



**HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN,  
MASA BERKENDARA DAN PENGETAHUAN  
DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING  
( Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu  
Kota Semarang )**

**SKRIPSI**

Diajukan sebagai salah satu syarat  
mencapai gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

Oleh :

**RIZAL KHAKIM**

A2A012026

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SEMARANG**

**2016**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

Skripsi

**HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN,  
MASA BERKENDARA DAN PENGETAHUAN  
DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING  
( Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu  
Kota Semarang )**

Telah disetujui untuk diujikan

Tim Pembimbing

Pembimbing I



Ulfa Nurullita S.KM, M.Kes  
NIK. 28.6.1026.078  
Tanggal 20 September 2016

Pembimbing II



Wulandari Meikawati, S.KM, M.Si  
NIK. 28.6.1026.079  
Tanggal 20 September 2016

Mengetahui,

Ketua Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat  
Universitas Muhammadiyah Semarang



Dra. Maryono, S.KM, M.Kes (Epid)  
NIK. 28.6.1026.077  
Tanggal 20 September 2016

**HALAMAN PENGESAHAN**

**Skripsi**

**HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN,  
MASA BERKENDARA DAN PENGETAHUAN  
DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING  
( Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu  
Kota Semarang )**

Telah disetujui

**Penguji I**



Mifbakhuddin, S.KM, M.Kes  
NIK. 28.6.1026.025

**Penguji II**



Ulfa Nurullita S.KM, M.Kes  
NIK. 28.6.1026.078

**Penguji III**



Wulandari Meikawati, S.KM, M.Si  
NIK. 28.6.1026.079

Mengetahui,  
Dekan S1 Kesehatan Masyarakat  
Universitas Muhammadiyah Semarang



Mifbakhuddin, S.KM, M.Kes  
NIK. 28.6.1026.025

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi ini adalah karya saya sendiri, dan di susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Semarang.

Nama : Rizal Khakim

NIM : A2A012026

Fakultas : Kesehatan Masyarakat

Program Studi : S1 Kesehatan Masyarakat

( Keselamatan dan Kesehatan Kerja )

Judul : Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding ( Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang )

Jika dikemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Muhammadiyah Semarang.

Semarang, 24 September 2016



Rizal Khakim  
A2A012026

## KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat, berkat dan karunia-Nya, sehingga skripsi yang berjudul “**Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding**” dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang.

Sehubungan dengan pelaksanaan penelitian sampai penyelesaian skripsi ini, dengan rendah hati disampaikan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Pekerja Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Semarang yang bersedia menjadi responden pada penelitian ini.
2. Bapak Mifbakhuddin, S.KM, M.Kes selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang.
3. Bapak Dr. Sayono, S.KM, M.Kes (Epid) selaku Ketua Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang.
4. Ibu Ulfa Nurullita S.KM, M.Kes selaku Dosen Pembimbing I.
5. Ibu Wulandari Meikawati S.KM, M,Si selaku Dosen Pembimbing II.
6. Bapak Mifbakhuddin, S.KM, M.Kes selaku Dosen Penguji
7. Bapak Heri selaku Ketua Ojek Wilayah Kedungmundu Kota Semarang.
8. Segenap Keluarga, Ayahanda, Ibunda dan Kakak tercinta.
9. Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Angkatan 2012 khususnya Peminatan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja).
10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan dalam bentuk apapun sehingga skripsi ini diselesaikan.

Semoga amal baik dari semua pihak, mendapat pahala yang berlipat ganda dari Allah SWT. Penulis telah berusaha melakukan yang terbaik dalam penulisan skripsi ini, namun penulis menyadari masih banyak kekurangannya, baik menyangkut cara penulisan maupun materi yang terdapat didalamnya sehingga

kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

Semarang, September 2016



**HUBUNGAN ANTARA UMUR, TINGKAT PENDIDIKAN,  
MASA BERKENDARA DAN PENGETAHUAN  
DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING  
( Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu  
Kota Semarang )**

**Rizal Khakim,<sup>1</sup> Ulfa Nurullita<sup>1</sup>, Wulandari Meikawati<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang

**ABSTRAK**

**Latar belakang:** *Safety Riding* adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman bagi diri sendiri maupun pengguna jalan lain. Pekerjaan ojek sepeda motor merupakan pekerjaan yang membutuhkan keahlian dan konsentrasi dalam mengendarai sepeda motor. Untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas maka pengendara wajib menerapkan perilaku *safety riding*. Faktor yang dapat mempengaruhi perilaku *safety riding* meliputi umur, sikap, ketrampilan berkendara, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan. **Metode:** Penelitian ini menggunakan metode penelitian penjelasan (*explanatory research*) dengan pendekatan *cross sectional*. Teknik sampling yang digunakan adalah *total sampling* dengan besar sampel sebanyak 39 pengendara ojek sepeda motor. Data yang diperoleh dianalisis dengan menggunakan uji *Chi-Square* dengan tingkat kemaknaan 5%. **Hasil:** Sebagian pengendara telah berumur tua (82,1%), sedangkan tingkat pendidikan pengendara sebagian besar pendidikannya menengah (59,0%), masa berkendara sebagian besar berkendara kategori lama (97,4%), pengendara dengan pengetahuan *safety riding* yang kategorinya baik sebesar (30,8%), serta pengendara yang perilaku *safety riding* aman sebesar (51,3%). Berdasarkan uji *Chi-Square* didapatkan umur ( $p$ -value=0,407), tingkat pendidikan ( $p$ -value=0,002), masa berkendara ( $p$ -value=0,487), pengetahuan ( $p$ -value=0,810). **Kesimpulan:** Terdapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku *safety riding*, sedangkan variabel umur, masa berkendara dan pengetahuan tidak ditemukannya hubungan yang signifikan terhadap perilaku *safety riding*.

**Kata kunci:** Perilaku Keselamatan Berkendara, Pengendara Ojek Sepeda Motor

**ABSTRACT**

**Background :** *Safety Riding* is an effort made in minimizing the danger and maximize safety in riding, in order to create a safe condition for themselves or other road users. Motorcycle taxis job is a job that requires skill and concentration in motorcycle riding. To avoid traffic accidents, the driver is required to apply the behavior of safety riding. Factors that may affect the behavior of safety riding include age, attitude, driving skills, education level, age driving and knowledge. **Method:** This study used research method explanation (*explanatory research*) with *cross sectional* approach. The sampling technique used is *total sampling* with a sample size of 39 riders motorcycle taxis. Data were analyzed using *Chi-square* test with a significance level of 5%. **Result :** The result showed that most of the riders on aging (82.1%), while the education level riders mostly secondary education (59.0%), then drive past largely drive the old category (97.4%), the rider with knowledge of safety riding is good for its category (30.8%), as well as motorists safe riding safety behavior of (51.3%). Based on *Chi-Square* test obtained for age ( $p$ -value = 0.407), education level ( $p$ -value = 0.002), a period of riding ( $p$ -value = 0.487), knowledge ( $p$ -value = 0.810). **Conclusion:** There is a relationship between level of education and behavioral safety riding, while the variables of age, length of riding and knowledge of not finding a significant relationship to the behavior of safety riding. **Keyword :** Behavioral Safety Riding, Motorcycle taxi rider Motorcycles

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
SURAT PERNYATAAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
ABSTRAK .....	vi
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
DAFTAR LAMPIRAN .....	x
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Manfaat .....	6
E. Keaslian Penelitian .....	7
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Safety Riding (Keselamatan Berkendara)	
1. Definisi Safety Riding .....	9
2. Komponen Safety Riding .....	9
3. Faktor Risiko Terjadinya Perilaku Safety Riding .....	18
4. Lalu Lintas .....	20
B. Perilaku	
1. Definisi Perilaku .....	22
2. Proses Perubahan Perilaku .....	23

3. Faktor Penentu Perilaku .....	24
4. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku .....	25
C. Pendidikan	
1. Pengertian Pendidikan .....	25
2. Tujuan dan Proses Pendidikan .....	26
D. Pengalaman	
1. Pengertian Pengalaman .....	30
2. Pengalaman .....	30
3. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pengalaman .....	31
E. Pengetahuan Safety Riding	
1. Pengertian Pengetahuan .....	31
2. Pengertian Safety Riding .....	32
3. Hubungan Pengetahuan Safety Riding Dengan Perilaku Safety Riding .....	32
4. Cara Mengukur Pengetahuan .....	33
F. Kerangka Teoritis dan Konseptual .....	34
G. Hipotesis .....	35

### BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Rancangan Penelitian .....	36
B. Populasi dan Sampel .....	36
C. Variabel dan Definisi Operasional .....	36
D. Metode Pengumpulan Data .....	38
E. Metode Pengolahan dan Analisis Data .....	39
F. Jadwal Penelitian .....	42

### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	
1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	43
2. Analisis Univariat .....	44

3. Analisis Bivariat .....	49
B. Pembahasan .....	52

## BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan .....	62
B. Saran .....	62

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN



## A. DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Keaslian Penelitian	7
Tabel 3.1	Definisi Operasional	37
Tabel 3.2	Jadwal Penelitian	42
Tabel 4.1	Distribusi Frekuensi Pengendara Menurut Umur	44
Tabel 4.2	Distribusi Frekuensi Pengendara Menurut Tingkat Pendidikan	44
Tabel 4.3	Distribusi Frekuensi Pengendara Menurut Masa Berkendara	45
Tabel 4.4	Distribusi Frekuensi Jawaban Pengendara Tentang Pengetahuan Safety Riding	46
Tabel 4.5	Distribusi Frekuensi Pengendara Menurut Pengetahuan	47
Tabel 4.6	Distribusi Frekuensi Jawaban Pengendara Tentang Perilaku Safety Riding	48
Tabel 4.7	Distribusi Frekuensi Pengendara Menurut Perilaku	49
Tabel 4.8	Hubungan Umur dengan Perilaku Safety Riding	49
Tabel 4.9	Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Safety Riding	50
Tabel 4.10	Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding	50
Tabel 4.11	Hubungan Pengetahuan Safety Riding dengan Perilaku Safety Riding	51

## B. DAFTAR GAMBAR

---

Gambar 2.1	Jenis Helm	12
Gambar 2.2	Safety Shoes	13
Gambar 2.3	Jaket Keselamatan	14
Gambar 2.4	Kaca Mata	14
Gambar 2.5	Sarung Tangan	15
Gambar 2.6	Kerangka Teori	34

---



### C. DAFTAR LAMPIRAN

---

Lampiran 1	<i>Informed Consent</i> (Persetujuan Menjadi Responden)
Lampiran 2	Kuesioner
Lampiran 3	Hasil Analisis Data
Lampiran 4	Dokumentasi

---



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Era globalisasi seperti sekarang ini, manusia tidak bisa lepas dari penggunaan alat transportasi untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat dan membawa dampak positif dalam kesejahteraan kehidupan manusia. Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak yang negatif di jalan raya, seperti kepadatan lalu lintas dan kendaraan mempunyai tingkat signifikan terjadinya kecelakaan yang sangat tinggi, sehingga kendaraan bermotor salah satu pembunuh manusia lewat kecelakaan lalu lintas<sup>1</sup>.

Data Global Status Report on Road Safety 2013 menunjukkan, sekitar 1,24 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab kematian urutan ke delapan di dunia. Diperkirakan pada tahun 2030, jika tidak dilakukan penanganan yang baik maka diperkirakan kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan menjadi penyebab kematian nomor lima di dunia<sup>2</sup>.

Menurut data WHO pada tahun 2015, 79 negara mengalami penurunan tingkat fatalitas kecelakaan, sementara 68 negara lainnya justru bertambah. Dari sisi jenis kendaraan, kecelakaan antar motor atau kendaraan roda dua menempati urutan teratas yang sangat rentan terlibat kecelakaan lalu lintas (sekitar 23%). Misalnya di Amerika Serikat, jumlah kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda dua meningkat dari 15% menjadi 20% antara tahun 2010-2013. Di Asia Tenggara dan kawasan Pasifik Barat, kecelakaan motor menempati urutan ketiga dari total kecelakaan lalu lintas<sup>3</sup>.

Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Menurut data Korp Lalu Lintas

Mabes Polri pada tahun 2015 jumlah kasus kecelakaan lalu lintas mencapai 23.000 kasus<sup>4</sup>. Kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh WHO dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/TBC. Data WHO tahun 2011 menyebutkan, sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada usia produktif, yakni 22 – 50 tahun. Terdapat sekitar 400.000 korban di bawah usia 25 tahun yang meninggal di jalan raya, dengan rata-rata angka kematian 1.000 anak dan remaja setiap harinya. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang usia 10-24 tahun<sup>5</sup>. Angka kecelakaan di Provinsi Jawa Tengah masih cukup tinggi, sebagaimana dilaporkan dalam data Kepolisian Republik Indonesia jumlah kecelakaan mencapai 18.657 kejadian<sup>6</sup>. Satlantas Polres Semarang mencatat sepanjang 2015 telah terjadi 491 kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Semarang. Akibat ratusan kecelakaan lalu lintas tersebut, sebanyak 130 orang meninggal dunia, tujuh orang luka berat, dan 557 orang luka ringan<sup>7</sup>.

Transportasi sangat dibutuhkan oleh masyarakat karena dapat memudahkan bagi mereka untuk dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Di Indonesia terdapat tiga jenis sarana transportasi yaitu transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara. Dari ketiga jenis transportasi tersebut, transportasi darat paling mudah untuk ditemukan yaitu sarana transportasi informal seperti ojek sepeda motor<sup>8</sup>.

Ojek adalah transportasi umum informal di Indonesia yang berupa sepeda motor atau sepeda, namun yang mudah ditemui berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaannya tidak diakui oleh pemerintah dan tidak ada izin untuk pengoperasiannya<sup>9</sup>. Ojek merupakan angkutan umum yang lebih cepat dan fleksibel dibandingkan dengan angkutan umum lainnya karena menggunakan teknologi yang sederhana, investasi murah, cara pengoperasian yang sederhana, perawatan mudah dan daya jelajah medan yang sangat luas<sup>10</sup>. Di Indonesia ojek sepeda motor sering dimanfaatkan karena dapat cepat mengantar penumpang

sampai ke tujuan dengan biaya yang terjangkau, namun seiring dengan maraknya sarana ojek yang tidak diimbangi dengan sarana keselamatan, baik bagi pengendara maupun penumpang tidak memakai alat pelindung diri secara lengkap. Hal tersebut akan membahayakan penumpang maupun pengguna jalan lain yang bisa mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka perlu adanya penerapan perilaku safety riding agar tidak terjadi kecelakaan dan bisa menekan angka kecelakaan lalu lintas<sup>11</sup> seperti yang telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No: 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan seperti penggunaan atribut keselamatan berkendara (*Safety Apparels*), pengecekan sepeda motor dan kondisi tubuh pengendara yang prima<sup>12, 13</sup>.

Kecelakaan kerja yang terjadi pada umumnya disebabkan oleh 2 hal pokok yaitu tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman<sup>14</sup>. Kondisi tidak aman merupakan kondisi dimana lingkungan kerja tidak aman bagi para pekerja<sup>15</sup> misalnya jalan yang rusak, kondisi mesin kendaraan tidak berfungsi dengan baik, banjir, hujan deras dan kabut asap yang tebal tetapi masih tetap berkendara. Tindakan tidak aman merupakan tindakan atau perilaku berbahaya yang dapat menimbulkan kerugian bagi diri sendiri maupun orang lain<sup>15</sup> misalnya tidak memakai alat pelindung diri pada saat berkendara, melanggar lalu lintas jalan, mengendarai dengan kondisi mabuk atau masih dalam pengaruh narkoba, mengantuk, dll.

Faktor-faktor yang menyebabkan tindakan tidak aman ada 2 faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal adalah faktor yang berasal dari diri manusia berupa karakteristik manusia yang bersifat bawaan seperti pengetahuan, jenis kelamin, tingkat kecerdasan, tingkat emosional, motivasi, dan sifat fisik seseorang sedangkan faktor eksternal yaitu faktor yang ada di lingkungan sekitar seperti lingkungan fisik, sosial, budaya, ekonomi dan politik<sup>16</sup>. Beberapa penelitian menunjukkan faktor yang banyak menimbulkan kecelakaan yaitu berasal dari aspek perilaku pekerja yang berbahaya (*Unsafe Action*)<sup>17</sup>. Hasil penelitian menyatakan

bahwa 80%-85% kecelakaan kerja disebabkan oleh perilaku manusia yang tidak aman<sup>17</sup>.

