

## **II. TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Tinjauan Tentang Kebijakan Publik**

#### **1. Pengertian Kebijakan Publik**

Kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh pemerintah atau lembaga yang berwenang untuk memecahkan masalah atau mewujudkan tujuan yang diinginkan masyarakat (Abidin, 2012 : 19). Menurut Eyestone dalam Winarno (2012 : 20) definisi kebijakan publik sebagai hubungan suatu unit pemerintah dengan lingkungannya. Sedangkan menurut Anderson dalam Winarno (2012 : 20), definisi dari kebijakan publik merupakan arah tindakan yang mempunyai maksud yang ditetapkan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor dalam mengatasi suatu masalah atau suatu persoalan. Selain itu Harold Laswell dan Abraham Kaplan dalam Nugroho (2011:93), mendefinisikannya sebagai suatu program yang diproyeksikan dengan tujuan-tujuan tertentu, nilai-nilai tertentu, dan praktik-praktik tertentu (*a projected of goals, values, and practices*). Sedangkan menurut Carl I. Friedrich dalam Nugroho (2011:93), mendefinisikannya sebagai serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu, dengan ancaman dan peluang yang ada.

Kebijakan yang diusulkan tersebut ditujukan untuk memanfaatkan potensi sekaligus mengatasi hambatan yang ada dalam rangka mencapai tujuan tertentu. Selain itu menurut pandangan lain Thomas R. Dye dalam Nugroho (2011 :94), mendefinisikannya sebagai segala sesuatu yang dikerjakan oleh pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan hasil yang membuat sebuah kehidupan bersama tampil berbeda. Sedangkan menurut David Easton dalam Nugroho (2011:93), mendefinisikannya sebagai akibat aktivitas pemerintah (*the impact of government activity*).

Berdasarkan beberapa definisi yang telah dikemukakan oleh para ahli, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh seseorang atau lebih yang dibuat oleh pemerintah atau lembaga yang berwenang untuk mencapai suatu tujuan tertentu dan dapat memecahkan suatu masalah.

## **2. Pengertian Implementasi Kebijakan Publik**

Kebijakan publik menurut Purwanto (2012 : 64), paling tidak mengandung tiga komponen dasar, yaitu: (1) tujuan yang hendak dicapai, (2) sasaran yang spesifik, dan (3) cara mencapai sasaran tersebut. Cara mencapai sasaran inilah yang sering disebut dengan implementasi, yang biasanya diterjemahkan ke dalam program-program aksi dan proyek. Aktivitas implementasi terkandung di dalamnya biasanya terdiri dari : siapa pelaksananya, besar dana dan sumbernya, siapa kelompok sasarannya, bagaimana manajemen program atau proyeknya, dan bagaimana keberhasilan atau kinerja program diukur. Secara singkat implementasi

kebijakan adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Tujuan kebijakan pada hakekatnya adalah melakukan intervensi. Oleh karenanya implementasi kebijakan sebenarnya adalah tindakan (*action*) intervensi itu sendiri.

Beberapa konsep tentang implementasi kebijakan diungkapkan oleh para ahli salah satunya yaitu Ripley dan Franklin dalam Winarno (2012 : 148) menjelaskan bahwa implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan (*benefit*), atau suatu jenis keluaran yang nyata (*tangible output*). Menurut Van Meter dan Van Horn dalam Winarno (2012 : 149), implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu atau kelompok-kelompok pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan kebijakan sebelumnya.

Pengertian lain yaitu menurut Lester dan Steward dalam Winarno (2012 : 147), implementasi kebijakan jika dipandang dari pengertian yang luas, merupakan tahap dari proses kebijakan segera setelah penetapan undang-undang. Implementasi dipandang secara luas mempunyai makna pelaksanaan undang-undang dimana sebagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan dalam upaya untuk meraih tujuan-tujuan kebijakan atau program-program. Sedangkan Winarno (2012 : 146) menyebutkan bahwa implementasi kebijakan merupakan tahap yang krusial dalam proses kebijakan publik. Suatu program kebijakan harus diimplementasikan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan.

