

HUBUNGAN ANTARA PERSEPSI TERHADAP PENERAPAN E-TILANG DENGAN PERILAKU BERKENDARA BERISIKO PADA MAHASISWA FAKULTAS PSIKOLOGI UNISSULA

¹Adamas Sepghatama Aryanda Munandar*, ²Joko Kuncoro

¹²Psikologi, Fakultas Psikologi Universitas Islam Sultan Agung

*Corresponding Author:

adamassepghatama@std.unissula.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Sampel pada penelitian yaitu mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA angkatan 2021. Teknik pengambilan sampel menggunakan table taraf kesalahan Isaac dan Michael dengan signifikansi 5%. Alat ukur dalam penelitian ini terdiri dari dua skala. Skala perilaku berkendara berisiko terdiri dari 31 aitem dengan koefisiensi reliabilitas 0,918 dan skala persepsi terhadap penerapan e-tilang terdiri dari 26 aitem yang memiliki koefisien reliabilitas 0,917. Teknik analisis data menggunakan Product Moment. Hasil uji hipotesis yang didapatkan yaitu $r_{xy} = -0,613$. Hasil tersebut menunjukkan terdapat hubungan negatif yang signifikan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko. Berdasarkan hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa hipotesis yang diajukan dapat diterima.

Kata kunci: *Perspsi, E-Tilang, Perilaku Berkendara Berisiko*

ABSTRACT

This study aims to determine the relationship between the perception of e-ticketing implementation and risky driving behavior among students of the Faculty of Psychology at UNISSULA. The research employs a quantitative method. The sample for this study consists of students from the Faculty of Psychology at UNISSULA, enrolled in the 2021 academic year. The sampling technique used the Isaac and Michael's error threshold table with a significance level of 5%. The measurement tools used in this research consist of two scales. The risky driving behavior scale consist of 31 items with a reliability coefficient of 0.918, while the perception of e-ticketing implementation scale consists of 26 items with a reliability coefficient of 0.917. Data analysis was conducted using the Product Moment correlation. The results of the hypothesis test revealed an r_{xy} value of -0.613. This result indicates a significant negative relationship between the perception of e-ticketing implementation and risky driving behavior. Based on the result of this study, it can be concluded that the proposed hypothesis is accepted.

Keywords: *Perception, E-Ticketing, Risky Driving Behavior*

1. PENDAHULUAN

Manusia membutuhkan alat transportasi untuk memudahkan mobilitas dalam kegiatan setiap harinya. Utamanya pada kota yang menjadi pusat perindustrian, kebutuhan akan transportasi pasti sangat tinggi. Namun, tidak jarang para pengguna kendaraan bermotor melanggar aturan di jalan sehingga menimbulkan kemacetan bahkan kecelakaan. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi adalah tidak menggunakan alat keselamatan berkendara, tidak membawa surat-surat berkendara, menerobos lalu lintas, berhenti di luar marka jalan, parkir sembarangan, dan lainnya (Setiyanto et al., 2017).

Saat ini, inovasi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor dan mobil terjadi sangat pesat. Beragam jenis kendaraan bermotor tersedia di pasaran. Harga jual kendaraan bermotor juga bervariasi. Hal itu membuat masyarakat memiliki banyak pilihan untuk menentukan kendaraan bermotor yang akan dibeli. Menurut data Badan Pusat Statistik, pada tahun 2020 jumlah kendaraan bermotor baik sepeda motor dan mobil adalah sebanyak 130.820.785 buah (Badan Pusat Statistik, n.d.). Jumlah tersebut juga berkaitan dengan banyaknya pengguna kendaraan bermotor di jalan. Di Indonesia sendiri, untuk bisa mendapatkan Surat Izin Mengemudi, syarat umur minimal adalah 17 tahun. Hal itu karena pada umur 17 tahun, seseorang dianggap sudah dewasa, baik secara fisik, perilaku, dan mental.