Hasil penelitian di Semarang tahun 2013 pada mahasiswa Kesehatan Masyarakat Universitas Dian Nuswantoro didapatkan hasil ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan keselamatan dan kesehatan berkendara dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara pada pengendara sepeda motor<sup>18</sup>. Berdasarkan hasil penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada mahasiswa fakultas X di Perguruan Tinggi Kota Semarang tahun 2015 dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara sikap, keikutsertaan pelatihan, dan peran teman sebaya dengan perilaku safety riding, sedangkan faktor yang tidak berhubungan adalah masa berkendara, pengetahuan, dan kondisi sepeda motor<sup>19</sup>.

Kelurahan Kedungmundu merupakan wilayah dengan kondisi lalu lintas kendaraan cenderung padat setiap harinya, karena penghubung utama daerah atas Kecamatan Tembalang, Rowosari, Pedurungan, Lampersari dan Kelurahan lain di sekitarnya. Pengendara ojek di Wilayah Kedungmundu bekerja dari pukul 05.30 pagi sampai pukul 22.00 dengan jam kerja dan jam istirahat yang tidak menentu, kadang pula sampai jam 23.30 bila masih ada penumpang ojek motor. Berdasarkan survey awal yang dilakukan pada tanggal 4 April 2016 dengan menggunakan checklist dan wawancara kepada 10 pengendara ojek didapatkan hasil sebagai berikut: sebanyak 30% pengendara memakai sepatu, 60% pengendara memakai jaket, 50% pengendara menyediakan helm standard bagi penumpang, 90% pengendara memakai helm yang standard dan 80% pengendara memakai kaca spion standard. Selain itu berdasarkan hasil observasi peneliti didapatkan pengendara yang mentaati peraturan rambu lalu lintas, menikung dengan menyalakan lampu sein kanan ataupun kiri, tidak menggunakan HP saat berkendara, menikung secara pelan-pelan dan berkonsentrasi pada saat berkendara.

Berdasarkan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor di wilayah Kelurahan Kedungmudu Kota Semarang.

## **B. Perumusan Masalah**

Pekerjaan ojek sepeda motor merupakan pekerjaan yang sangat memerlukan tenaga, keahlian mengendarai sepeda motor, dan konsentrasi pada saat mengendarai sepeda motor, selain itu pengendara harus mengetahui cara berkendara yang aman, sarana keselamatan dan kelengkapan sepeda motor.

Pengetahuan dan perilaku berkendara yang aman sangat dibutuhkan oleh seorang pengendara ojek karena kesehariannya bekerja mengantar penumpang di jalan raya, pengendara ojek akan mengalami risiko kecelakaan bahkan kejadian kecelakaan jika tidak berkonsentrasi dalam berkendara. Besarnya potensi dan angka kejadian kecelakaan yang ditimbulkan oleh sepeda motor, maka perlu adanya pencegahan yaitu dengan cara membiasakan berperilaku berkendara yang aman bagi pengendara ojek sepeda motor.

Berdasarkan masalah tersebut diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang “Adakah hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor”.

## **C. Tujuan Penelitian**

### **1. Tujuan Umum**

Mengetahui hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa berkendara dan pengetahuan safety riding dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.

### **2. Tujuan Khusus**

- a. Mendeskripsikan umur pengendara ojek sepeda motor
- b. Mendeskripsikan tingkat pendidikan pengendara ojek sepeda motor

- c. Mendeskripsikan masa berkendara pengendara ojek sepeda motor
- d. Mendeskripsikan pengetahuan safety riding pengendara ojek sepeda motor.
- e. Mendeskripsikan perilaku safety riding pengendara ojek sepeda motor.
- f. Menganalisis hubungan antara umur dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.
- g. Menganalisis hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.
- h. Menganalisis hubungan antara masa berkendara dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor
- i. Menganalisis hubungan antara pengetahuan safety riding dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.

#### **D. Manfaat**

##### **1. Manfaat Praktis**

###### **a. Bagi Peneliti**

Sebagai sarana untuk menerapkan ilmu yang telah didapatkan pada saat perkuliahan dan sebagai sarana untuk mengembangkan pengetahuan di bidang keselamatan dan kesehatan kerja khususnya tentang praktik safety riding

###### **b. Bagi Pengendara Ojek**

Mengetahui cara berperilaku berkendara yang baik dan benar sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

###### **c. Bagi FKM UNIMUS**

Sebagai bahan untuk mengetahui gambaran mengenai perilaku safety riding pada driver ojek pangkalan dan diharapkan dapat memberikan masukan data dari informasi sebagai bahan pustaka ilmu kesehatan masyarakat pada khususnya peminatan keselamatan dan kesehatan kerja.

## 2. Manfaat Teoritis dan Metodologis

### a. Bagi Pembaca

Sebagai bahan informasi mengenai keselamatan berkendara serta dapat dijadikan masukan bagi peneliti lain yang berkaitan dengan perilaku safety riding.

## E. Keaslian Penelitian

Tabel 1.1 Keaslian Penelitian

No	Peneliti (tahun)	Judul	Desain Studi	Variabel Bebas dan Terikat	Hasil
1	Dine Wahyu Prima (2015) <sup>19</sup>	Faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku safety riding pada mahasiswa fakultas X Universitas Diponegoro	Cross Sectional	- Variabel Bebas: Pengetahuan, Sikap, Keikutsertaan pelatihan, masa berkendara, peran teman sebaya - Variabel Terikat: Perilaku safety riding	Hasil penelitian diperoleh sebesar 51% responden berperilaku safety riding aman. Variabel yang berhubungan adalah sikap, keikutsertaan pelatihan, peran teman sebaya.
2	Raditya Ariwibowo (2013) <sup>12</sup>	Hubungan antara umur, tingkat pendidikan, pengetahuan, sikap terhadap praktik safety riding awareness pada pengendara ojek sepeda motor	Cross Sectional	- Variabel Bebas: Pengetahuan, Sikap, Umur, Tingkat pendidikan - Variabel Terikat: Praktik safety riding awareness	Didapatkan hubungan pengetahuan, sikap, dan tingkat pendidikan dengan praktik safety riding awareness.
3	Riyan Perwitarningsih (2013) <sup>18</sup>	Hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat UDINUS Semarang	Cross Sectional	- Variabel Bebas: Pengetahuan, Sikap - Variabel Terikat: Praktik keselamatan dan kesehatan berkendara	Didapatkan hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat UDINUS Semarang
4	Andi Sumiyanto (2013) <sup>20</sup>	Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada Remaja (Studi Kasus Siswa SMA Negeri 1 Semarang)	Cross Sectional	- Variabel Bebas: Sikap individu, Perilaku teman sebaya - Variabel Terikat: Praktik safety riding	Hasil penelitian menunjukkan bahwa praktik safety riding responden secara umum baik. Ada 20,5% praktik safety riding dipengaruhi oleh perilaku teman sebaya, sedangkan sisanya 79,5% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain.

5	Gineung Cynthia Utari (2010) <sup>21</sup>	Hubungan pengetahuan, sikap, persepsi dan ketrampilan mengendara mahasiswa terhadap perilaku keselamatan berkendara (safety riding) di Universitas Gunadarma Bekasi	Cross Sectional	- Variabel Bebas: Pengetahuan, Sikap, Persepsi, Ketrampilan mengendara - Variabel Terikat: Perilaku keselamatan berkendara	Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 86 orang mahasiswa pengendara sepeda motor Universitas Gunadarma Bekasi, terdapat 24 (27,9%) mahasiswa yang berperilaku aman, sedangkan 62 (72,1%) yang berperilaku tidak aman.
---	--	---	-----------------	---	---

Perbedaan dengan penelitian sebelumnya adalah tempat penelitian, tahun penelitian, dan variabel penelitian. Tempat penelitian yang digunakan objek pada penelitian ini adalah di Kelurahan Kedungmundo Kota Semarang pada tahun 2016, sedangkan variabel yang bersifat baru pada penelitian ini adalah masa berkendara.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Safety Riding (Keselamatan Berkendara)**

##### **1. Definisi Safety Riding (Keselamatan Berkendara)**

Safety Riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya<sup>22</sup> sedangkan jika seorang pengendara yang bertanggung jawab tidak hanya mempunyai skill berkendara yang baik, tetapi lebih dibutuhkan dari sekedar perilaku berkendara yang baik. Hal ini berarti mempertimbangkan konsekuensi dari suatu tindakan sehingga dapat lebih awal mempersiapkan mental yang membantu ke arah mengurangi resiko<sup>23</sup>.

##### **2. Komponen Safety Riding**

Terdapat beberapa komponen safety riding yang perlu diterapkan, yaitu<sup>24</sup> :

###### **a. Kondisi Pengendara**

Sebelum berkendara atau berpergian dalam jarak yang cukup jauh setiap pengendara disarankan untuk melakukan pemanasan atau peregangan otot. Hal tersebut dilakukan agar tubuh dan mental pengendara berada dalam kondisi yang baik, sehingga aman dan selamat sampai tujuan<sup>25</sup>.

Kondisi tubuh yang baik meliputi pengendara selalu menerapkan kewaspadaan, kesadaran, dan bertingkah laku mengendarai yang baik<sup>26</sup>.

### 1) Kewaspadaan

Meskipun sudah mahir berkendara dan sudah familiar dengan jalan yang dilalui, kewaspadaan selama berkendara sangat penting. Selain memperhatikan rambu-rambu lalu lintas yang terpasang, tetap perhatikan keadaan sekelilingnya. Kelengkapan kaca spion di kiri dan kanan kendaraan dapat membantu memantau keadaan lalu lintas di belakang kita.

### 2) Kesadaran

Kesadaran merupakan salah satu aspek dalam safety riding agar kita menyadari akan keterbatasan dan kemampuan kendaraan. Sebagai contoh pada kasus kegagalan fungsi rem, dimana dalam safety riding diajarkan bagaimana meningkatkan insting untuk meraih rem parker (parking brake) atau memindahkan gigi (gear) tanpa harus kehilangan kendali.

### 3) Tingkah Laku

Tingkah laku yang baik dan gesit saat berada dibelakang pengendara lain, diharapkan pengendara dapat mengantisipasi potensial bahaya yang ditimbulkan oleh pengendara lain, sehingga selalu aman dan terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

### b. Memakai Alat Pelindung Diri

Mengendarai kendaraan bermotor juga diperlukan alat pelindung diri (APD) sepeda motor bagi pengendara sepeda motor, bertujuan untuk meningkatkan keamanan dalam mengendarai sepeda motor.

Alat pelindung diri adalah alat yang berkemampuan untuk melindungi seseorang dalam pekerjaannya<sup>14</sup>, termasuk seorang pengendara sepeda motor. Setiap APD yang digunakan harus memenuhi syarat, yaitu nyaman dikenakan, tidak mengganggu

aktivitas yang dikerjakan, dan memberikan perlindungan yang efektif terhadap bahaya<sup>14</sup>.

Alat pelindung diri yang penting digunakan terdiri dari<sup>26</sup> :

1) Helm

Helm merupakan alat pelindung diri yang paling utama dan wajib dipakai oleh pengendara maupun penumpang sepeda motor yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pengendara dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm standar nasional Indonesia (SNI)<sup>13</sup>.

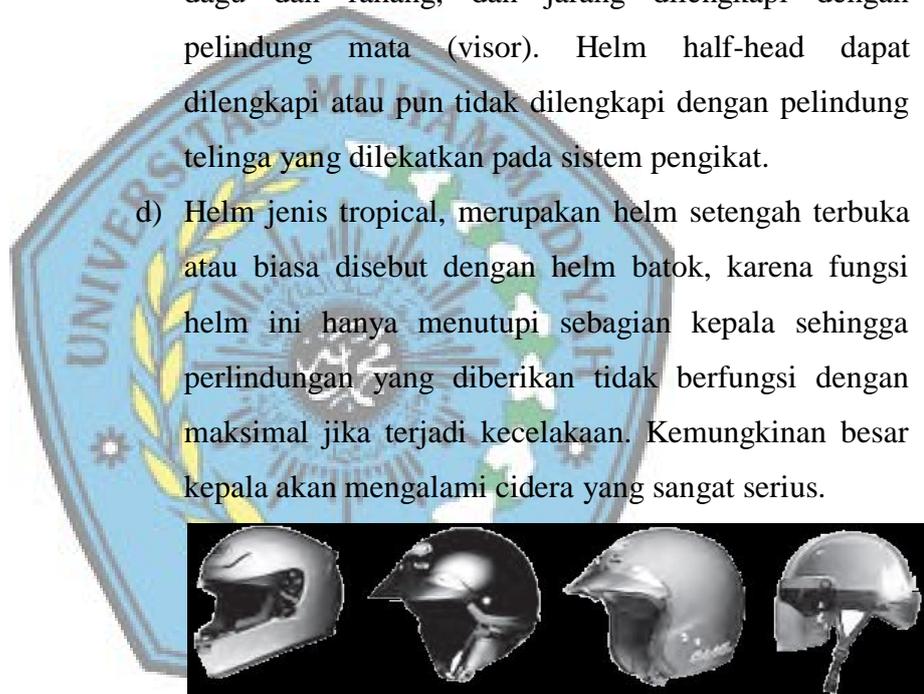
Jenis helm berstandar nasional Indonesia yang dapat melindungi pengendara sepeda motor dapat digolongkan menjadi empat jenis, yaitu<sup>27</sup> :

- a) Helm yang menutup keseluruhan wajah (*Full Face*), helm ini merupakan helm yang memenuhi standar keselamatan bagi pengendara sepeda motor karena memiliki tingkat keamanan yang sangat tinggi. Helm ini memberikan proteksi pada muka sebagai tambahan dari kemampuan perlindungan pada kepala terhadap tumbukan. Fitur utamanya adalah pelindung dagu yang membungkus dagu dan rahang. Diatas pelindung dagu ini ada lubang untuk penglihatan yang memungkinkan pemakai helm mempunyai kemampuan pandangan maksimal sejalan dengan persyaratan kemampuan melihat ke arah samping dan ke arah vertikal.
- b) Helm yang menutup  $\frac{3}{4}$  wajah (*Open Face*), Helm open-face memberikan proteksi standar terhadap tumbukan melalui kulit luar yang keras dan lapisan dalam yang dapat hancur. Dibandingkan dengan type full-face, helm

ini hanya memberikan perlindungan terhadap dagu dan rahang secara terbatas. Helm ini dapat dilengkapi dengan visor (pelindung mata) yang dapat dipasang dan dilepas yang memberikan perlindungan kepada mata secara terbatas.

c) Helm jenis half-head, Helm ini memberikan proteksi melalui kulit luar yang keras dan lapisan dalam yang dapat hancur. Helm ini tidak memberikan proteksi pada dagu dan rahang, dan jarang dilengkapi dengan pelindung mata (visor). Helm half-head dapat dilengkapi atau pun tidak dilengkapi dengan pelindung telinga yang dilekatkan pada sistem pengikat.

d) Helm jenis tropical, merupakan helm setengah terbuka atau biasa disebut dengan helm batok, karena fungsi helm ini hanya menutupi sebagian kepala sehingga perlindungan yang diberikan tidak berfungsi dengan maksimal jika terjadi kecelakaan. Kemungkinan besar kepala akan mengalami cedera yang sangat serius.



*Full Face      Open Face      Half-head      Tropical*

Gambar 2.1 Jenis Helm<sup>28</sup>

## 2) Sepatu

Sepatu harus mampu memberikan keamanan dan kenyamanan bagi seluruh lapisan kaki. Sepatu yang direkomendasikan untuk dipakai adalah safety shoes, penggunaan sepatu safety bertujuan untuk mengurangi dampak yang diterima apabila mengalami kecelakaan.

Sepatu berfungsi untuk melindungi pergelangan kaki. Sepatu dapat mengurangi efek langsung ke arah kaki pada pengendara sepeda motor ketika terjadi kecelakaan lalu lintas. Sepatu harus didesain untuk berkendara sepeda motor dan terbuat dari kulit atau bahan sintetis kuat lainnya. Dapat melindungi pergelangan kaki, memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai perlindungan tambahan. Sepatu tidak boleh memiliki anting-anting, tali-tali atau sisi yang elastis, karena dapat menimbulkan masalah bagi pengendara dan dapat menyangkut pada motor atau pada saat kecelakaan<sup>23</sup>.



Gambar 2.2 *Safety Shoes*<sup>26</sup>

### 3) Jaket

Jaket merupakan pakaian pelindung pengendara sepeda motor ketika terjadi kecelakaan lalu lintas, selain itu jaket juga berfungsi untuk membantu pengendara sepeda motor menghadapi kondisi cuaca ketika berkendara. Jaket yang baik adalah tidak mudah sobek dan menggelembung ketika dipakai berkendara, jaket harus menutupi seluruh lengan dan melekat erat pada leher, pergelangan tangan,

dan pinggang pada saat berkendara. Selain itu, warna jaket harus terang agar dapat terlihat oleh pengendara lain ketika malam hari<sup>26</sup>.