Menurut pendapat Abidin (2012 : 145), implementasi kebijakan merupakan langkah yang sangat penting dalam proses kebijakan. Tanpa implementasi, suatu kebijakan hanyalah merupakan sebuah dokumen yang tidak bermakna dalam kehidupan bermasyarakat. Oleh karena itu, suatu program kebijakan harus diimplementasikan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan. Selain itu, Nugroho (2011 : 618) menjelaskan bahwa kejelasan makna dari implementasi kebijakan adalah suatu cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut.

Berdasarkan beberapa konsep yang telah dikemukakan oleh para ahli, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa, implementasi kebijakan publik adalah suatu langkah dalam tahap pelaksanaan sebuah kebijakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan yang menghasilkan sebuah dampak dari proses kebijakan tersebut.

### **3. Model – Model Implementasi Kebijakan Publik**

Model-model implementasi kebijakan publik menurut Nugroho (2011 : 627), antara lain :

#### **a. Model Van Meter dan Van Horn**

Model ini mengandaikan bahwa implementasi kebijakan berjalan secara linear dari kebijakan publik, implementor, dan kinerja kebijakan publik. Beberapa variabel yang dimasukkan sebagai variabel yang mempengaruhi kebijakan publik,

implementor, dan kinerja kebijakan publik. Beberapa variabel yang dimasukkan sebagai variabel yang mempengaruhi kebijakan publik adalah variabel: aktivitas implementasi dan komunikasi antarorganisasi, karakteristik agen pelaksana/implementor, kondisi ekonomi-sosial-politik, dan kecenderungan (*disposition*) pelaksana/implementor.

b. Model Mazmanian dan Sabatier

Model ini disebut model kerangka analisis implementasi (*a framework for implementation analysis*). Model ini mengklasifikasikan proses implementasi kebijakan ke dalam tiga variabel. Variabel tersebut adalah variabel independen, variabel intervening, dan variabel dependen.

c. Model Hogwood dan Gunn

Model ini mendasarkan pada konsep manajemen strategis yang mengarah pada praktik manajemen yang sistematis dan tidak meninggalkan kaidah-kaidah pokok. Kelemahannya, konsep ini secara tidak tegas menunjukkan nama yang bersifat politis, strategis, dan teknis atau operasional.

d. Model Goggin, Bowman, dan Lester

Model ini bertujuan mengembangkan model implementasi kebijakan yang “lebih ilmiah” dengan mengedapankan pendekatan “metode penelitian” dengan adanya variabel *independen*, *intervening*, dan *dependen*, dan meletakkan faktor “komunikasi” sebagai penggerak dalam implementasi kebijakan.

e. Model Grindle

Model ini ditentukan oleh isi kebijakan dan konteks implementasinya. Ide dasarnya adalah bahwa kebijakan ditransformasikan, maka implementasi kebijakan dilakukan. Keberhasilannya ditentukan oleh derajat *implementability* dari kebijakan tersebut.

f. Model Elmore, dkk

Model implementasi ini didasarkan pada jenis kebijakan publik yang mendorong masyarakat untuk mengerjakan sendiri implementasi kebijakan atau tetap melibatkan pejabat pemerintah namun hanya di tataran rendah.

g. Model George C. Edward III

Model ini menegaskan bahwa masalah utama Administrasi Publik adalah *lack of attention to implementation* (kurangnya perhatian dari implementasi). Dikatakannya, *without effective implementation the decision of policymakers will not be carried out successfully* (tanpa implementasi yang efektif, pembuat kebijakan tidak akan berjalan lancar). Edward menyarankan untuk memerhatikan empat isu pokok agar implementasi kebijakan menjadi efektif yaitu : komunikasi, resources, disposition, dan struktur birokrasi.

h. Model Nakamura dan Smallwood

Model ini menautkan pembentukan kebijakan dalam implementasi kebijakan secara praktikal. Konsep ini menjadi magnet yang sangat besar terhadap para

praktisi kebijakan, yang justru mendekatkan ilmuwan kebijakan dan praktisi kebijakan. Kedekatan ini menjadikan pengetahuan implementasi kebijakan semakin mampu berkontribusi nilai bagi kehidupan bersama. Konsekuensinya adalah pengetahuan implementasi kebijakan tidak lagi menjadi monopoli para professor kebijakan publik, namun juga para praktisnya di birokrasi dan lembaga Administrasi Publik lainnya.