Saat ini, inovasi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor dan mobil terjadi sangat pesat. Beragam jenis kendaraan bermotor tersedia di pasaran. Harga jual kendaraan bermotor juga bervariasi. Hal itu membuat masyarakat memiliki banyak pilihan untuk menentukan kendaraan bermotor yang akan dibeli. Menurut data Badan Pusat Statistik, pada tahun 2020 jumlah kendaraan bermotor baik sepeda motor dan mobil adalah sebanyak 130.820.785 buah (Badan Pusat Statistik, n.d.). Jumlah tersebut juga berkaitan dengan banyaknya pengguna kendaraan bermotor di jalan. Di Indonesia sendiri, untuk bisa mendapatkan Surat Izin Mengemudi, syarat umur minimal adalah 17 tahun. Hal itu karena pada umur 17 tahun, seseorang dianggap sudah dewasa, baik secara fisik, perilaku, dan mental.

Pelanggaran lalu lintas harus ditindak dengan tegas karena hal itu dapat menyebabkan kerugian bagi diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Maka dari itu, kepolisian sering melakukan razia di jalan raya untuk menertibkan para pengguna jalan sehingga mengurangi pelanggaran lalu lintas yang terjadi. Penindakan dilakukan dengan melakukan penilangan pada pengguna kendaraan bermotor yang tidak dilengkapi dengan alat keselamatan berkendara dan juga yang tidak memiliki surat-surat berkendara. Menurut data dari Korlantas Polri pada Oktober 2021, total jumlah pelanggaran lalu lintas di Indonesia baik pelanggaran ringan maupun pelanggaran berat sebanyak 1.770.000 pelanggaran. Dari total jumlah pelanggaran tersebut, 44,89% merupakan pelanggaran ringan, 12,89% merupakan pelanggaran sedang, dan 42,22% merupakan pelanggaran berat (Pahlevi, 2021).

Persepsi adalah pengalaman sensorik manusia yang terhubung dengan lingkungan sekitarnya, yang melibatkan proses pengenalan rangsangan dari lingkungan dan respon terhadap rangsangan tersebut berupa tindakan yang dilakukan. Untuk kelangsungan hidup manusia diperlukan proses perseptual, yaitu proses untuk mendapatkan informasi

mengenai lingkungan. Persepsi mencakup semua hal tentang lingkungan sekitar dan memungkinkan manusia untuk melakukan suatu tindakan. Persepsi mencakup panca indera, yaitu: penglihatan, suara, sentuhan, bau, dan rasa (Wang et al., 2021)

Persepsi kontrol dapat mempengaruhi seseorang untuk menentukan tindakan yang akan dilakukan melalui sirkuit kortikostriatal dan sistem dopaminergik. Persepsi kontrol memiliki tiga atribut, yaitu: afektif, motivasi, dan protektif. Atribut afektif berfungsi dalam pendekatan untuk memunculkan nilai subyektif positif dan perilaku. Atribut motivasi berfungsi sebagai pembawa arti penting motivasi untuk membentuk perilaku. Atribut protektif berfungsi sebagai pembatas untuk perilaku pasif di dalam lingkungan yang tidak bersahabat atau berbahaya (Wang et al., 2021).

Perkembangan teknologi pada saat ini berlangsung secara cepat. Perkembangan teknologi menghasilkan banyak alat yang dapat memudahkan manusia dalam melakukan pekerjaan. Salah satunya adalah penerapan *ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement)* atau di Indonesia lebih populer disebut dengan e-tilang. Dalam penerapan e-tilang digunakan teknologi kamera *CCTV (Close Circuit Television)* yang telah dibekali dengan sensor *ANPR (Automatic Number Plate Recognition)*. Penerapan e-tilang sendiri bertujuan untuk memudahkan kepolisian untuk melakukan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas (Ekandana & Tauran, S.Sos., 2020).

