

SKRIPSI
FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU
***SAFETY RIDING* PADA REMAJA DI SMA NEGERI 7**
KOTA BENGKULU



Oleh :
DINA ASTUTI
NIM : P05170116017

KEMENTERIAN KESEHATAN REPUBLIK INDONESIA
POLITEKNIK KESEHATAN KEMENKES BENGKULU
PROGRAM STUDI PROMOSI KESEHATAN
PROGRAM SARJANA TERAPAN
TAHUN 2020

HALAMAN JUDUL

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU
SAFETY RIDING PADA REMAJA DI SMA NEGERI 7
KOTA BENGKULU**

Skripsi ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Sains Terapan Promosi Kesehatan (Str.Kes)

Disusun Oleh:

DINA ASTUTI

P05170116 017

**KEMENTERIAN KESEHATAN REPUBLIK INDONESIA
POLITEKNIK KESEHATAN KEMENKES BENGKULU
PROGRAM STUDI PROMOSI KESEHATAN
PROGRAM SARJANA TERAPAN
TAHUN 2020**

LEMBAR PERSETUJUAN

SKRIPSI

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU
SAFETY RIDING PADA REMAJA DI SMA NEGERI 7
KOTA BENGKULU TAHUN 2020**

Yang dipersiapkan dan dipresentasikan oleh:

DINA ASTUTI

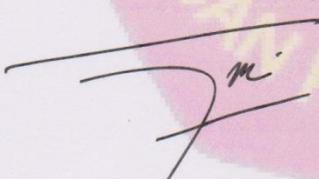
P05170116 017

Skripsi Ini Telah Diperiksa dan Disetujui
Untuk Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji
Program Studi Promosi Kesehatan Program Sarjana Terapan
Poltekkes Kemenkes Bengkulu
Pada Tanggal 2 Mei 2020

Mengetahui:
Pembimbing Skripsi

Pembimbing I

Pembimbing II


Sri Sumiati AB, S.Pd., M.kes
NIP.195701101981032002


Dino Sumaryono, SKM., MPH
NIP. 197303051997021002

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU
SAFETY RIDING PADA REMAJA DI SMA NEGERI 7
KOTA BENGKULU TAHUN 2020

Disusun oleh:

DINA ASTUTI

P05170116 017

Telah diujikan di depan Penguji Skripsi Program Studi Promosi Kesehatan
Program Sarjana Terapan Poltekkes Kemenkes Bengkulu
Pada tanggal 5 Juni 2020
Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima

Tim Penguji

Ketua Penguji

Reka Lagora M, SST., M.Kes

NIP.198203202002122001

Penguji II

Sri Sumjati AB, S.Pd., M.Kes

NIP. 195701101981032002

Penguji I

Ismiati, SKM., M.Kes

NIP.197807212001122001

Penguji III

Dino Sumaryono, SKM., MPH

NIP. 197303051997021002

Mengesahkan,

Ketua Program Studi Promosi Kesehatan Program Sarjana Terapan
Poltekkes Kemenkes Bengkulu




Linda, SST., M.Kes

NIP. 196909011989032001

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Dina Astuti

NIM : P0 5170116 017

Judul Skripsi : Faktor- faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa penelitian ini adalah betul-betul hasil karya saya dan bukan hasil penjiplakan dari hasil karya orang lain.

Demikian pernyataan ini dan apabila kelak dikemudian hari terbukti dalam penelitian ada unsur penjiplakan, maka saya bersedia mempertanggung jawabkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Bengkulu, Juni 2020
Peneliti



Dina Astuti
P05170116017

BIODATA



1. Nama : Dina Astuti
2. Tempat, Tanggal Lahir : Bengkulu, 11 Juni 1998
3. Alamat : Dusun Tanjung Sakti, Desa Pondok Kelapa,
Kec. Pondok Kelapa, Bengkulu Tengah
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Anak ke : 3 (tiga)
7. Institusi : Politeknik Kesehatan Kementerian
Kesehatan Bengkulu
8. Jurusan : Promosi Kesehatan
9. Prodi : Promosi Kesehatan Program Sarjana
Terapan
10. Email : dina.astuti11698@gmail.com
11. Riwayat Pendidikan :
 1. SDN 14 Pondok Kelapa 2004 - 2010
 2. SMPN 1 Bengkulu Tengah 2010 - 2013
 3. SMAN 3 Bengkulu Tengah 2013 - 2016
 4. Poltekkes Kemenkes Bengkulu 2016 – sekarang

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global yang terjadi seiring dengan pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Jumlah kematian yang disebabkan oleh kecelakaan telah mencapai 1,35 juta jiwa di setiap tahunnya yang 90% terjadi di negara-negara berkembang yang hanya memiliki 54% kendaraan di dunia. Kecelakaan lalu lintas menjadi peringkat ke delapan sebagai penyebab kematian untuk semua umur dan penyebab kematian utama pada orang dengan rentang umur 5-29 tahun. Penyebab dari kecelakaan lalu lintas diakibatkan oleh beberapa faktor yaitu faktor pengendara, faktor kendaraan, faktor lingkungan dan faktor jalanan yaitu sarana dan prasarana. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku *Safety Riding* Remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan metode *Cross Sectional*. Sampel pada penelitian ini adalah siswa-siswi kelas X dan XI di SMAN 7 Kota Bengkulu dengan jumlah 74 orang. Pengambilan sampel menggunakan teknik sampling dengan *Proportionate Stratified Random Sampling*. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan uji statistik *Chi Square*. Hasil penelitian ini diperoleh 4 variabel independen yang berhubungan dengan variabel dependen yaitu perilaku *safety riding* antara lain pengetahuan (*P value* 0,02) , sikap (*P value* 0,00) , jenis kelamin (*p value* 0,01) dan pengalaman berkendara (*p value* 0,00), serta variabel independen yang tidak berhubungan yaitu umur (*p value* 0,551) .

Diharapkan dapat diadakan penyuluhan mengenai *safety riding* di sekolah untuk meningkatkan pengetahuan , sikap tentang *safety riding*.

Kata Kunci : Kecelakaan Lalu lintas, Safety Riding, Remaja

ABSTRACT

Traffic accidents are a global problem that occurs along with the shifting patterns of diseases from infectious diseases to non-communicable diseases. The number of deaths caused by accidents has reached 1.35 million people each year, 90% of which occur in developing countries which only have 54% of vehicles in the world. Traffic accidents are ranked eighth as the cause of death for all ages and the main cause of death in people aged 5-29 years. The causes of traffic accidents are caused by several factors, namely driver factors, vehicle factors, environmental factors and road factors, namely facilities and infrastructure. This study aims to determine the factors associated with Teenage Safety Riding Behavior at SMAN 7 Bengkulu City.

This type of research is quantitative research with cross sectional methods. The sample in this study were students of class X and XI at SMAN 7 Bengkulu City with a total of 74 people. Sampling using a sampling technique with Proportionate Stratified Random Sampling. Data analysis in this study used the Chi Square statistical test. The results of this study obtained 4 independent variables related to the dependent variable, namely knowledge (p-value 0.02), attitude (p-value 0.00), gender (p-value 0.01), and driving experience (p-value 0.00), as well as independent variables that are not related to the age (p-value 0.551). This study concludes that there is a relationship between knowledge, attitude, gender and driving experience with Safety Riding behavior, and there is no relationship between age and Safety Riding behavior in adolescents at SMAN 7 Bengkulu City.

It is hoped that a conference on driving safety can be held at school to increase knowledge, attitudes about safety riding.

Keywords: Traffic Accidents, Safety Riding, Teenagers

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah saya ucapkan Kehadirat Tuhan ALLAH SWT, atas nikmat sehat, ilmu dan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini berjudul “ Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu”

Dalam penyusunan skripsi ini saya mendapatkan bimbingan dan bantuan baik materi maupun nasehat dari berbagai pihak sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Oleh karena itu saya mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Darwis, S.Kp, M.Kes, selaku Direktur Politeknik Kesehatan Kementerian Kesehatan Bengkulu.
2. Linda, SST., M.Kes, selaku Ketua Jurusan Promosi Kesehatan Poltekkes Kemenkes Bengkulu yang sudah banyak membantu memberikan dukungan selama penyusunan skripsi ini.
3. Sri Sumiati AB, S.Pd., M.kes, selaku pembimbing I, dalam penyusunan skripsi ini yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, arahan, dan masukan sehingga skripsi dapat terselesaikan dengan baik.
4. Dino Sumaryono.,SKM., MPH selaku pembimbing II, dalam penyusunan skripsi ini yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, arahan, dan masukan sehingga skripsi dapat terselesaikan dengan baik.
5. Seluruh dosen dan staf jurusan Promosi Kesehatan Poltekkes Kemenkes Bengkulu.

6. Orang tua, keluarga tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan motivasi kepada penulis. Terkhusus Ayah dan Ibu saya Markoni dan Ibu Harida Takariwati serta Kakak Fery Kurniawan dan Fredy Saputra.
7. Seluruh teman-teman DIV Promosi Kesehatan yang sudah berjuang bersama hingga hari ini. Terkhusus *Ideal Wives team* yaitu Dea, Deviola, Eka, Rahmi, Vanisa, dan Uly.

Saya menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan Skripsi ini masih banyak terdapat kekeliruan dan kekhilafan baik dari segi penulisan maupun penyusunan, oleh karena itu saya mengharapkan saran dan bimbingan dari berbagai pihak agar saya dapat berkarya lebih baik dan optimal lagi di masa yang akan datang.

Saya berharap semoga skripsi yang telah saya susun ini dapat bermanfaat bagi semua pihak serta dapat membawa perubahan positif terutama bagi saya sendiri dan mahasiswa Jurusan Promosi Kesehatan Bengkulu lainnya.