Gambar 2.3 Jaket Keselamatan<sup>26</sup>

#### 4) Pelindung mata dan wajah

Mata dan wajah membutuhkan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil dan bebatuan, pelindung wajah dapat memberi perlindungan dari hal tersebut. Pelindung mata dan wajah harus memenuhi standar yang berlaku, tidak tergores, tidak membatasi jarak atau sudut pandang pengendara, dan dapat diikat erat agar tidak bergeser. Perlindungan pada mata sangat dianjurkan karena untuk menghindari terjadinya iritasi pada mata<sup>29</sup>.



Gambar 2.4 Kaca Mata<sup>24</sup>

## 5) Sarung Tangan

Sarung tangan berfungsi untuk mengurangi efek langsung angin maupun kondisi cuaca ketika berkendara dan meminimalkan dampak cedera pada saat terjadi kecelakaan lalu lintas. Penahan benturan, goresan, dan berbahan yang kuat merupakan standar dari sarung tangan untuk mengendarai sepeda motor. Sarung tangan juga harus nyaman ketika digunakan dan memberi kemampuan menggenggam setang dengan baik.



Gambar 2.5 Sarung Tangan<sup>29</sup>

### c. Pemeriksaan Kendaraan

Sebelum memulai perjalanan, disarankan untuk memeriksa keadaan sepeda motor terlebih dahulu. Pemeriksaan sebelum berkendara sangat penting untuk menjadi perhatian sebelum berkendara, agar terhindar dari kondisi tak aman (unsafe condition) dalam berkendara. Berikut adalah hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemeriksaan sebelum berkendara<sup>30</sup> :

#### a. Alat Kendali

- 1) Kopling dan gas, kedua alat harus berfungsi dengan halus. Gas harus segera berbalik ketika telah dilepaskan. Pemeriksaan ini sangat penting untuk dilakukan karena alat kendali ini paling utama untuk mengendarai sepeda motor.

- 2) Rem, periksa rem depan dan belakang secara bersamaan. Tiap rem harus dapat menghentikan kendaraan dengan baik ketika melaju. Pemeriksaan rem bertujuan untuk mengetahui apakah rem bekerja dengan baik atau tidak, tujuan lain untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas jika rem mengalami kegagalan fungsi.
- 3) Kabel-kabel, pastikan semua kabel dan tali dalam kondisi baik, berfungsi secara halus dan tidak terdapat kabel yang kusut dan dalam keadaan terurai. Tujuannya agar semua indicator berfungsi dengan baik, seperti nyala lampu utama, lampu rem, lampu sein kanan-kiri, bunyi klakson, serta indicator keselamatan lainnya<sup>26</sup>.

b. Rantai

Periksa rantai sepeda motor apakah telah dilumasi dan setelahnya telah tepat. Baca buku manual kendaraan untuk mengetahui perawatan mengenai rantai. Sepeda motor harus dilengkapi dengan pelindung rantai agar pakaian tidak tersangkut pada rantai terkecuali rantai sudah tertutup oleh rangka.

c. Spion

Bersihkan dan setel posisi spion sebelum mulai berkendara. Sangat berbahaya jika menyetel spion sepeda motor pada saat berkendara. Spion harus disetel agar dapat melihat area di belakang. Dan juga harus dapat melihat lajur di sebelah dan di belakang pada kaca spion.

d. Ban<sup>24</sup>

- 1) Tapak ban, ban dengan permukaan yang tidak rata merupakan hal yang dapat membahayakan saat berkendara, khususnya pada saat melintas di jalan yang licin. Tapak ban harus memiliki alur kedalaman

sedikitnya 1mm. Tiap ban memiliki indikator tapak ban. Sisi ban tidak boleh memiliki lebar lebih dari tapak ban. Jika ban mulai tidak rata, harus lebih hati-hati dalam berkendara.

- 2) Kerusakan, periksa apakah terdapat pecahan pada tapak ban, paku, ataupun potongan benda tajam lainnya. Bahkan sebuah lubang kecil sangatlah berbahaya untuk dikendarai.
- 3) Tekanan, periksa tekanan ban karena berpengaruh pada pengendalian dalam berkendara.

e. Lampu Utama dan Lampu Sein

Pastikan bahwa semua lampu utama dan sein dalam keadaan bersih dan dapat bekerja dengan baik<sup>24</sup>.

1) Lampu utama

Lampu utama berfungsi sebagai alat penerangan jalan dan juga sebagai penanda keberadaan kendaraan pada saat berkendara. Periksa lampu utama dengan menaruh tangan di depan lampu utama saat lampu dalam keadaan menyala untuk memastikan bahwa lampu bekerja dengan baik, pada malam hari periksa lampu dim, untuk memastikan bahwa lampu jauh dan dekat dapat bekerja dengan baik pula.

- 2) Lampu rem, sangat berguna agar pengguna jalan yang ada dibelakang kita dapat mengetahui bahwa kita sedang melakukan pengereman. Pastikan bahwa semua rem dapat menyalakan lampu rem. Periksa nyala lampu rem dengan menaruh tangan di depan lampu rem atau dengan melihat pantulan cahayanya pada dinding.
- 3) Indikator, periksa semua lampu sein dan pastikan bahwa sein dapat berkedip dan cukup terang sehingga dapat terlihat dengan baik. Lampu ini digunakan untuk

memberitahu arah tujuan pengendara saat berada di persimpangan jalan.

f. Klakson

Periksalah tombol indikator klakson, apakah klakson bisa berfungsi dengan baik, pastikan dapat berbunyi dengan keras sehingga dapat bekerja secara maksimal sebagai alat penanda dalam bentuk suara<sup>26</sup>.

### 3. Faktor Risiko Terjadinya Perilaku Safety Riding

a. Umur

Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati-hati sedangkan yang berumur muda malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati-hati dan membayakan pengendara lain<sup>31</sup>.

World Health Organization menyatakan sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif yakni 22-50 tahun, pernyataan lainnya menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang umur 10-24 tahun<sup>5</sup>.

b. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan adalah tahap pendidikan yang berkelanjutan, yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tingkat kerumitan bahan pengajaran dan cara menyajikan bahan pengajaran. Tingkat pendidikan sekolah terdiri dari pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi<sup>32</sup>.

Pendidikan merupakan bimbingan yang diberikan seseorang kepada orang lain terhadap suatu hal agar mereka dapat memahami. Tidak dapat dipungkiri bahwa makin tinggi pendidikan seseorang semakin mudah pula mereka menerima informasi, dan pada akhirnya makin banyak pula pengetahuan yang dimilikinya.

Sebaliknya, jika seseorang tingkat pendidikannya rendah, akan menghambat perkembangan sikap seseorang terhadap penerimaan informasi dan nilai-nilai baru diperkenalkan<sup>33</sup>.

Hasil penelitian Raditya Ariwibowo terdapat hubungan antara tingkat pendidikan terhadap praktik safety riding<sup>12</sup>. Hasil penelitian tersebut sesuai dengan teori yang menyebutkan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin baik pula pola pikirnya dalam menerima informasi-informasi yang dapat mendasari pola perilaku orang tersebut<sup>12, 34</sup>.

c. Masa Berkendara

Masa berkendara mempunyai hubungan dengan perilaku safety riding. Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas yang sangat tinggi sering melibatkan pengendara usia muda, karena kurangnya pengalaman dalam mengendarai sepeda motor dan ditemukan bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengendara yang baru memiliki pengalaman kurang dari satu tahun dibandingkan dengan pengendara yang sudah memiliki pengalaman lebih lama<sup>21</sup>.

d. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan sangat bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang akan dia ambil. Seseorang yang memiliki pengetahuan yang luas dan baik akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan, suatu tindakan yang didasari oleh pengetahuan akan bersifat langgeng dan berkelanjutan<sup>12</sup>.

Hasil penelitian Riyan Perwitaningsih diketahui bahwa ada hubungan antara pengetahuan terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat Universitas Dian Nuswantoro Semarang<sup>18</sup>.

#### 4. Lalu Lintas

##### a. Definisi Lalu Lintas

Lalu lintas adalah pergerakan kendaraan, orang dan hewan di jalan. Pergerakan tersebut dikendalikan oleh seseorang menggunakan akal sehat. Orang yang akalnya kurang sehat saat mengemudikan kendaraan di jalan, akan mengakibatkan bahaya bagi pemakai jalan yang lain. Demikian juga hewan di jalan jika dikendalikan oleh seseorang yang akalnya tidak sehat akan membahayakan pemakai jalan yang lain<sup>35</sup>.

Menurut Pasal 1 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan maupun prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya<sup>13</sup>. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya<sup>36</sup>.

Pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai.

##### b. Tata Cara Berlalu Lintas

Ada beberapa tata cara berlalu lintas yang harus dilakukan oleh pengendara, yaitu<sup>37</sup> :

- 1) Setiap pengendara sepeda motor di jalan wajib mematuhi ketentuan :
  - a) Rambu-Rambu Lalu Lintas
  - b) Marka Jalan
  - c) Alat Pemberi Isyarat
  - d) Kecepatan Maksimal atau Minimal
  - e) Berhenti dan Parkir

- 2) Setiap orang yang menggunakan jalan wajib :
    - a) Berperilaku tertib lalu lintas
    - b) Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan
  - 3) Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, pengemudi kendaraan bermotor wajib menunjukkan :
    - a) SIM
    - b) STNK atau STCK
    - c) Buku lulus uji berkala atau tanda bukti lain yang sah<sup>37</sup>.
- c. Kecelakaan lalu lintas

Yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas berdasarkan ketentuan yang ditetapkan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda<sup>13</sup>. Menurut WHO kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan yang sedikitnya melibatkan satu kendaraan yang menyebabkan cedera atau kerusakan atau kerugian pada pemiliknya (korban)<sup>38</sup>.

Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas jalan yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, sedikitnya melibatkan satu kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang menyebabkan cedera, trauma, kecacatan, kematian dan/atau kerugian harta benda pada pemiliknya (korban).

## B. Perilaku

### 1. Definisi Perilaku

Perilaku adalah suatu kegiatan atau aktifitas organisme (makhluk hidup) yang bersangkutan. Oleh sebab itu, dari sudut pandang biologis semua makhluk hidup mulai tumbuh-tumbuhan, binatang sampai dengan manusia itu berperilaku, karena mereka mempunyai aktifitas masing-masing<sup>39</sup>.

Perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan : berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan)<sup>40</sup>. Perilaku pada dasarnya berorientasi pada tujuan. Dengan perkataan lain, perilaku kita pada umumnya dimotivasi oleh suatu keinginan untuk mencapai tujuan tertentu. Tujuan spesifik tersebut tidak selalu diketahui secara sadar oleh individu yang bersangkutan<sup>41</sup>.

Menurut Skinner (1938) seorang ahli psikologi, merumuskan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus (rangsangan dari luar). Oleh karena itu perilaku ini menjadi terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme, dan kemudian organisme tersebut merespons, maka teori Skinner ini disebut teori “S-O-R” atau stimulus organisme respons.

Dalam teori Skinner dibedakan adanya dua respon :

- a. Respondent respons atau flexi, yakni respon yang ditimbulkan oleh rangsangan-rangsangan (*stimulus*) tertentu. Stimulus semacam ini disebut *eleciting stimualation* karena menimbulkan respon-respon yang relatif tetap.
- b. Operant respons atau instrumental respons, yakni respon yang timbul dan berkembang kemudian diikuti oleh stimulus atau

perangsang ini disebut *reinforcing stimulation* atau *reinforcer*, karena mencakup respon.

Respon stimulus perilaku dapat dibedakan menjadi 2 yaitu<sup>39</sup> :

- a. Bentuk Pasif ( *cover behavior* ) adalah respon internal, yaitu yang terjadi dalam diri manusia dan tidak secara langsung dapat terlihat oleh orang lain. Misalnya pengetahuan, berpikir, tanggapan, sikap.
- b. Bentuk aktif ( *over behavior* ) yaitu suatu perilaku itu sudah tampak dalam bentuk tindakan nyata, sehingga dapat diobservasi secara langsung.

Menurut WHO, perubahan perilaku dikelompokkan menjadi tiga, yaitu<sup>34</sup> :

- 2) Perubahan alamiah ( *natural change* )

Perilaku manusia selalu berubah dimana sebagian perubahan itu disebabkan karena kejadian alamiah.

- 3) Perubahan terencana ( *planed change* )

Perubahan perilaku yang terjadi karena memang direncanakan sendiri oleh subyek.

- 4) Kesiediaan untuk berubah ( *readdines to change* )

Apabila terjadi suatu inovasi atau program pembangunan di masyarakat, maka sebagian orang sangat cepat untuk menerima inovasi dan ada yang sangat lambat menerima perubahan tersebut.

## 2. Proses Perubahan Perilaku

Terbentuknya dan perubahan perilaku manusia terjadi dikarenakan adanya proses interaksi antara individu dengan lingkungan melalui suatu proses yakni proses belajar. Oleh sebab itu, perubahan perilaku dan proses belajar itu sangat erat kaitannya. Perubahan perilaku merupakan hasil dari proses belajar<sup>39</sup>.

Proses pembelajaran yang terjadi pada diri individu terjadi dengan baik apabila proses pembelajaran tersebut menghasilkan perubahan perilaku yang relatif permanen. Dengan demikian dikatakan bahwa

proses pembelajaran terjadi bila individu tersebut berperilaku, bereaksi dan menanggapi sebagai hasil dari pembelajarannya dengan cara yang berbeda dari individu tersebut berperilaku sebelumnya. Beberapa strategi proses perubahan perilaku<sup>42</sup> :

e. Menggunakan Kekuasaan atau Dorongan

Proses perubahan perilaku ini menghasilkan perubahan perilaku yang cepat, tetapi perubahan perilaku tersebut belum tentu berlangsung lama karena perubahan perilaku yang terjadi tidak berdasarkan kesadaran diri sendiri.

f. Pemberian Informasi

Pada proses ini perubahan perilaku akan memakan waktu yang lama, tetapi perubahan yang dicapai akan bersifat langgeng karena didasari pada kesadaran diri sendiri.

g. Diskusi dan Partisipasi

Proses perubahan perilaku ini membutuhkan waktu yang sangat lama dibandingkan dengan kedua cara diatas, tetapi cara ini jauh lebih baik karena proses perubahannya dengan cara melibatkan secara langsung, memberikan informasi-informasi, dan pesan-pesan untuk proses perubahan perilaku.

### 3. Faktor Penentu Perilaku

Meskipun perilaku adalah bentuk respons atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respons sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti bahwa meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun respon tiap-tiap orang berbeda. Faktor-faktor yang membedakan respon terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

a. Faktor Internal

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

b. Faktor Eksternal

Lingkungan, baik lingkungan fisik, ekonomi, politik, dan sebagainya. Faktor lingkungan ini sering menjadi faktor yang dominan yang mewarnai perilaku seseorang<sup>43</sup>.

#### 4. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku

Menurut teori *Lawrance Green* menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor pokok, yaitu faktor perilaku (*behavior causes*) dan faktor di luar perilaku (*non behaviour causes*)<sup>44</sup>. Selanjutnya perilaku itu sendiri ditentukan atau terbentuk dari 3 faktor yaitu<sup>39</sup> :

- a. Faktor Pendorong (*Predisposing Factors*), yakni faktor-faktor yang mempermudah atau mendahului terjadinya perilaku seseorang, antara lain: pengetahuan, persepsi, pengalaman, kepercayaan, nilai-nilai.
- b. Faktor Pemungkin (*Enabling Factors*), yakni faktor-faktor yang memungkinkan atau memfasilitasi perilaku. Yang dimaksud dengan faktor pemungkin adalah sarana dan prasarana atau fasilitas untuk terjadinya perilaku selamat dalam berkendara, misalnya penyediaan APD berkendara, peraturan lalu lintas dan kemampuan sumber daya.
- c. Faktor Penguat (*Reinforcing Factors*), yakni faktor-faktor yang memperkuat atau mendorong pekerja untuk berperilaku dalam bekerja.

### C. Pendidikan

#### 1. Pengertian Pendidikan

Pendidikan adalah aktivitas dan usaha manusia untuk meningkatkan kepribadiannya dengan jalan membina potensi-potensi

pribadinya, yaitu rohani (pikir, karsa, rasa, cipta dan budi nurani). Pendidikan juga berarti lembaga yang bertanggung jawab menetapkan cita-cita (tujuan) pendidikan, isi, sistem, dan organisasi pendidikan. Lembaga-lembaga ini meliputi keluarga, sekolah dan masyarakat<sup>45</sup>.

Pendidikan adalah sesuatu yang universal dan berlangsung terus tak terputus dari generasi ke generasi di manapun di dunia ini. Upaya memanusiaikan manusia melalui pendidikan itu diselenggarakan sesuai dengan pandangan hidup dan latar belakang sosial setiap masyarakat tertentu<sup>32</sup>.

