri, mengamati situasi depan, samping, belakang saat akan

berbelok, bila akan memperlambat kendaraan harus memperhatikan kendaraan yang lain yang berada di depan, samping dan dibelakangnya. Dan dari hasil yang diperoleh jumlah persentase keseluruhan untuk aspek pemahaman pada jalan pandu yang tidak pernah melanggar sebesar 5%, kadang-kadang 13%, sering 28%, dan selalu melanggar 54%. Pada jalan sutomo yang tidak pernah melanggar sebesar 5%, kadang-kadang 10%, sering 29%, dan selalu melanggar 56%. Untuk aspek kepatuhan atas keselamatan diri sendiri dan orang lain pada jalan pandu yang tidak pernah melanggar sebesar 4%, kadang-kadang 7%, sering 31%, dan selalu melanggar 58%.

2. Tugas akhir karya Arianto, D.A.N. dan Samsul Arifin (2016) yang berjudul “Pengaruh Usia, Pendidikan dan Budaya Terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara”. Pembelajaran ini mengarah pada menguji coba pengaruh usia pada kepatuhan berlalu lintas, menguji coba pengaruh pendidikan dalam kepatuhan berlalu lintas, menguji coba pengaruh budaya pada lalu lintas, dan meneliti pengaruh usia, pendidikan dan budaya secara bersama dalam kepatuhan berlalu lintas. Populasi pengendara kendaraan bermotor dalam penelitian ini di daerah Jepara pada tahun 2012 sebanyak 27.223. Sementara sample yang dibutuhkan dalam pembelajaran ini hanya sekitar 400 orang. Berdasarkan pada hasil dari t-test bisa disimpulkan (1) Variabel umur berpengaruh signifikan terhadap lalu lintas di bidang kepatuhan hukum Polisi Jepara. Hasil $t_{hitung} > t_{table}$ ($13.198 > 1.645$), jadi hipotesa diterima. Rata-rata orang pada usia dewasa pengendara, pengendara akan lebih patuh pada aturan berlalulintas. (2) Variable pendidikan berpengaruh lebih signifikan dalam berlalu lintas, pengujian nilai hipotesa $t_{hitung} > t_{table}$ ($12.844 > 1.645$). Hasil menunjukan semakin tinggi tingkat pendidikan pengendara maka akan mempengaruhi tingkat kepatuhan orang dalam mematuhi aturan berlalu lintas. (3) Variable budaya juga mempunyai pengaruh yang lebih signifikan yang mempengaruhi ketaatan dalam berlalu lintas. Hasil pengujian hipotesa

menunjukkan $t \text{ hitung} > t \text{ table}$ ($18.868 > 1.645$) ini berarti pengendara tersebut mempunyai etika berkendara yang baik ketika berkendara akan meningkatkan kesadaran publik dalam mematuhi aturan berlalu lintas. (4) Variable usia, pendidikan, dan budaya mempunyai efek yang juga signifikan pada kepatuhan berkendara. Dengan nilai hasil pengujian hipotesa menunjukkan $F \text{ hitung} > F \text{ table}$ ($262.889 > 2.996$) yang berarti usia dewasa dengan pendidikan dan budaya yang tinggi membawa pengaruh yang positif kepada masyarakat dalam mematuhi aturan berlalu lintas.

3. Tugas akhir karya Rismawan E. (2009) yang berjudul “Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor di Kota Semarang”. Di era globalisasi saat ini manusia dituntut untuk mempunyai mobilitas yang tinggi, khususnya pada daerah perkotaan yang masyarakatnya setiap hari selalu bepergian dari tempat satu ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Sebagian besar masyarakat menggunakan jalur darat (jalan raya) untuk melakukan mobilitasnya karena jalan raya merupakan jalur perhubungan yang murah dari pada jalur perhubungan air dan udara. Pada tahun 2007-2008 sangat banyak orang yang membutuhkan sepeda motor untuk kebutuhan transportasi, Peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun ke tahun terus mengalami penambahan sehingga hal tersebut mempengaruhi kehidupan lalu lintas dan menimbulkan beberapa permasalahan antara lain sering terjadi kecelakaan akibat pelanggaran lalu lintas. Permasalahan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menyebabkan pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Kota Semarang dan upaya apa sajakah yang telah dilakukan POLWILTABES Semarang dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Kota Semarang. Sedangkan manfaat dari penelitian ini untuk memberi wawasan pada pengendara sepeda motor agar tidak melanggar peraturan lalu lintas baik yang disengaja atau tidak disengaja dan mematuhi segala peraturan lalu lintas yang berlaku. Penelitian ini adalah deskriptif kualitatif

yaitu penelitian yang memaparkan berbagai data yang diperoleh dari hasil pengamatan dan wawancara, sedangkan metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara, dan dokumentasi. Metode analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode interaksi dengan tahap-tahap analisis data adalah mengumpulkan data, reduksi data, analisis dan penyajian data, verifikasi data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor di Kota Semarang disebabkan oleh manusia itu sendiri karena kurangnya kesadaran akan peraturan berlalu lintas dan kepentingan-kepentingan manusia yang berlainan menyebabkan manusia ceroboh, lalai, bahkan kesengajaan menjadi faktor dominan terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kota Semarang. Saran yang diberikan pada pelanggar lalu lintas yaitu perlunya memiliki sikap kesadaran hukum berlalu lintas pada masyarakat demi tercapainya kondisi aman, lancar, tertib dan selamat di jalan raya.