Digitalisasi tilang, yang dikenal sebagai e-tilang, mengimplementasikan teknologi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas seluruh proses tilang, serta memberikan kemudahan dalam manajemen administratif bagi pihak kepolisian. Proses penilaian dilakukan dengan bukti-bukti yang didapat melalui hasil rekaman *CCTV* yang biasanya dipasang pada perempatan jalan atau lalu lintas yang padat. *CCTV* yang digunakan sudah terhubung dan dapat dipantau dengan *ATCS (Automatic Traffic Control System)*. Para pengemudi yang melanggar lalu lintas dalam area yang terdapat *CCTV* akan otomatis terekam. Berikutnya, bukti rekaman *CCTV* akan diproses oleh kepolisian dan surat tilang akan diterbitkan yang kemudian dikirimkan kepada pemilik kendaraan bermotor sesuai dengan informasi yang tercatat pada plat nomor kendaraan tersebut (Setiyanto et al., 2017).

Terdapat beberapa penyebab dalam pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi. Salah satunya adalah kesadaran masyarakat akan lalu lintas yang masih kurang. Selain itu, infrastruktur jalan yang tidak memadai serta kurangnya kehadiran polisi menjadi penyebab terjadinya pelanggaran. Beberapa penyebab tersebut berperan atas tingginya angka pelanggaran lalu lintas di tahun 2021 yang mencapai 307.752 pelanggaran. Oleh karena itu, diperlukan inovasi dalam mengatasi permasalahan tersebut dan salah satunya adalah pemanfaatan teknologi *ETLE*. Pada tahun 2022 Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya melaporkan bahwa telah melakukan penindakan atas 100.965 pelanggaran lalu lintas yang terekam oleh sistem *ETLE*. Berdasarkan data pelanggaran lalu lintas Satlantas Polrestabes Semarang sepanjang tahun 2022 pada bulan September terjadi pelanggaran lalu lintas terbanyak yaitu sebanyak 4.125 pelanggaran, dan pada bulan Februari hanya terjadi pelanggaran sebanyak 318 pelanggaran (Sari & Saputra, 2022).

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, pengemudi adalah individu yang sedang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan telah dilengkapi dengan surat izin mengemudi. Para pengemudi diharapkan untuk berperilaku disiplin dan patuh

terhadap aturan lalu lintas guna memastikan kelancaran serta keselamatan diri mereka dan pengendara lainnya. Perilaku berkendara adalah segala perilaku yang dilakukan oleh pengendara yang sedang berkendara di jalan. Perilaku berkendara juga dapat diartikan sebagai karakter pengendara ketika berkendara di jalan raya (Wesli, 2021).

Menurut Scott-Parker (2012), segala bentuk perilaku pengendara yang membahayakan pengendara, penumpang, serta pengguna jalan lainnya, yang juga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan disebut dengan perilaku berkendara berisiko. Perilaku berkendara berisiko dapat dibedakan seperti *Fixed Rule Violation* yaitu perilaku berkendara berisiko yang dilakukan oleh seseorang secara berulang dalam setiap kegiatan berkendara. *Transient Rule Violation* merujuk pada perilaku berisiko dalam berkendara yang sering dilakukan oleh seseorang, akan tetapi tidak selalu terjadi dalam setiap situasi berkendara. *Misjudgement* adalah kesalahan yang dilakukan oleh seseorang ketika berkendara. *Driver Mood* adalah respon terhadap emosi yang dirasakan oleh seseorang saat berkendara. Dan *Risky Exposure Driving* merujuk pada kecenderungan pengendara untuk terlibat dalam situasi berisiko yang telah diketahui ketika berkendara (Satiarida & Yanuvianti, 2019).

Terdapat beberapa hal yang membuat seseorang berperilaku dalam mengendarai kendaraan secara berisiko. Salah satunya yaitu karena rendahnya sanksi yang ditetapkan oleh pemerintah bagi para pelanggar lalu lintas. Melalui Pasal 243 ayat (3) huruf d dan Pasal 272 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta diatur lebih lanjut melalui Pasal 14 ayat (3), Pasal 23, dan Pasal 28 PP No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pemerintah ingin menunjukkan keseriusannya untuk menurunkan pelanggaran lalu lintas melalui penggunaan *ETLE* (*Electronic Traffic Law Enforcement*) untuk membantu kepolisian dalam mengumpulkan bukti-bukti pelanggaran lalu lintas melalui *CCTV* yang menangkap foto kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu lintas (Harja & Paparang, 2022).

