

## LAPORAN AKHIR PENELITIAN



### **KESADARAN KESELAMATAN BERKENDARA PADA PENGENDARA OJEK DI WILAYAH CIRACAS**

#### **DISUSUN OLEH:**

**Ridho Muhammad Dhani, S.Hut, MKKK** (NIDN: 0313058704 – Ketua)

**Erny Elvianny S., S.Pi, M.Si** : (NIDN: 0326047701 – Anggota)

**Diah Warastuti, S.SiT, M.Kes** (NIDN: 0310027802 – Anggota)

**Shavinna Della Faradiba** (NIM: 19616019 - Anggota)

**SEKOLAH TINGGI ILMU KESEHATAN (STIKES)  
MITRA RIA HUSADA JAKARTA  
JANUARI 2024**

## HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Penelitian	:	Kesadaran Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Di Wilayah Ciracas
Kode>Nama Rumpun Ilmu	:	Kesehatan Masyarakat
Peneliti	:	
a. Nama Lengkap	:	Ridho Muhammad Dhani
b. NIDN	:	0313058704
c. Jabatan Fungsional	:	Asisten Ahli
d. Program Studi	:	Sarjana Kesehatan Masyarakat
e. No Hp	:	085220619794
Anggota Peneliti (1)	:	
a. Nama Lengkap	:	Erny Elviany Sabarudin, SPi, M.Si
b. NIDN	:	0326047701
c. Perguruan Tinggi	:	STIKes Mitra Ria Husada Jakarta
Anggota Peneliti (2)	:	
a. Nama Lengkap	:	Diah Warastuti, S.Sit, M.Kes
b. NIDN	:	0310027802
c. Perguruan Tinggi	:	STIKes Mitra Ria Husada Jakarta
Anggota Peneliti (3)	:	
a. Nama Lengkap	:	Shavinna Della Faradiba
b. NIM	:	19616019
c. Perguruan Tinggi	:	STIKes Mitra Ria Husada Jakarta
Biaya Penelitian	:	Rp 3.000.000,-
Biaya Luaran Tambahan	:	Tidak ada

Jakarta, 20 November 2023

Mengetahui,  
Ketua Program Studi



(Diah Warastuti, S.SiT, M.Kes)  
NIDN: 0310057802

Ketua Peneliti



(Ridho M. Dhani, MKKK)  
NIDN: 0313058704

Menyetujui,  
Wakil Ketua 1 Bidang Akademik



Imelda Diana Marsilia, SST, M.Keb.  
NIDN: 0303038001

## HALAMAN PENGESAHAN

Judul Penelitian	:	Kesadaran Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Di Wilayah Ciracas
Kode>Nama Rumpun Ilmu	:	Kesehatan Masyarakat
Peneliti	:	
f. Nama Lengkap	:	Ridho Muhammad Dhani
g. NIDN	:	0313058704
h. Jabatan Fungsional	:	Asisten Ahli
i. Program Studi	:	Sarjana Kesehatan Masyarakat
j. No Hp	:	085220619794
Anggota Peneliti (1)	:	
d. Nama Lengkap	:	Erny Elviany Sabarudin, SPi, M.Si
e. NIDN	:	0326047701
f. Perguruan Tinggi	:	STIKes Mitra Ria Husada Jakarta
Anggota Peneliti (2)	:	
d. Nama Lengkap	:	Diah Warastuti, S.Sit, M.Kes
e. NIDN	:	0310027802
f. Perguruan Tinggi	:	STIKes Mitra Ria Husada Jakarta
Anggota Peneliti (3)	:	
d. Nama Lengkap	:	Shavinna Della Faradiba
e. NIM	:	19616019
f. Perguruan Tinggi	:	STIKes Mitra Ria Husada Jakarta

Jakarta, 20 November 2023

Mengetahui,  
Kepala Bagian PPPM

(Dr. Dina Martha Fitri, S.SiT., M.Pd)  
NIDN : 1101128801

Ketua Peneliti

(Ridho M. Dhani, MKKK)  
NIDN: 0313058704

Menyetujui,  
**Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan (STIKes)**  
**Mitra RIA Husada**

**Dra. Sri Danti Anwar, MA**  
Ketua

## URAIAN UMUM

1. Judul Penelitian : Kesadaran Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek di Wilayah Ciracas

2. Tim Peneliti :

No	Nama	Jabatan	Bidang Keahlian	Instansi Asal	Alokasi Waktu (jam/minggu)
1	Ridho M. Dhani	AA	Keselamatan dan Kesehatan Kerja	SMRHJ	20 jam/minggu
2	Erny Elviany Sabaruddin	Lektor	Ilmu Gizi Masyarakat	SMRHJ	20 jam/minggu
3	Diah Warastuti	Lektor	Kesehatan Masyarakat	SMRHJ	20 jam/minggu
4	Shavinna Della Faradiba	Mahasiswa	Kesehatan Masyarakat	SMRHJ	20 jam/minggu

3. Objek penelitian (jenis material yang akan diteliti dan segi penelitian) :  
Tingkat kesadaran keselamatan berkendara pada pengendara ojek.

4. Masa Pelaksanaan : Dua semester

5. Usulan Biaya : Rp 3.000.000,-

6. Lokasi Penelitian : Kecamatan Ciracas

7. Instansi lain yang terlibat: -

8. Temuan yang ditargetkan: -

9. Kontribusi mendasar pada suatu bidang ilmu:

Penelitian ini mampu memberikan informasi terkait variabel yang berkontribusi terhadap kesadaran tentang keselamatan berkendara sehingga dapat dijadikan landasan melakukan intervensi lebih lanjut.

10. Jurnal ilmiah yang menjadi sasaran (tuliskan nama terbitan berkala ilmiah internasional bereputasi, nasional terakreditasi, atau nasional tidak terakreditasi dan tahun rencana publikasi): Jurnal Kesehatan Kebidanan.

11. Rencana luaran HKI, buku, purwarupa atau luaran lainnya yang ditargetkan, tahun perolehan atau penyelesaiannya:

## RINGKASAN

Perilaku berkendara tidak aman merupakan perilaku yang dapat membahayakan individu pengendara dan individu lain yang ada di sekitarnya. *Safety riding* adalah upaya atau program berkendara dengan selamat yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja pada pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur.

Manfaat penelitian diharapkan dapat menjadi sumber informasi pada pengendara ojek pangkalan guna untuk saling meningkatkan perilaku *safety riding*. Sampel penelitian ini berjumlah 72 pengendara ojek pangkalan dengan pendekatan kuantitatif, metode yang digunakan deskriptif analitik dengan desain *cross sectional* dan uji statistik menggunakan *Chi Square*.

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perilaku berkendara tidak aman merupakan perilaku yang dapat membahayakan individu pengendara dan individu lain yang ada di sekitarnya.<sup>1</sup> Pada umumnya, kecelakaan lalu lintas terjadi karena individu melakukan perilaku berisiko atau tidak aman ketika berkendara. Perilaku berkendara tidak aman diwujudkan dalam berbagai bentuk seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara dalam kondisi mabuk, berkendara tanpa lisensi, tidak menggunakan helm, tidak menggunakan sabuk pengaman, memodifikasi kendaraan, pelanggaran rambu-rambu, dan lain-lain. Tingginya angka cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas tidak lepas dari perilaku individu ketika berlalu lintas.<sup>1</sup>

Berdasarkan data Badan Keselamatan Jalan Raya Amerika Serikat pada 2021, jumlah kematian dalam kecelakaan lalu lintas di Amerika Serikat naik sekitar 10,5 % menjadi 42.915, jumlah kematian itu melonjak setelah *lockdown* berakhir karena lebih banyak pengemudi terlibat dalam perilaku tidak aman dalam berkendara. Kematian dalam tiga bulan pertama pada 2022 naik sebesar 21 % melebihi 7.893 yang tercatat pada periode yang sama pada 2020.<sup>2</sup> Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) menyatakan bahwa 1,77 juta bukti pelanggaran (tilang) lalu lintas hingga Oktober 2021. Dari jumlah tersebut, sebanyak 793.821 kasus tilang atau 44,89% merupakan pelanggaran ringan. Sebanyak 746.153 kasus tilang atau 42,22% merupakan pelanggaran berat. Kemudian, 227.819 tilang atau 12,89% merupakan pelanggaran sedang.<sup>3</sup>

Berdasarkan data dari Korlantas Polri yang dipublikasikan Kementerian Perhubungan, angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 kasus pada tahun 2021. Berdasarkan jenis kendaraan, keterlibatan kasus kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi adalah sepeda motor dengan persentase 73%.<sup>4</sup> Dan berdasarkan data Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Kepolisian RI (Polri), pelanggaran lalu lintas

paling banyak terjadi di Jakarta, yakni 419.061 kasus. Jumlah itu setara dengan 20% dari total pelanggaran lalu lintas secara nasional.<sup>5</sup>

Besarnya angka kecelakaan diatas menunjukkan bahwa kesadaran akan keselamatan berkendara atau yang diistilahkan dengan *safety riding* masih kurang baik. *Safety Riding* dapat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Beberapa faktor internal tersebut diantaranya adalah : perilaku, umur, pengetahuan, sikap, pendidikan, persepsi, riwayat kecelakaan dan masa berkendara. Ditinjau dari faktor eksternal yaitu : cuaca, kondisi jalan, dukungan keluarga dan peran teman kerja. *Safety Riding* adalah perilaku aman berkendara. Perilaku sendiri dipengaruhi oleh 3 faktor yaitu : *predisposisi* (pengetahuan, sikap, persepsi, usia), pemungkin (masa berkendara, kepemilikan SIM, riwayat kecelakaan), pendorong (dukungan keluarga, peran teman kerja).<sup>678</sup>

Pada penelitian Maslina terdapat hubungan antara pengetahuan dengan *safety riding*, Pengetahuan siswa SMA Negeri 8 Balikpapan dominan berada pada posisi baik atau 59%, dan sisanya 51% berada posisi cukup dan kurang berpengetahuan terhadap kepatuhan *safety riding*.<sup>9</sup> Hasil penelitian ini sejalan dengan Ramadhani di dapatkan nilai  $p\text{-value} = 0,000 < \alpha 0,05$  maka  $H_0$  di tolak artinya secara statistik ada hubungan pengetahuan dengan perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020.<sup>10</sup>

Jika ditinjau dari lama berkendara, berdasarkan penelitian Ramadhani terdapat hubungan pada masa berkendara dikarenakan ketika seseorang mempunyai masa berkendara yang lama, akan lebih cenderung melakukan tindakan yang aman pada saat berkendara.<sup>10</sup> Hasil penelitian Aulia menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara masa berkendara terhadap perilaku *safety riding*.<sup>11</sup>

Sedangkan menurut Wahyuningsih terdapat hubungan riwayat kecelakaan dengan perilaku *safety riding*. Peneliti menyebutkan riwayat kecelakaan dalam berkendara hingga mengakibatkan kecelakaan, dapat meningkatkan kemampuan dan pengetahuan menilai resiko.<sup>12</sup> Hasil penelitian tersebut sejalan dengan penelitian Rahmah adanya hubungan riwayat kecelakaan dengan perilaku *safety riding awareness* pengemudi ojek

daring di Palembang. Hasil tersebut disebabkan pengemudi mengalami trauma yang membuat pengemudi menjadi lebih berhati – hati dengan berperilaku aman dalam berkendara.<sup>13</sup> Dan pada penelitian Lumenté terdapat pengaruh yang signifikan antara peran teman kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado.<sup>14</sup> Penelitian tersebut sejalan dengan penelitian Sulaeman terdapat hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara.<sup>15</sup>

Berdasarkan hasil studi pendahuluan dengan melakukan wawancara dari 10 responden di pangkalan ojek kecamatan ciracas jakarta timur, penulis mendapati hasil prevalensi studi pendahuluan sebesar 60% ojek pangkalan yang tidak menerapkan perilaku *safety riding*. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian pada pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan hasil studi pendahuluan penulis, di dapati hasil prevalensi sebanyak 60% dari 10 responden di pangkalan yang tidak menerapkan perilaku *safety riding* di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023.

## **1.3 Tujuan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Umum**

Untuk mengetahui perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja pada pengemudi ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023.

### **1.3.2 Tujuan Khusus**

1. Diketuainya gambaran perilaku *safety riding* pada ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023
2. Diketuainya distribusi frekuensi pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja pada ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023



3. Dibuktikannya perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja pada ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023

#### **1.4 Rencana Target Luaran**

Luaran Rencana target capaian pada penelitian ini adalah untuk luaran wajib adalah publikasi berupa satu artikel ilmiah pada jurnal nasional tidak terakreditasi.

## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

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

*Safety riding* dalam dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada XI Pasal 203 Ayat 2 huruf a 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 : 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 yaitu tentang Cara Berkendara dengan Selamat (*Safety Riding*). *safety riding* adalah upaya atau program berkendara dengan selamat yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan Undang – Undang No 22 Tahun 2009 batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 kilometer per jam dalam kondisi arus bebas. Pada jalur cepat kecepatan paling tinggi untuk kendaraan sepeda motor adalah 50 km/jam. Pada jalur lambat bila berada dikawasan dengan kegiatan yang padat maka kecepatan paling tinggi adalah 30 km/jam, dan bila dikawasan dengan kegiatan tidak padat maka kecepatan paling tinggi adalah 50 km/jam.<sup>16</sup> Adapun beberapa faktor penting dalam *safety riding* yaitu<sup>17, 16</sup> :

1. Kewaspadaan (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya.
2. Kesadaran (*Awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar, dan aman akan selalu terdorong untuk

tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.

3. Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan.
4. Antisipasi (*Anticipation*), sebagai pengendara antisipasi yang tepat terhadap sesuatu yang terjadi saat berkendara akan mempengaruhi keselamatan berkendara. Antisipasi dapat dilihat pada proses :

- a. Tata cara membelok

Pengemudi yang akan membelok atau membalik arah, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan dan memberi isyarat dengan lampu petunjuk arah atau isyarat lengannya.

- b. Tata cara memperlambat kendaraan

Pengemudi yang akan memperlambat kendaraannya, harus mengamati situasi lalu lintas disamping dan belakang kendaraan serta memperlambat kendaraan dengan cara yang tidak membahayakan kendaraan lain.

Beberapa kelengkapan kendaraan bermotor yang standar dalam *safety riding*<sup>16</sup>:

1. Kaca spion wajib ada 2 buah di kiri dan kanan (*Outside mirror* dan *inner view mirror*)

Pengendara harus dapat melihat lajur di sebelah dan di belakang pada kaca spion. Hal ini untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada saat berkendara. Kedua jenis kaca ini berfungsi untuk menambah visibilitas pengemudi.