Pendidikan, seperti sifat sarasannya yaitu manusia, mengandung banyak aspek dan sifatnya sangat kompleks. Sebagai proses pembentukan pribadi, pendidikan diartikan sebagai suatu kegiatan yang sistematis dan sistemik terarah kepada terbentuknya kepribadian peserta didik. Proses pembentukan pribadi meliputi dua sasaran yaitu pembentukan pribadi bagi mereka yang belum dewasa oleh mereka yang dewasa, dan bagi yang sudah dewasa atas usaha sendiri. Yang terakhir ini disebut pendidikan diri sendiri (*zelf vorming*). Keduanya bersifat alamiah dan menjadi keharusan<sup>32</sup>.

## 2. Tujuan dan Proses Pendidikan

### a. Tujuan Pendidikan

Terdapat dua fungsi tujuan pendidikan yaitu memberikan arah kepada segenap kegiatan pendidikan dan merupakan sesuatu yang ingin dicapai oleh segenap kegiatan pendidikan. Sebagai suatu komponen, tujuan pendidikan menduduki posisi penting di antara komponen-komponen pendidikan lainnya. Dapat dikatakan bahwa segenap komponen dari seluruh kegiatan pendidikan dilakukan semata-mata terarah ditujukan untuk mencapai tujuan tersebut. Dengan demikian kegiatan-kegiatan yang tidak relevan dengan tujuan tersebut dianggap menyimpang, tidak fungsional, bahkan salah, sehingga harus dicegah untuk terjadi. Disini terlihat bahwa tujuan pendidikan itu bersifat normatif, yaitu mengandung

unsur norma yang bersifat memaksa, tetapi tidak bertentangan dengan hakikat perkembangan peserta didik serta dapat diterima oleh masyarakat sebagai nilai hidup yang baik<sup>32</sup>.

b. Proses Pendidikan

Proses pendidikan merupakan kegiatan memobilisasi segenap komponen pendidikan oleh pendidik kepada pencapaian tujuan pendidikan. Bagaimana proses pendidikan itu dilaksanakan sangat menentukan kualitas hasil pencapaian tujuan pendidikan.

Pengelolaan proses pendidikan meliputi ruang lingkup makro, meso, dan mikro. Pengelolaan proses dalam lingkup makro berupa kebijakan-kebijakan pemerintah yang lazimnya dituangkan dalam bentuk Undang-Undang Pendidikan, Peraturan Pemerintah, SK Menteri, SK Dirjen, serta dokumen-dokumen pemerintah tentang pendidikan tingkat nasional yang lain. Pengelolaan dalam ruang lingkup meso merupakan implikasi kebijakan-kebijakan nasional ke dalam kebijakan operasional dalam ruang lingkup wilayah di bawah tanggung jawab Kakanwil Depdikbud. Pengelolaan dalam ruang lingkup mikro merupakan aplikasi kebijakan-kebijakan pendidikan yang berlangsung dalam lingkungan sekolah ataupun kelas<sup>45</sup>.

Tujuan utama pengelolaan proses pendidikan yaitu terjadinya proses belajar dan pengalaman belajar. Sebab berkembangnya tingkah laku peserta didik sebagai tujuan belajar hanya dimungkinkan oleh adanya pengalaman belajar yang optimal. Kegiatan mendidik diri setiap saat sepanjang hidup itu selalu merupakan kebutuhan terlepas dari hasilnya. Juga bukan semata-mata sebagai bekal untuk kehidupan di masa mendatang. Dengan kata lain, pendidikan itu merupakan bagian integral dari hidup itu sendiri. Prinsip pendidikan seperti itu mengandung makna bahwa pendidikan lekat dengan diri manusia, karena dengan itu manusia dapat terus menerus meningkatkan

kemandiriannya sebagai pribadi dan sebagai anggota masyarakat, meningkatkan *self fulfillment* (rasa kepuhnaan) dan terarah kepada aktualisasi diri. Dalam hubungan dengan lingkungan mereka dapat menyesuaikan diri secara adaptif dan kreatif terhadap tantangan zaman<sup>32</sup>.

c. Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan adalah tahap pendidikan yang berkelanjutan, yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tingkat kerumitan bahan pengajaran dan cara menyajikan bahan pengajaran. Tingkat pendidikan sekolah terdiri dari pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi<sup>32</sup>.

Menurut Andrew E. Sikula dalam Mangkunegara (2003) tingkat pendidikan adalah suatu proses jangka panjang yang menggunakan prosedur sistematis dan terorganisir, yang mana tenaga kerja manajerial mempelajari pengetahuan konseptual dan teoritis untuk tujuan-tujuan umum<sup>46</sup>.

Menurut Undang-Undang Sistem Pendidikan Nasional No. 20 Tahun 2003, indikator tingkat pendidikan terdiri dari jenjang pendidikan dan kesesuaian jurusan. Jenjang pendidikan adalah tahapan pendidikan yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tujuan yang akan dicapai, dan kemampuan yang dikembangkan, terdiri dari<sup>47</sup> :

1) Pendidikan Dasar

Pendidikan dasar adalah pendidikan yang memberikan pengetahuan dan keterampilan, menumbuhkan sikap dasar yang diperlukan dalam masyarakat, serta mempersiapkan peserta didik untuk mengikuti pendidikan menengah. Pendidikan dasar pada prinsipnya merupakan pendidikan yang memberikan bekal dasar bagi perkembangan kehidupan, baik untuk pribadi maupun untuk masyarakat. Karena itu, bagi

setiap warga negara harus disediakan kesempatan untuk memperoleh pendidikan dasar. Pendidikan ini dapat berupa pendidikan sekolah ataupun pendidikan luar sekolah, yang dapat merupakan pendidikan biasa ataupun pendidikan luar biasa. Tingkat pendidikan dasar adalah Sekolah Dasar.

## 2) Pendidikan Menengah

Pendidikan menengah adalah pendidikan yang mempersiapkan peserta didik menjadi anggota masyarakat yang memiliki kemampuan mengadakan hubungan timbal-balik dengan lingkungan sosial budaya, dan alam sekitar, serta dapat mengembangkan kemampuan lebih lanjut dalam dunia kerja atau pendidikan tinggi. Pendidikan menengah terdiri dari pendidikan menengah umum dan pendidikan menengah kejuruan. Pendidikan menengah umum diselenggarakan selain untuk mempersiapkan peserta didik mengikuti pendidikan tinggi, juga untuk memasuki lapangan kerja. Pendidikan menengah kejuruan diselenggarakan untuk memasuki lapangan kerja atau mengikuti pendidikan keprofesian pada tingkat yang lebih tinggi. Pendidikan menengah dapat merupakan pendidikan biasa atau pendidikan luar biasa. Tingkat pendidikan menengah adalah SMP, SMA dan SMK.

## 3) Pendidikan Tinggi

Pendidikan tinggi adalah pendidikan yang mempersiapkan peserta didik untuk menjadi anggota masyarakat yang memiliki tingkat kemampuan tinggi yang bersifat akademik dan atau profesional sehingga dapat menerapkan, atau menciptakan ilmu pengetahuan, teknologi dan seni dalam rangka pembangunan nasional dan meningkatkan kesejahteraan manusia. Pendidikan Tinggi terdiri dari program sarjana, magister, doktor, dan spesialis yang diselenggarakan oleh perguruan tinggi.

## D. Pengalaman

### 1. Pengertian Pengalaman

Pengalaman berasal dari kata dasar “alami“ yang artinya mengalami, melakoni, menempuh, menemui, mengarungi, mendapat, menyelami, dan merasakan<sup>48</sup>. Pengalaman merupakan guru yang baik, yang bisa menjadi sumber pengetahuan dan juga merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan<sup>49</sup>. Pengalaman dapat diartikan juga sebagai memori episodik, yaitu memori yang menerima dan menyimpan peristiwa-peristiwa yang telah terjadi atau dialami individu pada waktu dan tempat tertentu, berfungsi sebagai referensi otobiografi<sup>50</sup>.

Pengalaman merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia sehari – harinya. Pengalaman juga sangat berharga bagi setiap manusia, dan pengalaman juga dapat diberikan kepada siapa saja untuk digunakan dan menjadi pedoman serta pembelajaran manusia.

### 2. Pengalaman

Pengalaman adalah sebagai suatu ukuran tentang lama waktu yang telah ditempuh seseorang dalam memahami tugas – tugas suatu pekerjaan dan telah melaksanakannya dengan baik<sup>51</sup>. Pendapat lain mengenai pengalaman adalah proses pembentukan pengetahuan atau keterampilan tentang metode suatu pekerjaan karena keterlibatan karyawan tersebut dalam pelaksanaan tugas pekerjaan<sup>52</sup>.

Menurut Ranupandojo (2004) mengatakan bahwa pengalaman adalah ukuran tentang lama waktu yang telah ditempuh seseorang dapat memahami tugas – tugas suatu pekerjaan dan telah melaksanakan dengan baik<sup>53</sup>.

Dari berbagai pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa pengalaman adalah tingkat penguasaan pengetahuan serta keterampilan seseorang dalam pekerjaannya yang dapat diukur dari pengalaman, tingkat pengetahuan maupun keterampilan yang dimilikinya. Manusia

jika pengetahuannya tentang cara mengendarai sepeda motor sudah baik serta keterampilan berkendara juga kompeten dalam safety riding maka angka kejadian kecelakaan lalu lintas akan sedikit, hal tersebut didukung oleh seorang pengendara yang sudah berpengalaman maupun masa mengendarai sepeda motor sudah bertahun-tahun.

### 3. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pengalaman

Menurut Djauzak (2004) faktor- faktor yang dapat mempengaruhi pengalaman seseorang adalah waktu, frekuensi, jenis tugas, penerapan, dan hasil. Dapat dijelaskan sebagai berikut<sup>54</sup> :

#### a. Waktu

Semakin lama seseorang melaksanakan tugas akan memperoleh pengalaman bekerja yang lebih banyak.

#### b. Frekuensi

Semakin sering melaksanakan tugas sejenis umumnya orang tersebut akan memperoleh pengalaman kerja yang lebih baik.

#### c. Jenis Tugas

Semakin banyak jenis tugas yang dilaksanakan oleh seseorang maka umunya orang tersebut akan memperoleh pengalaman kerja yang lebih banyak.

#### d. Penerapan

Semakin banyak penerapan pengetahuan, keterampilan, dan sikap seseorang dalam melaksanakan tugas tentunya akan dapat meningkatkan pengalaman kerja orang tersebut.

#### e. Hasil

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

## E. Pengetahuan Safety Riding

### 1. Pengertian Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga dan sebagainya). Dengan sendirinya, pada waktu

penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek. Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat yang berbeda-beda. Secara garis besar dibagi dalam enam tingkat pengetahuan yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi<sup>39</sup>.

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*overt behavior*). Dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku yang didasarkan oleh pengetahuan akan lebih langgeng dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan<sup>34</sup>.

## **2. Pengertian Safety Riding**

Safety Riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya<sup>23</sup>.

## **3. Hubungan Pengetahuan Safety Riding dengan Perilaku Safety Riding**

Pengetahuan sangat berperan penting dalam suatu pekerjaan, terutama pengetahuan tentang safety riding pada pengendara sepeda motor. Seseorang yang mempunyai pengetahuan lebih, mereka akan cenderung berhati-hati dalam melakukan sesuatu<sup>42</sup>. Misalnya pada pengendara yang mempunyai pengetahuan lebih mengenai safety riding pada saat mengendarai sepeda motor mereka akan bekerja dengan lebih hati-hati dibandingkan dengan pekerja yang tidak mempunyai pengetahuan mengenai safety riding yang baik, sehingga dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor yang mempunyai

pengetahuan safety riding yang baik mereka akan mematuhi peraturan lalu lintas dan selalu menerapkan perilaku berkendara yang aman baik diri sendiri maupun pengguna jalan lain<sup>12</sup>.

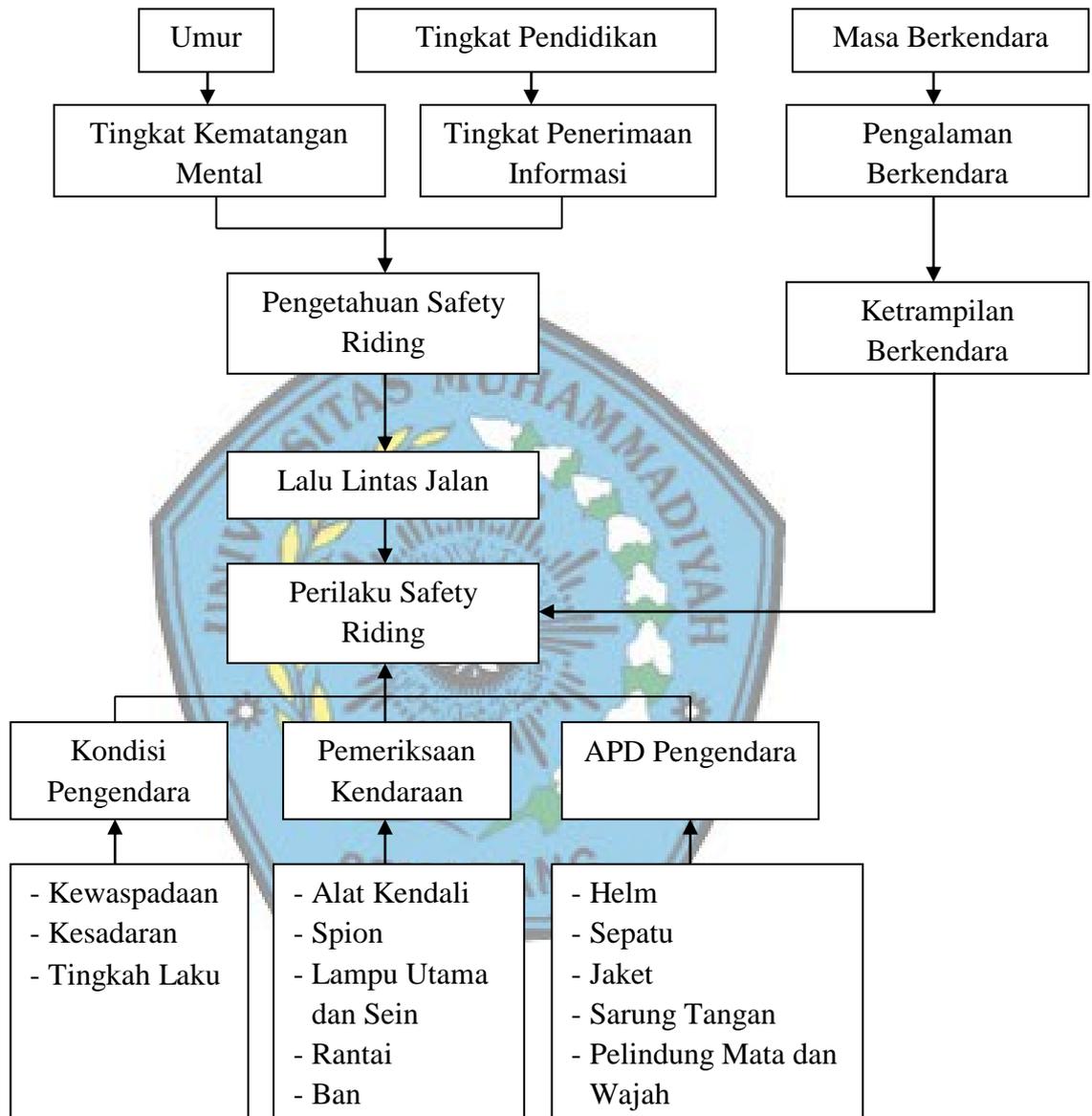
Berdasarkan penelitian sebelumnya pada tahun 2013, yang berjudul hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat Udinus Semarang, didapatkan hasil ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan perilaku keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa<sup>18</sup>.