Bengkulu, Juni 2020

Dina Astuti

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN	iv
RIWAYAT PENELITI.....	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR BAGAN.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR SINGKATAN.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xv

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah Penelitian	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	5
E. Keaslian Penelitian.....	6

BAB II TINJAUAN TEORI

A. Kecelakaan Lalu Lintas.....	8
1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas	8
2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas	8
3. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas.....	10
B. Safety Riding.....	11
1. Definisi Safety Riding.....	11
2. Komponen Safety Riding.....	12
C. Perilaku Safety Riding	18
1. Definisi Perilaku Safety Riding	18
D. Faktor-faktor yang mempengaruhi Perilaku Safety Riding	20
1. Pengetahuan	20
2. Sikap.....	26
3. Umur	28
4. Jenis Kelamin	29
5. Pengalaman	30
E. Remaja.....	30
1. Definisi Remaja.....	30
2. Tahapan Perkembangan Remaja	31
3. Perkembangan remaja	32
F. Kerangka Teori.....	35

BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Desain Penelitian.....	36
B. Kerangka Konsep.....	36
C. Definisi Operasional.....	37
D. Populasi dan Sampel.....	39
E. Tempat dan Waktu Penelitian.....	43
F. Instrument dan Bahan Penelitian.....	43
G. Teknik Pengumpulan Data.....	43
H. Teknik Pengolahan Data.....	43
I. Analisis Data.....	45
J. Alur Penelitian.....	46
K. Etika Penelitian.....	47
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian.....	50
B. Pembahasan.....	58
C. Keterbatasan penelitian.....	69
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan.....	71
B. Saran.....	72
DAFTAR PUSTAKA.....	73
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.2 Keaslian Penelitian.....	6
Tabel 3.3 Definisi Operasional	37
Tabel 3.4 Jumlah sampel tiap kelas.....	42
Tabel 3.5 Interpretasi Data.....	45
Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden	50
Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Responden berdasarkan Pengetahuan.....	51
Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Responden berdasarkan Sikap.....	51
Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Responden berdasarkan Perilaku.....	52
Tabel 4.5 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding.....	53
Tabel 4.6 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Safety Riding.....	54
Tabel 4.7 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Umur dengan Perilaku Safety Riding.....	55
Tabel 4.8 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara Umur dengan Perilaku Safety Riding.....	56
Tabel 4.9 Hasil Uji <i>Chi-Square</i> Hubungan antara pengalaman berkendara dengan Perilaku Safety Riding	57

DAFTAR BAGAN

Bagan 2.2 Kerangka Teori	35
Bagam 3.1 Desain Penelitian	36
Bagan 3.2 Kerangka Konsep.....	37

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.4 Alur Penelitian.....	46
---------------------------------	----

DAFTAR SINGKATAN

WHO	= <i>World Health Organization</i>
UU	= Undang-undang
BPS	= Badan Pusat Statistik
SMAN	= Sekolah Menengah Atas Negeri
UKS	=Unit Kesehatan Sekolah
APD	= Alat Pelindung Diri
Riskesmas	= Riset Kesehatan Dasar
SIM	= Surat izin mengemudi
SNI	= Standar Nasional Indonesia

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Organisasi Penelitian

Lampiran 2 : Jadwal Kegiatan Penelitian

Lampiran 3 : Surat Pengantar Permohonan Untuk Menjadi Responden

Lampiran 4 : Surat Persetujuan Menjadi Responden

Lampiran 5 : Lembar Kuesioner

Lampiran 6 : Etical Clearence

Lampiran 7 : Dokumentasi

Lampiran 8 : Lembar Bimbingan Skripsi

Lampiran 9 : Surat Izin Penelitian

Lampiran 10 : Surat Selesai Penelitian

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global yang terjadi seiring dengan pergeseran pola penyakit dari penyakit menular ke penyakit tidak menular. Jumlah kematian yang disebabkan oleh kecelakaan telah mencapai 1,35 juta jiwa di setiap tahunnya yang 90% terjadi di negara-negara berkembang yang hanya memiliki 54% kendaraan di dunia. Kecelakaan lalu lintas menjadi peringkat ke delapan sebagai penyebab kematian untuk semua umur dan penyebab kematian utama pada orang dengan rentang umur 5-29 tahun. Sebanyak 50% korban meninggal di jalan adalah pengguna jalan yang rentan, yaitu pengendara sepeda motor, pengendara sepeda atau pejalan kaki. Jika tidak adanya upaya berkelanjutan dalam penanganan masalah ini, dapat prediksi bahwa kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian ketujuh pada tahun 2030 (WHO, 2018)

Angka cedera yang menyebabkan kegiatan sehari-hari terganggu di Indonesia terus meningkat dari tahun ke tahun dari data riskesdas 2007 yaitu sebesar 7,5% menjadi 9,25% pada tahun 2018 . Proporsi tempat terjadinya cedera tertinggi adalah di jalan raya dan Lingkungan rumah yaitu 44,7% dan 31,4% . Proporsi cedera di sebabkan oleh kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah 2,2% dengan prevalensi umur terbanyak adalah pada rentang umur 15-24 tahun yaitu sebesar 49%. Penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas adalah

disebabkan oleh mengendarai sepeda motor yaitu 72,7%. (Kemenkes RI, 2018)

Provinsi Bengkulu proporsi cedera disebabkan kecelakaan lalu lintas menduduki peringkat ke-6 tertinggi di Indonesia sebesar 3%. Dengan Proporsi kecelakaan lalu lintas sedang mengendarai sepeda motor sekitar 75%. (Kemenkes RI, 2018). Angka kecelakaan lalu lintas dan kerugian material yang dialami provinsi Bengkulu mengalami peningkatan dari tahun 2017 ke tahun 2018, pada tahun 2017 terjadi 622 kejadian dengan kerugian material sebesar Rp. 2.237.150.000 meningkat pada tahun 2018 menjadi 649 kejadian dengan kerugian material sebesar Rp. 2.393.800.000,-. (Badan Pusat Statistik Provinsi Bengkulu, 2019)

Data dari Satlantas Polres Kota Bengkulu mencatat kejadian laka lintas berdasarkan umur pada tahun 2018 sebanyak 123 kejadian dengan jumlah korban 215 orang, korban terbanyak adalah pada umur 16-25 tahun yaitu 61 orang atau 28 %. Pada tahun 2019 dari bulan Januari hingga September tercatat kejadian laka lintas sebanyak 100 kejadian dengan jumlah korban 125 orang terbanyak sama dengan tahun 2018 yaitu umur 16-25 tahun sebanyak 43 orang.

Ada beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas yaitu faktor pengendara, faktor kendaraan, faktor lingkungan dan faktor jalanan yaitu sarana dan prasarana (Raharjo, 2014). Tingginya angka kematian akibat kecelakaan di umur remaja adalah disebabkan rendahnya pengetahuan terhadap resiko bahaya yang ada di jalan raya, pengendara

dengan umur remaja sangat sering menempatkan diri dalam posisi bahaya dengan tidak memakai kelengkapan berkendara dan tidak mematuhi lalu lintas.(Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018).

Perilaku *Safety Riding* atau keselamatan berkendara merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas. (Asdar, 2013). Diperlukan menerapkan perilaku *Safety Riding* sejak dini agar kecelakaan lalu lintas tidak terus berlanjut. Perilaku berkendara yang dikatakan aman yaitu harus menguasai teknis kendaraan yang cukup memadai, mampu mengendalikan dan menguasai kendaraan dengan baik, memahami peraturan lalu lintas dan fasilitas pendukungnya, memahami dengan baik hal-hal yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan, serta memiliki sikap dan perilaku yang lebih sabar, toleran, hati-hati, waspada, serta menghormati dan menghargai orang lain maupun diri sendiri. (Kementerian Perhubungan, 2013).

Penelitian yang dilakukan oleh Utari (2010) ada beberapa faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety Riding* diantaranya pengetahuan, sikap, persepsi dan ketrampilan mengendarai. penelitian lainnya juga yang dilakukan oleh Aeni (2010) menyatakan bahwa pengalaman berkendara ada hubungan dengan perilaku *Safety Riding*.

Berdasarkan survey pendahuluan yang dilakukan pada tanggal 24 Oktober 2019 di SMAN 7 Kota Bengkulu, Penelitian melakukan wawancara kepada 5 orang remaja yang mengendarai sepeda motor. Hasil wawancara dari 5 orang remaja tersebut menyebutkan bahwa seluruhnya pernah

mengalami kecelakaan lalu lintas dan remaja merasa dampak dari kecelakaan lalu lintas tersebut adalah material, tidak bisa sekolah, serta trauma. Survey pendahuluan juga dengan melihat data UKS, sebanyak 26 siswa mengalami cedera atau luka-luka dikarenakan kecelakaan lalu lintas sepanjang bulan januari hingga oktober 2019. Berdasarkan beberapa uraian diatas peneliti ingin mengetahui “Faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu”

B. Rumusan Masalah

Meningkatnya angka kecelakaan pada umur remaja pada tahun 2018 ke 2019 dan meningkatnya kerugian material akibat kecelakaan lalu lintas di Provinsi Bengkulu. Berdasarkan survey data dari Satlantas Polres Kota Bengkulu dari Tahun 2017 hingga Tahun 2019.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas masalah dalam penelitian ini adalah “Apa saja Faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu”.

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu yang meliputi pengetahuan, sikap, pengalaman berkendara, umur dan jenis kelamin.

2. Tujuan Khusus

- a. Diketahui karakteristik remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu

- b. Diketahui hubungan pengetahuan remaja dengan Perilaku *Safety Riding* di SMAN 7 Kota Bengkulu.
- c. Diketahui hubungan sikap remaja dengan Perilaku *Safety Riding* di SMAN 7 Kota Bengkulu.
- d. Diketahui hubungan umur remaja dengan Perilaku *Safety Riding* di SMAN 7 Kota Bengkulu
- e. Diketahui hubungan jenis kelamin remaja dengan Perilaku *Safety Riding* di SMAN 7 Kota Bengkulu
- f. Diketahui hubungan pengalaman remaja dengan Perilaku *Safety Riding* di SMAN 7 Kota Bengkulu.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Sekolah

Hasil penelitian diharapkan dapat memberikan masukan bagi pengelola sekolah untuk meningkatkan kualitas siswa/i di SMAN 7 Kota Bengkulu tentang *Safety Riding*

2. Bagi Responden

Dapat bermanfaat dan menambah pengetahuan serta dapat diterapkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Dapat menjadi referensi dalam membuat penelitian berikutnya dan memperluas penelitian tentang *Safety Riding*.