2. Lampu depan, lampu rem, riting kiri – kanan, klakson yang berfungsi. Lampu utama pada kendaraan berguna untuk memberikan penerangan pada bidang bagian depan kendaraan agar memberikan cahaya pada saat berkendara dan sebagai penerangan untuk melihat benda-benda

yang berada di depan kendaraan, serta keberadaan suatu kendaraan. Lampu utama harus dihidupkan pada malam maupun siang hari. Lampu rem untuk memberitahukan bahwa kendaraan sedang melakukan pengereman atau proses berhenti, dengan tujuan agar pengendara lain melihat, memberi jarak aman terhindar kecelakaan.

3. STNK dan SIM selalu siap atau tidak kedarluarsa.

SIM berguna untuk mengetahui kelayakan pengendara untuk mengetahui kelayakan seseorang untuk dapat mengendarai suatu kendaraan. Sedangkan STNK (Surat Tanda Nomer Kendaraan) berguna untuk mengetahui spesifikasi kendaraan yang digunakan. sehingga SIM dan STNK wajib dibawa agar tidak melanggar peraturan berkendara.

4. Plat Nomor depan belakang.

Plat nomer pada kendaraan harus dipasang dengan benar, hendaknya asli yang dikeluarkan kepolisian, berguna mengidentifikasi kendaraan, baik pada bagian depan maupun di belakang kendaraan.

Adapun persiapan yang perlu dilakukan sebelum berkendara yaitu :

1. Menggunakan Alat Pelindung Diri saat berkendara sepeda motor.

Beberapa alat pelindung diri yang dimaksud diantaranya adalah:

a. Helm

Helm adalah alat perlindungan tubuh yang dikenakan di kepala terbuat dari metal atau bahan keras lainnya seperti kevlar, plastik dan resin bercampur serat. Helm memberi perlindungan pada bagian kepala dari benda jatuh atau benturan berkecepatan tinggi. Di beberapa negara helm wajib digunakan bagi pengendara sepeda motor seperti Amerika, Inggris dan juga Indonesia.<sup>18</sup> Helm yang baik adalah helm yang berstandar, misal: SNI, dan digunakan sesuai dengan tata cara yang benar seperti tali pengikat digunakan.<sup>19</sup>

Terdapat empat struktur utama pada helm :

1. Lapisan luar yang keras (*hard outer shell*), Lapisan luar yang keras berfungsi untuk dapat pecah jika mengalami benturan dan mengurangi dampak tekanan sebelum sampai ke kepala. Lapisan ini biasanya terbuat dari bahan termoplastik.

2. Lapisan dalam yang tebal (*inside shell or liner*), Lapisan dalam yang tebal berfungsi sebagai penyerap energi impak (*absorber*).
3. Lapisan dalam yang lunak (*comfort padding*), Merupakan bagian dalam yang terdiri dari bahan lunak dan kain untuk menempatkan kepala secara pas dan tepat pada rongga helm.
4. Tali Pengikat, Helm tidak akan berfungsi dengan baik kalau tidak dilengkapi dengan tali pengikatnya.<sup>18</sup>

Berdasarkan Pasal 106 ayat (8) Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.<sup>20</sup>

#### b. Sarung Tangan

Sarung tangan merupakan salah satu kelengkapan yang wajib dimiliki oleh pengendara motor. Fungsi sarung tangan untuk melindungi tangan dan jari – jari akibat gesekan grip kemudi motor. Sarung tangan memiliki dua sisi yang berbeda dan memiliki fungsi yang berbeda pula untuk melindungi tangan penggunanya. Terdapat dua bagian sarung tangan yaitu :

- Bagian muka/depan sarung tangan struktur sarung tangan bagian atas/depan/muka digunakan untuk melindungi beberapa jari – jari bagian atas dari tangan, punggung tangan yang tertetak dibawah jari, agar terlindungi dari bahaya dari arah berkendara seperti, kerikil, batu, ranting, duri dan lainnya.
- Bagian belakang sarung tangan sedangkan struktur sarung tangan bagian bawah/belakang digunakan untuk melindungi telapak tangan yang digunakan pengguna untuk beradaptasi pada *handle*/stang motor dan aktifitas berkendaranya. Bagian ini juga difungsikan sebagai penahan untuk meminimalisir risiko cedera jika telapak tangan digunakan untuk menopang tubuh saat pengguna terjatuh mengenai medan lintasan.<sup>21</sup>

### c. Sepatu

Jenis sepatu yang biasa digunakan untuk berkendara dengan menggunakan sepeda motor adalah sepatu boots yang terbuat dari kulit. Selain dikarenakan nyaman sepatu itu juga aman dipakai dalam berkendara.<sup>22</sup> Hal itu juga ditegaskan dengan peraturan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Indonesia, antara lain yaitu :

- Didesain untuk berkendara sepeda motor dan terbuat dari kulit atau bahan sintetis kuat lainnya.
- Melindungi pergelangan kaki.
- Memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai perlindungan tambahan.
- Tidak memiliki anting – anting, tali – tali atau sisi yang elastis. Karena dapat menyangkut pada motor atau pada saat kita kecelakaan. Hal ini akan membuat kaki tidak terlindungi.<sup>23</sup>

### d. Pakaian pelindung

Pakaian yang tepat membantu mengurangi resiko cedera jika terjadi kecelakaan, membantu pengendara agar mudah dilihat oleh pengguna jalan lain dan membuat pengendara nyaman selama berkendara. Pakaian yang dimaksud adalah pakaian tangan panjang dan celana panjang yang tidak mudah sobek (dianjurkan berbahan kulit).<sup>24</sup>

### e. Pelindung mata dan wajah

Mata dan wajah memerlukan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil, dan bebatuan.<sup>24</sup>

## 2. Pemeriksaan Kendaraan

SPengecekan kendaraan sebelum digunakan merupakan hal yang sangat penting. Kondisi sepeda motor harus dalam keadaan yang baik, untuk memastikan sepeda motor dalam keadaan baik pengecekan perlu dilakukan sebelum digunakan. Pengecekan sepeda motor sebelum

digunakan dapat mengurangi risiko kecelakaan di jalan raya.<sup>25</sup> Sebelum berkendara dianjurkan melakukan pemeriksaan kepada sepeda motor yang akan digunakan, meliputi :

- Alat kendali Rem, periksa rem depan dan belakang pada saat bersamaan. Setiap rem harus dapat menghentikan kendaraan dengan baik saat melaju.
- Kopling dan gas, pastikan kedua kendali ini berfungsi dengan baik dan halus. Gas harus segera berbalik ketika dilepaskan.
- Periksa tekanan angin pada ban (khususnya ketika musim dingin) karena berpengaruh terhadap pengendalian.
- Pastikan semua lampu berfungsi dengan baik yaitu lampu utama, lampu sein, dan lampu rem.
- Periksa klakson dan pastikan dapat berbunyi dengan baik.
- Sesuaikan posisi kaca spion dengan benar untuk mendapatkan pandangan yang lebih luas.
- Periksa jumlah oli dan bahan bakar sebelum berkendara.
- Periksa rantai motor apakah telah dilumasi dan setelahnya telah tepat.<sup>24</sup>

## 2.2 Perilaku *Safety Riding*

Perilaku ialah respon individu dalam menanggapi stimulus, atau dapat dikatakan suatu tindakan yang mampu diamati dan memiliki frekuensi spesifik, durasi, dan tujuan yaitu baik yang disadari maupun tidak. Pada manusia diartikan perilaku adalah berbagai aktivitas yang dilakukan baik yang dapat diamati maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar. Perilaku *safety riding* merupakan perilaku mengemudi yang aman dan dapat membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas.<sup>12</sup> Perilaku *safety riding* meliputi 3 hal yaitu<sup>6</sup> :

1. Sebelum, perilaku mengecek sepeda motor seperti rem, ban, lampu, dan spion. Pengecekan berfungsi untuk mengetahui fungsi serta kelayakan sehingga dapat dilakukan perawatan serta perbaikan *orderdil* sepeda motor.

2. Saat, pada saat berkendara salah satu perilaku yaitu membawa kelengkapan surat berupa SIM C dan STNK, tidak memiliki sama dengan tidak adanya kesiapan dari pengendara sepeda motor. Selain SIM, penggunaan *safety apparels* seperti jaket, sepatu, sarung tangan, dan masker. Penggunaan *safety apparels* berfungsi sebagai pengamanan yang memberikan efek kenyamanan dan kesehatan bagi pengendara. Meskipun tidak dapat mencegah terjadinya kecelakaan, penggunaan *safety apparels* berfungsi sebagai pelindung saat terjadi kecelakaan sehingga mengurangi dampak maupun luka pada tubuh pengendara.
3. Setelah, perilaku setelah berkendara adalah melakukan servis secara rutin sesuai jadwal yang telah ditentukan oleh pihak dealer. Pemeriksaan yang dilakukan dapat mengetahui fungsi *onderdil* sepeda motor, sehingga dapat mencegah kejadian yang dapat menyebabkan kecelakaan. Selain itu, pemeriksaan dan perawatan secara rutin dapat membuat mesin sepeda motor lebih awet.

Menurut penelitian Rogers, mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru didalam diri orang tersebut terjadi proses berurutan yakni<sup>26</sup> :

- a. Kesadaran (*awareness*) Dimana orang tersebut menyadari dalam arti mengetahui terlebih dahulu terhadap stimulus (objek)
- b. Tertarik (*interest*) Dimana orang mulai tertarik pada stimulus
- c. Evaluasi (*evaluation*) Menimbang-nimbang terhadap baik dan tidaknya stimulus tersebut bagi dirinya. Hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.
- d. Mencoba (*trial*) Dimana orang telah mulai mencoba perilaku baru.
- e. Menerima (*Adoption*) Dimana subyek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran dan sikapnya terhadap stimulus.

Contoh konkritnya :

- a. Kesadaran : pengendara motor mulai menyadari atau mengetahui pentingnya menggunakan helm pada saat berkendara. Ada beberapa model helm yang diketahuinya.



- b. Tertarik : pengendara motor tertarik menggunakan helm motor yang menutupi seluruh bagian kepala kecuali bagian mulut (helm modular).
- c. Evaluasi : sebelum memilih helm jenis tersebut, pengendara sudah mengetahui kegunaan dan kelemahan dari helm yang ia pilih. Saat menggunakan helm harus menyiasati dengan menggunakan masker / buff.
- d. Mencoba : pengendara motor sudah mulai menggunakan helm modular tersebut setelah mempertimbangkan kegunaan dan kekurangannya.
- e. Menerima : pada tahap ini pengendara beradaptasi dengan kebiasaannya memakai helm sekaligus masker/ buff.<sup>26</sup>

### **2.3 Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku *Safety Riding***

Berdasarkan teori dasar yang dikembangkan oleh Lawrence, perilaku seseorang atau masyarakat dipengaruhi oleh dua faktor pokok yaitu, faktor perilaku (*behavior causes*) dan faktor diluar perilaku (*non behavior causes*). Sementara faktor perilaku (*behavior causes*) dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu<sup>27</sup> :

#### **2.3.1 Faktor Predisposisi (*Predisposing Factor*)**

Merupakan faktor yang mempermudah atau mempredisposisi terjadinya perilaku seseorang, antara lain pengetahuan, sikap, keyakinan, kepercayaan, nilai –nilai, dan tradisi.<sup>28</sup>

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

Pengetahuan adalah segala sesuatu yang diketahui, misalnya kepandaian, atau segala sesuatu yang diketahui berkenaan dengan hal, contohnya mata pelajaran. Pengetahuan juga bisa diartikan sebagai sebuah bentuk pengalaman.<sup>29</sup> Menurut Notoatmodjo, pengetahuan merupakan hasil dari mengetahui dan terjadi setelah orang melakukan pengindraan terhadap suatu objek. Pengetahuan baik apabila responden dapat menjawab 76-100% dengan benar dari total soal pertanyaan, pengetahuan cukup apabila responden dapat menjawab 56-75% dengan benar dari total jawaban pertanyaan, pengetahuan kurang apabila responden dapat menjawab <56% dari total jawaban pertanyaan.

Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (*overt behavior*). Perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih langgeng dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Pengetahuan yang baik terlihat dari mereka sudah memahami tentang *safety riding*, baik mengenai informasi umum tentang *safety riding*, peraturan dan kebijakan ketika berkendara, kelengkapan berkendara, persiapan pada sebelum, saat, dan setelah berkendara. Tingkat pengetahuan di dalam domain kognitif mempunyai enam tingkatan, yaitu<sup>30</sup>:

1. Tahu (*know*)

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Termasuk ke dalam pengetahuan tingkat ini adalah mengingat kembali (*recall*) sesuatu yang spesifik dan seluruh bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima. Oleh sebab itu, tahu merupakan tingkatan pengetahuan yang paling rendah.

2. Memahami (*comprehension*)

Memahami diartikan sebagai suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang obyek yang diketahui, dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar. Orang yang telah paham terhadap obyek atas materi dapat menjelaskan, menyebutkan contoh, menyimpulkan, meramalkan, dan sebagainya terhadap obyek yang dipelajari.

3. Aplikasi (*aplication*)

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi real (sebenarnya). Aplikasi di sini dapat diartikan sebagai aplikasi atau penggunaan hukum-hukum, metode, prinsip, dan sebagainya dalam konteks atau yang lain.

4. Analisis (*analysis*)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi atau suatu obyek ke dalam komponen-komponen, tetapi masih di dalam suatu struktur organisasi, dan masih ada kaitannya satu sama lain.

#### 5. Sintesis (*synthesis*)

Sintesis menunjuk kepada suatu kemampuan untuk meletakkan atau menghubungkan bagian-bagian di dalam suatu bentuk keseluruhan yang baru. Dengan kata lain sintesis adalah suatu bentuk kemampuan menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang baru.

#### 6. Evaluasi (*evaluation*)

Evaluasi berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau objek. Penilaian-penilaian ini didasarkan pada suatu kriteria yang ditentukan sendiri, atau menggunakan kriteria-kriteria yang telah ada.

Pengetahuan melibatkan enam macam komponen utama, yaitu<sup>31</sup>:

##### 1. Masalah (*problem*)

Ada tiga karakteristik yang harus dipenuhi untuk menunjukkan bahwa suatu masalah, yaitu bahwa masalah adalah sesuatu untuk dikomunikasikan, memiliki sikap ilmiah, dan harus dapat diuji.

##### 2. Sikap (*attitude*)

Karakteristik yang harus dipenuhi antara lain adanya rasa ingin tahu tentang sesuatu ilmu, harus mempunyai usaha untuk memecahkan masalah, bersikap dan bertindak objektif, dan sabar dalam melakukan observasi.

##### 3. Metode (*method*)

Metode ini berkaitan dengan hipotesis yang kemudian diuji. *Esensi science* terletak pada metodenya. *Science* merupakan sesuatu yang selalu berubah, demikian juga metode, bukan merupakan sesuatu yang absolut atau mutlak.