#### i. Model Jaringan

Model ini memahami bahwa proses implementasi kebijakan adalah sebuah *complex of interaction processes* di antara sejumlah aktor besar yang berada dalam suatu jaringan (*network*) aktor-aktor yang independen, interaksi di antara para aktor dalam jaringan tersebutlah yang akan menentukan bagaimana implementasi harus dilaksanakan, permasalahan-permasalahan yang harus dikedepankan, dan diskresi-diskresi yang diharapkan menjadi bagian penting di dalamnya.

#### **4. Model Implementasi George C. Edward III**

Dari penjelasan beberapa teori diatas mengenai implementasi kebijakan publik maka pada penelitian ini peneliti menggunakan teori implementasi kebijakan George C. Edward III. Menurut Edward, studi implementasi kebijakan adalah krusial bagi *public administration* (administrasi publik) dan *public policy* (kebijakan publik). Menurut Edward ada 4 (empat) faktor atau variabel krusial dalam implementasi kebijakan publik. Faktor-faktor tersebut antara lain :

### a. Komunikasi

Komunikasi berkenaan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan pada organisasi dan/atau publik, ketersediaan sumber daya untuk melaksanakan kebijakan, sikap, dan tanggap dari pihak yang terlibat, dan bagaimana struktur organisasi pelaksana kebijakan (Nugroho, 2011:636). Edward menyebutkan terdapat tiga indikator yang dapat digunakan dalam mengukur faktor komunikasi.

Indikator tersebut antara lain :

#### 1. Transmisi

Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian, hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan komunikasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan.

#### 2. Kejelasan

Komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan (*street-level-bureuacrats*) haruslah jelas dan tidak membingungkan (tidak ambigu/mendua). Ketidakjelasan pesan kebijakan tidak selalu menghalangi implementasi, pada tataran tertentu, para pelaksana membutuhkan fleksibilitas dalam melaksanakan kebijakan. Tetapi pada tataran yang lain hal tersebut justru akan menyelewengkan tujuan yang hendak dicapai oleh kebijakan yang telah ditetapkan.

#### 3. Konsistensi

Perintah yang diberikan dalam pelaksanaan komunikasi haruslah konsisten dan jelas (untuk diterapkan atau dijalankan). Karena jika



perintah yang diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan.

b. Sumber daya (*Resources*)

Hal ini berkenaan dengan ketersediaan sumber daya manusia menjalankan dengan kecakapan pelaksana kebijakan publik untuk *carry out* kebijakan secara efektif. Sumber daya yang penting menurut Edward dalam Agustino (2006:151) meliputi : staf yang memadai serta keahlian-keahlian yang baik untuk melaksanakan tugas-tugas mereka, informasi, wewenang, dan fasilitas-fasilitas yang diperlukan untuk menerjemahkan usulan-usulan di atas kertas guna melaksanakan pelayanan-pelayanan publik.

Sebagaimana yang dijelaskan pada paragraf sebelumnya, staf merupakan sumber daya utama dalam implementasi kebijakan. Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi, salah satunya disebabkan oleh staf atau pegawai yang tidak cukup memadai, mencukupi, ataupun tidak kompeten dalam bidangnya.

c. Disposisi (*Disposition*)

Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor yang penting dalam pendekatan mengenai pelaksanaan suatu kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias.