E. Keaslian

No	Peneliti (Tahun)	Judul	Desain	Variabel bebas dan variabel terikat	Hasil	Perbedaan Penelitian
1	Dina Lumurna Setyowati, Ade Rahmat Firdaus, Nur Rohmah (2018)	Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada siswa sekolah menengah atas di Kota Samarinda	Cross Sectional Study	Variabel bebas : perilaku saat berkendara di jalan raya Variabel terikat : kecelakaan lalu lintas	Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan antara perilaku saat berkendara yaitu melanggar lampu lalu lintas menelpn saat berkendara mengirim sms saat berkendara merokok saat berkendara dan berkendara lebih dari 2 orang dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.	Variabel penelitian, tempat, waktu, popoulasi, sampel dan tahun penelitian
2	Gineung Cynthia Utari (2010)	Hubungan pengetahuan, sikap, persepsi dan keterampilan mengendarai mahasiswa terhadap perilaku kseslamatan berkendara (Safety Riding) Di Universitas Guna Darma	Cross Sectional Study	Variabel bebas : Pengetahuan, sikap, persepsi dan keterampilan mengendara Variabel terikat : Perilaku keselamatan berkendara (Safety Riding)	Terdapat hubungan pada sikap da ketrampilan berkendara dengan perilaku safety riding , sedangkan pengetahuan dan persepsi tidak terdapat hubungan dengan perilaku safety riding.	Variabel penelitian, tempat, waktu, popoulasi, sampel dan tahun penelitian

3	Quratul Aeni (2016)	Faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada Mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor	Cross Sectional	Variabel bebas : Faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Variabel Terikat : Perilaku safety Riding	Tidak ada hubungan pengetahuan dan sikap dengan perilaku safety riding, ada hubungan pengalaman dengan perilaku safety riding	Variabel penelitian, tempat, waktu, popoulasi, sampel dan tahun penelitian
4	Sariwulan (2018)	Analisis pengaruh jenis kelamin dalam perilaku berkendara pelajar dan mahasiswa terhadap kecelakaan lalu lintas di kota mataram dengan menggunakan metode sem (structural equation modelling)	Structural Equation Modeling	Variabel bebas : pengaruh jenis kelamin dalam perilaku berkendara pelajar dan mahasiswa Variabel terikat : kecelakaan lalu lintas	Perbedaan gender berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara berdasarkan nilai probabilitas (P) = 0.000 (<0.001).	Jenis penelitian variabel penelitian, tempat, waktu, popoulasi, sampel dan tahun penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kecelakaan Lalu lintas

1. Definisi Kecelakaan Lalu Lintas

Definisi kecelakaan lalu lintas menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sesuatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/ atau kerugian harta benda.

2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas

Secara umum menurut Raharjo (2014) ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu :

a. Faktor Pengendara / Manusia

Faktor pengemudi atau manusia merupakan faktor yang paling dominan dari penyebab kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar kejadian kecelakaan lalu lintas didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran itu sendiri terjadi karena kesengajaan dari pengemudi, ketidak tahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat aturan yang berlaku bahkan bisa pura-pura tidak melihat. Manusia sebagai pengendara juga sering ugal-ugalan saat mengemudi sepeda motor. Banyak sekali kecelakaan lalu lintas di akibatkan karena pengendara membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing emosi oleh ulah pengguna

jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk memacau kendaraan.

b. Faktor kendaraan

Faktor kendaraan yang menjadi penyebab kecelakaan adalah kondisi kendaraan yang tidak baik, misalnya ban pecah, rem yang tidak berfungsi dan sebagainya. Faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan dalam penyebab kecelakaan adalah lakukan perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, selain itu ada kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler.

c. Faktor Jalanan

Faktor jalan yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas adalah masih buruknya infrastruktur jalan. Seperti kondisi jalan yang rusak dan berlubang. Faktor jalan terkait dengan kecepatan, rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pengunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan.

d. Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan disini adalah faktor cuaca yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Keadaan lingkungan seperti kondisi hujan mempengaruhi kendaraan seperti jarak pandang yang menjadi lebih pendek, jalan yang licin, jarak pengereman yang menjadi lebih jauh.

Asap dan kabut juga mengganggu jarak pandang terutama di daerah pegunungan yang sering muncul kabut.

3. Dampak Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 Tentang Sarana dan Prasarana Jalan Raya dan Lalu lintas, dampak dari kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 berdasarkan katagori kondisi korban :

- a. Meninggal dunia adalah korban kecelakaan yang telah dipastikan meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka paling lama 30 hari setelah kejadian.
- b. Luka Berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat atau harus dirawat dirumah sakit dalam jangka waktu yang lebih dari 30 hari sejak kecelakaan. Suatu keadaan dapat digolongkan dalam kondisi cacat apabila ada anggota badan yang hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih selamanya.
- c. Luka Ringan adalah kondisi korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap di rumah sakit dari 30 hari.

Kecelakaan lalu lintas menyebabkan dampak negatif bagi korbannya, baik itu dampak fisik yaitu cedera hingga kematian juga menimbulkan dampak psikologis. Dampak psikologis ini biasanya berupa kecemasan, trauma, depresi, dan gangguan disosiatif terhadap korban kecelakaan. Faktor yang mempengaruhi berasal dari dalam atau disebut internal yaitu berupa motivasi, kecerdasan, kepribadian yang

introvert atau ekstrovet dan faktor dari luar atau disebut eksternal berupa dukungan keluarga dan teman dari korban kecelakaan lalu lintas. (Hanggoro Putro, 2013).

B. *Safety Riding* dan Kecelakaan Lalu Lintas

1. Definisi *Safety Riding*

Safety Riding atau Keselamatan Berkendara adalah suatu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak kecelakaan lalu lintas. Selain itu, *Safety Riding* juga didefinisikan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu keadaan dimana kita tidak dalam keadaan membahayakan pengendara lain dan sadar akan kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita.(Pramitasari dkk, 2014)

Menurut Ditjen Perhubungan Darat (2009) di dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia perilaku keselamatan berkendara atau *Safety Riding*, meliputi pengendara kendaraan bermotor yang diwajibkan memiliki SIM, mematuhi segala hukum yang telah diatur dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di dalam Undang-undang tersebut dijelaskan persiapan berkendara dan perlengkapan yang tepat untuk keselamatan pengendara, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan bermotor.

2. **Komponen *Safety Riding***

Terdapat beberapa komponen dalam *Safety Riding* yang harus diperhatikan yaitu : (Departemen Perhubungan RI, 2009)

a. Kondisi pengendara

Menurut Ditjen Perhubungan darat (2009) Konsep *Safety Riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*, merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat 4 (empat) kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut, yaitu:

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

- 3) Sikap dan mental (Attitude), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu arrogant driving dapat dihindarkan.

Dalam mengendarai sepeda motor kondisi tubuh harus dalam keadaan tetap prima. Ada beberapa faktor yang menjadi penghambat yang harus diperhatikan dalam berkendara yaitu :

- 1) Alkohol, pada saat berkendara pengemudi sangat tidak boleh dalam memiliki kandungan kadar alkohol 0,5 di dalam darah. Alkohol dalam jumlah sedikitpun akan mempengaruhi penilaian dan keseimbangan. Misalnya, alkohol memberi rasa percaya diri yang semu, membuat sulit melakukan lebih dari satu hal dalam saat bersamaan, dan dapat membuat lelah.
- 2) Obat-obatan lain, pengendara harus apabila mengkonsumsi obat-obatan yang mungkin mempengaruhi dalam berkendara, misalnya obat yang menyebabkan kantuk. Berkonsultasi dengan dokter atau ahli farmasi apabila memiliki kondisi kesehatan yang tidak baik untuk mencari tahu apakah dapat diberikan izin untuk berkendara.
- 3) Kelelahan, dalam mengendarai sepeda motor harus memiliki stamina yang lebih di banding kendaraan lain. dalam kondisi kelelahan akan

mengurangi kemampuan dalam berkonsentrasi sehingga pengendara akan kesulitan untuk mengambil keputusan saat berkendara. Pada saat kelelahan juga mempengaruhi keseimbangan dan pandangan. Selalu jaga kebugaran tubuh dengan istirahat yang cukup, tidur 8 jam sehari dan menjaga kebugaran tubuh dengan rajin berolahraga minimal 30 menit sehari serta mengkonsumsi makanan yang sehat yaitu makanan dengan menu seimbang terdapat buah dan sayur

b. Penggunaan alat keamanan

1) Helm

Helm merupakan alat pelindung diri pengendara sepeda motor yang paling wajib, baik untuk pengendara maupun untuk penumpang dengan tujuan mengurangi dampak cedera yang terjadi apabila mengalami kecelakaan. Di dalam Undang-undang No.22 tahun 2009 telah ditetapkan pengendara sepeda motor harus menggunakan helm yang telah berstandar nasional indonesia (SNI) yang dapat di ketahui dengan adanya tanda SNI pada helm.

Hal yang harus diperhatikan pada helm adalah helm harus dalam kondisi yang baik, periksa selalu helm secara berkala, ikat helm dengan benar saat digunakan, dapat mudah terlihat, misalnya dengan mempertimbangkan warnanya, dan selalu dalam kondisi yang bersih.