##### 4. Aktivitas (*activity*)

*Science* adalah suatu lahan yang dikerjakan oleh para ilmiah melalui *scientific research*, yang terdiri dari aspek individual dan sosial.

##### 5. Kesimpulan (*conclusion*)

Kesimpulan yang merupakan pemahaman yang dicapai sebagai hasil pemecahan masalah adalah tujuan dari science, yang diakhiri dengan pembenaran dari sikap, metode, dan aktivitas.

#### 6. Pengaruh (*effects*)

Apa yang dihasilkan melalui science akan memberikan pengaruh berupa pengaruh ilmu terhadap ekologi (*applied science*) dan pengaruh ilmu terhadap masyarakat dengan membudayakannya menjadi berbagai macam nilai.

Pada penelitian Ramadhani menyatakan bahwa para pengemudi sebenarnya telah mengetahui beberapa hal terkait pelaksanaan *safety riding*, seperti *safety riding* harus dilakukan secara komprehensif yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara, namun pada praktiknya masih banyak pengemudi yang bahkan tidak melakukan *safety riding* seperti pemeriksaan sebelum berkendara yaitu pengecekan ban, rem, lampu kendaraan, dan sebagainya, menyalakan lampu utama pada siang hari dilakukan hanya pada saat ada pemeriksaan. Selain itu, sebenarnya mereka tahu bahwa penggunaan helm saat berkendara merupakan suatu hal yang sangat penting untuk keselamatan. Namun, pada kenyataannya beberapa pengemudi jarang membawa helm 2 untuk penumpang, rata – rata penumpang tidak memakai helm ketika berkendara dengan jarak yang dekat, rata-rata responden mengatakan bahwa jarak tempuh yang dekat, ribet, repot, panas, tidak nyaman, tidak ada polisi. Hal ini mencerminkan bahwa responden memiliki pengetahuan yang baik namun belum secara sadar memahami maksud dan tujuan dari perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*). Sehingga tidak diterapkan dalam kehidupan sehari – hari dan responden masih belum peduli terhadap tindakan pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas.<sup>10</sup>

#### **B. Sikap**

Sikap adalah salah satu istilah bidang psikologi yang berhubungan dengan persepsi dan tingkah laku. Sikap juga diartikan sebagai "suatu konstruk untuk memungkinkan terlihatnya suatu aktivitas." Pengertian sikap itu sendiri dapat dipandang dari berbagai unsur yang terkait seperti sikap dengan kepribadian, motif, tingkah laku, keyakinan dan lain-lain. Sikap merupakan suatu kecenderungan untuk mendekat atau

menghindar, positif atau negatif terhadap berbagai keadaan sosial, apakah itu institusi, pribadi, situasi, ide, konsep dan sebagainya.<sup>32</sup>

Tanpa adanya etika berlalu lintas, pasti sering terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Kejadian ini disebabkan kurangnya tenggang rasa antar pengguna jalan, pengemudi cenderung egois ingin cepat sampai. Jika hal ini dibiarkan terus-menerus, maka angka kecelakaan akan semakin meningkat. Adanya hubungan antara sikap dengan perilaku *safety riding* dikarenakan sikap merupakan salah satu komponen yang membentuk kecenderungan tindakan, dengan mengubah sikap maka cenderung lebih memudahkan mengubah perilaku seseorang dalam berlalu lintas. Sikap *safety riding* yang baik ketika mengendarai sepeda motor, misalnya mengendarai sepeda motor secara aman tidak ugal – ugalan, tidak mengendarai motor dibawah umur, menggunakan knalpot motor yang standar, kendaraan bermotor sesuai aturan seperti menggunakan spion, menggunakan helm, tidak menggunakan Hp saat berkendara.<sup>33</sup>

### C. Persepsi

Persepsi adalah proses dimana orang – orang memilih, mengorganisir, menginterpretasikan, mendapat kembali dan merespon terhadap informasi dari dunia di sekitarnya. Dengan kata lain persepsi berkaitan dengan bagaimana seseorang dapat menginterpretasikan dan merespon informasi yang berasal dari luar. Persepsi sebagai suatu proses yang ditempuh individu untuk mengorganisasikan dan menafsirkan atau menginterpretasikan kesan – kesan indera mereka agar memberikan makna bagi lingkungan mereka.<sup>34</sup> Persepsi dapat dikatakan sebagai sebuah proses masuknya pesan atau informasi ke dalam otak manusia yang terintegrasi dengan pikiran, perasaan, dan pengalaman – pengalaman individu.<sup>35</sup> Persepsi menjadi penting karena persepsi merupakan salah satu hal yang akan mempengaruhi seseorang dalam berperilaku aman. *Safety riding* merupakan perilaku aman, oleh sebab itu persepsi juga akan mempengaruhi seseorang untuk berperilaku.<sup>36</sup>

#### **D. Usia**

Istilah usia diartikan dengan lamanya keberadaan seseorang diukur dalam satuan waktu di pandang dari segi kronologik, individu normal yang memperlihatkan derajat perkembangan anatomis dan fisiologik sama. Usia adalah lama waktu hidup atau ada (sejak dilahirkan atau diadakan).<sup>37</sup> *World Health Organization* (WHO) menggolongkan lanjut usia menjadi 4 yaitu usia pertengahan 45 – 59 tahun, lanjut usia 60 – 74 tahun, lanjut usia tua 75 – 90 tahun, dan usia sangat tua diatas 90 tahun. Umur memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati – hati, sedangkan yang memiliki umur lebih muda atau remaja malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati – hati dan membahayakan pengendara lain.<sup>38</sup> *World Health Organization* (WHO) tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22-50 tahun.<sup>39</sup>

#### **2.3.2 Faktor Pemungkin (*Enabling Factors*)**

Faktor ini mencakup ketersediaan sarana dan prasarana atau fasilitas kesehatan bagi masyarakat. Faktor pemungkin dalam perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) meliputi keikutsertaan pelatihan *safety riding*, pengalaman berkendara, kepemilikan SIM serta fasilitas dan sarana yang memadai.<sup>40</sup>

##### **A. Masa Berkendara**

Pengalaman berasal dari kata dasar "alami" yang artinya mengalami, melakoni, menempuh, menemui, mengarungi, mendapat, menyelami, dan merasakan. Pengalaman dapat diartikan juga sebagai memori masa, yaitu memori yang menerima dan menyimpan peristiwa – peristiwa yang telah terjadi atau dialami individu pada waktu dan tempat tertentu, berfungsi sebagai referensi otobiografi.<sup>41</sup> Masa berkendara merupakan hal yang sangat penting bagi setiap orang guna menambahkan pengalaman dan meningkatkan keahlian dalam berkendara seperti kesiapan seseorang dalam menghindari jalan

berlubang atau jalan yang tidak rata ataupun mengemudikan kendaraan dimedan yang berlumpur supaya tidak mudah tergelincir saat berkendara. Perilaku keselamatan berkendara sangat penting untuk diterapkan bagi semua pengendarai kendaraan bermotor guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan meminimalisir kecelakaan lalu lintas maka tingkat kematian di usia produktif akan berkurang.<sup>42</sup>

Masa berkendara merupakan hal yang menjadi sorotan dalam kecelakaan lalu lintas karena kecelakaan lalu lintas terjadi pada usia muda. Kelompok usia muda atau dibawah 25 tahun sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas, beresiko mengalami luka parah bahkan kematian.<sup>43</sup> Dimana usia muda merupakan usia dengan masa berkendara yang tidak lama baru sehingga mereka tidak mempunyai pengetahuan *safety riding* yang baik serta usia muda adalah orang yang memiliki kekurangan pengalaman dalam mengendarai sepeda motor. Sehingga angka kecelakaan tertinggi diberikan oleh usia muda.<sup>44</sup> Masa berkendara dihitung dari pertama kali pengendara bisa mengendarai sepeda motor sampai saat ini. Masa berkendara bukanlah merupakan faktor satu – satunya dalam merubah sebuah perilaku keselamatan berkendara pada seseorang, apabila seseorang tersebut telah melakukan kegiatan mengendarai sepeda motor dengan masa berkendara yang cukup lama akan tetapi masih saja melakukan hal yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain saat mengendarai sepeda motor atau dapat dikatakan melakukan perilaku keselamatan berkendara yang tidak aman mungkin seseorang tersebut terbiasa melakukan perilaku yang tidak aman ataupun faktor lain seperti lingkungan dari pengendara tersebut yang mendukung bagi pengendara berperilaku yang tidak aman, seperti jalanan berlubang dan menikung.<sup>10</sup>

Berdasarkan penelitian Manurung menunjukkan bahwa ditemukannya hubungan antara masa berkendara dengan *safety riding*. Adanya hubungan pada variable ini dikarenakan ketika seseorang mempunyai masa berkendara yang lama akan lebih cenderung melakukan tindakan yang aman pada saat berkendara, karena sudah

terbiasa dengan mengendarai secara aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara aman. Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan yang ada, bahwa masa berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, masa berkendara yang sudah lama cenderung lebih aman karena pengalaman berkendara sudah lama maka akan mengendarai sepeda motor secara aman dan sebaliknya jika pengendara yang baru memiliki pengalaman berkendara maka akan melakukan perilaku berkendara secara tidak aman.<sup>41</sup>

## **B. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)**

SIM (Surat Izin Mengemudi) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan trampil mengemudikan kendaraan bermotor.<sup>45</sup> Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Izin yang bersifat pribadi, merupakan izin yang isinya tergantung pada sifat atau kualitas pribadi dan pemohon izin misalnya izin mengemudi (SIM).<sup>46</sup> SIM C dibuat atau diterbitkan untuk pengguna kendaraan khusus roda dua atau sepeda motor, diharapkan pengguna kendaraan khususnya sepeda motor memiliki kemampuan dan pemahaman yang cukup sehingga tidak membahayakan orang lain ketika mengemudi. Pengendara sepeda motor memiliki SIM dengan alasan untuk kewajiban dan keamanan berkendara, sehingga apabila tidak memiliki SIM, masyarakat cenderung takut dengan sanksi. Ketidakepemilikan SIM tersebut membuat adanya perasaan takut melanggar peraturan pemerintah karena sanksinya yang sangat mengikat.<sup>47</sup>



### C. Riwayat Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.<sup>17</sup> Adapun hal – hal yang menjadi faktor – faktor penyebab kecelakaan tersebut adalah sebagai berikut<sup>48</sup> :

#### 1. Faktor manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan lalu lintas jalan, karena manusia sebagai pemakai jalan adalah unsur utama terjadinya pergerakan lalu lintas. Faktor manusia yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya ini dapat diidentifikasi dari hal – hal sebagai berikut :

- a. Rendahnya disiplin pengemudi dalam berlalu lintas
- b. Kurangnya pelatihan bagi pengemudi oleh pemilik kendaraan
- c. Kurangnya ketegasan petugas di lapangan terhadap pengemudi yang melakukan pelanggaran

#### 2. Faktor kendaraan

Kendaraan adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Faktor yang mempengaruhi :

- a. Kurangnya perawatan teknis kendaraan oleh pengemudi dan pemilik kendaraan
- b. Kondisi kendaraan yang tidak layak pakai atau digunakan
- c. Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan (kendaraan dimuati secara berlebihan)

#### 3. Faktor jalan

Prasarana sebagai faktor pendukung terselenggaranya transportasi jalan raya seharusnya dibangun dan dipelihara sehingga dapat memenuhi standar keamanan. Beberapa temuan kondisi prasarana transportasi yang memicu timbulnya kecelakaan adalah :

- a. Jalanan menikung, menanjak dan turunan
- b. Jalanan berlubang

c. Kurangnya rambu – rambu lalu lintas dan alat penerangan jalan

#### 4. Faktor lingkungan

Faktor ini tidak bisa dipisahkan dari semua kejadian/proses, hal – hal yang perlu diwaspadai dalam upaya meminimalisasi kemungkinan kecelakaan jalan antara lain adalah :

- a. Kondisi medan yang terdapat banyak pepohonan atau kondisi cuaca berkabut yang akan mengganggu pandangan pengemudi
- b. Lalu lintas campuran antara kendaraan cepat dengan kendaraan lambat

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993, dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi tiga yaitu<sup>17</sup> :

- A. Korban mati (*Fatality*), adalah korban yang pasti mati akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan.
- B. Korban luka berat (*Serious Injury*), adalah korban menderita cacat tetap atau harus dirawat 30 hari sejak kecelakaan.
- C. Korban luka ringan (*Light Injury*), adalah korban yang tidak masuk dalam pengertian di atas.

Salah satu faktor yang mempengaruhi seseorang adalah pengalaman, pengalaman yang dimiliki seseorang akan sangat berperan dalam menginterpretasikan stimulus seseorang. Pengalaman masa lalu atau apa yang dipelajari pada masa lalu akan menyebabkan terjadinya perbedaan interpretasi. Individu yang tidak pernah mengalami *injury* atau *near miss*, akan menganggap bahwa bahaya tidak akan pernah terjadi pada dirinya. Orang cenderung untuk menilai berlebihan kejadian yang jarang terjadi, dan menilai remeh kejadian yang sering terjadi. Pengalaman memberikan informasi yang memberikan gambaran baru mengenai risiko terhadap individu, sehingga mempengaruhi individu dalam menginterpretasikan suatu risiko. Pada kasus dimana individu memiliki informasi yang sedikit mengenai pengalaman yang dialami oleh dirinya sendiri terhadap suatu risiko,

maka informasi yang diterima dari berbagai sumber memainkan peranan penting dalam persepsi risiko seseorang. Seseorang sering berperilaku tidak aman karena orang tersebut belum pernah cedera saat melaksanakan pekerjaannya dengan tidak aman.<sup>47</sup> Kecelakaan yang berhubungan dengan faktor manusia sebagian besar disebabkan oleh pengemudi yang lengah. Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan terbanyak kedua adalah faktor lingkungan fisik. Kecelakaan yang berhubungan dengan faktor lingkungan fisik sebagian besar disebabkan akibat jalan menikung. Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan ketiga yaitu faktor kendaraan. Kecelakaan yang berhubungan dengan faktor kendaraan sebagian besar disebabkan oleh ban mengalami selip.<sup>49</sup> Berdasarkan penelitian Wahyuningsih sebanyak 61 % responden memiliki pengalaman kecelakaan lalu lintas atau pernah mengalami kecelakaan.<sup>12</sup>

### 2.3.3 Faktor Pendorong (*Reinforcing Factors*)

Faktor *reinforcing* merupakan faktor – faktor yang mendorong atau memperkuat terjadinya perilaku seseorang yang dikarenakan adanya sikap suami, orang tua, peran teman, tokoh masyarakat atau petugas kesehatan.<sup>50</sup>

#### A. Dukungan Keluarga

Dukungan keluarga adalah sikap, tindakan penerimaan keluarga terhadap anggota keluarganya, berupa dukungan informasional, dukungan penilaian, dukungan instrumental dan dukungan emosional, sehingga anggota keluarga merasa ada yang memperhatikan.<sup>51</sup> Keluarga memiliki beberapa jenis dukungan yaitu<sup>52</sup> :

- a. Dukungan *instrumental* yaitu keluarga merupakan sumber pertolongan praktis dan konkrit.
- b. Dukungan *informasi* yaitu keluarga berfungsi sebagai kolektor dan diseminator (penyebab informasi).
- c. Dukungan *penilaian* yaitu keluarga bertindak sebagai umpan balik, membimbing dan menengahi pemecahan masalah dan sebagai sumber dan validator identitas keluarga.