Jika para pelaksana bersikap baik terhadap suatu kebijakan tertentu, dan hal ini berarti adanya dukungan, kemungkinan besar mereka melaksanakan kebijakan

sebagaimana yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Demikian pula sebaliknya, apabila tingkah laku-tingkah laku atau perspektif-perspektif para pelaksana berbeda dengan para pembuat keputusan, maka proses pelaksanaan suatu kebijakan menjadi semakin sulit.

#### d. Struktur birokrasi

Edward dalam Nugroho (2011:636), menjelaskan bahwa struktur birokrasi berkenaan dengan kesesuaian organisasi birokrasi yang menjadi penyelenggara implementasi kebijakan publik. Tantangannya adalah bagaimana agar tidak terjadi *bureaucratic fragmentation* karena struktur ini menjadikan proses implementasi menjadi jauh dari efektif.

Menurut Edward dalam Agustino (2006:153), dua karakteristik yang dapat mendongkrak kinerja struktur birokrasi/organisasi ke arah yang lebih baik, adalah: melakukan *standar operating procedures* (SOPs) dan pelaksanaan fragmentasi. SOPs adalah suatu kegiatan rutin yang memungkinkan para pegawai (atau pelaksana kebijakan/administrator/birokrat) untuk melaksanakan kegiatan-kegiatannya pada tiap harinya sesuai dengan standar yang ditetapkan (standar minimum yang dibutuhkan warga). Sedangkan pelaksanaan fragmentasi adalah upaya penyebaran tanggung jawab kegiatan-kegiatan atau aktivitas-aktivitas pegawai diantara beberapa unit kerja.

## **B. Tinjauan Tentang Lalu Lintas**

### **1. Pengertian Lalu Lintas**

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengertian lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, lalu lintas adalah perhubungan antara sebuah tempat dengan tempat yang lain.

Dari beberapa pengertian yang telah dikemukakan, maka dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah sebuah pergerakan kendaraan menuju suatu tempat.

### **2. Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 1 angka 24 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Berikut ini adalah macam-macam kecelakaan lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu :

- a. Kecelakaan lalu lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

### **3. Faktor –Faktor Kecelakaan Lalu lintas**

Menurut Adler (dalam Adisasmita, 2011 : 67) faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah :

- a. Keadaan jalan raya umumnya kurang memuaskan, yaitu sempit dan kualitasnya di bawah standar.
- b. Jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat, tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia.
- c. Banyaknya kendaraan yang berkecepatan lambat seperti dokar dan becak seringkali menimbulkan terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.
- d. Kedisiplinan, kesopanan, dan kesadaran berlalu lintas para pemakai jalan raya masih kurang, sehingga kerap kali mengakibatkan kesemrawutan lalu lintas.
- e. Sebagian pengaturan lalu lintas masih dirasakan belum mampu menjamin kelancaran arus lalu lintas.

Sedangkan menurut Putranto ( 2013 : 164 ) faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah :

#### **1. Faktor Manusia**

Faktor manusia adalah faktor yang paling dominan jika terjadi peristiwa kecelakaan lalu lintas. Banyak kondisi dimana pengemudi menjadi penyebab kecelakaan seperti melanggar rambu lalu lintas baik disengaja maupun tidak, memaksakan diri berkendara padahal kondisi tubuh tidak memungkinkan misalnya mengantuk dan sakit.

## 2. Faktor Kendaraan

Faktor kendaraan juga menjadi penyebab terjadinya kecelakaan. Misalnya adalah pecah ban, rem blong, dan komponen mobil yang seharusnya diganti tetapi tidak diganti sehingga komponen tersebut tidak berfungsi sebagaimana seharusnya.

## 3. Faktor Jalan

Kecelakaan lalu lintas pun bisa dipengaruhi oleh faktor jalan. Seperti permukaan jalan yang tidak rata, lampu jalanan yang kurang memadai, pagar pengaman jalan, dan jalan yang berlubang.