2) Pelindung mata dan wajah

Pelindung mata dan wajah sangat dibutuhkan saat berkendara untuk memberikan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil dan bebatuan. Jika menggunakan kacamata saat berkendara pastikan kacamata yang cocok dipakai saat berkendara, jangan menggunakan kaca mata hitam saat berkendara dimalam hari.

3) Jaket

Jaket ini melindungi diri dari cedera apabila terjadi kecelakaan dan membuat nyaman pada saat berkendara dalam berbagai kondisi cuaca. Pada saat berkendara gunakan jaket dan celana yang menutup seluruh lengan dan kaki, membuat hangat dan tetap kering. Bahan jaket kulit dapat melindungi dari gesekan dan gunakan warna yang terang agar terlihat oleh pengendara lain.

4) Sarung tangan

Sarung tangan berfungsi melindungi apabila terjadi kecelakaan dengan mengurangi gesekan dan benturan pada tangan. Menggunakan sarung tangan perlu diperhatikan sarung tangan harus tetap dapat memberikan kemampuan untuk menggenggam setang motor dan mengendalikan motor

5) Sepatu

Sepatu harus dapat melindungi kaki apabila terjadi benturan, sepatu untuk pengendara sepeda motor terbuat dari kulit atau bahan sintetis yang kuat. Sepatu harus memiliki alas yang mampu

menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai perlindungan tambahan. Sepatu tidak memiliki anting-anting, tali atau sisi elastis yang dapat menyebabkan tersangkut pada motor atau pada saat berkendara.

c. Kondisi kendaraan

Sebelum melakukan perjalanan dengan sepeda motor pengendara harus memeriksa keadaan motor terlebih dahulu untuk memastikan tidak ada kendala di motor dan siap untuk di kendarai.

Hal yang harus diperhatikan tersebut meliputi :

1) Alat Kendali

- Rem : periksa rem depan dan belakang secara bersamaan. Rem harus bis menghentikan kendaraan dengan baik.
- Kopling dan gas : alat tersebut harus berfungsi baik. Gas harus bisa berbalik ketika dilepas.
- Kabel-kabel : pastikan dalam kondisi yang baik dan tidak ada yang terurai.

2) Ban

Selalu periksa tekanan ban khususnya dalam kondisi ban masih dingin. Tapak ban harus dalam kondisi memiliki alur kedalamnya minimal 1mm, karena ban yang rata akan membuat licin. Selalu periksa ban apakah terdapat kerusakan seperti pecah, paku, atau pun benda tajam lainnya.

3) Lampu dan sein

Selalu pastikan lampu dan sein selalu dalam keadaan bersih dan dapat berfungsi.

- Indikator : periksa semua lampu sein dan pastikan dapat berkedip dan cukup terang sehingga dapat terlihat dengan baik.
- Lampu utama : periksa lampu utama dengan menaruh tangan didepan lampu dalam keadaan menyala untuk memastikan lampu bekerja dengan baik.
- Lampu rem : cobalah rem dan pastikan lampu rem dapat menyala.
- Klason : periksa klakson pastikan dapat berbunyi dengan baik.

4) Spion

Selalu bersihkan spion dan mengatur posisi spion sebelum berkendara karena mengatur spion saat berkendara sangat berbahaya karena mengganggu konsentrasi pengendara. pastikan spion dalam keadaan baik dapat memantulkan dengan jelas.

5) Rantai

Periksa rantai apakah telah dilumasi dan setelahnya telah tepat. Rantai sepeda motor harus dilengkapi dengan pelindung agar pakaian tidak tersangkut saat berkendara.

d. Hal yang diperhatikan saat berkendara

- a. Selalu tebarkan pandangan kedepan, selalu fokus, dan waspada dengan apa yang ada didepan

- b. Posisi tubuh : haruslah senyaman mungkin, duduklah dekat dengan stang agar mudah menjangkaunya agar tidak kesulitan saat membelok
- c. Tidak menggunakan Handphone saat berkendara karena akan mengganggu konsentrasi
- d. Tidak membawa penumpang lebih dari 1 orang dan tidak membawa barang berlebihan
- e. Berjalan di jalur kiri, jalur kanan hanya untuk mendahului
- f. Menyalakan lampu sein selama 2 detik sebelum berbelok dan selalu memperhatikan kaca spion untuk melihat keadaan di belakang
- g. Tidak mudah terpancing dengan pengendara lain yang ugal-ugalan
- h. Nyalakan lampu utama setiap anda berkendara
- i. Saat mendahului kendaraan lain beri tanda dengan menyalakan sein dan klakson
- j. Selalu mematuhi peraturan lalu lintas, patuh pada petugas dan memperhatikan marka jalan dan rambu-rambu lalu lintas

C. Perilaku Safety Riding

1. Definisi Perilaku Safety Riding

Perilaku merupakan hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Perilaku merupakan

respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya (Notoatmojo, 2010). Sedangkan menurut Wawan (2011) Perilaku merupakan suatu tindakan yang dapat diamati dan mempunyai frekuensi spesifik, durasi dan tujuan baik disadari maupun tidak. Perilaku adalah kumpulan berbagai faktor yang saling berinteraksi.

Perilaku merupakan hasil daripada segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Perilaku merupakan respon/reaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya (Notoatmojo, 2010). Sedangkan menurut Wawan (2011) Perilaku merupakan suatu tindakan yang dapat diamati dan mempunyai frekuensi spesifik, durasi dan tujuan baik disadari maupun tidak. Perilaku adalah kumpulan berbagai faktor yang saling berinteraksi.

Perilaku *Safety Riding* juga didefinisikan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu keadaan dimana kita tidak dalam keadaan membahayakan pengendara lain dan sadar akan kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita. (Prमितasari dkk, 2014)

D. Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding

Menurut teori Lawrance Green dan kawan-kawan (dalam Notoatmodjo, 2010) menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor pokok, yaitu faktor perilaku (behaviorcauses) dan faktor diluar perilaku (non behaviour causes). Selanjutnya perilaku itu sendiri ditentukan atau terbentuk dari 3 faktor yaitu:

1. Faktor predisposisi (predisposing factors), yang mencakup pengetahuan, sikap, kepercayaan, keyakinan, nilai-nilai dan sebagainya.
2. Faktor pemungkin (enabling factor), yang mencakup lingkungan fisik, tersedia atau tidak tersedianya fasilitas-fasilitas atau sarana-sarana keselamatan kerja, misalnya ketersedianya alat pendukung, pelatihan dan sebagainya.
3. Faktor penguat (reinforcement factor), faktor-faktor ini meliputi undang-undang, peraturan-peraturan, pengawasan dan sebagainya (Notoatmodjo, 2010).

Berikut adalah faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding :

1. Pengetahuan

a. Definisi Pengetahuan

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui pancaindera manusia yakni indera pengelihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Sebagai

besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga.
(Notoatmodjo,2010)

b. Tingkatan Pengetahuan

Pengetahuan atau kognitif merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (overt behaviour). Tingkat pengetahuan di dalam domain kognitif mempunyai beberapa tingkatan, yaitu :

1) Tahu (Know)

Tahu dapat diartikan dengan mengingat suatu materi yang telah diberikan. Tahu disini merupakan tingkat pengetahuan yang paling rendah. Untuk mengukur bahwa seseorang tahu diantaranya menyebutkan, menguraikan, mendefinisikan, menyatakan, dan sebagainya.

2) Memahami (comprehension)

Memahami dapat diartikan suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar suatu objek dan dapat meninterpretasikan materi tersebut secara benar.

3) Aplikasi (aplication)

Aplikasi dapat diartikan sebagai kemampuan untuk menggunakan materi yang telah dipelajari pada situasi atau kondisi real (sebenarnya).

4) Analisis (analysis)

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menjabarkan materi kedalam komponen-komponen, tetapi masih dalam satu kaitan. Analisis dapat dilihat dari kemampuan menggambarkan, membedakan, memisahkan, mengelompokan, dan sebagainya.

5) Sintesis (synthesis)

Sintesis dapat diartikan suatu kemampuan untuk menyusun formulasi baru dari formulasi-formulasi yang ada

6) Evaluasi (evaluation) Evaluasi berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau objek. (Notoatmodjo,2010)

Pengukuran pengetahuan dapat dilakukan dengan wawancara atau angket yang menanyakan tentang isi materi yang ingin diukur dari suatu subjek penelitian atau reponden. Kedalaman pengetahuan yang ingin kita ketahui atau ukur dapat kita sesuaikan dengan tingkatan-tingkatan diatas. (Notoatmodjo,2010)

c. faktor-faktor yang mempengaruhi pengetahuan

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi pengetahuan seseorang , yaitu :

1) Faktor Internal

a) Umur

Semakin cukup umur tingkat kematangan dan kekuatan seseorang dalam berpikir dan bekerja semakin matang

pula. Seseorang yang telah dewasa akan lebih dipercaya dibanding orang yang belum cukup kedewasaanya. (Nursalam, 2011)

b) Pengalaman

Pengalaman merupakan guru paling baik (*experience is the best teacher*), pepatah tersebut bisa juga diartikan bahwa pengalaman adalah sumber pengetahuan, atau memperoleh suatu kebenaran tentang pengetahuan. Pengalaman pribadi pun dapat dijadikan upaya untuk memperoleh sebuah pengetahuan. Hal ini dilakukan dengan cara mengulang kembali pengetahuan yang diperoleh dalam memecahkan masalah yang telah dihadapi di masa lampau. (Notoadmodjo, 2010).

c) Pendidikan

Semakin tingginya tingkat pendidikan seseorang tentu pengetahuan yang dimiliki semakin banyak pula. Begitu pula sebaliknya, pendidikan yang kurang akan menghambat perkembangan sikap seseorang terhadap nilai-nilai yang baru diperkenalkan (Nursalam, 2011).

d) Pekerjaan

Pekerjaan bukanlah sumber kesenangan, tetapi lebih banyak merupakan cara mencari nafkah yang

membosankan berulang dan banyak tantangan (Frich 1996 dalam Nursalam, 2011)

e) Jenis Kelamin

Istilah jenis kelamin merupakan suatu sifat yang melekat pada kaum laki-laki ataupun perempuan yang dikonstruksikan secara sosial maupun kultur.