- d. Dukungan *emosional* yaitu sebagai sebuah tempat yang aman dan damai untuk istirahat dan pemulihan serta membantu penguasaan terhadap emosi.
- e. Dukungan *finansial*, stres finansial biasanya mempengaruhi sistem keluarga dan mengakibatkan hancurnya keluarga.

Berdasarkan penelitian Ariyandi terdapat hubungan antara dukungan keluarga dengan perilaku *safety driving*. Hal ini disebabkan karena pada saat melakukan penelitian dan melakukan wawancara *driver* taksi Pandawa kerap kali menceritakan kegiatannya sehari – hari oleh anggota keluarganya masing – masing. Selain itu dari informasi yang didapatkan selama penelitian bahwa anggota keluarga dari *driver* taksi Pandawa turut memberi dukungan terhadap *driver* tersebut untuk selalu berhati – hati dalam bekerja yakni mengendarai dengan aman.<sup>53</sup>

## **B. Peran Teman Kerja**

Orang lain yang berada di sekitar merupakan salah satu diantara komponen sosial yang ikut mempengaruhi sikap. Seseorang yang kita anggap penting atau seseorang yang berarti khusus (*significant others*), akan banyak mempengaruhi pembentukan sikap individu terhadap sesuatu.<sup>54</sup> Pada dasarnya manusia memiliki keinginan untuk bersatu dengan alam, kemudian terbentuklah kelompok – kelompok sosial yang menempatkan individu dengan kelompok lain tersebut terjadilah pertukaran informasi yang akan mempengaruhi perilaku seseorang. Oleh karena itu, sebaiknya semakin baik perilaku yang ditularkan pada rekan kerjanya maka semakin baik pula rekan kerja tersebut menerima masukan sehingga akan terjadi perubahan perilaku yang positif pada seseorang. Perilaku teman kerja mengatakan bahwa hubungan antara teman kerja menjadikan suasana yang lebih baik di lingkungan kerja. Hubungan ini meningkatkan rasa persahabatan dan ikatan saling memiliki yang mendorong munculnya kepedulian terhadap keselamatan kerja. Yang dimaksud peran teman kerja disini adalah peran dalam mencontohkan perilaku aman berkendara (*safety riding*), peran untuk

saling mengingatkan jika ada kondisi kendaraan yang tidak sesuai dan dapat menimbulkan bahaya juga mengingatkan jika terdapat perilaku yang tidak aman. Perilaku berkendara yang tidak aman tidak serta merta disebabkan karena tidak adanya dukungan yang diberikan oleh rekan kerja. Namun, bisa saja dipengaruhi oleh faktor lain, seperti adanya dukungan atau dorongan dari rekan kerja untuk memakai alat pelindung diri saat berkendara, akan tetapi alat pelindung diri yang dimaksud tidak tersedia. Atau bisa juga ada saran yang diberikan terkait pengendalian kecepatan berkendara, tetapi permintaan penumpang dan kondisi jalan saat berkendara mengindikasikan hal yang sebaliknya.<sup>55</sup> Peran teman kerja sebagai faktor penguat, yaitu salah satu faktor yang dapat memberikan pengaruh terhadap perilaku seseorang, peran teman kerja mengenai *safety riding* ditunjukkan dengan adanya respon terhadap perilaku mengemudi rekan seperti pemeriksaan kendaraan sebelum berkendara, keselamatan berkendara, batasan kecepatan berkendara, dan sebagainya.<sup>56</sup>

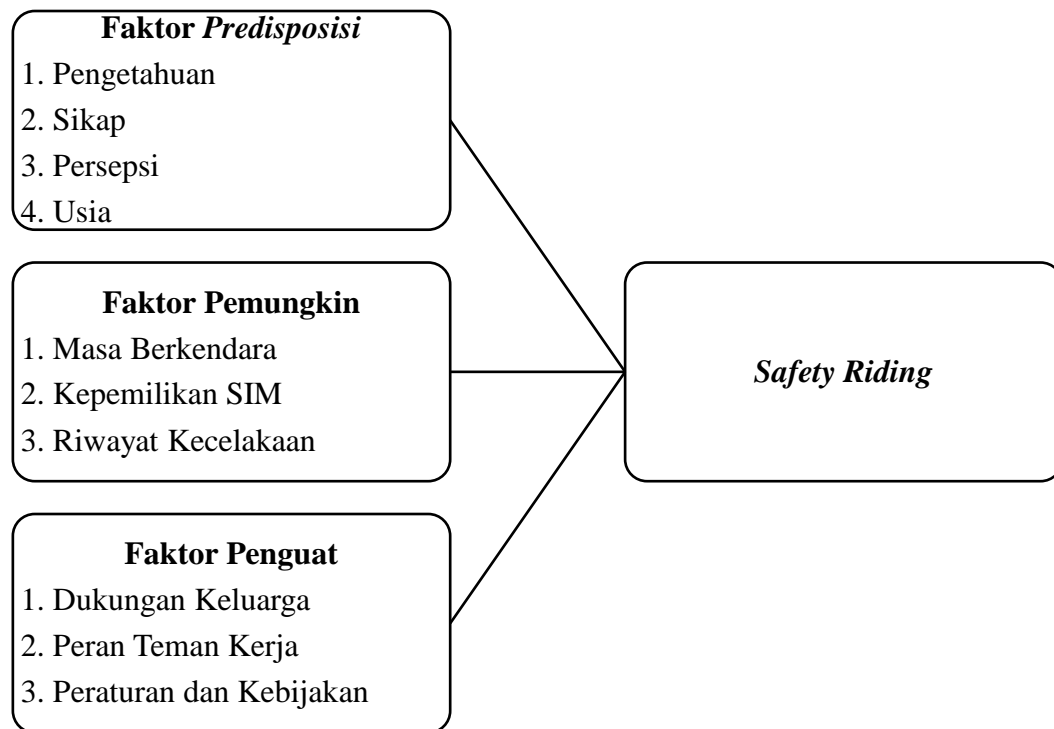
Berdasarkan penelitian Lumente bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara peran teman kerja dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado.<sup>14</sup> Penelitian ini sejalan dengan penelitian Mokoginta menunjukkan adanya hubungan antara peran teman sebaya dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar SMAN Kotamobagu. Peneliti mengatakan adanya hubungan ini disebabkan karena, dilihat dari jawaban responden diketahui bahwa mayoritas siswa tidak pernah menanyakan aktifitas berkendara dalam sehari – hari, tidak mengingatkan mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan, membiarkan saja temannya ketika melakukan kesalahan dalam berkendara.<sup>15</sup>

### **C. Peraturan Perundang – Undangan Lalu Lintas**

Undang – undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang mengatur mengenai lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Kemudian dilanjutkan dengan Peraturan Pemerintah (PP) dan Keputusan Menteri (KM) yaitu<sup>57</sup>:

- a. Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Transportasi Jalan Raya
- b. Peraturan Pemerintah No.42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor
- c. Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas
- d. Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi
- e. Keputusan Menteri No. 60 tahun 1993 tentang Marka Jalan
- f. Keputusan Menteri No. 61 tahun 1993 tentang Rambu- rambu Jalan
- g. Keputusan Menteri No. 62 tahun 1993 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
- h. Keputusan Menteri No. 65 tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan jalan

## 2.4 Kerangka Teori



**Bagan 2.1 Kerangka Teori**

Sumber : Modifikasi teori Lawrence Green, UU LLAJ

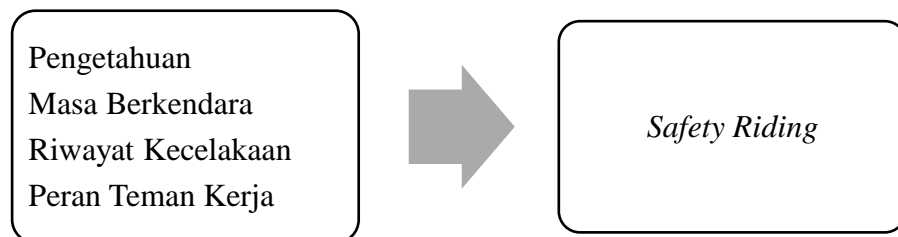
## BAB 3

### KERANGKA KONSEP

#### 3.1 Kerangka Konsep

Kerangka konsep merupakan kerangka fikir mengenai hubungan antar variabel – variabel yang terlibat dalam penelitian atau hubungan antar konsep dengan konsep lainnya dari masalah yang diteliti sesuai dengan apa yang telah diuraikan. Agar peneliti ini lebih terarah sesuai dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian yang akan dicapai, maka kerangka konsep dibuat berdasarkan variabel yang akan diteliti yaitu variabel dependen dan variabel independen.<sup>58</sup> Faktor dalam penelitian ini yaitu pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja. Sedangkan variabel dependen dalam penelitian ini adalah keselamatan berkendara (*safety riding*).

Tidak semua faktor yang ada di kerangka teori dijadikan kerangka konsep yang akan diteliti, dikarenakan pada faktor usia tidak adanya peluang untuk diintervensi, untuk faktor persepsi dikarenakan pada peneliti sebelumnya persepsi menjadi faktor yang dipengaruhi oleh faktor lainnya, dan untuk faktor sikap, kepemilikan SIM, fasilitas sarana memadai, peraturan dan kebijakan yang berlaku bukan faktor yang diminati untuk diteliti oleh peneliti. Sehingga, kerangka konsep dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut.



**Bagan 3.1 Kerangka Konsep**



### 3.2 Definisi Operasional

#### Bagan 3. 2 Definisi Operasional

Perbedaan perilaku safety riding berdasarkan pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja

No	Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Cara Ukur	Hasil Ukur	Skala
<b>Variabel Dependen</b>						
1	Perilaku <i>Safety Riding</i>	Segala tingkah laku responden mengenai keselamatan berkendara baik sebelum, saat dan setelah berkendara	Kuesioner	Wawancara	1. Tidak aman (jika skor $\leq$ median) 2. Aman (jika skor $>$ median)	Ordinal
<b>Variabel Independen</b>						
2	Pengetahuan	Tingkat pemahaman responden mengenai keselamatan berkendara setelah menjawab berdasarkan pernyataan yang ada pada kuesioner	Kuesioner	Wawancara	1. Kurang (jika skor $\leq$ 76%) 2. Baik (jika skor $>$ 76%)	Ordinal
3	Masa Berkendara	Lama waktu responden berkendara pada awal berkendara hingga saat dilakukannya penelitian	Kuesioner	Wawancara	1. Baru (jika skor $\leq$ mean) 2. Lama (jika skor $>$ mean)	Ordinal
4	Riwayat Kecelakaan	Peristiwa kecelakaan yang pernah dialami responden ketika mengendarai sepeda motor di jalan raya	Kuesioner	Wawancara	1. Tidak pernah (jika skor $\leq$ median) 2. Pernah (jika skor $>$ median)	Ordinal
5	Peran Teman Kerja	Persepsi responden tentang teman kerjanya mengenai perilaku keselamatan berkendara	Kuesioner	Wawancara	1. Tidak mendukung (jika skor $\leq$ median) 2. Mendukung (jika skor $>$ median)	Ordinal

### 3.3 Hipotesis

1. Adanya perbedaan *safety riding* berdasarkan pengetahuan pada ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023.
2. Adanya perbedaan *safety riding* berdasarkan masa berkendara pada ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023.
3. Adanya perbedaan *safety riding* berdasarkan riwayat kecelakaan pada ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023.
4. Adanya perbedaan *safety riding* berdasarkan peran teman kerja pada ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023.

## **BAB 4**

### **METODE PENELITIAN**

#### **4.1 Desain Penelitian**

Desain penelitian, yaitu strategi yang dipilih oleh peneliti untuk mengintegrasikan secara menyeluruh komponen riset dengan cara logis dan sistematis untuk membahas dan menganalisis apa yang menjadi fokus penelitian.<sup>59</sup> Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini melihat gambaran dari 3 faktor yaitu : faktor *predisposisi*, faktor pemungkin dan faktor penguat terkait *safety riding*.

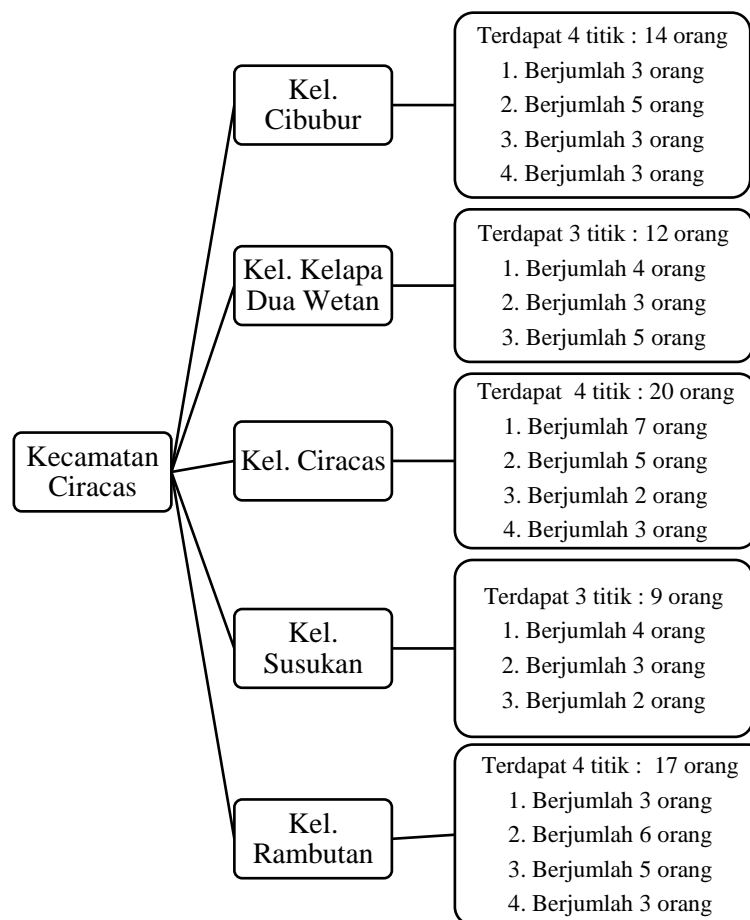
#### **4.2 Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur dan waktu penelitian dilakukan pada bulan Maret – Desember 2023.