## 4. Faktor Cuaca

Kondisi cuaca juga dapat menjadi penyebab kecelakaan, misalnya ketika hujan maka jarak pengereman akan lebih jauh karena jalan licin terkena guyuran hujan. Kabut juga dapat mengganggu kita dalam ber-kendara karena jarak pandang menjadi terbatas.

Selain pada faktor-faktor di atas kesadaran manusia dalam memahami dan mematuhi peraturan lalu lintas adalah hal terbesar yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran dan berakibat kecelakaan lalu lintas. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan. Pelanggaran dapat terjadi karena memang sengaja melanggar atau ketidaktahuan terhadap arti aturan yang ada.

#### 4. Bentuk-Bentuk Pelanggaran Lalu Lintas

Bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi adalah :

##### 1. Pelanggaran Kendaraan Roda Dua (R2)

Macam-macam pelanggaran kendaraan roda dua adalah :

- a. Berkendara melebihi batas kecepatan
- b. Berkendara tidak menggunakan helm
- c. Berkendara tidak dilengkapi dengan kelengkapan kendaraan
- d. Berkendara tidak dilengkapi dengan surat-surat
- e. Berkendara dengan boncengan lebih dari 1 orang
- f. Berkendara dengan tidak memperhatikan marka jalan
- g. Berkendara tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas
- h. Berkendara dengan melawan arus

##### 2. Pelanggaran Kendaraan Roda Empat (R4)

Macam-macam pelanggaran kendaraan roda empat adalah :

- a. Berkendara melebihi batas kecepatan
- b. Berkendara tidak mengenakan sabuk pengaman (*safety belt*)
- c. Berkendara tidak dilengkapi dengan kelengkapan kendaraan
- d. Berkendara tidak dilengkapi dengan surat-surat
- e. Berkendara dengan melebihi kapasitas muatan yang telah ditentukan
- f. Berkendara tidak memperhatikan marka jalan
- g. Berkendara tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas
- h. Berkendara dengan melawan arus

### C. Tinjauan Tentang Program *Safety Riding*

Penerapan Program *Safety Riding* ini telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Bab XI tentang Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 203 Ayat 2 huruf a yang berbunyi: "Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi: a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan dan Angkutan Jalan." yang dimaksud dengan "program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan" antara lain:

- a. Polisi Mitra Kampus (*Police Goes to Campus*)
- b. Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*)
- c. Forum Lalu Lintas (*Traffic Board*)
- d. Kampanye Keselamatan Lalu Lintas
- e. Taman Lalu Lintas
- f. Sekolah Mengemudi
- g. Kemitraan Global Keselamatan Lalu Lintas (*Global Road Safety Partnership*).

Adapun penjelasan dari pasal 203 Ayat 2 huruf a yaitu bahwa program nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di antaranya yaitu tentang Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*). Berdasarkan hal tersebut, jadi jelas bahwa penerapan *safety riding* merupakan program nasional yang harus didukung penuh dan dilaksanakan demi terciptanya keselamatan dan keamanan di jalan.

*Safety riding* merupakan kegiatan cara selamat berkendara. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan mengemudi serta kiat-kiat cara aman berkendara. Keterampilan dan keahlian berkendara yang dilatihkan oleh polisi bekerjasama dengan sektor bisnis diharapkan mampu menurunkan fatalitas kecelakaan lalu lintas. Kegiatan ini ditujukan kepada masyarakat mulai dari tingkat pelajar, mahasiswa, pengemudi angkutan umum dan siapa saja yang peduli terhadap masalah keselamatan berkendara. Tujuan dari program ini adalah meningkatkan pengetahuan lalu lintas dan keterampilan mengendarai kendaraan bermotor serta meningkatkan kesadaran berlalu lintas.