#### 4. Cara Mengukur Pengetahuan

Pengukuran pengetahuan dapat dilakukan dengan memberikan seperangkat alat tes/kuesioner tentang obyek pengetahuan yang akan diukur. Selanjutnya dilakukan penilaian dimana setiap jawaban yang benar dari masing-masing pertanyaan diberi nilai 1 jika salah diberi nilai 0, yaitu dengan hasil presentase sebagai berikut<sup>55</sup> :

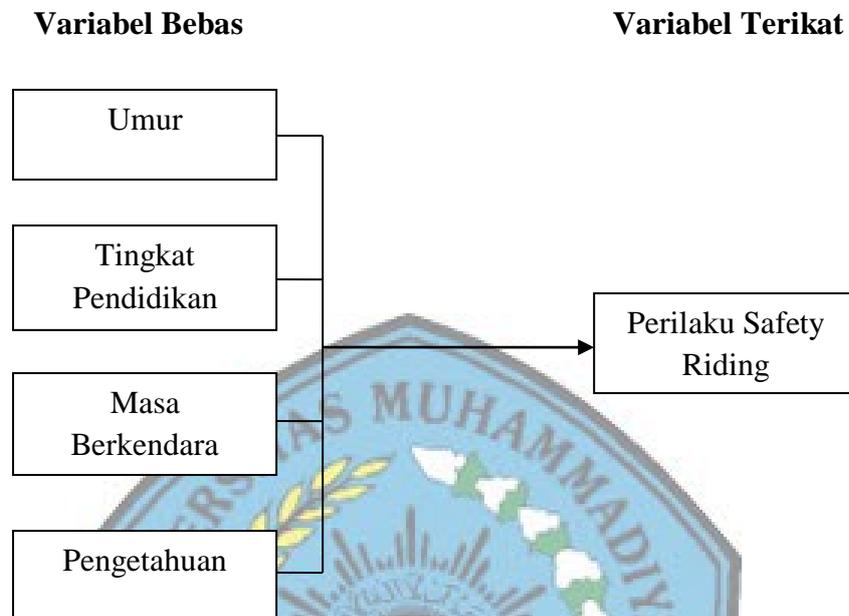
- a. Baik : Hasil presentase 76%-100%
- b. Cukup : Hasil presentase 56%-75%
- c. Kurang : Hasil presentase < 56%

## F. Kerangka Teori



Gambar 2.1 Kerangka Teori<sup>21, 26, 30, 32, 35, 39, 56</sup>

## G. Kerangka Konsep



Gambar 2.2 Kerangka Konsep

## H. Hipotesis

- a. Ada hubungan umur dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor
- b. Ada hubungan tingkat pendidikan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor
- c. Ada hubungan masa berkendara dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor
- d. Ada hubungan pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis dan Rancangan Penelitian

Jenis penelitian ini adalah “*explanatory research*” (penelitian penjelasan) yaitu menjelaskan hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat melalui pengujian hipotesa yang dirumuskan<sup>57</sup>.

Penelitian ini dilakukan dengan metode survey menggunakan pendekatan *cross sectional*, yaitu melakukan observasi atau pengukuran terhadap variabel pada satu waktu tertentu. Tiap subyek hanya diobservasi satu kali dan pengukuran variabel subyek dilakukan saat pemeriksaan<sup>58</sup>.

#### B. Populasi dan Sampel (subjek penelitian)

##### 1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah semua pengendara ojek yang terdaftar resmi sebagai anggota ojek sepeda motor di wilayah Kelurahan Kedungmundu, Kota Semarang. Jumlah anggota ojek pada tahun 2016 di Kelurahan Kedungmundu total keseluruhan ada 39 anggota ojek sepeda motor, terdiri dari Pangkalan Kedungmundu 1 berjumlah 18 anggota ojek, Kedungmundu 2 berjumlah 12 anggota ojek, Kedungmundu 3 berjumlah 9 anggota ojek.

##### 2. Sampel

Metode pengambilan sampel yang digunakan adalah total sampling, yaitu teknik penentuan sampel dengan melibatkan seluruh anggota populasi yang ada<sup>59</sup>, dengan jumlah sampel 39 orang pengendara ojek sepeda motor.

#### C. Variabel dan Definisi Operasional

##### 1. Variabel Penelitian

Variabel yang ada dalam penelitian ini adalah :

- a. Variabel Bebas : Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara, Pengetahuan
- b. Variabel Terikat : Perilaku Safety Riding

## 2. Definisi Operasional

Tabel 3.1 Definisi Operasional

Variabel	Definisi Operasional	Cara Ukur	Alat Ukur	Kategori	Skala
Umur	Lama hidup responden, sejak lahir sampai saat dilakukannya penelitian yang dihitung dalam tahun	Wawancara	Kuesioner	Satuan Tahun - Muda < 30 Tahun - Tua $\geq$ 30 Tahun <sup>60</sup>	Nominal
Tingkat Pendidikan	Jenjang pendidikan formal yang ditempuh oleh responden berdasarkan ijazah terakhir yang dimiliki	Wawancara	Kuesioner	- Pendidikan Dasar - Pendidikan Menengah - Pendidikan Tinggi <sup>47</sup>	Kategorik
Masa Berkendara	Lama waktu dari awal mulai mengendarai sepeda motor sampai saat penelitian dilakukan dalam satuan tahun.	Wawancara	Kuesioner	- Baru < 6 Tahun - Lama $\geq$ 6 Tahun <sup>19</sup>	Nominal
Pengetahuan Safety Riding	Kemampuan responden untuk menjawab dengan benar pernyataan tentang safety riding seperti pengertian, perlengkapan safety riding, peraturan, penyebab, pencegahan.	Wawancara	Kuesioner	- Kurang (< 56%) - Cukup (56%-75%) - Baik (76%-100%) <sup>55</sup>	Nominal
Perilaku Safety Riding	Perilaku seorang pengendara ojek sepeda motor yang bersifat aman bagi	Wawancara	Kuesioner	- Tidak Aman (skor < 17) - Aman (skor $\geq$ 17) <sup>26</sup>	Nominal

---

dirinya sendiri  
dan orang lain  
seperti  
pemeriksaan  
perlengkapan  
kendaraan dan  
perlengkapan  
safety baik  
sebelum, saat  
maupun setelah  
berkendara.

---

#### **D. Metode Pengumpulan Data (prosedur penelitian)**

##### **1. Alat Pengumpulan Data**

Dalam pengumpulan data ini alat yang digunakan adalah kuesioner untuk data umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, pengetahuan, dan perilaku safety riding. Foto untuk mendokumentasikan hasil penelitian dalam bentuk gambar.

##### **2. Sumber Data**

###### **a) Data Primer**

Pengumpulan data primer adalah data yang diperoleh langsung dari keterangan responden melalui pengukuran, wawancara, dan observasi<sup>61</sup>. Data yang diperoleh melalui kuesioner dengan cara wawancara meliputi umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, pengetahuan safety riding dan perilaku safety riding.

###### **b) Data Sekunder**

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari gambaran umum lokasi penelitian, jumlah anggota ojek sepeda motor, buku, jurnal ilmiah, dan internet.

##### **3. Cara Pengumpulan Data**

Data yang dikumpulkan meliputi umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, pengetahuan safety riding dan perilaku safety riding dengan cara wawancara kepada semua responden yang bertujuan untuk mengetahui umur responden, tingkat pendidikan terakhir, pengalaman/lama berkendara, pengetahuan dan perilaku responden

menggunakan kuesioner pada saat istirahat dan waktu yang sudah dijadwalkan sebelumnya.

## E. Metode Pengolahan dan Analisis Data

### 1. Pengolahan Data

#### a. Editing

Dilakukan untuk mengkoreksi kelengkapan data yang sudah ada. Unsur-unsur yang ada dalam editing mencakup kelengkapan dan kebenaran mengisi kuesioner<sup>61</sup>.

#### b. Skoring

Memberikan skor pada variabel pengetahuan dan perilaku safety riding yang terdapat pada hasil wawancara menggunakan kuesioner.

##### 1) Pengetahuan

Favourable ( jika benar = 1, jika salah = 0)

Unfavourable ( jika benar = 0, jika salah =1)

##### 2) Perilaku Safety Riding

Jika Selalu = 2 ( 2x14=28 )

Jika Jarang = 1 ( 1x14=14 )

Jika Tidak Pernah = 0 ( 0x14=0 )

#### c. Koding

Adalah usaha untuk mengklasifikasikan jawaban yang ada menurut jenisnya. Dilakukan dengan memberi tanda pada masing-masing jawaban dengan kode berupa angka. Selanjutnya kode tersebut di masukan dalam tabel kerja untuk mempermudah dalam pembacaan<sup>61</sup>.

##### 1) Umur Responden<sup>60</sup>

c) Muda jika < 30 Tahun, dikode 1

d) Tua jika  $\geq$  30 Tahun, dikode 2

##### 2) Tingkat Pendidikan<sup>47</sup>

a) Pendidikan Dasar, dikode 1

b) Pendidikan Menengah, dikode 2

- c) Pendidikan Tinggi, dikode 3
- 3) Masa Berkendara<sup>19</sup>
  - a) Baru jika  $< 6$  Tahun, dikode 1
  - b) Lama jika  $\geq 6$  Tahun, dikode 2
- 4) Pengetahuan<sup>55</sup>
  - a) Kurang jika nilai  $< 56\%$ , dikode 1
  - b) Cukup jika nilai  $56-75\%$ , dikode 2
  - c) Baik jika nilai  $76-100\%$ , dikode 3
- 5) Perilaku Safety Riding<sup>26</sup>
  - a) Tidak Aman jika skor  $< 17$ , diberi kode 1
  - b) Aman jika skor  $\geq 17$ , diberi kode 2
- d. Tabulasi  
Adalah kegiatan memasukan data-data hasil penelitian ke dalam tabel berdasarkan variabel yang diteliti.
- e. Entri Data  
Memasukkan data yang telah ditabulasi ke dalam komputer kemudian dilanjutkan analisis data.
- f. Pembersihan data (*cleaning*)  
Apabila semua data dari semua sumber sudah dimasukkan perlu dicek kembali untuk melihat kemungkinan adanya kesalahan kode, ketidaklengkapan dan sebagainya kemudian dilakukan pembetulan atau koreksi, proses ini disebut pembersihan data (*data cleaning*)<sup>58</sup>.
- g. Uji Validitas dan Reliabilitas
  - 1) Uji Validitas  
Uji validitas instrumen penelitian dilakukan dengan uji korelasi *Product Moment*, yaitu mengkorelasikan skor tiap item soal dengan skor total semua pertanyaan pada masing-masing sub variabel yang diukur. Bila item pertanyaan mempunyai korelasi yang signifikan dengan skor total instrumen maka kuesioner dinyatakan valid<sup>55</sup>. Uji validitas dilaksanakan di

wilayah pangkalan ojek sepeda motor Kelurahan Lampersari karena memiliki kriteria yang sama dengan wilayah Kedungmundu. Berdasarkan hasil uji validitas yang dilakukan di wilayah Lampersari pada 30 responden, pada variabel pengetahuan yang berjumlah 26 soal, setelah dilakukan uji validitas didapatkan hasil 17 soal yang dinyatakan valid, sedangkan pada variabel perilaku safety riding yang berjumlah 20 soal setelah dilakukan uji validitas didapatkan hasil 14 soal yang dinyatakan valid.

## 2) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dalam penelitian ini dengan *internal consistensi* yaitu melakukan uji coba instrumen satu kali saja kemudian hasil yang diperoleh dianalisa dengan uji *Alpha Cronbach*.

Instrumen dinyatakan reliabel jika reliabilitas internal seluruh instrumen sama dengan atau lebih dari 0,6 sampai mendekati angka satu dan nilainya positif<sup>62</sup>.

## 2. Analisis Data

### a. Analisis Univariat

Analisa univariat dilakukan terhadap setiap variabel dari hasil penelitian. Variabel tersebut adalah umur, tingkat pendidikan, masa berkendara, pengetahuan, perilaku safety riding.

Analisis univariat menghasilkan nilai minimum, maximum, rata-rata, standar deviasi dan distribusi frekuensi dari tiap variabel<sup>63</sup>. Dengan distribusi frekuensi kita dapat mengetahui persentase suatu kelompok terhadap seluruh pengamatan.

### b. Analisis Bivariat

Analisis bivariat dilakukan untuk melihat hubungan variabel independen dengan variabel dependen dengan menggunakan uji statistik yang sesuai dengan skala data yang

ada. Uji untuk variabel bebas yang berskala nominal atau ordinal menggunakan uji *chi-square*. Untuk variabel yang berskala numeric, rasio atau interval menggunakan uji korelasi *Pearson product moment* jika data berdistribusi normal, jika data tidak berdistribusi normal maka menggunakan uji korelasi *Rank Spearman*, menggunakan uji *normalitas-one sample Kolmogorov Smirnov*.

## F. Jadwal Penelitian

Tabel 3.2 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Maret	April	Mei	Juni	Juli	Agustus	September
1	Penentuan Judul							
2	Penyusunan Proposal							
3	Seminar Proposal							
4	Skripsi Penelitian							
5	Penyusunan Hasil Penelitian							
6	Sidang Skripsi							
7	Perbaikan dan Pengandaan Skripsi							

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

##### 1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kedungmundu merupakan sebuah kelurahan di Kecamatan Tembalang Kota Semarang Provinsi Jawa Tengah. Kelurahan Kedungmundu termasuk kelurahan yang cukup strategis karena berada di bawah wilayah Kecamatan Tembalang Kota Semarang dan dikelilingi oleh jalan protokol, sehingga keramaian lalu lintas jalan raya sangat tinggi.

Pengendara ojek di Kelurahan Kedungmundu sebagian besar menjadikan pekerjaan ojek sebagai pekerjaan utama dan sebagian juga ada yang menjadikan pekerjaan ojek sebagai pekerjaan tambahan bagi mereka yang paginya bekerja sebagai buruh pabrik maupun pekerjaan lainnya.

Pengendara ojek di wilayah Kelurahan Kedungmundu bekerja mulai dari pukul 05.30 sampai pukul 22.00 dengan jam kerja yang fleksibel dan tidak tentu, sesuai keinginan pengendara ojek. Kondisi jalan raya pada setiap harinya dipadati oleh kendaraan sepeda motor, mobil pribadi, angkutan umum, truk angkut maupun bus dalam kota. Kondisi tersebut membuat para pengendara ojek sepeda motor memiliki risiko yang sangat tinggi mengalami kecelakaan lalu lintas jika tidak berhati-hati dalam berkendara dan tidak menerapkan perilaku keselamatan berkendara. Penelitian ini dilakukan di tiga tempat pangkalan ojek wilayah Kelurahan Kedungmundu dengan jumlah responden sebanyak 39 orang pengendara ojek sepeda motor.

## 2. Analisis Univariat

### a. Gambaran Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan diketahui bahwa pengendara rata-rata berumur 44,28 tahun, dengan simpangan baku 10,438, pengendara paling muda berumur 26 tahun dan pengendara yang paling tua berumur 62 tahun.

#### 1. Umur Pengendara

Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Umur Pengendara Ojek di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang

Umur ( Tahun )	Frekuensi	Persentase ( % )
Muda ( < 30 )	7	17,9
Tua ( ≥ 30 )	32	82,1
Total	39	100,0

Berdasarkan Tabel 4.1 diketahui bahwa sebagian besar pengendara berumur lebih dari 30 tahun (82,1%).

#### 2. Tingkat Pendidikan Pengendara

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Pengendara Ojek di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang

Tingkat Pendidikan	Frekuensi	Persentase ( % )
Dasar	16	41,0
Menengah	23	59,0
Total	39	100,0

Berdasarkan Tabel 4.2 diketahui bahwa sebagian besar pengendara memiliki tingkat pendidikan menengah (Tamat SMP, SMA) sebanyak 23 pengendara (59,0%).

#### 3. Masa Berkendara

Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan diketahui bahwa pengendara memiliki rata-rata berkendara 15,87 tahun, dengan simpangan baku 4,021, masa berkendara minimum 5 tahun, dan masa berkendara maksimum 25 tahun.

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Masa Berkendara Ojek di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang

Masa Berkendara ( Tahun )	Frekuensi	Persentase ( % )
Baru ( < 6 )	1	2,6
Lama ( ≥ 6 )	38	97,4
Total	39	100,0

Berdasarkan Tabel 4.3 diketahui bahwa sebanyak 38 pengendara (97,4%) subjek penelitian berkendara lebih dari 6 tahun.

#### 4. Pengetahuan Safety Riding Pengendara

Setelah dilakukan wawancara dengan pengendara mengenai pengetahuan safety riding, maka didapatkan hasil rata-rata skor pengetahuan pengendara 11, dengan simpangan baku 2,911, skor pengetahuan pengendara paling rendah 6 dan yang paling tinggi 16.



Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Jawaban Pengendara Tentang Pengetahuan Safety Riding

No	Pernyataan	Benar		Salah	
		n	%	n	%
1	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan	32	82,1%	7	17,9%
2	Berkendara dalam keadaan mengantuk dan lelah dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara lain	29	74,4%	10	25,6%
3	Pemeriksaan kendaraan merupakan hal penting untuk dilakukan, agar terhindar dari kecelakaan	34	87,2%	5	12,8%
4	Penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan	27	69,2%	12	30,8%
5	Penerapan keselamatan berkendara diterapkan secara lengkap yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara	31	79,5%	8	20,5%
6	Service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor	19	48,7%	20	51,3%
7	Fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK untuk bebas terkena tilang dari petugas kepolisian	18	46,2%	21	53,8%
8	Mentaati peraturan lalu lintas merupakan sarana penunjang keselamatan berkendara	33	84,6%	6	15,4%
9	Sepeda motor berjalan di lajur kiri, penggunaan lajur kanan hanya untuk mendahului	20	51,3%	19	48,7%
10	Mentaati peraturan lalu lintas ketika sedang ada polisi yang bertugas	20	51,3%	19	48,7%
11	Dalam UU No.2 Tahun 2009 diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM dan STNK	31	79,5%	8	20,5%
12	Menerobos lampu warna merah diperbolehkan jika keadaan jalan sedang sepi	20	51,3%	19	48,7%
13	Usia 16 tahun sudah diperbolehkan mengendarai sepeda motor, karena usia tersebut tidak membahayakan pengendara lain	17	43,6%	22	56,2%
14	SIM yang sudah habis masa berlakunya tetap dapat digunakan	27	69,2%	12	30,8%
15	Helm digunakan hanya untuk melindungi panas dan hujan	25	64,1%	14	35,9%
16	Penggunaan helm hanya untuk jarak jauh saja, karena jarak dekat tidak akan menimbulkan bahaya kecelakaan lalu lintas	19	48,7%	20	51,3%
17	Penggunaan helm standar SNI dapat meminimalkan cedera di kepala saat terjadi kecelakaan	27	69,2%	12	30,8%

Dari analisis jawaban pengendara tentang pengetahuan safety riding pada pernyataan *favourable* diperoleh hasil bahwa pengendara yang menjawab pernyataan dengan benar > 80 % yaitu pada pernyataan : Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan (82,1%), pemeriksaan kendaraan merupakan hal penting untuk dilakukan agar terhindar dari kecelakaan (87,2%), mentaati peraturan lalu lintas merupakan sarana penunjang keselamatan berkendara (84,6%). Pernyataan *unfavourable* yang menjawab pernyataan salah > 50 % yaitu pada pernyataan : Service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor (51,3%), fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK untuk bebas terkena tilang dari petugas kepolisian (53,8%), usia 16 tahun sudah diperbolehkan mengendarai sepeda motor, karena usia tersebut tidak membahayakan pengendara lain (56,2%), pengguna helm hanya untuk jarak jauh saja, karena jarak dekat tidak akan menimbulkan bahaya kecelakaan lalu lintas (51,3%).

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Pengetahuan Safety Riding Pengendara Ojek di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang

Pengetahuan	Frekuensi	Persentase ( % )
Kurang	19	48,7
Cukup	8	20,5
Baik	12	30,8
Total	39	100,0

Berdasarkan Tabel 4.5 diketahui bahwa pengendara yang mempunyai pengetahuan tentang safety riding kategori baik hanya 12 pengendara (30,8%).

#### 5. Perilaku Safety Riding Pengendara

Setelah dilakukan wawancara dengan pengendara mengenai perilaku safety riding, maka didapatkan hasil rata-rata skor perilaku pengendara 17, dengan simpangan baku 3,934, skor perilaku pengendara paling rendah 8 dan yang paling tinggi 26.

Tabel 4.6 Distribusi Frekuensi Jawaban Pengendara Tentang Perilaku Safety Riding

No	Pertanyaan	Tidak Pernah		Jarang		Selalu	
		n	%	n	%	n	%
1	Apakah Anda selalu menyalakan lampu utama saat berkendara disiang hari ?	6	15,4%	12	30,8%	21	53,8%
2	Apakah Anda sebelum berkendara, selalu mengecek lampu rem bisa menyala atau tidak ?	20	51,3%	14	35,9%	5	12,8%
3	Apakah Anda mengecek kedua kaca spion sebelum berkendara ?	6	15,4%	13	33,3%	20	51,3%
4	Apakah Anda memakai jaket pengaman pada saat berkendara ?	5	12,8%	15	38,5%	19	48,7%
5	Apakah Anda selalu memakai sarung tangan saat berkendara ?	33	84,6%	4	10,3%	2	5,1%
6	Apakah Anda memakai sepatu yang menutupi mata kaki Anda saat berkendara ?	16	41,0%	14	35,9%	9	23,1%
7	Apakah Anda selalu membawa STNK setiap kali berkendara ?	1	2,6%	3	7,7%	35	89,7%
8	Apakah Anda selalu membawa SIM setiap kali berkendara ?	5	12,8%	4	10,3%	30	76,9%
9	Apakah Anda selalu memakai Helm standar saat berkendara ?	0	0,0%	4	10,3%	35	89,7%
10	Apakah Anda memberikan Helm standar kepada penumpang ?	3	7,7%	25	64,1%	11	28,2%
11	Apakah Anda mengecek ban sebelum berkendara ?	16	41,0%	12	30,8%	11	28,2%
12	Apakah Anda selalu menggunakan lampu riting kanan dan kiri Anda sebelum menikung ?	2	5,1%	11	28,2%	26	66,7%
13	Apakah Anda selalu mentaati peraturan lalu lintas ?	2	5,1%	12	30,8%	25	64,1%
14	Apakah Anda memeriksa komponen sepeda motor setelah berkendara ?	19	48,7%	18	46,2%	2	5,1%

Dari analisis jawaban pengendara tentang perilaku safety riding pada pertanyaan yang menjawab tidak pernah > 40 % yaitu pada pertanyaan : Apakah anda sebelum berkendara selalu mengecek lampu

rem bisa menyala atau tidak (51,3%), apakah anda selalu memakai sarung tangan saat berkendara (84,6%), apakah anda memakai sepatu yang menutupi mata kaki anda saat berkendara (41,0%), apakah anda mengecek ban sebelum berkendara (41,0%), apakah anda memeriksa komponen sepeda motor setelah berkendara (48,7%). Pertanyaan yang menjawab selalu > 70 % yaitu pada pertanyaan : Apakah anda selalu membawa STNK setiap kali berkendara (89,7%), apakah anda selalu membawa SIM setiap kali berkendara (76,9%), apakah anda selalu memakai Helm standar saat berkendara (89,7%).

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang

Perilaku	Frekuensi	Persentase ( % )
Tidak Aman	19	48,7
Aman	20	51,3
Total	39	100,0

Berdasarkan Tabel 4.7 diketahui bahwa presentase terbesar yaitu sebesar 51,3% didapatkan dari kategori perilaku safety riding yang aman.

### 3. Analisis Bivariat

#### a. Hubungan Umur dengan Perilaku Safety Riding

Tabel 4.8 Tabulasi Silang Hubungan Umur dengan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu

Umur	Perilaku Safety Riding				Total		p-value
	Tidak Aman		Aman		f	%	
	f	%	f	%			
Muda	2	28,6	5	71,4	7	100,0	0,407
Tua	17	53,1	15	46,9	32	100,0	
Jumlah	19	48,7	20	51,3	39	100,0	

Berdasarkan Tabel 4.8 diperoleh 32 pengendara yang memiliki umur tua terdapat 17 (53,1%) melakukan perilaku tidak aman dan 15 pengendara (46,9%) melakukan perilaku aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p*-value 0,407 ( $p > 0,05$ ). Maka dapat disimpulkan tidak ditemukan adanya hubungan yang bermakna antara umur dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.

b. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Safety Riding

Tabel 4.9 Tabulasi Silang Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu

Pendidikan	Perilaku Safety Riding				Total		<i>p</i> -value
	Tidak Aman		Aman		f	%	
	f	%	f	%			
Dasar	13	81,3	3	18,8	16	100,0	0,002
Menengah	6	26,1	17	73,9	23	100,0	
Jumlah	19	48,7	20	51,3	39	100,0	

Berdasarkan Tabel 4.9 diperoleh 23 pengendara yang mempunyai pendidikan menengah terdapat 17 (73,9%) melakukan perilaku aman dan 6 pengendara (26,1%) yang pendidikannya menengah melakukan perilaku tidak aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p*-value 0,002 ( $p < 0,05$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.

c. Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding

Tabel 4.10 Tabulasi Silang Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu

Masa Berkendara	Perilaku Safety Riding				Total		p-value
	Tidak Aman		Aman		f	%	
	f	%	f	%			
Baru	1	100,0	0	0,0	1	100,0	0,487
Lama	18	47,4	20	52,6	38	100,0	
Jumlah	19	48,7	20	51,3	39	100,0	

Tabel 4.10 menunjukkan bahwa pengendara dengan masa berkendara yang baru, melakukan perilaku tidak aman terdapat 1 pengendara, sedangkan pengendara dengan masa berkendara lama didapatkan 20 pengendara yang melakukan perilaku aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p-value* 0,487 ( $p > 0,05$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa tidak ditemukan adanya hubungan yang signifikan antara masa berkendara dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.

d. Hubungan Pengetahuan Safety Riding dengan Perilaku Safety Riding

Tabel 4.11 Tabulasi Silang Hubungan Pengetahuan Safety Riding dengan Perilaku Safety Riding Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu

Pengetahuan	Perilaku Safety Riding				Total		p-value
	Tidak Aman		Aman		f	%	
	f	%	f	%			
Kurang	14	51,9	13	48,1	27	100,0	0,810
Baik	5	41,7	7	58,3	12	100,0	
Jumlah	19	48,7	20	51,3	39	100,0	

Berdasarkan Tabel 4.11 menunjukkan bahwa pengendara dengan pengetahuan yang kurang sebanyak 14 (51,9%) melakukan perilaku tidak aman berkendara dan sebanyak 13 pengendara

(48,1%) melakukan perilaku aman, sedangkan pengendara dengan pengetahuan yang baik melakukan perilaku aman sebanyak 7 pengendara (58,3%) dan sebanyak 5 pengendara (41,7%) melakukan perilaku tidak aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p*-value 0,810 ( $p > 0,05$ ). Maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan safety riding dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor.

## **B. Pembahasan**

### **1. Analisis Univariat**

#### **a. Umur**

Umur merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam melakukan aktivitas kesehariannya. Umur mempunyai pengaruh yang besar terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Umur 30 tahun atau lebih akan mengendarai secara hati-hati sedangkan yang berumur muda malah sebaliknya mereka mengendarai secara tidak hati-hati dan membayakan pengendara lain<sup>31</sup>.

World Health Organization menyatakan sebanyak 67% korban kecelakaan lalu lintas berada pada umur produktif yakni 22-50 tahun, pernyataan lainnya menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian anak-anak di dunia, dengan rentang umur 10-24 tahun<sup>5</sup>. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengendara ojek sepeda motor berumur lebih dari 30 tahun (82,1%).

#### **b. Tingkat Pendidikan**

Pendidikan adalah aktivitas dan usaha manusia untuk meningkatkan kepribadiannya dengan jalan membina potensi-potensi pribadinya, yaitu rohani (pikir, karsa, rasa, cipta dan budi

nurani). Pendidikan juga berarti lembaga yang bertanggung jawab menetapkan cita-cita (tujuan) pendidikan, isi, sistem, dan organisasi pendidikan. Lembaga-lembaga ini meliputi keluarga, sekolah dan masyarakat<sup>45</sup>.

Pendidikan merupakan sesuatu yang universal dan berlangsung terus tak terputus dari generasi ke generasi di manapun di dunia ini. Upaya memanusiakan manusia melalui pendidikan itu diselenggarakan sesuai dengan pandangan hidup dan latar belakang sosial setiap masyarakat tertentu<sup>32</sup>. Berdasarkan penelitian ini didapatkan hasil bahwa sebagian besar pengendara ojek sepeda motor memiliki tingkat pendidikan menengah sebanyak 23 pengendara (59,0%), artinya pendidikan menengah yaitu pendidikan formal seperti SMP, SMA dan SMK.

c. Masa Berkendara

Pengalaman berasal dari kata dasar “alami“ yang artinya mengalami, melakoni, menempuh, menemui, mengarungi, mendapat, menyelami, dan merasakan<sup>48</sup>. Pengalaman merupakan guru yang baik, yang bisa menjadi sumber pengetahuan dan juga merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan<sup>49</sup>. Pengalaman dapat diartikan juga sebagai memori episodik, yaitu memori yang menerima dan menyimpan peristiwa-peristiwa yang telah terjadi atau dialami individu pada waktu dan tempat tertentu, berfungsi sebagai referensi otobiografi<sup>50</sup>.

Pengalaman merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia sehari – harinya. Pengalaman juga sangat berharga bagi setiap manusia, dan pengalaman juga dapat diberikan kepada siapa saja untuk digunakan dan menjadi pedoman serta pembelajaran manusia. Pengalaman berkendara sangat penting bagi pengendara ojek sepeda motor, semakin lama seseorang memiliki pengalaman berkendara bertahun-tahun diharapkan semakin baik

pula mempunyai kesadaran akan melakukan perilaku aman dalam berkendara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebanyak 38 pengendara (97,4%) subjek penelitian berkendara lebih dari 6 tahun.

#### d. Pengetahuan Safety Riding

Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap objek melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga dan sebagainya). Dengan sendirinya, pada waktu penginderaan sampai menghasilkan pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi terhadap objek. Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran (telinga) dan indera penglihatan (mata). Pengetahuan seseorang terhadap objek mempunyai intensitas atau tingkat yang berbeda-beda. Secara garis besar dibagi dalam enam tingkat pengetahuan yaitu tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis dan evaluasi<sup>39</sup>.

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang (*overt behavior*). Dari pengalaman dan penelitian ternyata perilaku yang didasarkan oleh pengetahuan akan lebih langgeng dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan<sup>34</sup>. Safety Riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi aman, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya<sup>23</sup>. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengendara yang mempunyai pengetahuan tentang safety riding kategori baik hanya 12 pengendara (30,8%). Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan

kuesioner pada item pernyataan menerobos lampu warna merah diperbolehkan jika keadaan jalan sedang sepi, pengendara masih banyak menjawab dengan benar berjumlah 20 pengendara (51,3%) padahal memiliki risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas jika menerobos lampu warna merah.

e. Perilaku Safety Riding

Perilaku adalah suatu kegiatan atau aktifitas organisme (makhluk hidup) yang bersangkutan. Oleh sebab itu, dari sudut pandang biologis semua makhluk hidup mulai tumbuh-tumbuhan, binatang sampai dengan manusia itu berperilaku, karena mereka mempunyai aktifitas masing-masing<sup>39</sup>.

Perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Dengan kata lain, perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respon ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan : berpikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan)<sup>40</sup>. Perilaku pada dasarnya berorientasi pada tujuan. Dengan perkataan lain, perilaku kita pada umumnya dimotivasi oleh suatu keinginan untuk mencapai tujuan tertentu. Tujuan spesifik tersebut tidak selalu diketahui secara sadar oleh individu yang bersangkutan<sup>41</sup>. Perilaku safety riding sangat penting untuk diterapkan oleh pengendara ojek sepeda motor, karena untuk mengurangi atau mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dari hasil penelitian didapatkan bahwa pengendara yang melakukan perilaku aman berkendara sebanyak 20 (51,3%) sedangkan sebanyak 19 (48,7%) melakukan perilaku tidak aman. Berdasarkan penelitian yang dilakukan dengan menggunakan kuesioner pada item pertanyaan apakah anda selalu memakai sarung tangan saat berkendara hanya

2 pengendara (5,1%), dikarenakan pada saat melakukan wawancara pengendara mengungkapkan alasannya sering tidak memakai sarung tangan dikarenakan merasa terganggu dan tidak nyaman jika memakai sarung tangan, sehingga pengendara sering memilih tanpa memakai alat pelindung diri sarung tangan.

## 2. Analisis Bivariat

### 1. Hubungan Umur dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan hasil penelitian didapatkan hasil  $p$ -value 0,407 ( $p > 0,05$ ), menunjukkan bahwa tidak ditemukannya hubungan yang signifikan antara umur dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor. Dari hasil analisis uji chi-square diketahui pengendara yang mempunyai umur lebih tua dengan perilaku safety riding kategori aman sebanyak 15 pengendara (46,9%), hasil tersebut lebih kecil daripada perilaku safety riding dengan kategori tidak aman yaitu sebanyak 17 pengendara (53,1%).

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa umur seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, seharusnya jika pengendara yang berumur di atas 30 tahun lebih matang dan lebih pengalaman dalam berperilaku mengendarai sepeda motor daripada pengendara yang berumur di bawah 30 tahun<sup>60</sup>. Hal tersebut dikarenakan walaupun umur merupakan faktor untuk merubah perilaku seseorang, jika seseorang yang memiliki umur yang matang akan berperilaku aman berkendara namun masih banyak faktor lain yang bisa menghambat perilaku seseorang seperti tingkat pendidikan seseorang sangat mempengaruhi dalam menerima informasi dan perubahan perilaku, sehingga umur yang matang jika tingkat pendidikannya kurang atau rendah sangat memungkinkan seseorang mengalami penghambatan dalam perubahan perilaku, faktor lain seperti pengalaman berkendara jika baru 3 tahun bisa mempengaruhi seseorang dalam

berkendara sepeda motor, artinya orang tersebut meskipun umurnya cukup matang tetapi baru bisa mengendarai sepeda motor kemungkinan akan mempengaruhi perilaku keselamatan berkendara.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya pada tahun 2013 yang menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara umur dengan praktik safety riding pada pengendara ojek sepeda motor ( $p$ -value = 0,514)<sup>12</sup>.