2) Faktor eksternal

a) Informasi

Menurut Long (1996) dalam Nursalam dan Pariani (2010) Seseorang yang mendapat informasi akan mempertinggi tingkat pengetahuan terhadap suatu hal

b) Lingkungan

Menurut Notoatmodjo (2010), hasil dari beberapa pengalaman dan hasil observasi yang terjadi di lapangan (masyarakat) bahwa perilaku seseorang termasuk terjadinya perilaku kesehatan, diawali dengan pengalaman-pengalaman seseorang serta adanya faktor eksternal (lingkungan fisik dan non fisik)

c) Sosial budaya

Semakin tinggi tingkat pendidikan dan status sosial seseorang maka tingkat pengetahuannya akan semakin tinggi

d. Pengetahuan Tentang *Safety Riding*

Pengetahuan tentang *Safety Riding* adalah hasil dari tahu tentang upaya untuk meminimalisir tingkat bahaya dan angka kecelakaan serta cedera akibat dari kecelakaan lalu lintas. Menurut penelitian Pramono,dkk (2017), tentang hubungan pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara sepeda motor pada siswa SMK Semesta Bumiayu bahwa, hasil penelitian menunjukkan pengetahuan responden dengan kategori baik 58,82 % dan kategori kurang baik 41,18 %, selain itu juga terdapat hubungan yang kuat antara pengetahuan dengan praktik keselamatan berkendara sebesar nilai rho 0,747.

Berdasarkan hasil penelitian Colle,dkk (2016) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety Riding* pada siswa SMA Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kaloka tahun 2016, bahwa hasil penelitian menunjukkan proporsi responden dengan pengetahuan cukup yang memiliki perilaku baik 69% dan perilaku buruk 22,4%, sedangkan responden dengan pengetahuan kurang yang memiliki perilaku baik sebesar 1,7% dan perilaku buruk 4%. Sehingga terdapat hubungan antara pengetahuan dan perilaku *Safety Riding* dengan nilai phi=0,342.

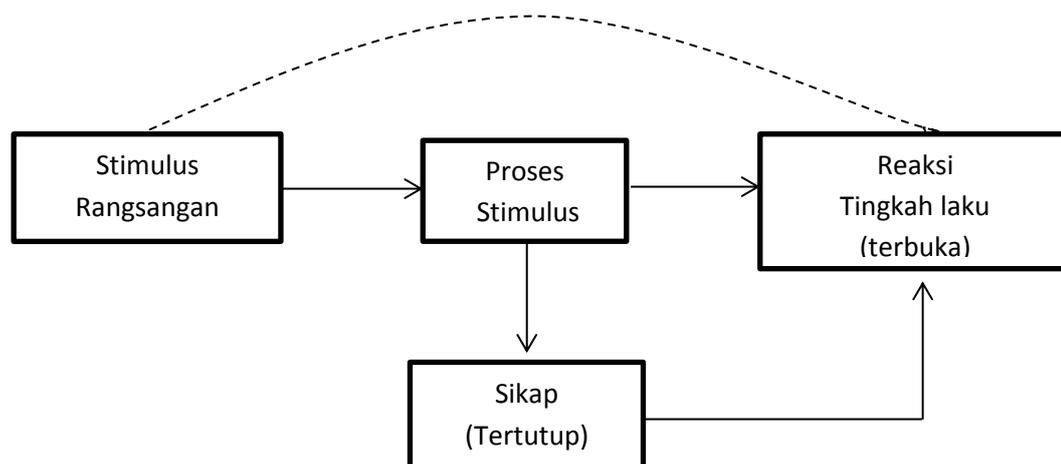
2. Sikap

a. Definisi Sikap

Sikap merupakan suatu reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. (Notoatmodjo, 2010). Menurut secord dan backman dalam (Azwar, 2011) mendefinisikan sikap sebagai suatu pola perilaku, tendensi atau kesiapapan antisipatif, predisposisi untuk menyesuaikan diri dalam suatu situasi sosial, atau secara sederhana. Sikap adalah respons terhadap suatu stimuli sosial yang telah terkondisikan.

Sikap seseorang terhadap suatu objek selalu berperanan sebagai perantara antara responnya dan objek yang bersangkutan. Respon diklasifikasikan dalam tiga macam, yaitu respon kognitif atau respons perseptual dan pernyataan mengenai apa yang diyakini, respon afektif atau respon syaraf simpatetik dan pernyataan afeksi, serta respon perilaku atau konatif, respon berupa tindakan dan pernyataan mengenai perilaku. (Azwar, 2011)

Proses terbentuknya sikap dan reaksi



Sikap mempunyai 3 komponen pokok, menurut Allport dalam (Notoatmodjo, 2010) :

- a. Kepercayaan (keyakinan), ide, dan konsep terhadap suatu objek.
- b. Kehidupan emosional atau evaluasi terhadap suatu objek.
- c. Kecenderungan untuk bertindak (tend to behave)

Tiga komponen tersebut secara bersama-sama membentuk sikap yang utuh (total attitude) dan yang memiliki peranan penting dalam penentuan sikap adalah pengetahuan, pikiran, keyakinan, dan emosi.

b. Faktor-faktor yang mempengaruhi sikap

Menurut Azwar (2011) ada beberapa faktor yang mempengaruhi sikap antara lain :

- 1) Pengalaman pribadi, sikap akan lebih mudah terbentuk apabila pengalaman pribadi tersebut terjadi dalam situasi yang melibatkan faktor emosional.
- 2) Pengaruh orang lain yang dianggap penting, individu cenderung untuk memiliki sikap yang searah dengan sikap orang yang dianggap penting. Kecenderungan ini akan memotivasi oleh keinginan untuk menghindari konflik dengan orang tersebut.
- 3) Pengaruh kebudayaan, budaya tanpa disadari mengarahkan sikap terhadap berbagai masalah. Kebudayaan mewarnai sikap anggota masyarakat masyarakatnya, karena memberi pengalaman individu dimasyarakatnya.

- 4) Faktor emosional, terkadang suatu bentuk merupakan pernyataan yang disadari emosi yang berfungsi sebagai semacam penyaluran frustrasi atau pengalihan bentuk mekanisme pertahanan

c. Sikap *Safety Riding*

Hasil penelitian Pramono, Subekti, Atmoko (2017), tentang hubungan pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara sepeda motor pada siswa SMK Semesta Bumiayu, bahwa hasil penelitian menunjukkan sikap responden dengan katagori baik 57,65 % dan katagori kurang baik 42,35% , selain itu terdapat hubungan yang kuat antara sikap dengan praktik keselamatan berkendara dengan nilai rho sebesar 0,731.

Pada penelitian Aeni (2016) tentang faktor yang berhubungan dengan perilaku *Safety Riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor, bahwa hasil penelitian menunjukkan jumlah responden yang memiliki sikap buruk dan berperilaku tidak aman pada saat berkendara sebanyak 55,2% dan memiliki sikap buruk namun berperilaku aman sebanyak 44,8%. Sedangkan sikap responden yang baik dengan perilaku tidak aman 47,3% dan sikap baik berperilaku aman sebanyak 52,7%.

3. Umur

Semakin cukup umur tingkat kematangan dan kekuatan seseorang dalam berpikir dan bekerja semakin matang pula. Seseorang yang telah dewasa akan lebih dipercaya dibanding orang

yang belum cukup kedewasaanya. (Nursalam, 2011). Menurut Budiman & Riyanto (2013) umur mempengaruhi terhadap daya tangkap dan pola pikir seseorang. Semakin bertambah umur akan semakin berkembang pula daya tangkap dan pola pikirnya, sehingga pengetahuan yang diperolehnya semakin membaik.

4. Jenis Kelamin

Menurut Wade dan Tavris (2007), istilah jenis kelamin dengan gender memiliki arti yang berbeda, yaitu “jenis kelamin” adalah atribut-atribut fisiologis dan anatomis yang membedakan antara laki-laki dan perempuan, sedangkan “gender” dipakai untuk menunjukkan perbedaan-perbedaan antara laki-laki dan perempuan yang di pelajari. Gender merupakan bagian dari system sosial, seperti status sosial, umur, dan etnis, itu adalah faktor penting dalam menentukan peran, hak, tanggung jawab dan hubungan antara pria dan wanita. Penampilan, sikap, kepribadian tanggung jawab adalah perilaku yang akan membentuk gender.

Hasil penelitian Sriwulan (2018), pengaruh perilaku terhadap pelanggaran pada pelajar laki-laki 30.08% lebih kuat dibandingkan perempuan. Dan pengaruh perilaku terhadap pelanggaran pada mahasiswa 0.8% lebih kuat dibandingkan mahasiswa. Pelanggaran lalu lintas pada pelajar laki-laki berpengaruh terhadap kecelakaan sebesar 0.992, lebih kuat sebesar 50.1% dibandingkan dengan pelajar perempuan. Dan pengaruh pelanggaran lalu lintas pada mahasiswa terhadap kecelakaan

2.44% lebih kuat dibandingkan mahasiswi. Perbedaan gender berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara berdasarkan nilai probabilitas $(P) = 0.000 (<0.001)$.

5. Pengalaman Pengendara

Pengalaman merupakan guru paling baik (experience is the best teacher), pepatah tersebut bisa juga diartikan bahwa pengalaman adalah sumber pengetahuan, atau memperoleh suatu kebenaran tentang pengetahuan. Pengalaman pribadi pun dapat dijadikan upaya untuk memperoleh sebuah pengetahuan. Hal ini dilakukan dengan cara mengulang kembali pengetahuan yang diperoleh dalam memecahkan masalah yang telah dihadapi di masa lampau. (Notoadmodjo, 2010).