*Safety riding* adalah program di bidang pengaturan lalu lintas yang bertujuan supaya kenyamanan dan keselamatan berkendara selalu tetap terjaga. Program ini merupakan yang pertama kali diterapkan di Indonesia, Surabaya mengawalinya sebagai proyek percontohan pada tahun 2005 (Nurhadi dalam Hidayati 2011: 33). Program *Safety riding* menurut Nurhadi (dalam Hidayati 2011: 33) merupakan kelanjutan program 2003 dengan tertib lajur kiri untuk roda 2 dan angkutan umum, tahun 2004 dengan tertib lajur kiri ditambah program helm dan klik sabuk keselamatan.

Ketentuan-ketentuan program *safety riding* :

1. Pengecekan kondisi kendaraan sebelum berkendara
2. Pengecekan kelengkapan surat-surat dan SIM
3. Berkendara dengan memakai helm
4. Menaati peraturan lalu lintas seperti menyalakan lampu utama, menggunakan kaca spion lengkap, dan sebagainya.



Program *Safety Riding* dengan 9 skala prioritas sbb :

1. Menggunakan sabuk pengaman dan helm standar bagi pengendara sepeda motor dan yang membonceng.
2. Menggunakan kaca spion lengkap.
3. Lampu kendaraan bermotor lengkap dan berfungsi baik.
4. Sepeda motor menyalakan lampu di siang hari.
5. Patuhi batas kecepatan (dalam kota 50 km/jam, luar kota 80 km/jam, daerah pemukiman / keramaian 25 km/jam dan jalan bebas hambatan 100 km/jam).
6. Kurangi kecepatan pada saat mendekati persimpangan.
7. Sepeda motor, kendaraan berat dan kendaraan lambat menggunakan lajur kiri.
8. Patuhi dan disiplin terhadap ketentuan dan tata-cara berlalu-lintas saat :  
Memasuki jalan utama, mendahului, membelok/memutar arah, penggunaan lampu sign
9. Patuhi rambu-rambu, marka jalan dan peraturan lalu-lintas.

Adapun dasar dilaksanakannya program *safety riding*, mempunyai maksud untuk memberikan pemahaman tentang cara berlalu lintas yang baik dan benar untuk meningkatkan keselamatan di jalan baik keselamatan diri sendiri maupun keselamatan orang lain dengan cakupan mendasar menurut Nurhadi (dalam Hidayati 2011: 33) antara lain:

- 1). Banyak masyarakat yang mengerti rambu-rambu lalu lintas, namun tidak semua dari mereka menyadari bahwa peraturan lalu lintas dibuat sebagai sarana penunjang keselamatan diri sendiri dan orang lain.

- 2). Kesadaran berlalu lintas masyarakat perlu ditingkatkan, karena dengan sadar berlalu lintas masyarakat akan menaati peraturan baik ada petugas maupun tidak.
- 3). Program *safety riding* merupakan system pembelajaran berlalu lintas yang didalamnya terdapat aturan/himbauan yang langsung menyentuh pada konsep yang mendasar berlalu lintas. Sehingga kualitas dan kuantitas masyarakat dalam berlalu lintas semakin baik.
- 4). Dengan melengkapi kaca spion, lampu sein, lampu rem, menggunakan helm standar, menyalakan lampu meski disiang hari dan menggunakan lajur kiri secara tidak langsung antara pengendara satu dengan yang lain bisa berkomunikasi lewat isyarat. Contoh apabila pengendara yang akan membelok menyalakan lampu sein, maka pengendara yang dibelakangnya bisa membaca arah kendaraan.
- 5). Secara tidak langsung dengan program *safety riding* masyarakat bisa memahami, mengerti dan selanjutnya menyadari serta menerapkan dalam kehidupan sehari-hari cara berlalu lintas yang baik dan benar.

Selanjutnya program *safety riding* memiliki tujuan untuk menekan terjadinya kecelakaan dengan memberikan pemahaman kepada masyarakat bahwa berlalu lintas bukan hanya berjalan dari satu tempat ke tempat lain namun hal yang paling mendasar adalah faktor keamanan dan keselamatan diri sendiri dan orang lain menurut Nurhadi (dalam Hidayati, 2011:34).