Penelitian sebelumnya yang selaras dengan penelitian ini adalah penelitian dengan judul “Analisis Pengaruh Persepsi Resiko dan Persepsi pada *Driving Task* terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara” (Darmawan & Puspitasari, 2019). Hal yang membedakan dengan penelitian ini terletak pada persepsi, dimana penelitian tersebut membahas tentang persepsi risiko dan persepsi pada *driving task* sedangkan pada penelitian ini berfokus pada persepsi penerapan e-tilang. Penelitian lainnya yang menjadi rujukan pada penelitian ini adalah “Efektivitas Penegakan Hukum terhadap Kepatuhan Perilaku Pengendara Roda Dua di *Traffic Light* Kota Pontianak” (Saptomo, 2022). Hal yang membedakan dengan penelitian ini terletak pada efektifitas penegakan hukum terhadap kepatuhan pengendara roda dua sedangkan pada penelitian ini membahas tentang persepsi penerapan e-tilang terhadap perilaku berkendara. Kemudian berdasarkan fenomena yang terjadi, yakni berdasarkan subjek yang telah diwawancarai oleh peneliti, terdapat perilaku mengemudi berisiko yang dilakukan oleh mahasiswa karena tidak adanya razia oleh polisi. Terdapat fenomena lain yang peneliti temukan yaitu peningkatan angka pelanggaran lalu lintas setelah diberlakukannya e-tilang(dikutip dari <https://www.bbc.com/indonesia/articles/c84rk2y8p34o>). Segala aspek yang telah dibahas di atas membangkitkan keinginan peneliti untuk mengadakan penelitian dengan judul “Hubungan antara Persepsi Penerapan E-Tilang terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada Mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA”.

a. Rumusan Masalah

Dengan latar belakang yang telah dipaparkan tersebut, peneliti ingin mengemukakan rumusan masalah yang berkaitan dengan “Apakah terdapat hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA?”.

b. Tujuan Penelitian

Dengan merujuk pada permasalahan yang telah dirumuskan, tujuan penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA.

c. Manfaat Penelitian

Dapat memberikan kontribusi yang berharga dalam pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam domain psikologi sosial, terutama dalam hal persepsi terhadap penerapan e-tilang dan dampaknya terhadap perilaku berkendara.

d. Hipotesis

Hipotesis yang diusulkan dalam penelitian ini adalah adanya korelasi negatif antara tingkat persepsi terhadap implementasi e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Dengan kata lain, semakin tinggi tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang oleh mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA, semakin rendah kemungkinan perilaku berkendara berisiko yang akan mereka lakukan.

2. METODE

Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif. Jumlah sampel pada penelitian ini ditentukan dengan menggunakan table taraf kesalahan Isaac dan Michael dengan signifikansi 5% sehingga mendapatkan jumlah sampel sebanyak 131. Disebabkan adanya 26 sampel yang tidak sesuai dengan kriteria penelitian sehingga sampel pada penelitian ini menjadi total sebanyak 105 mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA angkatan 2021. Dalam penelitian ini, instrumen penelitian yang digunakan berupa skala untuk mengukur hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko. Skala pada penelitian ini terdiri dari skala perilaku berkendara berisiko (*right of way violations, speeding, control signal violations, illegal turns, lane usage violations, passing violations, tailgating*) dan skala persepsi terhadap penerapan e-tilang (aspek kognitif, aspek konatif, aspek afektif) yang terdiri dari beberapa aitem.