## 2. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku Safety Riding

Tingkat pendidikan adalah tahap pendidikan yang berkelanjutan, yang ditetapkan berdasarkan tingkat perkembangan peserta didik, tingkat kerumitan bahan pengajaran dan cara menyajikan bahan pengajaran<sup>32</sup>. Pendidikan sangat dibutuhkan manusia, karena mengandung banyak aspek dan sifatnya sangat kompleks. Sebagai proses pembentukan pribadi, pendidikan diartikan sebagai suatu kegiatan yang sistematis dan sistemik terarah kepada terbentuknya kepribadian peserta didik. Proses pembentukan pribadi meliputi dua sasaran yaitu pembentukan pribadi bagi mereka yang belum dewasa oleh mereka yang dewasa, dan bagi yang sudah dewasa atas usaha sendiri. Yang terakhir ini disebut pendidikan diri sendiri (*zelf vorming*). Kedua-duanya bersifat alamiah dan menjadi keharusan<sup>32</sup>.

Dari hasil penelitian didapatkan nilai  $p$ -value 0,002 ( $p < 0,05$ ). Menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor. Hasil analisis menggunakan uji chi-square diketahui pengendara yang mempunyai tingkat pendidikan yang menengah dengan perilaku safety riding yang kategorinya berkendara secara aman sebanyak 17 (73,9%), nilai tersebut lebih besar daripada pengendara yang berkendara secara tidak aman yaitu sebanyak 6

(26,1%), sedangkan pengendara yang pendidikannya dasar dengan perilaku safety riding kategori aman hanya 3 (18,8%), nilai tersebut lebih kecil daripada perilaku safety riding yang kategorinya tidak aman yaitu sebanyak 13 pengendara (81,3%).

Hasil penelitian tersebut sesuai dengan pernyataan bahwa tingkat pendidikan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara, jika pengendara yang pendidikannya tinggi maka kemungkinan akan semakin baik pula perilaku dan pola berfikir dalam mengendarai sepeda motor, sebaliknya jika seseorang pendidikannya rendah maka akan berperilaku tidak baik dalam arti pengendara sepeda motor kemungkinan akan berkendara secara tidak aman.

Pendidikan, seperti sifat sasarannya yaitu manusia, mengandung banyak aspek dan sifatnya sangat kompleks. Sebagai proses pembentukan pribadi, pendidikan diartikan sebagai suatu kegiatan yang sistematis dan sistemik terarah kepada terbentuknya kepribadian peserta didik. Proses pembentukan pribadi meliputi dua sasaran yaitu pembentukan pribadi bagi mereka yang belum dewasa oleh mereka yang dewasa, dan bagi yang sudah dewasa atas usaha sendiri. Yang terakhir ini disebut pendidikan diri sendiri (*zelf vorming*). Kedua-duanya bersifat alamiah dan menjadi keharusan<sup>32</sup>.

Tujuan utama proses pendidikan yaitu terjadinya proses belajar dan pengalaman belajar. Sebab berkembangnya tingkah laku peserta didik sebagai tujuan belajar hanya dimungkinkan oleh adanya pengalaman belajar yang optimal. Kegiatan mendidik diri setiap saat sepanjang hidup itu selalu merupakan kebutuhan terlepas dari hasilnya. Juga bukan semata-mata sebagai bekal untuk kehidupan di masa mendatang. Dengan kata lain, pendidikan itu merupakan bagian integral dari hidup itu sendiri. Prinsip pendidikan seperti itu mengandung makna bahwa pendidikan lekat

dengan diri manusia, karena dengan itu manusia dapat terus menerus meningkatkan kemandiriannya sebagai pribadi dan sebagai anggota masyarakat, meningkatkan *self fulfillment* (rasa kepenuhmaknaan) dan terarah kepada aktualisasi diri. Dalam hubungan dengan lingkungan mereka dapat menyesuaikan diri secara adaptif dan kreatif terhadap tantangan zaman<sup>32</sup>.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya pada tahun 2013 yang menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan praktik safety riding pada pengendara ojek sepeda motor dengan nilai ( $p$ -value=0,014)<sup>12</sup>.

### 3. Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku Safety Riding

Masa berkendara dihitung dari pertama kali pengendara bisa mengendarai sepeda motor sampai dilakukannya penelitian. Hasil distribusi responden menurut data masa berkendara, pengendara yang berkendara sepeda motor  $\geq 6$  tahun sebanyak 38 (97,4%) dan pengendara yang berkendara  $< 6$  tahun sebanyak 1 pengendara (2,6%) .

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ditemukannya hubungan antara masa berkendara dengan perilaku safety riding ( $p$ -value=0,487). Tidak adanya hubungan pada variabel ini dikarenakan ketika seseorang mempunyai pengalaman berkendara yang lama tetapi masih melakukan tindakan yang tidak aman pada saat berkendara, mungkin karena sudah terbiasa dengan mengendarai secara tidak aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku pengendara tidak aman, sehingga meskipun sudah mempunyai pengalaman yang baik maupun sudah lama mengendarai sepeda motor, tetapi tetap saja masih melakukan perilaku tidak aman pada saat berkendara.

Hasil penelitian tersebut tidak sesuai dengan pernyataan yang ada, bahwa masa berkendara seseorang dapat mempengaruhi

perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, seharusnya jika pengendara yang pengalamannya 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. Hal tersebut dikarenakan walaupun masa berkendara merupakan faktor yang dapat mempengaruhi seseorang dalam berperilaku secara aman, namun masih ada faktor lain yang dapat menghambat seseorang dalam mengendarai sepeda motor seperti pengetahuan tentang berkendara secara baik dan aman yang masih kurang, maupun kemampuan mengendarai sepeda motor yang tidak baik.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian sebelumnya tahun 2015 yang menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan masa berkendara terhadap perilaku safety riding pada mahasiswa fakultas X Universitas Diponegoro dengan nilai ( $p$ -value=0,435)<sup>19</sup>.

#### 4. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan hasil penelitian dengan menggunakan kuesioner diketahui sebanyak 12 pengendara memiliki pengetahuan safety riding dengan kategori baik dan sebanyak 27 pengendara memiliki pengetahuan safety riding dengan kategori kurang.

Dari hasil penelitian menunjukkan tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding ( $p$ -value=0,810). Hasil analisis chi-square diketahui pengendara yang mempunyai pengetahuan safety riding yang baik terhadap perilaku safety riding dengan kategori aman sebanyak 7 (58,3%) dan perilaku safety riding dengan kategori tidak aman yaitu sebanyak 5 pengendara (41,7%), sedangkan pengendara yang mempunyai pengetahuan kurang terhadap perilaku safety riding kategori aman sebanyak 13 (48,1%), nilai tersebut lebih kecil daripada perilaku

safety riding dengan kategori tidak aman yaitu sebanyak 14 pengendara (51,9%).

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa pengetahuan seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang. Semakin baik pengetahuan seseorang maka semakin baik pula perilaku pengendara ojek sepeda motor, maka dapat disimpulkan bahwa seseorang yang mempunyai pengetahuan yang baik maka akan melakukan perilaku secara baik pula, namun sebaliknya jika pengetahuan seseorang kurang maka kemungkinan akan berperilaku secara tidak baik sehingga pengendara yang pengetahuannya kurang maka akan berperilaku mengendarai sepeda motor secara tidak aman. Tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding dalam penelitian ini dimungkinkan adanya faktor lain yang lebih dominan dalam penelitian ini yaitu faktor pendidikan. Perilaku seseorang dapat dipengaruhi oleh banyak faktor lain.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya pada tahun 2009 yang menyebutkan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor yang sangat mendasari seseorang dalam berperilaku, pengetahuan bermanfaat bagi seseorang dalam memutuskan tindakan yang telah dia ambil baik atau buruk, benar atau salah sehingga seseorang yang memiliki pengetahuan yang sangat luas maka akan lebih bijak dalam memutuskan suatu tindakan dan pengetahuan tersebut membuat perilaku seseorang yang dilakukan akan bersifat lebih langgeng atau berkelanjutan.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut :

1. Umur pengendara berkisar antara 26 tahun sampai 62 tahun dengan rata-rata 44,28 tahun
2. Tingkat pendidikan pengendara yang menengah sebanyak 23 responden (59,0%)
3. Masa berkendara berkisar antara 5-25 tahun dengan rata-rata masa berkendara 15,87 tahun
4. Pengendara yang memiliki pengetahuan baik hanya sebanyak 12 pengendara (30,8%)
5. Pengendara yang memiliki perilaku aman sebanyak 20 pengendara (51,3%)
6. Pengendara sebagian besar tidak memakai alat pelindung diri berupa sarung tangan sebanyak 33 pengendara (84,6%)
7. Tidak ada hubungan antara umur dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor
8. Ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor
9. Tidak ada hubungan antara masa berkendara dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor
10. Tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek sepeda motor

#### B. Saran

1. Bagi pengendara ojek sepeda motor diharapkan selalu memeriksa semua kondisi kendaraan sepeda motor baik sebelum berkendara, saat

berkendara maupun setelah berkendara, sehingga bisa terciptanya keselamatan berkendara

2. Bagi pengendara ojek sepeda motor untuk menambahkan wawasan tentang pengetahuan safety riding yang baik, karena pengetahuan pengendara baik akan menghasilkan perilaku safety riding secara aman. Sehingga pengendara akan tahu pengetahuan-pengetahuan tentang safety riding.



## DAFTAR PUSTAKA

1. Marsaid, Hidayat, Ahsan. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang. *Jurnal Ilmu Keperawatan. Universitas Brawijaya Journal* 2013. p. 2.
2. Equipment IHM. Jam Berangkat dan Pulang Sekolah, Paling Rentan Kecelakaan. 2013 [cited 2016 31 Maret]; Available from: <http://www.pdpersi.co.id/>.
3. Kasih, R. P. (2015). "WHO Global Status Report: 1.25 Juta Orang Tewas di Jalan Raya." Retrieved 1 April, 2016, from <http://www.radiopelitakasih.com>. Jakarta.
4. Santoso IB. 5 Negara Dengan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Tertinggi di Dunia. In: Mardianto B, editor. 2016.
5. Negara BI. Kecelakaan Lalu Lintas Menjadi Pembunuh Terbesar Ketiga. 2013 [cited 2016 2 April]; Available from: <http://www.bin.go.id>.
6. Darat DJP. Profil dan Kinerja Ditjen Perhubungan Darat. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; 2013.
7. Jogja T. Satlantas Semarang Catat Ada 491 Kasus Kecelakaan. 2015 [cited 2016 07 April]; Available from: <http://jogja.tribunnews.com/2016/01/15/satlantas-semarang-catat-ada-491-kasus-kecelakaan>.
8. Rosihan A. Jenis Transportasi di Indonesia. 2013 [cited 2016 30 Mei]; Available from: <http://www.astalog.com/>.
9. KBBI. Transportasi di Indonesia. [cited 2016 9 Agustus]; Available from: <http://kbbi.web.id/ojek>.
10. Djoko Setijowarno dan Yovita Indrayanti. Peningkatan Peran Ojek sebagai Salah Satu Alternatif Angkutan. *Referensi Ilmiah Indonesia* (2010).
11. Kusmagi, Marte Agung. Keselamatan Berkendara di Jalan Raya. Depok: Raih Asa Sukses. 2010.

12. Ariwibowo R. Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Jurnal Kesehatan Masyarakat. 2013; 2.
13. Undang-undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
14. Suma'mur. Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja (Hiperkes). Jakarta: Sagung Seto; 2009.
15. Suma'mur. Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan. Jakarta: CV.Gunung Agung; 1998.
16. Winarsunu T. Psikologi Keselamatan Kerja. Malang: UMM Press; 2010.
17. Kemenkes. Kecelakaan di Industri. Depkes RI; 2004 [cited 2016 9 Agustus]; Available from: <http://www.depkes.go.id>.
18. Perwitaningsih R. Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Udinus Semarang. Semarang: Skripsi FKM Universitas Dian Nuswantoro; 2013.
19. Prima DW. Faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku safety riding pada mahasiswa fakultas X Universitas Diponegoro. Semarang: Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro; 2015.
20. Sumiyanto A. Pengaruh Sikap Individu dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada Remaja (Studi Kasus Siswa SMA Negeri 1 Semarang). Semarang: Skripsi Universitas Dian Nuswantoro; 2013.
21. Utari GC. Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Ketrampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Kesekamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi Tahun 2009 Jakarta: Skripsi Universitas Syarif Hidayatullah; 2010.
22. Priyono J. Pertumbuhan Kendaraan Bermotor. Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia; 2007; Available from: <http://www.aisi.or.id>.
23. Berlianto A. Safety Riding Community. 2007 [cited 2016 21 Mei]; Available from: <http://saft7.com>.

24. Indonesia MSF. Keselamatan Berkendara Aman dan Nyaman. Jakarta: PT. Astra Honda Motor; 2005.
25. Foundation MS. The Importance of Riding Unimpaired by Alcohol or Other Drugs: MSF; 2015. Available from: <https://www.msf-usa.org>.
26. Departemen Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat. Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia. 2009.
27. Nasional BS. Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua, Amandemen 1. Jakarta 2010 [cited 2016 20 Mei]; Available from: <http://sisni.bsn.go.id/>.
28. Organization WH. Manual keselamatan jalan untuk pengambil keputusan dan praktisi. Jakarta: Global Road Safety Partnership Indonesia; 2014.
29. MSF. Personal Protective Gear: Motorcycle Safety Foundation; 2015.
30. Darat DP. Kecelakaan Lalu Lintas dan Pencegahannya. Jakarta 2008 [cited 2016 20 Mei]; Available from: <http://www.hubdat.web.id/>.
31. Nawangwulan D. Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan di PT.Indocement Tunggul Prakasa Tbk Bogor 1997. Jakarta: Universitas Indonesia; 1998.
32. Tirtarahardja U, Sulo SLL. Pengantar Pendidikan. Revisi ed. Jakarta: Rineka Cipta; 2005.
33. Mubarak WI. Promosi Kesehatan. Yogyakarta: Graha Ilmu 2007.
34. Notoatmodjo S. Pengantar Pendidikan Kesehatan dan Ilmu Perilaku Kesehatan. Yogyakarta: Andi Offset; 2003.
35. Bahari A. Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas. Jakarta: Pustaka Yustisia; 2010.
36. Naning R. Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas. Surabaya: Bina Ilmu; 1983.
37. Indonesia KNR. Tentang Lalu Lintas dan Fungsi Polisi Lalu Lintas. Jakarta: Direktorat Lalu Lintas Polri; 2009.
38. WHO, 1984, Road Traffic Accidents in Developing Countries: Report of a WHO Meeting, World Health Organization (WHO), Geneva, Switzerland.

39. Notoatmodjo S. Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku. Jakarta: Rineka Cipta; 2007.
40. Sarwono SW. Psikologi Remaja Edisi Revisi. Jakarta: Raja Grafindo Pustaka; 2004.
41. Winardi. Motivasi dan Pemotivasian Dalam Manajemen. Jakarta: Raja Grafindo Persada; 2004.
42. Notoatmodjo S. Prinsip-Prinsip Dasar Ilmu Kesehatan Masyarakat. Jakarta: Rineka Cipta; 2006.
43. Wijayaningsih KS. Psikologi Keperawatan. Cetakan Pertama ed. Jakarta: Trans Info Media; 2014.
44. Notoatmodjo S. Kesehatan Masyarakat, Ilmu dan Seni. Jakarta: Rineka Cipta; 2010.
45. Ihsan F. Dasar-Dasar Kependidikan. Jakarta: PT. Rineka Cipta; 2005.
46. Mangkunegara AP. Perencanaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia. Bandung: Refika Aditama; 2003.
47. Undang-Undang Sistem Pendidikan Nasional No. 20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional.
48. Endarmoko E. Tesaurus Bahasa Indonesia. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama; 2006.
49. Notoatmodjo S. Pengantar Sumber Daya Manusia. Jakarta: Rineka Cipta; 2009.
50. Syah M. Psikologi Belajar. Jakarta: PT. Raja Grafindo; 2003.
51. Foster B. Pembinaan Untuk Peningkatan Kinerja Karyawan. Jakarta: PPM; 2001.
52. Manulang. Manajemen Personalialia. Jakarta: Ghalia Indonesia; 1984.
53. Ranupandojo. Manajemen Personalialia. Keempat ed. Yogyakarta: BPF; 2004.
54. Ahmadi D. Peningkatan Mutu Pendidikan Sebagai Sarana Pembangunan Bangsa. Jakarta: Balai Pustaka; 2004.
55. Arikunto S. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek. Jakarta: Rineka Cipta; 2006.