Hasil penelitian dari Aeni (2016) tentang Faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada Mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor menunjukkan bahwa ada hubungan pengalaman dengan perilaku safety riding $p=0.004$. Menurut Khakim (2016) pengalaman berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku Safety Riding apabila pengendara telah memiliki pengalaman berkendara selama 3 tahun

E. Remaja

1. Definisi Remaja

Remaja atau “adolescence” (Inggris) berasal dari bahasa Latin “adolescere” dapat diartikan sebagai tumbuh ke arah kematangan. yang

memiliki arti yang sangat luas, mencakup kematangan mental, emosional, social dan fisik (Lubis, 2013). Remaja adalah suatu masa dimana individu telah berkembang dengan menunjukkan tanda-tanda seksual sekundernya hingga mencapai masa kematangan seksualnya. (Sarwono, 2011).

Remaja memiliki banyak arti yang luas secara fisik, psikologi dan sosial. Pengertian remaja secara psikologis adalah umur seseorang yang memasuki proses menuju umur dewasa. Masa remaja merupakan masa dimana remaja tidak merasa bahwa dirinya seperti anak-anak lagi, remaja merasa bahwa dirinya sejajar dengan orang lain disekitar walaupun orang tersebut lebih tua darinya. (Hurlock, 2011).

2. Tahapan Perkembangan Remaja

Menurut Sarwono (2011) ada tiga tahap perkembangan remaja, yaitu :

- a. Remaja awal sering dikenal dalam istilah asing yaitu early adolescence memiliki rentang umur antara 11-13 tahun. Pada tahap ini mereka masih heran dan belum mengerti akan perubahan-perubahan yang terjadi pada tubuhnya dan dorongan-dorongan yang menyertai perubahan tersebut. Mereka juga mengembangkan pikiran-pikiran baru, mudah tertarik pada lawan jenis, dan juga mudah terangsang secara erotis.

- b. Remaja madya Remaja yang dikenal dalam istilah asing yaitu middle adolescence memiliki rentang umur antara 14-16 tahun. Tahap remaja madya atau pertengahan sangat membutuhkan temannya. Masa ini remaja lebih cenderung memiliki sifat yang mencintai dirinya sendiri (narcistic). Remaja pada tahap ini juga masih bingung dalam mengambil keputusan atau masih labil dalam berperilaku.
- c. Remaja akhir Remaja akhir atau istilah asing yaitu late adolescence merupakan remaja yang berumur antara 17-20 tahun. Masa ini merupakan masa menuju dewasa dengan sifat egois yaitu mementingkan diri sendiri dan mencari pengalaman baru. Remaja akhir juga sudah terbentuk identitas seksualnya. Mereka biasanya sudah berpikir secara matang dan intelek dalam mengambil keputusan.

3. Perkembangan remaja

Aristoteles adalah seorang filsuf yang membedakan *matter* (wujud lahiriah) dan *form* (isi kejiwaan). Setiap *matter*, menurut Aristoteles, selalu mengandung *form* di dalamnya, tidak peduli apakah itu biji jagung atau manusia. Hanya tuhan saja yang merupakan *form* tanpa *matter*.

Tahap-tahap perkembangan jiwa menurut Aristoteles adalah sebagai berikut:

- a. 0-7 tahun: masa kanak-kanak (*infancy*)

- b. 7-14 tahun: masa anak-anak (*boyhood*)
- c. 14-21 tahun: masa dewasa muda (*young manhood*)

Pandangan Aristoteles ini sampai sekarang masih berpengaruh pada dunia modern kita, antara lain dengan tetap dipakainya batas umur 21 tahun dalam kitab-kitab hukum di berbagai negara, sebagai batas umur dewasa.

Filsuf Prancis J.J Rousseau yang hidup hampir 20 abad kemudian. Rousseau menganalogikan perkembangan individu dengan evolusi makhluk (*species*) manusia. Ia menyatakan bahwa perkembangan individu (*ontogeny*) merupakan ringkasan (*recapitulates*) perkembangan makhluk (*phylogeny*). Empat tahapan perkembangan yang dimaksud oleh Rousseau adalah sebagai berikut:

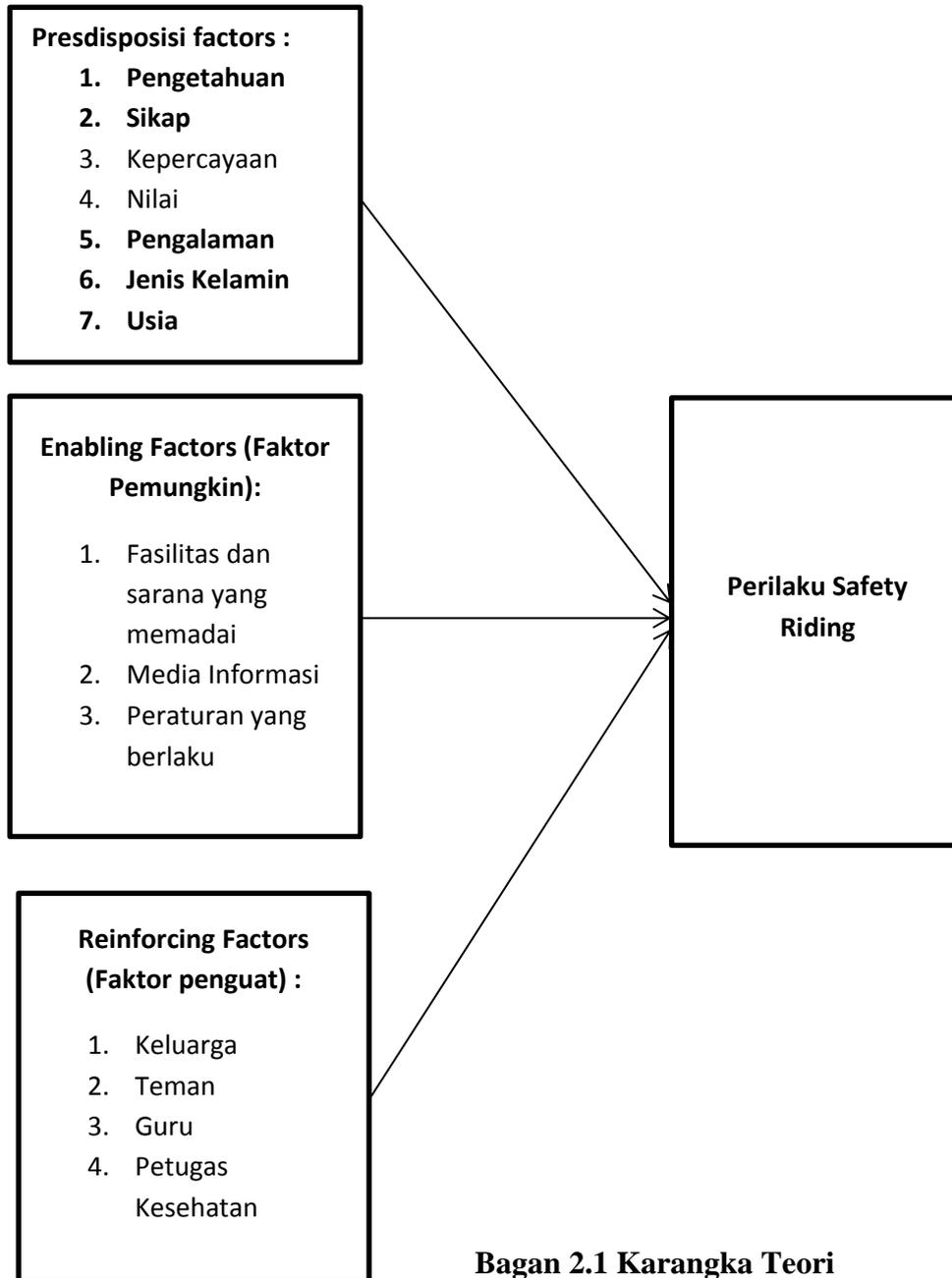
- a. Umur 0-4 atau 5 tahun: Masa kanak-kanak (*infancy*). Tahap ini didominasi oleh perasaan senang (*pleasure*) dan tidak senang (*pain*) dan menggambarkan tahap evolusi di mana manusia masih sama dengan binatang.
- b. Umur 5-12 tahun: Masa bandel (*savage stage*). Tahap ini mencerminkan era manusia liar. Manusia pengembara dalam evolusi manusia. Perasaan-perasaan yang dominan dalam periode ini adalah ingin main-main, lari-lari, loncat-loncat dan sebagainya, yang pada pokoknya untuk melatih ketajaman indra dan keterampilan anggota-anggota tubuh.

- c. Umur 12-15 tahun: Bangkitnya akal (*ratio*), nalar (*reason*), dan kesadaran diri (*self conciousness*). Dalam masa ini terdapat energi dan kekuatan fisik yang luar biasa serta tumbuh keinginan tahu dan keinginan coba-coba.
- d. Umur 15-20 tahun. Dinamakan masa kesempurnaan remaja (*adolescence proper*) dan merupakan puncak perkembangan emosi. Dalam hal ini terjadi perubahan dari kecenderungan memerhatikan kepentingan orang lain dan kecendrungan memerhatikan harga diri. Gejala lain yang timbul dalam tahap ini adalah bangkitnya dorongan seks.