#### **4.3 Populasi dan Sampel**

##### **4.3.1 Populasi**

Populasi merupakan kumpulan seluruh anggota dari objek yang akan diteliti. Populasi target dan populasi studi dalam penelitian ini adalah semua pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur dengan jumlah pengendara ojek pangkalan sebanyak 72 orang.



**Bagan 4. 1 Data Pangkalan Ojek Kecamatan Ciracas Jakarta Timur**

### 4.3.2 Sampel

Dari 72 populasi yang ada, peneliti menentukan pengambilan sampel dengan metode *total populasi* yaitu seluruh anggota populasi yang ada diambil sebagai sampel. Jadi, sampel pada penelitian ini yaitu pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023 dengan jumlah responden sebesar 72 orang.

## 4.4 Prosedur dan Instrumen Pengambilan Data

### 4.4.1 Prosedur Pengambilan Data

1. Prosedur pengambilan data diawali dengan mengajukan surat permohonan izin yang dibuat oleh institusi STIKes Mitra RIA Husada Jakarta yang ditujukan ke komunitas ojek pangkalan Kecamatan Ciracas Jakarta Timur.

Lalu, memberikan surat tersebut kepada perwakilan ojek pangkalan Kecamatan Ciracas dan mendapat surat balasan, bahwa pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas menyetujui untuk dilakukannya penelitian dilokasi tersebut. Dan peneliti mulai melakukan pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada pengendara ojek pangkalan kemudian responden mengisi kuesioner lalu dikumpulkan kembali kepeneliti.

2. Pengumpulan data dilakukan selama 2 hari pukul 10.00 sampai dengan selesai pada responden sebanyak 72 orang.

#### **4.4.2 Instrumen Penelitian**

Sumber data yang digunakan adalah data primer, yaitu data yang diperoleh melalui kegiatan wawancara dengan subjek penelitian dan dengan observasi atau pengamatan langsung di lapangan.<sup>60</sup> Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Kuesioner perilaku safety riding
2. Kuesioner pengetahuan
3. Kuesioner riwayat kecelakaan
4. Kuesioner peran teman kerja

Untuk mengetahui apakah instrumen ini valid dan reliable maka dilakukan uji validitas dan reliabilitas kembali.

##### **1. Uji Validitas**

Validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan suatu alat ukur dalam mengukur suatu data. Untuk mengetahui validitas suatu kuesioner dilakukan dengan cara melakukan korelasi antar skor masing – masing variabel independen (pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja) dan variabel dependen (tindakan tidak aman) dengan skor totalnya. Suatu pernyataan dikatakan valid bila skor variabel tersebut berkorelasi secara signifikan dengan skor totalnya. Teknik korelasi yang digunakan korelasi *Pearson Product Moment*, dengan keputusan uji apabila  $r$  hitung  $>$  dari  $r$  tabel, artinya variabel tersebut valid dan apabila  $r$  hitung  $<$  dari  $r$  tabel, artinya

variabel tersebut tidak valid. Nilai r hitung dapat dilihat pada output SPSS pada kolom "Corrected Total Correlation".

$$r_{xy} = \frac{N \sum xy - (\sum x) (\sum y)}{\sqrt{(N \sum x^2 - \sum x^2) (N \sum y^2 - \sum y^2)}}$$

Keterangan :

r : Koefisien korelasi

N : Banyaknya responden

X : Skor total yang diperoleh subyek dari seluruh item

Y : Skor total yang diperoleh dari seluruh item

$\sum x$  : Jumlah skor dalam distribusi X

$\sum y$  : Jumlah skor dalam distribusi Y

$\sum x^2$  : Jumlah kuadrat dalam distribusi X

$\sum y^2$  : Jumlah kuadrat dalam distribusi Y

Uji validitas terhadap instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara membagikan kuesioner penelitian kepada 72 ojek pangkalan, yang terdiri dari :

1. Kuesioner perilaku *safety riding* terdiri dari 14 pertanyaan
2. Kuesioner pengetahuan terdiri dari 12
3. Kuesioner peran teman terdiri dari 8
4. Kuesioner riwayat kecelakaan terdiri dari 11

Setelah di isi oleh responden dilakukan uji validitas terhadap kuesioner penelitian yang telah di isi. Dari 14 pernyataan mengenai perilaku *safety riding* terdapat 10 pernyataan yang nilai r hitungnya lebih besar dari rtabel (0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut valid, sedangkan ada 4 pernyataan yang nilai r hitungnya lebih kecil dari rtabel (0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut tidak valid. Pada kuesioner pengetahuan terdapat 10 pernyataan yang nilai r hitungnya lebih besar dari rtabel (0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut valid, sedangkan ada 2 pernyataan yang nilai r hitungnya lebih kecil dari rtabel

(0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut tidak valid. Selain itu terdapat 6 pernyataan mengenai peran teman kerja yang nilai rhitungnya lebih besar dari rtabel (0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut valid, sedangkan ada 2 pernyataan yang nilai rhitungnya lebih kecil dari rtabel (0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut tidak valid. Dan pada pernyataan riwayat kecelakaan terdapat 10 pernyataan yang nilai rhitungnya lebih besar dari rtabel (0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut valid, sedangkan ada 1 pernyataan yang nilai rhitungnya lebih kecil dari rtabel (0,361) hal ini menandakan bahwa pernyataan tersebut tidak valid.

## 2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran tetap konsisten bila dilakukan pengukuran dua kali atau lebih terhadap gejala yang sama dan dengan alat ukur yang sama. Pertanyaan dikatakan reliabel apabila jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Pengukuran reliabilitas pada dasarnya dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu :

### 1. Ukur ulang (*Repeated measure*)

Pertanyaan akan ditanyakan kepada responden berulang pada waktu yang berbeda (misalnya sebulan kemudian) dan akan dilihat apakah ia tetap konsisten dengan jawabannya.

### 2. Ukur sekali saja (*One shot*)

Pengukuran hanya dilakukan sekali dan kemudian hasilnya dibandingkan dengan pertanyaan lain. Pada umumnya, pengukuran dilakukan dengan *one shot* dengan beberapa pertanyaan pengujian reliabilitas dimulai dengan menguji validitas terlebih dahulu. Kesimpulannya, jika pernyataan tidak valid, maka pernyataan tersebut dibuang. Pernyataan-pernyataan yang sudah valid kemudian baru secara bersama – sama diukur reabilitasnya dengan cara membandingkan r hasil dengan r tabel. Dalam uji reabilitas, sebagai r hasil adalah nilai "*Cronbach's Alpha*" lebih besar dari r tabel, maka pernyataan tersebut reliabel.

$$r_{kk} = \left[ \frac{k}{(k-1)} \right] \left[ 1 - \frac{\sum S b^2}{S t^2} \right]$$

Keterangan :

$r_{kk}$  : reliabilitas instrumen

$k$  : jumlah butir kuesioner

$\sum S b^2$  : jumlah varian butir

$s_t^2$  : varian total

Hasil reliabilitas kuesioner dinyatakan reliabel jika nilai alpha diatas 0.60, uji reliabilitas dilakukan setelah semua kuesioner sudah di uji validitas, semua pernyataan yang sudah valid di uji menggunakan SPSS. Pada kuesioner perilaku *safety riding* mendapatkan hasil *Cronbach's Alpha* sebesar 0,583, sedangkan kuesioner pengetahuan mendapatkan hasil *Cronbach's Alpha* sebesar 0,711. Kuesioner peran teman kerja mendapatkan hasil *Cronbach's Alpha* sebesar 0,608. Dan pada riwayat kecelakaan mendapatkan hasil *Cronbach's Alpha* sebesar 0,582.

#### 4.5 Pengolahan Data

Setelah data terkumpul maka peneliti melakukan pengolahan data. Kuesioner yang sudah terkumpul diperiksa kelengkapannya dengan melakukan langkah – langkah sebagai berikut :

##### a. Pemeriksaan data (*Editing*)

Proses mengoreksi kembali jawaban dari responden lalu dilakukan kelengkapan data jika masih ada jawaban yang kurang lengkap misalnya responden belum mencantumkan identitas diri.

##### b. Pemberian code (*Coding*)

Menyederhanakan jawaban dengan memberi tanda/kode pada masing – masing jawaban. Dalam penelitian ini kode yang digunakan berupa angka



dan dilanjutkan kode tersebut dimasukkan kedalam tabel kerja untuk mempermudah pembacaan.

1. Perilaku *Safety Riding*
  - a. Tidak aman ( $X \leq \text{Median}$ ), diberi kode 1
  - b. Aman ( $X > \text{Median}$ ), diberi kode 2
2. Pengetahuan
  - a. Kurang ( $X \leq 76\%$ ), diberi kode 1
  - b. Baik ( $X > 76\%$ ), diberi kode 2
3. Masa Berkendara
  - a. Baru ( $X \leq \text{Mean}$ ), diberi kode 1
  - b. Lama ( $X > \text{Mean}$ ), diberi kode 2
4. Riwayat Kecelakaan
  - a. Tidak Pernah ( $X \leq \text{Median}$ ), diberi kode 1
  - b. Pernah ( $X > \text{Median}$ ), diberi kode 2
5. Peran Teman Kerja
  - a. Tidak Mendukung ( $X \leq \text{Median}$ ), diberi kode 1
  - b. Mendukung ( $X > \text{Median}$ ), diberi skor 2

**c. Proses data (*processing*)**

Setelah kuesioner telah diisi oleh responden dilanjutkan memproses data keseluruhan dimasukkan kedalam *Microsoft excel* kemudian dilanjutkan dengan pengkodean dan selanjutnya diolah untuk dianalisis dengan menggunakan program analisis data

**d. Pembersihan data (*cleaning*)**

Jika data dari semua sumber telah dimasukkan perlu dicek kembali untuk melihat kemungkinan adanya kesalahan pada kode, kelengkapan, dan lain sebagainya. Kemudian dilakukan pembetulan atau koreksi, proses ini disebut data *cleaning* atau pembersihan data.

## 4.6 Analisis Data

### 4.6.1 Analisis Univariat

Analisis univariat terhadap tiap variabel untuk melihat distribusi frekuensi variabel independen dan variabel dependen. Variabel independen diantaranya : pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja. Sedangkan variabel dependen yaitu keselamatan berkendara (*safety riding*) Data yang diperoleh dari hasil pengumpulan data disajikan dalam tabel distribusi frekuensi. Dalam penelitian ini dilakukan analisis univariat, rumus yang digunakan adalah :

$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan :

P : presentase

f : frekuensi

n : jumlah populasi

Hasil analisis univariat pada perilaku *safety riding* tidak aman sebanyak 44 (61,1%), sedangkan aman 28 (38,9%). Untuk pengetahuan kurang sebanyak 37 (51,4), sedangkan baik 35 (48,6%). Peran teman kerja tidak mendukung sebanyak 49 (68,1%), dan mendukung 23 (31,9%). Pada riwayat kecelakaan yang tidak pernah sebanyak 32 (44,4%), dan pernah 40 (55,6%). Masa berkendara baru sebanyak 52 (72,2%), dan lama sebanyak 20 (27,8%).

### 4.6.2 Analisis Bivariat

Analisis bivariat dilakukan untuk melihat perbedaan variabel dependen (perilaku *safety riding*) berdasarkan variabel independen (pengetahuan, masa berkendara, riwayat kecelakaan dan peran teman kerja) dengan menggunakan uji statistik yang sesuai dengan skala data yang ada. Dari tabel silang dilakukan uji *chi-square* untuk melihat hubungan antara variabel dependen dan independen. Uji *Chi-Square* tersebut menggunakan rumus sebagai berikut :

$$x^2 = \sum \frac{E - O^2}{E}$$

Keterangan :

$X^2$  : Nilai Chi-Square

O : Nilai Observasi

E : Nilai Ekspetasi

Untuk mengetahui hubungan antara masing – masing variabel yaitu :

1. Jika nilai sig. (*P-Value*) < 0,05 maka ada hubungan secara signifikan.
2. Jika nilai sig. (*P-Value*) > 0,05 maka tidak ada hubungan secara signifikan.

Pada hasil pengetahuan menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan pengetahuan diperoleh *P-value* 0,004. Dari hasil uji statistik *Chi Square* menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan peran teman kerja diperoleh *P-value* 0,074. Dari hasil uji statistik *Chi Square* menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan riwayat kecelakaan diperoleh *P-value* 0,004. Dari hasil uji statistik *Chi Square* menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan masa berkendara diperoleh *P-value* 0,219.

## BAB 5 HASIL PENELITIAN

### 5.1 Hasil Analisis Univariat

Hasil penelitian univariat terkait distribusi frekuensi perilaku *Safety Riding*, pengetahuan, peran teman kerja, riwayat kecelakaan dan masa berkendara sebagai berikut :

Tabel 5. 1 Distribusi Frekuensi Perilaku Safety Riding, Pengetahuan, Peran Teman Kerja, Riwayat Kecelakaan dan Masa Berkendara pada Ojek Pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023 (n=72)

Variabel	Jumlah	(%)
<b>Perilaku <i>Safety Riding</i></b>		
Tidak aman	44	61,1%
Aman	28	38,9%
<b>Pengetahuan</b>		
Kurang	37	51,4%
Baik	35	48,6%
<b>Peran Teman Kerja</b>		
Tidak mendukung	49	68,1%
Mendukung	23	31,9%
<b>Riwayat Kecelakaan</b>		
Tidak pernah	32	44,4%
Pernah	40	55,6%
<b>Masa Berkendara</b>		
Baru	52	72,2%
Lama	20	27,8%
<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>100.0%</b>

Berdasarkan hasil penelitian pada tabel 5.1 diketahui sebanyak 44 (61,1%) responden berperilaku tidak aman ketika berkendara. Dilihat dari variabel pengetahuan, sebanyak 37 (51,4%) memiliki pengetahuan yang kurang mengenai keselamatan berkendara. Pada variabel peran teman kerja, sebanyak 49 (68,1%) memiliki teman kerja yang tidak mendukung dalam keselamatan berkendara. Dan pada variabel riwayat kecelakaan, sebanyak 40 (55,6%) pernah mengalami kecelakaan dalam mengendarai sepeda motor. Serta pada variabel masa berkendara sebanyak 52 (72,2%) responden yang memiliki pengalaman berkendara kurang dari 32 tahun.

## 5.2 Hasil Analisis Bivariat

Analisis ini dilakukan untuk melihat dan mengetahui perbedaan antara variabel yang diteliti dengan menggunakan *Chi Square*. Perbedaan antara kedua variabel diuji melalui analisis bivariat dengan uji statistik *Chi Square*. Berikut ini hasil analisis perbedaan variabel dependen dengan variabel independen.