56. Fahmi U. Kesehatan Masyarakat Teori dan Aplikasi. Jakarta: Rajawali Pers; 2014.
57. Singarimbun M, Effendi S. Metode Penelitian Survei. Jakarta: LP3ES Indonesia; 2006.
58. Sastroasmoro S, Ismael S. Dasar-Dasar Metodologi Penelitian Klinis. Jakarta: Sagung Seto; 2011.
59. Sugiyono. Statistika Untuk Penelitian. Bandung: CV. Alfabeta; 2010.
60. Rukhfiati D. Hubungan Umur, Pengetahuan, Sikap, Dukungan Keluarga, Dukungan Teman Kerja Dengan Praktik Safety riding pada Karyawan Bisnis Development Representatif (BDR). Semarang: Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro; 2010.
61. Sugiyono. Metode Penelitian Administrasi. Bandung: Alfabeta; 2007.
62. Saryono. Metodologi Penelitian Kesehatan. Yogyakarta: Mitra Cendikia; 2010.
63. Hidayat AAA. Metode Penelitian Keperawatan dan Teknik Analisa Data. Jakarta: Salemba Medika; 2007.



# LAMPIRAN





UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SEMARANG  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Terakreditasi B SK BAN PT No: 047/BAN-PT/Ak-XIV/S1/XII/2011  
Jl. Kedungmundu Raya No. 18 Semarang Telp./Fax (024) 76740296/76740291

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Nomor : 301.../UNIMUS.A/PG/2016  
Lampiran : -  
Perihal : Permohonan Izin Studi Pendahuluan

Semarang, 21 Maret 2016

Kepada Yth.  
Ketua Ojek Sepeda Motor  
di Semarang

*Assalaamu'alaikum wa rahmatullahi wa bara kaatuh*

Sehubungan dengan penyusunan skripsi mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang, diperlukan studi pendahuluan untuk mendapatkan data-data sebagai bahan rujukan. Bersama ini kami sampaikan permohonan izin atas mahasiswa berikut:

Nama : Rizal Khakim  
NIM : A2A012026  
Judul Skripsi : Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang)

agar dapat melakukan studi pendahuluan sesuai judul skripsi tersebut di wilayah kerja Ojek Pangkalan Kedungmundu Kota Semarang.

Demikian permohonan ini kami sampaikan. Atas perhatian dan perkenannya kami sampaikan terima kasih.

*Wa billahit taufiq wal hidayah*

*Wassalaamu'alaikum wa rahmatullahi wa bara kaatuh.*

  
Dekan  
Miftakhuddin, SKM, M.Kes.  
NIK 28.6. 1026.025



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SEMARANG  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Terakreditasi B SK BAN PT No: 047/BAN-PT/Ak-XIV/S1/XII/2011  
Jl. Kedungmudu Raya No. 18 Semarang Telp./Fax (024) 76740296/76740291

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Nomor : 895/UNIMUS.A/PG/2016 Semarang, 20 Agustus 2016  
Lampiran : -  
Perihal : Permohonan Uji Validitas & Reabilitas Penelitian

Kepada Yth.  
Ketua Ojek Sepeda Motor  
di Semarang

*Assalaamu'alaikum wa rahmatullahi wa bara kaatuh*

Sehubungan dengan penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang, bersama ini kami sampaikan permohonan uji validitas dan reabilitas penelitian bagi mahasiswa berikut:

Nama : Rizal Khakim  
NIM : A2A012026  
Judul Penelitian : Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmudu Kota Semarang)

Demikian permohonan ini kami sampaikan. Atas perhatian dan perkenannya kami sampaikan terima kasih.

*Wa billahit taufiq wal hidayah*

*Wassalaamu'alaikum wa rahmatullahi wa bara kaatuh.*

  
Dekan  
Miftahuddin, SKM, M.Kes.  
NIK. 28.6. 1026.025



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SEMARANG  
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT

Terakreditasi B SK BAN PT No: 047/BAN-PT/Ak-XIV/S1/XII/2011  
Jl. Kedungmundu Raya No. 18 Semarang Telp./Fax (024) 76740296/76740291

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

Nomor : 846./UNIMUS.A/PG/2016  
Lampiran :-  
Perihal : Permohonan Izin Penelitian

Semarang, 20 Agustus 2016

Kepada Yth.  
Ketua Ojek Sepeda Motor  
di Semarang

*Assalaamu'alaikum wa rahmatullahi wa bara kaatuh*

Sehubungan dengan akan berakhirnya masa studi mahasiswa Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Semarang, salah satu kewajiban yang harus diselesaikan adalah penyusunan tugas akhir yaitu skripsi. Untuk itu diperlukan penelitian guna memperoleh data-data sebagai bahan penyusunan tugas akhir tersebut.

Bersama ini kami sampaikan permohonan izin untuk mahasiswa berikut:

Nama : Rizal Khakim  
NIM : A2A012026  
Judul Skripsi : Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding (Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmundu Kota Semarang)

agar dapat melakukan penelitian sesuai dengan judul skripsi tersebut.

Demikian permohonan ini kami sampaikan. Atas perhatian dan perkenannya kami sampaikan terima kasih.

*Wa billahit taufiq wal hidayah*

*Wassalaamu'alaikum wa rahmatullahi wa bara kaatuh.*

Dekan  
  
Miftakuddin, SKM, M.Kes.  
NIK 28.6. 1026.025

Lampiran 1



**Informed Consent**  
**Persetujuan Menjadi Responden**

Assalamualaikum Wr. Wb.

Selamat Pagi/Siang/Sore

Perkenalkan nama saya Rizal Khakim, mahasiswa S1 Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Semarang. Saya bermaksud melakukan penelitian mengenai “ Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding ”. Penelitian ini dilakukan sebagai tahap akhir dalam penyelesaian studi di Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muhammadiyah Semarang.

Saya harap saudara bersedia untuk menjadi responden dalam penelitian ini, dimana akan dilakukan wawancara yang terkait dengan penelitian. Semua informasi yang saudara berikan terjamin kerahasiannya.

Setelah saudara membaca maksud dan kegiatan penelitian diatas, maka saya mohon untuk mengisi nama dan tangan dibawah ini.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

---

---

Saya setuju untuk ikut serta dalam penelitian ini.

Nama :

Tanda Tangan :

Terima kasih atas kesediaan saudara untuk ikut serta di dalam penelitian ini.

Lampiran 2

**KUESIONER**

Terimakasih telah bersedia mengisi kuesioner ini. Kuesioner ini merupakan bagian dari salah satu penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Muhammadiyah Semarang.

Kuesioner ini dimaksudkan untuk mengetahui pendapat anda mengenai Pengetahuan Safety Riding dan Perilaku Safety Riding. Kami berharap anda jujur dan tidak ada unsur keterpaksaan dalam mengisi kuesioner ini dan sesuai dengan apa yang pernah anda alami. Kuesioner ini bersifat **RAHASIA, jadi tidak akan mempengaruhi pekerjaan Anda, kuesioner ini dimaksudkan untuk penelitian.**



**A. Identitas Responden**

1. No : .....
2. Nama : .....
3. Umur : ..... Tahun
4. Tingkat Pendidikan :  
 SD  
 SMP  
 SMA  
 Akademi/Perguruan Tinggi
5. Berapa lama Anda mengendarai sepeda motor ? ..... Tahun

## B. Pengetahuan Safety Riding

No	Pernyataan	Benar	Salah
1	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan		
2	Berkendara dalam keadaan mengantuk dan lelah dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara lain		
3	Pemeriksaan kendaraan merupakan hal penting untuk dilakukan, agar terhindar dari kecelakaan		
4	Penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cedera saat terjadi kecelakaan		
5	Penerapan keselamatan berkendara diterapkan secara lengkap yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara		
6	Service sepeda motor hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor		
7	Fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK untuk bebas terkena tilang dari petugas kepolisian		
8	Mentaati peraturan lalu lintas merupakan sarana penunjang keselamatan berkendara		
9	Sepeda motor berjalan di lajur kiri, penggunaan lajur kanan hanya untuk mendahului		
10	Mentaati peraturan lalu lintas ketika sedang ada polisi yang bertugas		
11	Dalam UU No.2 Tahun 2009 diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa SIM dan STNK		
12	Menerobos lampu warna merah diperbolehkan jika keadaan jalan sedang sepi		
13	Usia 16 tahun sudah diperbolehkan mengendarai sepeda motor, karena usia tersebut tidak membahayakan pengendara lain		

14	SIM yang sudah habis masa berlakunya tetap dapat digunakan		
15	Helm digunakan hanya untuk melindungi panas dan hujan		
16	Penggunaan helm hanya untuk jarak jauh saja, karena jarak dekat tidak akan menimbulkan bahaya kecelakaan lalu lintas		
17	Penggunaan helm standar SNI dapat meminimalkan cedera di kepala saat terjadi kecelakaan		



### C. Perilaku Safety Riding

No	Pertanyaan	Tidak Pernah	Jarang	Selalu
1	Apakah Anda selalu menyalakan lampu utama saat berkendara disiang hari ?			
2	Apakah Anda sebelum berkendara, selalu mengecek lampu rem bisa menyala atau tidak ?			
3	Apakah Anda mengecek kedua kaca spion sebelum berkendara ?			
4	Apakah Anda memakai jaket pengaman pada saat berkendara ?			
5	Apakah Anda selalu memakai sarung tangan saat berkendara ?			
6	Apakah Anda memakai sepatu yang menutupi mata kaki Anda saat berkendara ?			
7	Apakah Anda selalu membawa STNK setiap kali berkendara ?			
8	Apakah Anda selalu membawa SIM setiap kali berkendara ?			
9	Apakah Anda selalu memakai Helm standar saat berkendara ?			
10	Apakah Anda memberikan Helm standar kepada penumpang ?			
11	Apakah Anda mengecek ban sebelum berkendara ?			
12	Apakah Anda selalu menggunakan lampu riting kanan dan kiri Anda sebelum menikung ?			
13	Apakah Anda selalu mentaati peraturan lalu lintas ?			
14	Apakah Anda memeriksa komponen sepeda motor setelah berkendara ?			

Lampiran 3

**ANALISIS UNIVARIAT**

Frekuensi

**Statistics**

		Umur	Masa Berkendara	Pengetahuan	Perilaku
N	Valid	39	39	39	39
	Missing	0	0	0	0
Mean		44,28	15,87	11,00	17,00
Std. Deviation		10,438	4,021	2,911	3,934
Minimum		26	5	6	8
Maximum		62	25	16	26

Tabel Frekuensi

**Kategori Umur**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Muda	7	17,9	17,9	17,9
	Tua	32	82,1	82,1	100,0
	Total	39	100,0	100,0	

**Kategori Tingkat Pendidikan**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pendidikan Dasar	16	41,0	41,0	41,0
	Pendidikan Menengah	23	59,0	59,0	100,0
	Total	39	100,0	100,0	

### Kategori Masa Berkendara

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Baru	1	2,6	2,6	2,6
Lama	38	97,4	97,4	100,0
Total	39	100,0	100,0	

### Kategori Pengetahuan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kurang	19	48,7	48,7	100,0
Cukup	8	20,5	20,5	51,3
Baik	12	30,8	30,8	30,8
Total	39	100,0	100,0	

### Kategori Perilaku

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Aman	19	48,7	48,7	48,7
Aman	20	51,3	51,3	100,0
Total	39	100,0	100,0	

### Descriptive Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Minimum	Maximum
Perilaku	39	17,00	3,934	8	26

### One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Perilaku
N		39
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	17,00
	Std. Deviation	3,934
Most Extreme Differences	Absolute	,105
	Positive	,105
	Negative	-,088
Kolmogorov-Smirnov Z		,654
Asymp. Sig. (2-tailed)		,786

- a. Test distribution is Normal.
- b. Calculated from data.



## ANALISIS BIVARIAT

### Hubungan Umur dengan Perilaku

**Case Processing Summary**

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Kategori Umur * Kategori Perilaku	39	100,0%	0	0,0%	39	100,0%

**Kategori Umur \* Kategori Perilaku Crosstabulation**

		Kategori Perilaku		Total
		Tidak Aman	Aman	
Kategori Umur	Count	2	5	7
	Muda % within Kategori Umur	28,6%	71,4%	100,0%
	% within Kategori Perilaku	10,5%	25,0%	17,9%
	Count	17	15	32
	Tua % within Kategori Umur	53,1%	46,9%	100,0%
	% within Kategori Perilaku	89,5%	75,0%	82,1%
Total	Count	19	20	39
	% within Kategori Umur	48,7%	51,3%	100,0%
	% within Kategori Perilaku	100,0%	100,0%	100,0%

**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1,386 <sup>a</sup>	1	,239		
Continuity Correction <sup>b</sup>	,577	1	,447		
Likelihood Ratio	1,428	1	,232		
Fisher's Exact Test				,407	,225
Linear-by-Linear Association	1,350	1	,245		
N of Valid Cases	39				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,41.

b. Computed only for a 2x2 table

## Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku

### Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Kategori Pendidikan * Kategori Perilaku	39	100,0%	0	0,0%	39	100,0%

### Kategori Tingkat Pendidikan \* Kategori Perilaku Crosstabulation

		Kategori Perilaku		Total
		Tidak Aman	Aman	
Kategori Pendidikan	Count	13	3	16
	% within Kategori Pendidikan	81,3%	18,8%	100,0%
	% within Kategori Perilaku	68,4%	15,0%	41,0%
	Count	6	17	23
Pendidikan Menengah	% within Kategori Pendidikan	26,1%	73,9%	100,0%
	% within Kategori Perilaku	31,6%	85,0%	59,0%
	Count	19	20	39
	% within Kategori Pendidikan	48,7%	51,3%	100,0%
Total	% within Kategori Perilaku	100,0%	100,0%	100,0%

SEMARANG

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	11,493 <sup>a</sup>	1	,001		
Continuity Correction <sup>b</sup>	9,391	1	,002		
Likelihood Ratio	12,195	1	,000		
Fisher's Exact Test				,001	,001
Linear-by-Linear Association	11,198	1	,001		
N of Valid Cases	39				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7,79.

b. Computed only for a 2x2 table

## Hubungan Masa Berkendara dengan Perilaku

### Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Kategori Masa Berkendara * Kategori Perilaku	39	100,0%	0	0,0%	39	100,0%

### Kategori Masa Berkendara \* Kategori Perilaku Crosstabulation

		Kategori Perilaku		Total	
		Tidak Aman	Aman		
Kategori Masa Berkendara	Baru	Count	1	0	1
		% within Kategori Masa Berkendara	100,0%	0,0%	100,0%
		% within Kategori Perilaku	5,3%	0,0%	2,6%
	Lama	Count	18	20	38
		% within Kategori Masa Berkendara	47,4%	52,6%	100,0%
		% within Kategori Perilaku	94,7%	100,0%	97,4%
Total		Count	19	20	39
		% within Kategori Masa Berkendara	48,7%	51,3%	100,0%
		% within Kategori Perilaku	100,0%	100,0%	100,0%

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1,080 <sup>a</sup>	1	,299		
Continuity Correction <sup>b</sup>	,001	1	,979		
Likelihood Ratio	1,466	1	,226		
Fisher's Exact Test				,487	,487
Linear-by-Linear Association	1,053	1	,305		
N of Valid Cases	39				

a. 2 cells (50,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,49.

b. Computed only for a 2x2 table

## Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku

### Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Kategori Pengetahuan *	39	100,0%	0	0,0%	39	100,0%
Kategori Perilaku						

### Kategori Pengetahuan \* Kategori Perilaku Crosstabulation

		Kategori Perilaku		Total	
		Tidak Aman	Aman		
Kategori Pengetahuan	Kurang	Count	14	13	27
		% within Kategori Pengetahuan	51,9%	48,1%	100,0%
		% within Kategori Perilaku	73,7%	65,0%	69,2%
	Baik	Count	5	7	12
		% within Kategori Pengetahuan	41,7%	58,3%	100,0%
		% within Kategori Perilaku	26,3%	35,0%	30,8%
Total	Count	19	20	39	
	% within Kategori Pengetahuan	48,7%	51,3%	100,0%	
	% within Kategori Perilaku	100,0%	100,0%	100,0%	

### Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,345 <sup>a</sup>	1	,557		
Continuity Correction <sup>b</sup>	,058	1	,810		
Likelihood Ratio	,346	1	,556		
Fisher's Exact Test				,731	,406
Linear-by-Linear Association	,336	1	,562		
N of Valid Cases	39				

- a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,85.
- b. Computed only for a 2x2 table



## DOKUMENTASI



Pelaksanaan Uji Validitas



Pelaksanaan Uji Validitas



Pelaksanaan Wawancara



Pelaksanaan Wawancara



Pelaksanaan Wawancara



Pelaksanaan Pengamatan



Pelaksanaan Wawancara