G.S hall seorang sarjana psikologi Amerika Serikat yang oleh beberapa buku teks disebut sebagai Bapak Psikologi Remaja. Hall juga membagi perkembangan manusia dalam empat tahap yang mencerminkan tahap-tahap perkembangan umat manusia sebagai berikut:

- a. Masa kanak-kanak (*infancy*): 0-4 tahun, mencerminkan tahap hewan dari evolusi umat manusia.
- b. Masa anak-anak (*chilhood*): 4-8 tahun mencerminkan masa manusia liar, manusia yang masih menggantungkan hidupnya pada beruburu atau mencari ikan.
- c. Masa muda (*youth* atau *preadolescence*): 8-12 tahun, mencerminkan era manusia sudah agak mengenal kebudayaan, tetapi masih tetap setengah

F. Kerangka Teori



Catatan :

- Garis padat menyiratkan memberikan kontribusi pengaruh, dan garis putus-putus berarti efek sekunder.
- Variabel yang diteliti di cetak tebal (Bold)

Sumber : Modifikasi Teori Lawreen Green dalam Notoatmodjo (2012)

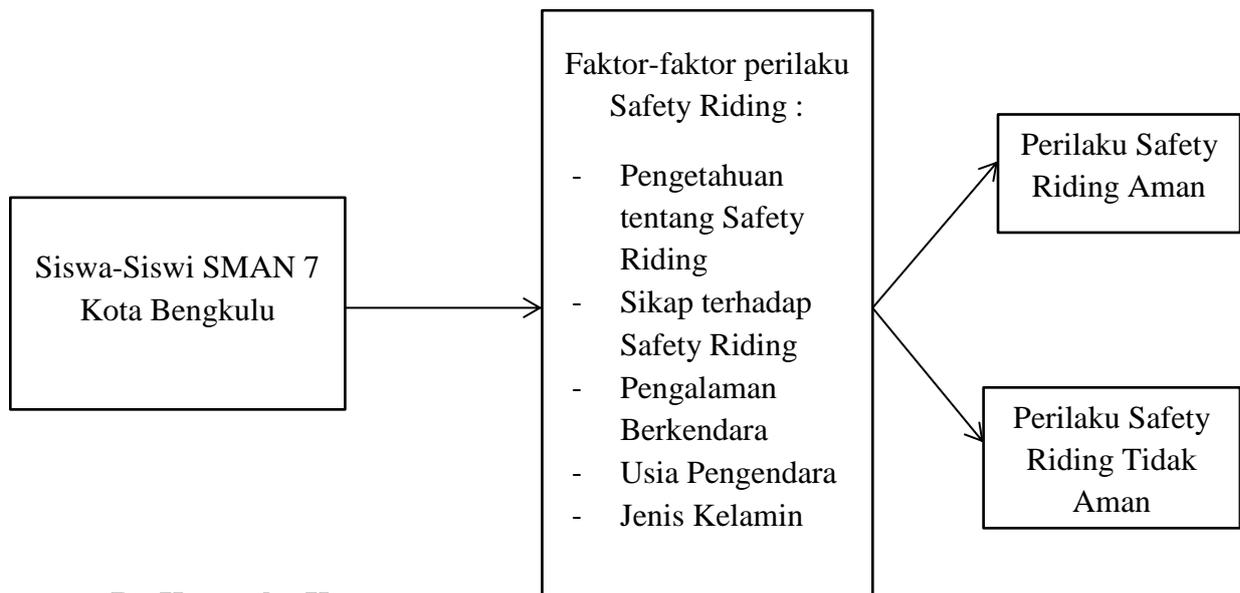
BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan metode *Cross Sectional*. Penelitian ini menggali bagaimana dan mengapa fenomena kesehatan itu terjadi. (Notoatmodjo, 2012). *Cross Sectional* merupakan suatu penelitian yang mempelajari hubungan antara faktor resiko (*independen*) dengan faktor efek (*dependen*), pengukuran variabel dilakukan sekali dan sekaligus pada waktu yang sama (Riyanto,2011)

Bagan 3.1 Desain Penelitian



B. Kerangka Konsep

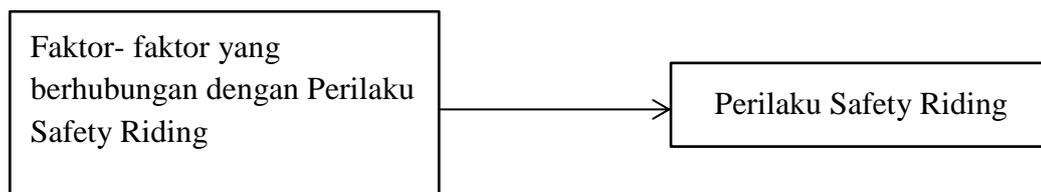
Variabel penelitian ini meliputi variabel *independent* (variabel bebas) yaitu Faktor yang berhubungan dengan perilaku safaety riding meliputi pengetahuan, sikap, umur, jenis kelamin dan pengalaman berkendara dengan

variabel dependen (variabel terikat) yaitu perilaku safety riding digambarkan pada bagan sebagai berikut :

Bagan 3.2 Kerangka Konsep

Variabel Independen

Variabel Dependen



C. Definisi Operasional

Variabel	Definisi Operasional	Alat Ukur	Cara Ukur	Hasil Ukur	Skala
Umur	Umur responden pada saat dilakukan penelitian	Kuesioner	Mengisi Kuesioner	>16 tahun ≤16 tahun	Ordinal
Jenis Kelamin	Perbedaan bentuk, sifat dan fungsi biologis setiap responden yang akan mempengaruhi perilaku	Kuesioner	Mengisi Kuesioner	1. Laki-laki 2. Perempuan	Nominal
Pengalaman Berkendara	Lama waktu dari mulai awal mengendarai sepeda motor hingga dilakukannya penelitian	Kuesioner	Mengisi Kuesioner	Baru ≤ 3 tahun Lama > 3 tahun	Ordinal
Pengetahuan tentang <i>Safety Riding</i>	Pengetahuan merupakan yang diketahui oleh responden meliputi definisi, manfaat, tujuan dan komponen <i>Safety Riding</i>	Kuesioner	Mengisi Kuesioner berupa 15 pertanyaan, alternatif jawaban pertanyaan positif: 1. Benar = 1	1. Baik : 76-100 2. Cukup : 56-76 3. Kurang : ≤56 (Nursalam,	Ordinal

			2. Salah = 0 Pertanyaan negatif: 1. Benar = 0 2. Salah = 1 (Sugiyono, 2012)	2010)	
Sikap tentang <i>Safety Riding</i>	Sikap adalah suatu reaksi atau respon tertutup oleh responden mengenai <i>Safety Riding</i>	Kuesioner	Mengisi Kuesioner berupa 10 pernyataan, Alternatif jawaban Favourable : 1. SS (Sangat setuju) = 5 2. S (setuju) = 4 3. TS (tidak setuju) = 2 4. STS (sangat tidak setuju) = 1 Unfavourable : 1. SS (Sangat setuju) = 1 2. S (setuju) = 2 3. TS (tidak setuju) = 4 4. STS (sangat tidak setuju) = 5 (Sugiyono,2012)	1. Positif : $X >$ Median 2. Negatif : $X \leq$ Median (Data tidak berdistribusi normal)	Ordinal
Perilaku Safety Riding	Perilaku responden yang bersifat aman bagi dirinya sendiri dan orang lain seperti pemeriksaan perlengkapan berkendara dan perlengkapan safety baik sebelum, saat maupun setelah berkendara	Kuesioner	Mengisi Kuesioner berupa 15 pertanyaan, Mengisi Kuesioner berupa 10 pernyataan, Alternatif jawaban pertanyaan positif : 1. SL (Selalu) = 4 2. SR (Sering) = 3 3. KK (Kadang-kadang) = 2 4. TP (tidak	1. Aman : $X >$ Median T 2. Tidak aman : $X \leq$ Median (Data tidak berdistribusi normal)	Ordinal

			<p>pernah) = 1</p> <p>Pertanyaan negatif :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. SL (Selalu) = 1 2. SR (Sering) = 2 3. KK (Kadang-kadang) = 3 4. TP (tidak pernah) = 4 <p>(Sugiyono,2012)</p>		
--	--	--	---	--	--

Tabel 3.3 Definisi Operasional

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah setiap subjek yang diteliti. Berdasarkan tujuan yang ingin dicapai maka yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah seluruh siswa-siswi SMAN 7 Kota Bengkulu yang berjumlah 1.122 orang.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian keseluruhan objek yang diteliti dan dianggap mewakili seluruh populasi. (Notoatmodjo,2012). Untuk memudahkan proses sampling dan pengendalian variabel luar terdapat kriteria *inklusi*. Kriteria *inklusi* adalah karakteristik umum subjek penelitian dari suatu populasi target yang terjangkau untuk diteliti. Kriteria *eksklusi* adalah menghilangkan atau mengeluarkan subjek yang memenuhi kriteria *inklusi* dari studi karena berbagai sebab.

Kriteria *Inklusi* :

- a. Remaja yang bersedia menjadi responden
- b. Remaja kelas X dan XI yang bersekolah di SMAN 7 Kota Bengkulu
- c. Remaja yang mengendarai sepeda motor
- d. Remaja yang bisa diajak komunikasi

Kriteria *Eksklusi* :

- a. Remaja yang tidak hadir pada saat penelitian
- b. Remaja kelas XII tidak bisa diberi intervensi, karena dalam persiapan UN.

Perhitungan jumlah sampel pada penelitian ini ditentukan dengan menggunakan rumus Lameshow,dkk (1997) :

$$\begin{aligned}
 n &= \frac{Z^2 p(1-p)}{d^2} \\
 &= \frac{1,64^2 \times 0,5 (1 - 0,5)}{0,1^2} \\
 &= 67,24 \\
 &= 67 \text{ Sampel} \\
 &= 67 \text{ Sampel} + 10\% \text{ (untuk mencegah} \\
 &\quad \text{terjadinya drop out)} \\
 &= 74 \text{ sampel}
 \end{aligned}$$

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

Z = Scor Z berdasarkan nilai α yang diinginkan

α = derajat kepercayaan

d = toleransi kesalahan

p = proporsi kasus yang diteliti dalam populasi, jika p tidak diketahui maka gunakan p terbesar. p terbesar yaitu $p = 0.5$

$1-p = q$, yaitu proporsi untuk terjadinya suatu kejadian. Jika penelitian ini menggunakan p terbesar, maka $q = 1-p = 1-0.5 = 0.5$.