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan validitas isi yang ditentukan dengan menilai kepraktisan dan signifikansi isi setiap item yang diperluas pada indikator perilaku dari atribut yang diukur. Pada penelitian ini, aplikasi yang digunakan untuk pengujian daya beda aitem adalah SPSS (*Statistical Packages for Social Science*) versi 25.0 *for Windows*. Perhitungan koefisien korelasi menggunakan rumus koefisien korelasi *product moment*. Koefisien korelasi positif yang lebih kuat antara skor aitem dengan skor skala menunjukkan konsistensi yang lebih besar antara aitem dengan skala secara keseluruhan, sehingga menunjukkan tingkat daya beda yang lebih tinggi. Batasan kriteria pemilihan

aitem didasarkan pada korelasi total aitem yang ditetapkan pada $r_{ix} \geq 0,30$. Uji reliabilitas aitem menggunakan metode *Alpha Cronbach* dengan bantuan aplikasi SPSS versi 25.0 for windows. Alat ukur yang digunakan adalah skala perilaku berkendara berisiko dan skala persepsi terhadap penerapan e-tilang. Teknik analisis *product moment* digunakan untuk mengetahui korelasi antara perilaku mengemudi berisiko dan persepsi penerapan e-tilang. Untuk melakukan analisis ini, digunakan aplikasi SPSS versi 25.0 for Windows.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji normalitas dilakukan dengan maksud untuk mengevaluasi apakah data penelitian ini dapat terdistribusi secara normal atau tidak. Normalitas data penelitian ini diuji menggunakan metode *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Z*. Data dianggap memiliki distribusi yang normal jika nilai signifikansi $> 0,05$. Hasil dari uji normalitas pada penelitian ini untuk variabel perilaku berkendara berisiko $KS-Z = 0,062$ dengan signifikansi 0,072, sedangkan variabel persepsi terhadap penerapan e-tilang menghasilkan $KS-Z = 0,082$ dengan signifikansi 0,092 sehingga kedua variabel memiliki distribusi yang normal.

Hasil uji linieritas pada variabel perilaku berkendara berisiko dan variabel persepsi terhadap penerapan e-tilang menunjukkan bahwa nilai F linier yang didapatkan sebesar 67,855, taraf signifikansi $p = 0,000$ ($p < 0,05$). Hal tersebut berarti bahwa terdapat hubungan korelasi yang linier antara perilaku berkendara berisiko dan persepsi terhadap penerapan e-tilang.

Pada tahap uji hipotesis, digunakan metode korelasi *Pearson*, yang merupakan metode korelasi dalam statistik parametrik. Tujuan dari uji ini adalah untuk mengevaluasi kaitan antara variabel bebas (X) dengan variabel tergantung (Y). Dalam konteks penelitian ini, uji korelasi *Pearson* digunakan untuk menguji hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dan perilaku berkendara berisiko di kalangan mahasiswa fakultas psikologi UNISSULA, dengan asumsi bahwa data yang digunakan memiliki distribusi normal.

Hasil uji korelasi *Pearson* menunjukkan bahwa koefisien korelasi (r_{xy}) adalah -0,613, dengan taraf signifikansi 0,000 ($p < 0,01$). Berdasarkan hasil tersebut menunjukkan bahwa hipotesis penelitian dapat diterima, dan terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dan perilaku berkendara berisiko pada populasi mahasiswa fakultas psikologi UNISSULA.

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini guna mengetahui hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Hipotesis penelitian ini setelah dilakukan analisis menunjukkan angka koefisien korelasi r_{xy} adalah -0,613, tingkat signifikansi 0,000 ($p < 0,01$) yang menandakan terdapat hubungan antara persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA. Oleh karena itu, hipotesis yang diusulkan peneliti dapat diterima. Hasil tersebut menjelaskan bahwa persepsi yang baik terhadap penerapan e-tilang berkorelasi dengan lebih rendahnya perilaku berkendara berisiko. Sementara sebaliknya, persepsi

yang kurang baik terhadap penerapan e-tilang berkorelasi dengan lebih tingginya perilaku berkendara berisiko.