Tabel 5. 2 Perbedaan Perilaku Safety Riding Berdasarkan Pengetahuan, Peran Teman Kerja, Riwayat Kecelakaan dan Masa Berkendara pada Ojek Pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023

Variabel	Perilaku <i>Safety Riding</i>				Total		P <i>value</i>	OR (95%CI)
	Tidak aman		Aman					
	n	%	n	%	n	%		
<b>Pengetahuan</b>								
Kurang	29	78,4%	8	21,6%	37	100	0,004	4,833
Baik	15	42,9%	20	57,1%	35	100		
<b>Peran Teman Kerja</b>								
Tidak mendukung	26	53,1%	23	46,9%	49	100	0,074	0,314
Mendukung	18	78,3%	5	21,7%	23	100		
<b>Riwayat Kecelakaan</b>								
Tidak pernah	26	81,2%	6	18,8%	32	100	0,004	5,296
Pernah	18	45,0%	22	55,0%	40	100		
<b>Masa Berkendara</b>								
Baru	29	55,8%	23	44,2%	52	100	0,219	0,420
Lama	15	75,0%	5	25,0%	20	100		

Pada tabel 5.2 didapatkan hasil responden yang memiliki pengetahuan *Safety Riding* yang kurang dan berperilaku tidak aman sebanyak 29 (78,4%), kemudian responden yang memiliki pengetahuan baik tetapi tidak aman sebanyak 15 (42,9%). Responden yang memiliki pengetahuan kurang tetapi aman dalam berkendara sebanyak 8 (21,6%), sedangkan responden yang memiliki pengetahuan baik dan aman dalam berkendara sebanyak 20 (57,1%). Dari hasil uji statistik *Chi Square* menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan pengetahuan diperoleh *P-value* 0,004, dimana pengendara ojek pangkalan dengan pengetahuan kurang memiliki kecenderungan berperilaku *Safety Riding* tidak aman (OR 4,833) lebih besar dibandingkan pengendara ojek pangkalan yang memiliki pengetahuan yang baik.

Pada hasil peran teman kerja dengan teman yang tidak mendukung dan berperilaku tidak aman sebanyak 26 (29,9%), kemudian responden yang memiliki teman mendukung tetapi tidak aman sebanyak 18 (14,1%). Responden yang memiliki teman tidak mendukung tetapi aman dalam berkendara sebanyak 23 (19,1%), sedangkan responden yang memiliki teman mendukung dan aman dalam berkendara sebanyak 5 (8,9%). Dari hasil uji statistik *Chi Square* menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan peran teman kerja diperoleh *P-value* 0,074, dimana pengendara ojek pangkalan dengan teman kerja yang tidak mendukung memiliki kecenderungan (OR 0,341) lebih besar berperilaku *Safety Riding* tidak aman dibandingkan pengendara ojek pangkalan dengan teman kerja yang mendukung.

Pada hasil riwayat kecelakaan responden yang pernah mengalami kecelakaan dan berperilaku tidak aman sebanyak 18 (45,0%), kemudian responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan tetapi tidak aman dalam berkendara sebanyak 26 (81,2%). Responden yang pernah mengalami kecelakaan tetapi aman dalam berkendara sebanyak 22 (55,0%), sedangkan responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan tetapi aman dalam berkendara sebanyak 6 (18,8%). Dari hasil uji statistik *Chi Square* menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan riwayat kecelakaan diperoleh *P-value* 0,004, dimana pengendara ojek pangkalan yang pernah mengalami kecelakaan memiliki kecenderungan (OR 5,296) lebih besar berperilaku *Safety Riding* dengan aman dibandingkan pengendara ojek pangkalan yang tidak pernah mengalami kecelakaan.

Pada hasil masa berkendara responden yang memiliki masa berkendara baru atau < 32 tahun yang berperilaku tidak aman sebanyak 29 (31,8%), kemudian responden yang memiliki masa berkendara lama atau > 32 tahun yang berperilaku tidak aman sebanyak 15 (12,2%). Responden yang memiliki masa berkendara baru atau < 32 tahun tetapi berperilaku aman dalam berkendara sebanyak 23 (20,2%), sedangkan responden yang memiliki masa berkendara lebih lama atau > 32 tahun tetapi berperilaku aman dalam berkendara sebanyak 5 (7,8%). Dari hasil uji statistik *Chi Square*

menunjukkan tidak adanya perbedaan yang signifikan antara perilaku *Safety Riding* dengan masa berkendara diperoleh *P-value* 0,219, pada masa berkendara yang baru memiliki kecenderungan (OR 0,420) lebih besar berperilaku *Safety Riding* tidak aman dibandingkan pengendara ojek pangkalan dengan masa berkendara yang lama.

## **BAB 6**

### **PEMBAHASAN**

Pada bab ini akan membahas berdasarkan hasil penelitian dengan tujuan dalam penelitian yaitu untuk mengetahui persentase perilaku *Safety Riding* dan membuktikan adanya perbedaan perilaku *Safety Riding* berdasarkan pengetahuan, peran teman kerja, riwayat kecelakaan dan masa berkendara pada ojek pangkalan Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023.

#### **6.1 Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)**

Perilaku ialah respon individu dalam menanggapi stimulus, atau dapat dikatakan suatu tindakan yang mampu diamati dan memiliki frekuensi spesifik, durasi, dan tujuan yaitu baik yang disadari maupun tidak. Dari hasil penelitian yang menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur yang berperilaku *safety riding* tidak aman. *Safety Riding* yang aman menurut UU 22 Tahun 2009 yaitu semua pengendara motor wajib memakai helm SNI, menggunakan jaket dan sepatu, menyalakan lampu utama dan lampu sein dan juga kaca spion, tidak diperbolehkan membawa penumpang lebih dari 1 orang, pengguna jalur kanan hanya untuk mendahului, menggunakan sepeda motor dengan konsentrasi tinggi, tidak menggunakan handphone, menaati peraturan lalu lintas dan mengatur kecepatan dalam berkendara.<sup>57</sup>

*Safety Riding* berarti berkendara dengan aman dengan menaati peraturan yang berlaku, mengutamakan keselamatan diri dan pengguna jalan lain. Perilaku *safety riding* merupakan perilaku mengemudi yang aman dan dapat membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku *safety riding* meliputi 3 hal yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara yang diawali dengan kesadaran untuk mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun orang lain.<sup>12</sup>



## 6.2 Perbedaan Perilaku *Safety Riding* Berdasarkan Pengetahuan

Dalam penelitian ini diperoleh bahwa sebagian besar pengendara ojek pangkalan yang mempunyai pengetahuan yang kurang pada perilaku *safety riding*, hal ini membuktikan adanya perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan. Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pada pengetahuan responden merupakan hal sangat penting dalam menentukan sebuah tindakan seseorang.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Ridman menyatakan terdapat hubungan yang signifikan, ini membuktikan semakin tinggi pengetahuan *safety riding* siswa akan semakin baik sikap *safety riding* siswa itu sendiri dengan kata lain ketika siswa mempunyai atau memiliki pengetahuan tentang berkendara *safety riding* dengan baik.<sup>61</sup> Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Ariwibowo menunjukkan terdapat adanya hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku *safety riding*, yang menyebutkan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang dia ambil baik atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku yang seseorang lakukan bersifat langgeng atau berkelanjutan.<sup>62</sup> Dan penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Puteri bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* pada pengendara travel di PT. Libra Wisata Transport Pekanbaru.<sup>63</sup>

Sebagian besar responden yang memiliki pengetahuan kurang dilihat dari jawaban responden yang paling banyak mengenai pernyataan service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor, fungsi – fungsi surat kendaraan seperti SIM dan STNK untuk bebas dari terkena tilang dari petugas kepolisian, dan menaati peraturan lalu lintas ketika sedang ada polisi yang bertugas. Sedangkan pada responden yang memiliki pengetahuan baik dilihat dari jawaban responden mengenai pernyataan penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan dan pada pernyataan menaati peraturan lalu lintas

merupakan sarana penunjang keselamatan berkendara. Adanya perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan pengetahuan dalam penelitian ini dikarenakan masih banyak pengendara yang memiliki pengetahuan kurang sehingga dalam penerapan perilaku *safety riding* sendiri masih belum aman dalam berkendara.

### **6.3 Perbedaan Perilaku *Safety Riding* Berdasarkan Peran Teman Kerja**

Dalam penelitian ini menunjukkan sebagian besar pengendara ojek pangkalan kurang mendapat dukungan dari teman kerjanya sehingga tidak terdapat perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan peran teman kerja. Kedekatan hubungan antara sesama rekan kerja di dalam pekerjaan memiliki hubungan erat, contohnya pemberian saran, dorongan dan semangat kerja antar sesama rekan kerja, pemberian bantuan dalam menyelesaikan pekerjaan, pemberian informasi dalam hal pekerjaan serta dapat memotivasi ketika gagal. Semakin erat hubungan sesama rekan kerja akan meningkatkan motivasi kerja untuk berprestasi.<sup>55</sup>

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Kamaruddin yang menunjukkan tidak ada pengaruh teman kerja yang mendukung dalam penelitian ini tidak mempengaruhi perilaku berkendara yang aman pada pengendara ojek dan tukang bentor di Kota Kotamobagu. Peneliti mengatakan, perilaku berkendara yang tidak aman tidak serta-merta disebabkan karena tidak adanya dukungan yang diberikan oleh rekan kerja. Namun, bisa saja dipengaruhi oleh faktor lain, seperti adanya dukungan atau dorongan dari rekan kerja untuk memakai alat pelindung diri saat berkendara, akan tetapi alat pelindung diri yang dimaksud tidak tersedia. Atau bisa juga ada saran yang diberikan terkait pengendalian kecepatan berkendara, tetapi permintaan penumpang dan kondisi jalan saat berkendara mengindikasikan hal yang sebaliknya.<sup>55</sup> Penelitian ini sejalan dengan penelitian Adinugroho yang menyatakan tidak ada hubungan antara peran teman kerja dengan *safety riding*, dalam penelitiannya menyebutkan bahwa kelompok dalam rekan kerja seseorang sangat berpengaruh untuk mengubah perilaku seseorang. Semakin baik perilaku yang ditularkan pada rekan kerjanya maka semakin baik pula

rekan kerja tersebut menerima masukan sehingga akan terjadi perubahan perilaku yang positif pada pekerja tersebut.<sup>64</sup> Dan pada penelitian Wulandari menyebutkan tidak adanya pengaruh teman kerja dalam praktik berkendara aman pada kurir di PT. Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang.<sup>8</sup>

Sebagian responden hanya diingatkan oleh teman kerjanya dalam penggunaan helm, namun tidak mendukung pada pernyataan lainnya seperti melakukan servis motor secara teratur, mengingatkan untuk mengecek kendaraan motor sebelum berkendara dan mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan serta tidak mengingatkan untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Hal ini menunjukkan tidak adanya perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan peran teman kerja, kemungkinan adanya faktor lain yang lebih dominan dalam mempengaruhi perilaku seseorang.

#### **6.4 Perbedaan Perilaku *Safety Riding* Berdasarkan Riwayat Kecelakaan**

Dalam penelitian ini menunjukkan sebagian besar pengendara ojek pangkalan pernah mengalami kecelakaan dalam berkendara yang berarti terdapat perbedaan perilaku *safety riding* berdasarkan riwayat kecelakaan. Pengendara yang menggunakan kendaraan dengan tidak aman cenderung menurun seiring bertambahnya pengalaman, pengalaman kesalahan dalam berkendara hingga mengakibatkan kecelakaan, dapat meningkatkan kemampuan dan pengetahuan menilai risiko.<sup>12</sup>

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Ramdana yang menunjukkan adanya hubungan antara riwayat kecelakaan dengan perilaku *safety riding* pada responden mahasiswa program studi kesehatan masyarakat Universitas Muhammadiyah Surakarta. Peneliti mengatakan pengalaman kecelakaan dapat mengajarkan pengendara menilai risiko, dikarenakan sudah pernah berada diposisi dan situasi yang demikian sehingga mampu memperkirakan kemungkinan terburuk yang menyebabkan kecelakaan, dan secara tidak langsung mempengaruhi cara berkendara dengan lebih berhati-hati dan memawas diri.<sup>12</sup> Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Syaputra yang menyatakan bahwa terdapat hubungan yang signifikan secara statistik antara

perilaku keselamatan berkendara dengan pengalaman kecelakaan, dalam penelitiannya menyebutkan bahwa faktor pengendara, terutama perilaku pengendara, memegang peranan penting dalam insiden di jalan raya.<sup>65</sup> Dan pada penelitian Wahyuni menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara perilaku *safety riding* dengan kecelakaan kerja pada pengendara ojek online Komunitas X Tembalang.<sup>66</sup>

Sebagian besar responden yang pernah mengalami kecelakaan dilihat dari jawaban responden mengenai pernyataan pernah menyalip kendaraan lain dari jalur sebelah kiri, tidak menggunakan helm karena jarak tempuh yang dekat dan pernah mengendarai berlawanan arah karena lebih cepat sampai tujuan. Hal ini menunjukkan sebagian besar responden tidak berperilaku aman saat berkendara sehingga sering menyebabkan terjadinya kecelakaan dalam berkendara.

## **6.5 Perbedaan Perilaku *Safety Riding* Berdasarkan Masa Berkendara**

Dalam penelitian menunjukkan bahwa tidak adanya perbedaan perilaku *safety riding* dengan masa berkendara dikarenakan ketika seseorang mempunyai pengalaman berkendara yang baru atau lama namun masih melakukan tindakan yang tidak aman pada saat berkendara. Masa berkendara dihitung dari pertama kali pengendara bisa mengendarai sepeda motor sampai dilakukannya penelitian.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Muryatma bahwa tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dengan *safety riding*, dari hasil penelitiannya menyebutkan masa berkendara bukanlah merupakan faktor satu-satunya dalam merubah sebuah perilaku keselamatan berkendara pada seseorang, apabila seseorang tersebut telah melakukan kegiatan mengendarai sepeda motor dengan masa berkendara yang cukup lama akan tetapi masih saja melakukan hal yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain saat mengendarai sepeda motor atau dapat dikatakan melakukan perilaku keselamatan berkendara yang tidak aman mungkin seseorang tersebut terbiasa melakukan perilaku yang tidak aman ataupun faktor lain seperti lingkungan dari pengendara tersebut yang mendukung bagi pengendara

berprilaku yang tidak aman.<sup>42</sup> Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Prima menunjukkan tidak terdapat hubungan antara masa berkendara dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro.<sup>6</sup> Dan pada penelitian Lumente menyatakan bahwa tidak terdapat pengaruh antara masa berkendara dengan perilaku aman berkendara pada pengemudi ojek online di kota Manado. Menurutnya, seorang yang telah memiliki pengalaman yang lama dalam berkendara namun tetap mengendarai kendaraan dengan tidak aman itu karena mungkin sudah terbiasa dengan perilaku berkendara seperti itu juga bisa disebabkan oleh lingkungan dimana dia beraktifitas.<sup>14</sup>

Tidak adanya perbedaan dalam penelitian ini dikarenakan responden memiliki masa berkendara yang baru ataupun lama tetapi masih saja melakukan hal yang dapat membahayakan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

## **BAB 7**

### **PENUTUP**

#### **7.1 Kesimpulan**

1. Sebagian besar pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023 berperilaku tidak aman ketika berkendara.
2. Sebagian besar pengendara ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur Tahun 2023 yang memiliki pengetahuan kurang tentang *safety riding*, yang tidak mendapat dukungan oleh teman kerjanya dalam menerapkan perilaku *safety riding* dan pernah mengalami kecelakaan dalam berkendara serta memiliki masa berkendara yang baru namun kurang menerapkan perilaku *safety riding*.
3. Adanya perbedaan *safety riding* berdasarkan pengetahuan dan riwayat kecelakaan, namun tidak terdapat adanya perbedaan *safety riding* berdasarkan peran teman kerja dan masa berkendara.