Deskripsi skor pada skala persepsi terhadap penerapan e-tilang termasuk kedalam kategori tinggi dengan nilai persentase 73,82, sehingga menunjukkan bahwa mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA memiliki persepsi yang positif terhadap penerapan e-tilang sehingga mampu berkendara dengan baik ketika di jalan raya. Deskripsi skor pada skala perilaku berkendara berisiko termasuk kedalam kategori rendah dengan nilai persentase 64,75, hal tersebut menunjukkan bahwa mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA dapat berkendara dengan aman.

Hasil yang didapatkan dari analisa tersebut, dapat disimpulkan bahwa apabila persepsi penerapan e-tilang pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA tinggi maka perilaku berkendara berisiko rendah. Sedangkan apabila persepsi penerapan e-tilang pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNISSULA rendah maka perilaku berkendara berisiko yang dilakukan tinggi.

4. KESIMPULAN

Melalui hasil analisa yang dilakukan pada penelitian ini, dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis yang diajukan valid dimana persepsi terhadap penerapan e-tilang berhubungan dengan perilaku berkendara berisiko secara signifikan. Dari analisis data, ditemukan adanya hubungan negatif yang signifikan antara tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang dengan perilaku berkendara berisiko. Artinya, ketika tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang semakin tinggi, perilaku berkendara berisiko cenderung semakin rendah. Sebaliknya, jika tingkat persepsi terhadap penerapan e-tilang rendah, maka cenderung muncul perilaku berkendara berisiko yang lebih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (n.d.). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit), 2018-2020*. Badan Pusat Statistik.
<https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/jumlah-kendaraan-bermotor.html>
- Darmawan, F. A., & Puspitasari, N. B. (2019). Analisis pengaruh persepsi resiko dan persepsi pada driving task terhadap perilaku keselamatan berkendara. *Industrial Engineering Online Journal*, 8(3), 343–354.
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/ieoj/article/view/24269>
- Ekandana, M. R., & Tauran, S.Sos., M. S. S. (2020). Implementasi program electronic traffic law enforcement (e-tle) di Kota Surabaya. 1605–1616.
- Harja, E. S., & Paparang, S. T. (2022). Efektifitas penerapan tilang elektronik terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya. 1(2), 15–26.
- Pahlevi, R. (2021). *Jumlah Tilang Lalu Lintas Capai 1,77 Juta hingga Oktober 2021*. Katadata Media Network. Jumlah Tilang Lalu Lintas Capai 1,77 Juta hingga Oktober 2021

- Saptomo, P. (2022). Efektivitas penegakan hukum terhadap kepatuhan perilaku pengendara roda dua di traffic light Kota Pontianak. *Tanjungpura Law Journal*, 6(2), 139. <https://doi.org/10.26418/tlj.v6i2.50439>
- Sari, M., & Saputra, A. (2022). Implementasi pemberlakuan e-tilang terhadap pelanggaran lalu lintas oleh Polrestabes Semarang. *Jurnal Komunikasi Hukum*, Volume 7 Nomor 1 Februari 2021, 8(1), 469–480. <https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/jkh/issue/view/863>
- Satiarida, A., & Yanuvianti, M. (2019). Hubungan stres berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. *Prosiding Psikologi*, 5(2), 703–709. <https://karyailmiah.unisba.ac.id/index.php/psikologi/article/view/17439>
- Setiyanto, Gunarto, & Wahyuningsih, S. E. (2017). Efektivitas penerapan sanksi denda e-tilang bagi pelanggar lalu lintas berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (Studi di Polres Rembang). *Hukum Khaira Ummah*, 12(4), 754–766. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku/article/view/2293>
- Wang, K. S., Yang, Y. Y., & Delgado, M. R. (2021). How perception of control shapes decision making. *Current Opinion in Behavioral Sciences*, 41, 85–91. <https://doi.org/10.1016/j.cobeha.2021.04.003>
- Wesli, W. (2021). Pengaruh pengetahuan berkendara terhadap perilaku pengendara sepeda motor menggunakan structural equation model (SEM). *Teras Jurnal*, 5(1), 43–50. <https://doi.org/10.29103/tj.v5i1.6>