#### **7.2 Saran**

1. Diharapkan sesama pengendara ojek pangkalan saling mengingatkan untuk berperilaku aman dalam berkendara agar tercipta budaya berkendara yang aman dan nyaman dikawasan lingkungan pengendara ojek pangkalan.
2. Memberikan informasi menggunakan poster disetiap titik ojek pangkalan di Kecamatan Ciracas Jakarta Timur.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Puspa Nirmala, H. V. & Patria, B. Peran Regulasi Diri dan Konformitas terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada Remaja. *Gadjah Mada J. Psychol.* **2**, 113 (2018).
2. Kematian akibat Kecelakaan Lalu Lintas di AS Meningkat Drastis pada Awal 2022.
3. Bayu, D. J. Jumlah Tilang Lalu Lintas Capai 1,77 Juta hingga Oktober 2021. *databoks.katadata.co.id* (2021).
4. Kecelakaan Lalu Lintas Penyebab Utama Kematian Nomor 3 – Sehat Negeriku.
5. Sadya, S. Polri Catat 2,12 Juta Pelanggaran Lalu Lintas pada 2021. <https://DataIndonesia.Id/Ragam/Detail/Polri-Catat-212-Juta-Pelanggaran-Lalu-Lintas-Pada-2021> (2022).
6. Prima, D. W., Kurniawan, B. & Ekawati. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *J. Kesehat. Masy.* **3**, 370–381 (2015).
7. Adhanudin, Y., Ekawati & Wahyuni, I. Analisis Perilaku Safety Riding Pada Warga Kampung Safety Di Kelurahan Pandean Lamper Kota Semarang. *J. Kesehat. Masy.* **5**, 332–339 (2017).
8. Wulandari, S., Jayanti, S. & Widjasena, B. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman ( Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di PT.Pos Indonesia Cabang Erlangga Semarang 2017. *J. Kesehat. Masy.* **5**, 2013–2015 (2017).
9. Heryono, D., Maslina & Zainul, L. Hubungan Tingkat Pengetahuan Terhadap Kepatuhan Safety Riding Pada Remaja Di Sma Negeri 8 Balikpapan. *Identifikasi* **6**, 314–320 (2020).
10. Pengetahuan, H. A., Berkendara, D. A. N. M., Ramadhani, R., Indah, M. F. & Ernadi, E. DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA BANJARBARU TAHUN 2020. (2020).
11. Aulia, S. N., Kurniawan, B., Wahyuni, I., Masyarakat, F. K. & Diponegoro, U. FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING. **8**, (2020).
12. Wahyuningsih, I. & Ramdana, S. Pengetahuan dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA. *Holistik J. Kesehat.* **14**, 564–572 (2021).
13. Rahmah, A. & Syukri, M. Determinan Perilaku Safety Riding Pengemudi

- Ojek Daring di Kota Jambi Online motorcycle taxis in Jambi. **5**, 103–110 (2021).
14. Lumente, D. I. *et al.* Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Berkendara (Safety Riding) pada Pengemudi Ojek Online di Kota Manado. *Epidemia* **2**, 7–13 (2021).
  15. Riset, A. FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU KESELAMATAN. **3**, 2039–2049 (2022).
  16. DEWI KURNIASIH. Menguak Perilaku SAFETY DRIVING BERDASARKAN TEORI ACCIDENT CAUSATION MODELS DAN PROCESS VIEW OF RISK. 0–78.
  17. Mahawati. Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat UDINUS Semarang Tahun 2013. *J. Semant.* **2013**, 1–6 (2013).
  18. Mansur P. Siregar, D. Edisi Cetak Jurnal Dinamis , Juni 2017 ( ISSN : 0216-7492 ) Edisi Cetak Jurnal Dinamis , Juni 2017 ( ISSN : 0216-7492 ). 36–46 (2017).
  19. Purwanto, E. H. Signifikansi Helm Sni Sebagai Alat Pelindung Pengendara Sepeda Motor Dari Cedera Kepala. *J. Stand.* **17**, 31 (2016).
  20. Pengendara, T., Motor, S. & Kota, D. I. Meukuta alam. 163–170 (2020).
  21. Megawati, N. & Sadika, F. Perancangan Sarung Tangan Pengendara Motor Trail Untuk Meminimalisir Risiko Cedera Tangan the Design of Motor Gloves Trails To Minimimize the Risk Hand Injury. **2**, 1277–1283 (2015).
  22. Mohammad, J. H. Desain Sepatu Pengendara Motor Kustom dengan Konsep Casual Safety. (2018).
  23. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *kementrian perhubungan*.
  24. Wahab, W. Studi Tingkat Disiplin Pengendara Sepeda Motor (Studi Kasus Jalan Gajah Mada Dan Kampus Itp Padang). 19–28 (2014).
  25. Sepeda, B., Pada, M., Smk, S. & Bumiayu, S. Hubungan pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara sepeda motor pada siswa smk semesta bumiayu.
  26. Rogers, C. R., Maslow, A. & Behavior, A. No Title. (2017).
  27. Darmawan, A. A. K. N., Studi, P. & Keperawatan, S. KECAMATAN DENPASAR BARAT. **5**, 29–39 (2015).
  28. Hartati, S. The Effect of Anemia Counselor on the Compliance of Primipara Mothers Consuming Fe Tablets at Pasukarsa Healt Center Pernalang



- Regency. 7–20 (2018).
29. Ridwan, M., Syukri, A. & Badarussyamsi, B. Studi Analisis Tentang Makna Pengetahuan Dan Ilmu Pengetahuan Serta Jenis Dan Sumbernya. *J. Geuthèë Penelit. Multidisiplin* **4**, 31 (2021).
  30. Darsini, Fahrurrozi & Cahyono, E. A. Pengetahuan ; Artikel Review. *J. Keperawatan* **12**, 97 (2019).
  31. Jusuf, J. B. K. & Raharja, A. T. Tingkat pengetahuan dan sikap mahasiswa program studi pendidikan olahraga Universitas Muhammadiyah Kalimantan Timur terhadap permainan tonnis. *J. Pendidik. Jasm. Indones.* **15**, 70–79 (2019).
  32. Suharyat, Y. Hubungan Antara Sikap, Minat Dan Perilaku Manusia. *J. Reg.* **1**, 1–19 (2009).
  33. Hendrawan, R., Studi, P., Masyarakat, K., Kesehatan, F. I. & Surakarta, U. M. PERILAKU SAFETY RIDING PADA SISWA SMA DI KOTA. (2019).
  34. Simbolon, M. Persepsi dan kepribadian. *J. Ekon. dan Bisnis* **2**, 52–66 (2008).
  35. Akbar, R. F. Analisis Persepsi Pelajar Tingkat Menengah Pada Sekolah Tinggi Agama Islam Negeri Kudus. *Edukasia J. Penelit. Pendidik. Islam* **10**, 189–210 (2015).
  36. Handoyo, M. A. BAB II Tinjauan Pustaka BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1. 1–64. *Gastron. ecuatoriana y Tur. local.* **1**, 5–24 (2019).
  37. Hasudungan, L. Pengaruh Faktor Pendidikan, Umur Dan Pengalaman Kerja Terhadap Kinerja Aparatur Sipil Negara (Asn) Pada Dinas Pekerjaan Umum Penata Ruang, Perumahan Dan Kawasan Permukiman Kabupaten Kapuas Kalimantan Tengah. *J. Ilm. Ekon. Bisnis* **3**, 301–310 (2017).
  38. Rupman, F. & Srisantyorini, T. Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Pada Pengendara Ojek Online Di Kabupaten Bogor Tahun 2020. *Environ. Occup. Heal. Saf. J.* **2**, 1–10 (2021).
  39. (Utari. “Hubungan Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Tol Tangerang-Merak Bagi Pengemudi Tol Yang Memasuki Rest Area Tahun 2018. (2015).
  40. Azizah, M. H. Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa ( Studi pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015 ). *Kesehat. Masy. UNNES* **3**, 23–24 (2016).
  41. Manurung, J., Sitorus, M. E. & Rinaldi, R. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (Go-Jek) di Kota Medan Sumatera Utara. *J. Heal. Sci. Physiother.* **1**, 91–99 (2019).

42. Mega Muryatama, N. Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Relationships Between Safety Riding Factors With Safety Riding Behaviour. *J. Promkes* **Vol. 5 No.**, 155–166 (2017).
43. Mahawati, E. & Prasetya, J. Pola Interaksi Determinan Perilaku ‘Safety Riding’ Dalam Upaya Eliminasi Gangguan Kesehatan dan Kecelakaan Lalu Lintas Guna Meningkatkan Kualitas Hidup Generasi Muda. (2013).
44. Makasudede, Y. Jurnal Perilaku Safety Riding. 8–45 (2019).
45. Website Resmi Polri - SIM.
46. Ii, B. A. B., Surat, P. & Mengemudi, I. Adrian Sutedi, Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik ( Jakarta: Sinar Grafika, 2011), halaman 175. 9. 9–23 (2012).
47. Fikriyah, N. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Persepsi Keselamatan Mengendarai Sepeda Motor Pada Siswa Di Sekolah Menengah Atas (SMA) Kota Depok Tahun 2016. Kesehatan Masyarakat* (2016).
48. Abadi Dwi Saputra. Decade of action for road safety 2011-2020. *Injury* **43**, 6–7 (2012).
49. Marsaid, Hidayat, M., A. Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres. *J. Ilmu Keperawatan* **1**, 98–112 (2013).
50. Oliver, J. Teori Lawrence Green. *J. Chem. Inf. Model.* **53**, 1689–1699 (2016).
51. Isnaeni, dkk. Hubungan Dukungan keluarga Terhadap Respon Kecemasan Saat Operasi. 9–33 (2012).
52. Akmal, dkk. Faktor Dukungan Keluarga Dengan Kualitas Hidup Pasien Kanker. *Fakt. Dukungan Kel. Dengan Kualitas Hidup Pasien Kanker* 9–36 (2015).
53. Ariyandi, E. & Eko, M. dengan perilaku keselamatan mengemudi ( safety driving ) pada driver pandawa taksi. **1**, 17–23 (2022).
54. Gmbh, S. B. H. 濟無No Title No Title No Title. 1–23 (2016).
55. Hairil Akbar, Syamsu A. Kamaruddin & Arfan Nur. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pengendara Ojek dan Becak Motor di Kota Kotamobagu. *Promot. J. Kesehat. Masy.* **12**, 36–42 (2022).
56. Elmayanti, Andi Nuddin & Makhrajani Majid. Analisis Kondisi Internal-Eksternal Pengemudi Mobil Tangki Dalam Peningkatan Safety Driving Pt Elnusa Petrofin Di Kota Parepare. *J. Ilm. Mns. Dan Kesehat.* **2**, 269–283

(2019).

57. Zerizghy, M. G. *et al.* UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DENGAN. *Am. J. Res. Commun.* **5**, 12–42 (2009).
58. Sampurna, I. P. & Nindhia, T. S. Metodologi Penelitian dan Karya Ilmiah. *Fak. Kedokt. Hewan Univ. Udayana* 1–44 (2018).
59. Sibyan, A. Hubungan Antara Masa Berkendara dan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding (Studi Kasus Pelajar SMA Negeri 5 Kota Tegal). *Pros. Simp. Forum Stydi Transp. antar Perguru. Tinggi ke-21* 144–155 (2018).
60. Syafnidawaty. analisis perilaku safety riding pengguna sepeda motor di kotabandung. *15 Oktober 2020* (2020).
61. Ridman, R. Hubungan Antara Pengetahuan Safety Riding Dengan Sikap Safety Riding Siswa Jurusan Teknik Otomotif Smk Negeri Di Kota Makassar. *Jur. Pendidik. Tek. Otomotif, Fak. Tek. Univ. Negeri Makassar* **05**, 1–23 (2016).
62. Banyumanik, D. I. K., Soedarto, J. P. & Tembalang, S. H. HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN, PENGETAHUAN, SIKAP TERHADAP PRAKTIK SAFETY RIDING AWARENESS PADA PENGENDARA OJEK SEPEDA MOTOR DI KECAMATAN BANYUMANIK. (2013).
63. Puteri, A. D. & Nisa, A. M. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Driving Pada Supir Travel Di Pt. Libra Wisata Transport. *PREPOTIF J. Kesehat. Masy.* **4**, 1–10 (2020).
64. Adinugroho, N., Kurniawan, B. & Wahyuni, I. Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang. *Semarang J. Kesehat. Masy.* **2**, 332–338 (2014).
65. Noor, I. H. & Syaputra, E. M. Hubungan Perilaku Keselamatan Berkendara dengan Insiden di Jalan Raya pada Pelajar di SMA Z di Yogyakarta. *J. Publ. Kesehat. Masy. Indones.* **5**, 93–98 (2018).
66. Joddy, S. A., Wahyuni, I. & Kurniawan, B. Hubungan Antara Perilaku Safety Riding Dan Stres Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas X Tembalang. *J. Kesehat. Masy.* **10**, 213–218 (2022).

## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Hasil Uji Validitas

#### HASIL UJI VALIDITAS

<b>Pertanyaan</b>	<b>Rhitung</b>	<b>Rtabel</b>	<b>Sig.</b>	<b>Kriteria</b>
1	0,384549	0,361	,036	Valid
2	0,167602	0,361	,376	Tidak valid
3	0,176165	0,361	,352	Tidak valid
4	0,389271	0,361	,033	Valid
5	0,418329	0,361	,021	Valid
6	0,504532	0,361	,004	Valid
7	0,367644	0,361	,046	Valid
8	0,313768	0,361	,091	Tidak valid
9	0,470729	0,361	,009	Valid
10	0,488125	0,361	,006	Valid
11	0,215835	0,361	,252	Tidak valid
12	0,418477	0,361	,021	Valid
13	0,412132	0,361	,024	Valid
14	0,495241	0,361	,005	Valid
15	0,47819	0,361	,008	Valid
16	0,61688	0,361	,000	Valid
17	0,36883	0,361	,045	Valid
18	0,71546	0,361	,000	Valid
19	0,43369	0,361	,017	Valid
20	0,07506	0,361	,693	Tidak valid
21	0,67387	0,361	,000	Valid
22	0,36803	0,361	,045	Valid
23	0,51151	0,361	,004	Valid
24	0,19837	0,361	,293	Tidak valid
25	0,41583	0,361	,022	Valid
26	0,58733	0,361	,001	Valid

27	0,58993	0,361	,001	Valid
28	0,62559	0,361	,000	Valid
29	0,47188	0,361	,008	Valid
30	0,51278	0,361	,004	Valid
31	0,16693	0,361	,378	Tidak valid
32	0,3862	0,361	,035	Valid
33	0,68307	0,361	,000	Valid
34	0,02014	0,361	,916	Tidak valid
35	0,41664	0,361	,022	Valid
36	0,3727	0,361	,043	Valid
37	0,38441	0,361	,036	Valid
38	0,51845	0,361	,003	Valid
39	0,44863	0,361	,013	Valid
40	0,46402	0,361	,010	Valid
41	0,63002	0,361	,000	Valid
42	0,49684	0,361	,005	Valid
43	0,38816	0,361	,034	Valid
44	-0,0941	0,361	,621	Tidak valid
45	0,40643	0,361	,026	Valid

Lampiran 2 Hasil Uji Reliabilitas

**HASIL UJI RELIABILITAS**

**Reliability Perilaku**  
**Scale: ALL VARIABLES**

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	30	100,0
	Excluded <sup>a</sup>	0	,0
	Total	30	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,583	10

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
p1	23,6000	13,076	,165	,586
p2	24,2667	13,857	,187	,574
p3	23,0667	12,961	,327	,544
p4	22,0000	13,586	,271	,559
p5	22,3667	12,861	,143	,599
p6	22,2667	11,926	,383	,523
p7	23,3667	13,068	,207	,572
p8	22,7000	12,976	,304	,548
p9	24,0667	12,271	,396	,524
p10	22,7000	12,355	,334	,538

**Reliability Pengetahuan**  
**Scale: ALL VARIABLES**

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	30	100,0
	Excluded <sup>a</sup>	0	,0
	Total	30	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,711	10

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
p1	26,1000	15,610	,396	,685
p2	25,9000	15,197	,525	,668
p3	26,2667	16,064	,183	,724
p4	26,6000	13,834	,558	,652
p5	25,6333	16,654	,304	,699
p6	26,2333	12,737	,404	,697
p7	25,9000	17,266	,274	,705
p8	25,8667	15,637	,377	,688
p9	26,1667	15,592	,312	,698
p10	26,3333	14,782	,559	,660

**Reliability Peran Teman Kerja**  
**Scale: ALL VARIABLES**

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	30	100,0
	Excluded <sup>a</sup>	0	,0
	Total	30	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,608	6

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
p1	9,4667	7,016	,341	,563
p2	9,7333	6,892	,452	,523
p3	8,9333	7,168	,230	,614
p4	9,0000	7,379	,300	,579
p5	9,3000	7,114	,233	,614
p6	9,5667	6,392	,560	,477



**Reliability Riwayat Kecelakaan**  
**Scale: ALL VARIABLES**

**Case Processing Summary**

		N	%
Cases	Valid	30	100,0
	Excluded <sup>a</sup>	0	,0
	Total	30	100,0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

**Reliability Statistics**

Cronbach's Alpha	N of Items
,582	10

**Item-Total Statistics**

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
p1	26,2333	10,944	,217	,566
p2	26,6667	11,057	,209	,568
p3	26,4333	10,875	,227	,564
p4	26,9000	9,610	,239	,569
p5	25,6333	10,585	,262	,556
p6	25,8667	10,326	,330	,540
p7	26,6333	9,137	,416	,508
p8	26,8667	9,982	,255	,559
p9	26,4000	10,386	,230	,564
p10	26,6667	10,851	,263	,557

Lampiran 3. Kuesioner

**Kuesioner Penelitian**

**Petunjuk Pengisian Kuesioner**

1. Baca pernyataan yang diajukan, tanyakan kepada peneliti apabila ada kata – kata yang kurang dimengerti.
2. Isilah pernyataan sesuai intruksi

**A. Identitas Responden**

Nama :

Umur :

Pengalaman Berkendara : ..... Tahun

Kepemilikan SIM :

**B. Perilaku Keselamatan Berkendara**

No	Pernyataan	Tidak pernah	Pernah	Jarang	Selalu
1	Anda mengecek lampu rem sebelum berkendara				
2	Anda memakai sarung tangan saat berkendara				
3	Anda memakai sepatu yang menutup mata kaki anda saat berkendara				
4	Anda membawa STNK setiap kali berkendara				
5	Anda membawa SIM setiap kali berkendara				
6	Anda memberikan helm standar kepada penumpang				
7	Anda mengecek ban sebelum berkendara				
8	Anda mentaati peraturan lalu lintas				
9	Anda memeriksa komponen sepeda motor setelah berkendara				
10	Anda menjaga jarak dengan kendaraan lain				

### C. Pengetahuan Keselamatan Berkendara

No	Pernyataan	Tidak setuju	Kurang setuju	Setuju	Sangat setuju
1	Penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan				
2	Penerapan keselamatan berkendara diterapkan secara lengkap yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara				
3	Service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor				
4	Fungsi surat – surat kendaraan seperti SIM dan STNK untuk bebas terkena tilang dari petugas kepolisian				
5	Mentaati peraturan lalu lintas merupakan sarana penunjang keselamatan berkendara				
6	Mentaati peraturan lalu lintas ketika sedang ada polisi yang bertugas				
7	Dalam UU No. 22 Tahun 2009 diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM dan STNK				
8	Menerobos lampu warna merah diperbolehkan jika keadaan jalan sedang sepi				
9	SIM yang sudah habis masa berlakunya tetap dapat digunakan				
10	Helm digunakan hanya untuk melindungi panas dan hujan				

#### D. Peran Teman Kerja

No	Pernyataan	Tidak pernah	Pernah	Jarang	Selalu
1	Teman anda membimbing agar dapat mengendarai motor dengan baik dan benar				
2	Teman anda selalu mengingatkan untuk mengecek kondisi kendaraan sebelum digunakan				
3	Teman anda mengingatkan untuk memakai APD ketika berkendara, seperti helm, jaket, sarung tangan dan sepatu				
4	Teman anda mengingatkan untuk tetap memperhatikan keselamatan berkendara, baik keselamatan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya				
5	Teman anda mengingatkan dalam hal pengendalian kecepatan ketika berkendara				
6	Teman anda mengingatkan untuk melakukan servis motor secara teratur				

### E. Riwayat Kecelakaan

No	Pernyataan	Tidak pernah	Pernah	Jarang	Selalu
1	Saya pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sepeda motor				
2	Saya pernah menyalip kendaraan lain dari jalur sebelah kiri				
3	Saya selalu memperhatikan rambu – rambu lalu lintas ketika berkendara sepeda motor				
4	Saya tidak pernah mengingatkan penumpang yang naik di sepeda motor untuk menggunakan helm				
5	Saat berkendara sepeda motor saya selalu mengutamakan keselamatan penumpang				
6	Saya telah menggunakan lampu sein ketika akan belok				
7	Saya suka menyalakan lampu sein ketika akan berhenti				
8	Saya tidak menggunakan helm karena jarak tempuh saya tidak jauh				
9	Pada keadaan mendesak, saya akan memarkir kendaraan secara paralel sehingga menghalangi dan mengganggu kendaraan lain				
10	Saya pernah mengendara berlawanan arah karena lebih cepat sampai tujuan				

Lampiran 4. Hasil Univariat

**Frequency Table**

**perilaku safety riding**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
tidak aman	44	61,1	61,1	61,1
Valid aman	28	38,9	38,9	100,0
Total	72	100,0	100,0	

**pengetahuan**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
kurang	37	51,4	51,4	51,4
Valid baik	35	48,6	48,6	100,0
Total	72	100,0	100,0	

**peran teman kerja**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
tidak mendukung	49	68,1	68,1	68,1
Valid mendukung	23	31,9	31,9	100,0
Total	72	100,0	100,0	

**riwayat kecelakaan**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
tidak pernah	32	44,4	44,4	44,4
Valid pernah	40	55,6	55,6	100,0
Total	72	100,0	100,0	

**masa berkendara**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
baru	52	72,2	72,2	72,2
Valid lama	20	27,8	27,8	100,0
Total	72	100,0	100,0	

Lampiran 5. Hasil Bivariat

**pengetahuan \* perilaku safety riding**

**Crosstab**

		perilaku safety riding		Total	
		tidak aman	aman		
pengetahuan	kurang	Count	29	8	37
		Expected Count	22,6	14,4	37,0
		% within pengetahuan	78,4%	21,6%	100,0%
	baik	Count	15	20	35
		Expected Count	21,4	13,6	35,0
		% within pengetahuan	42,9%	57,1%	100,0%
Total	Count	44	28	72	
	Expected Count	44,0	28,0	72,0	
	% within pengetahuan	61,1%	38,9%	100,0%	

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	9,549 <sup>a</sup>	1	,002	,003	,002
Continuity Correction <sup>b</sup>	8,113	1	,004		
Likelihood Ratio	9,791	1	,002		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	9,417	1	,002		
N of Valid Cases	72				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 13,61.

b. Computed only for a 2x2 table

**Risk Estimate**

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for pengetahuan (kurang / baik)	4,833	1,726	13,538
For cohort perilaku safety riding = tidak aman	1,829	1,204	2,779
For cohort perilaku safety riding = aman	,378	,192	,745
N of Valid Cases	72		

## peran teman kerja \* perilaku safety riding

**Crosstab**

		perilaku safety riding		Total	
		tidak aman	aman		
peran teman kerja	tidak mendukung	Count	26	23	49
		Expected Count	29,9	19,1	49,0
		% within peran teman kerja	53,1%	46,9%	100,0%
	Mendukung	Count	18	5	23
		Expected Count	14,1	8,9	23,0
		% within peran teman kerja	78,3%	21,7%	100,0%
Total	Count	44	28	72	
	Expected Count	44,0	28,0	72,0	
	% within peran teman kerja	61,1%	38,9%	100,0%	

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4,182 <sup>a</sup>	1	,041	,068	,035
Continuity Correction <sup>b</sup>	3,189	1	,074		
Likelihood Ratio	4,398	1	,036		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	4,124	1	,042		
N of Valid Cases	72				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8,94.

b. Computed only for a 2x2 table

**Risk Estimate**

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for peran teman kerja (tidak mendukung / mendukung)	,314	,101	,980
For cohort perilaku safety riding = tidak aman	,678	,482	,953
For cohort perilaku safety riding = aman	2,159	,941	4,955
N of Valid Cases	72		



## riwayat kecelakaan \* perilaku safety riding

**Crosstab**

		perilaku safety riding		Total	
		tidak aman	aman		
riwayat kecelakaan	tidak pernah	Count	26	6	32
		Expected Count	19,6	12,4	32,0
		% within riwayat kecelakaan	81,2%	18,8%	100,0%
	Pernah	Count	18	22	40
		Expected Count	24,4	15,6	40,0
		% within riwayat kecelakaan	45,0%	55,0%	100,0%
Total		Count	44	28	72
		Expected Count	44,0	28,0	72,0
		% within riwayat kecelakaan	61,1%	38,9%	100,0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	9,830 <sup>a</sup>	1	,002	,003	,002
Continuity Correction <sup>b</sup>	8,364	1	,004		
Likelihood Ratio	10,292	1	,001		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	9,693	1	,002		
N of Valid Cases	72				

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 12,44.

b. Computed only for a 2x2 table

**Risk Estimate**

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for riwayat kecelakaan (tidak pernah / pernah)	5,296	1,791	15,665
For cohort perilaku safety riding = tidak aman	1,806	1,234	2,643
For cohort perilaku safety riding = aman	,341	,157	,739
N of Valid Cases	72		

## masa berkendara \* perilaku safety riding

**Crosstab**

		perilaku safety riding		Total	
		tidak aman	aman		
masa berkendara	baru	Count	29	23	52
		Expected Count	31,8	20,2	52,0
		% within masa berkendara	55,8%	44,2%	100,0%
	lama	Count	15	5	20
		Expected Count	12,2	7,8	20,0
		% within masa berkendara	75,0%	25,0%	100,0%
Total	Count	44	28	72	
	Expected Count	44,0	28,0	72,0	
	% within masa berkendara	61,1%	38,9%	100,0%	

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	2,248 <sup>a</sup>	1	,134	,180	,108
Continuity Correction <sup>b</sup>	1,511	1	,219		
Likelihood Ratio	2,341	1	,126		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	2,217	1	,137		
N of Valid Cases	72				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,78.

b. Computed only for a 2x2 table

**Risk Estimate**

	Value	95% Confidence Interval	
		Lower	Upper
Odds Ratio for masa berkendara (baru / lama)	,420	,133	1,328
For cohort perilaku safety riding = tidak aman	,744	,524	1,055
For cohort perilaku safety riding = aman	1,769	,781	4,010
N of Valid Cases	72		

Lampiran 6. Dokumentasi



Lampiran 7. Dokumentasi Poster

1. Poster pada titik sebrang kelurahan cibubur



2. Poster pada titik kelapa dua wetan



3. Poster pada titik kelurahan ciracas



4. Poster pada titik kelurahan cibubur dekat SMP 258



5. Poster pada titik kelurahan susukan





# SAFETY RIDING

## Membawa Surat Surat Penting

Wajib membawa SIM dan STNK

## Cek Kelengkapan Komponen Kendaraan

Cek terlebih dahulu kelengkapan seperti, lampu motor, lampu sein, dan juga spion

## Memakai Perlengkapan yang Safety

Memakai jaket, dan sepatu untuk melindungi tubuh dari benturan atau gesekan

## Memakai Helm

Selalu memakai Helm kemanapun berpergian untuk melindungi kepala dari benturan keras

## Atur Kecepatan Kendaraan

Atur kecepatan kendaraan sesuai aturan pemerintah untuk mencegah semakin banyak kecelakaan di jalanan, yaitu paling tinggi 100 km per jam untuk jalan bebas hambatan

**PASTIKAN KEAMANAN!**



**PATUHI RAMBU LALU LINTAS!**