Berdasarkan perhitungan diatas, didapat besar sampel 74 orang. Untuk menentukan anggota sampel yang akan digunakan dalam penelitian digunakan teknik sampling yaitu dengan *Proportionate Stratified Random Sampling* dimana diambil secara proporsi dari setiap kelas . Adapun rumus *Proportionate Stratified Random* sampling menurut Sugiyono yang dikutip Riduwan (2013) sebagai berikut :

$$ni = \frac{Ni}{N} \times n$$

Keterangan :

ni = jumlah anggota sampel menurut stratum

n = jumlah anggota sampel seluruhnya

Ni = jumlah anggota populasi menurut stratum

N = jumlah anggota populasi seluruhnya

Tabel 3.4 Jumlah sampel tiap kelas

No	Kelas	Jumlah Remaja	Jumlah sampel secara proporsi	Jumlah sampel akhir
1.	X Ipa 1	35	$35/773 \times 74$	3
2.	X Ipa 2	36	$36/773 \times 74$	4
3.	X Ipa 3	35	$35/773 \times 74$	3
4.	X Ipa 4	36	$36/773 \times 74$	4
5	X Ipa 5	36	$36/773 \times 74$	4
6	X Ipa 6	36	$36/773 \times 74$	4
7	X IPS 1	36	$36/773 \times 74$	4
8	X IPS 2	34	$34/773 \times 74$	3
9	X IPS 3	35	$35/773 \times 74$	3
10	X IPS 4	36	$36/773 \times 74$	4
11	X IPS 5	36	$36/773 \times 74$	4
12	X IPS 6	36	$36/773 \times 74$	4
13	XI Ipa 1	36	$36/773 \times 74$	4
14	XI Ipa 2	35	$35/773 \times 74$	3
15	XI Ipa 3	36	$36/773 \times 74$	4
16	XI Ipa 4	36	$36/773 \times 74$	4
17	XI Ipa 5	36	$36/773 \times 74$	4
18	XI Ipa 6	36	$36/773 \times 74$	4
19	XI IPS 1	33	$33/773 \times 74$	3
20	XI IPS 2	33	$33/773 \times 74$	3
21	XI IPS 3	34	$34/773 \times 74$	3
22	XI IPS 4	31	$31/773 \times 74$	3

E. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di SMAN 7 Kota Bengkulu. Waktu penelitian akan dilaksanakan pada Bulan Oktober hingga Maret 2020.

F. Instrument

Instrument dalam penelitian ini menggunakan kuesioner dalam bentuk pertanyaan/ Pernyataan terstruktur telah tervalidasi dan reliabel.

G. Teknik Pengumpulan Data

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh dari :

a. Data Primer

Data primer diperoleh dengan cara melakukan wawancara terhadap responden dengan menggunakan kuesioner yang telah tersedia untuk mendapatkan identitas umum siswa. Kuesioner adalah daftar pertanyaan/ pernyataan yang sudah tersusun dengan baik, dimana responden tinggal memberikan jawaban.

b. Data Sekunder

Data yang diperoleh secara tidak langsung dari Satlantas Polres Kota Bengkulu dan SMAN 7 Kota Bengkulu

H. Teknik Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan bantuan komputer yang dilakukan melalui suatu proses dengan tahapan berikut :

1. Editing Data

Merupakan tahap pemilihan dan pemeriksaan kembali kelengkapan data-data yang diperoleh untuk pengelompokan dan penyusunan data. Pengelompokan data bertujuan untuk memudahkan pengolahan data

2. Coding Data

Coding data yaitu memberikan kode terhadap hasil yang diperoleh dari data yang ada yaitu menurut jenisnya, kemudian dimasukkan dalam lembar tabel kerja guna mempermudah melakukan analisis terhadap data yang diperoleh

3. Tabulating

Tabulating adalah memasukkan data-data hasil penelitian ke dalam tabel sesuai kriteria data yang telah ditentukan

- a. *Processing*

Data yang telah ditabulasi diolah secara manual atau komputer agar dapat dianalisis

- b. *Cleaning*

Cleaning yaitu melakukan pengecekan kembali data yang sudah dimasukkan ke komputer ada kesalahan atau tidak. Dalam pengolahan ini tidak ditemukannya kesalahan atau kekeliruan

I. Analisa Data

Analisis data yang dilakukan yaitu mengelola data dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan serta dapat diuji secara statistic, kebenaran hipotesa yang telah ditetapkan. Analisa data dilakukan secara bertahap yaitu analisa data *univariat* dan *bivariat* :

1. Analisa *Univariat*

Analisa *univariat* digunakan untuk mengetahui distribusi frekuensi variabel *independent* terhadap variabel *dependent* mengenai *Safety Riding*. Data dianalisis untuk menguji hipotesis dari sampel untuk melihat Faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding. Nilai proporsi yang didapat dalam bentuk presentase menggunakan intrepretasi data dengan kategori sebagai berikut (Arikunto, 2013):

Tabel 3.6 Intrepretasi data

Presentase	Kategori
0%	Tidak satupun kejadian
1 - 25%	Sebagian kecil
26 - 49%	Hampir sebagian
50%	Setengah dari kejadian
51 - 75%	Sebagian besar
76 - 99%	Hampir seluruh
100%	Seluruh

2. Analisa *Bivariat*

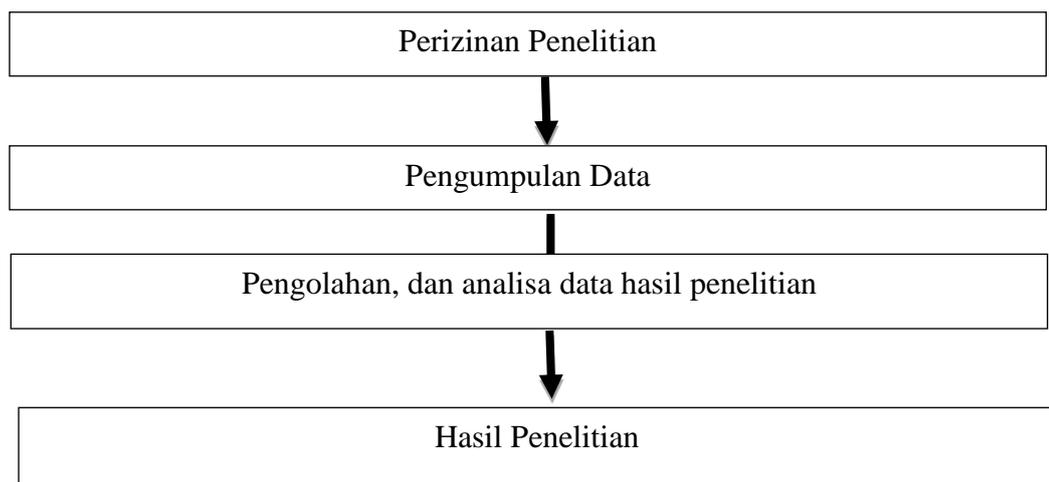
Penelitian ini bertujuan untuk menguji signifikasi hubungan faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety digunakan Uji statistik *Chi Square*.

Analisis dengan uji statistik *Chi Square* adalah untuk faktor-faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding. Tingkat signifikansi $\alpha=0.05$ dengan pengambilan keputusan jika *P value* ≤ 0.05 = H_a diterima/ H_o ditolak, berarti ada hubungan antara pengetahuan, sikap, jenis kelamin, umur dan pengalaman berkendara dengan perilaku Safety Riding. Namun jika ≥ 0.05 = H_a ditolak/ H_o diterima, berarti tidak ada hubungan antara pengetahuan, sikap, jenis kelamin, umur dan pengalaman berkendara dengan perilaku Safety Riding.

J. Alur Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Oktober hingga Maret 2020 di SMAN 7 Kota Bengkulu. Pengumpulan data dalam penelitian ini diperoleh dari 2 cara pengumpulan data yaitu secara langsung (data primer) dan tidak langsung (data sekunder).

Adapun alur penelitian ini di gambarkan sebagai berikut :



Gambar 3.4 Alur Penelitian

K. Etika Penelitian

Etika penelitian merupakan masalah yang sangat penting dalam penelitian, mengingat penelitian ini berhubungan langsung dengan manusia, maka segi etika penelitian harus diperhatikan (Hidayat, 2008). Masalah etika yang harus diperhatikan antara lain adalah sebagai berikut :

1. *Informed consent*

Informed consent merupakan bentuk persetujuan antara peneliti dengan responden penelitian dengan memberikan lembar persetujuan. *Informed consent* tersebut diberikan sebelum penelitian dilakukan dengan memberikan lembar persetujuan menjadi responden. *Tujuan informed consent* adalah agar subjek mengerti maksud dan tujuan penelitian, mengetahui dampaknya. Jika subjek bersedia, maka mereka harus menanda tangani lembar persetujuan jika responden tidak bersedia, maka peneliti harus menghormati hak pasien. Beberapa informasi yang harus ada dalam *informed consent* tersebut antara lain: partisipasi responden, tujuan dilakukan tindakan, jenis data yang dibutuhkan, komitmen, prosedur pelaksanaan, potensial masalah yang akan terjadi, manfaat, kerahsiaan, informasi yang mudah dihubungi, dan lain-lain.

2. Tanpa nama (*Anonimity*)

Tidak memberikan atau mencantumkan nama responden pada lembar alat ukur dan hanya menuliskan kode pada lembar pengumpulan data atau hasil penelitian yang akan disajikan.

3. Kerahasiaan (*Confidentiality*)

Masalah ini merupakan masalah etika dengan memberikan jaminan kerahasiaan hasil penelitian, baik in formasi maupun masalah-masalah lainnya. Semua informasi yang telah dikumpulkan dijamin kerahasiaanya oleh peneliti, hanya kelompok data tertentu yang akan dilaporkan pada hasil riset.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Jalannya Penelitian

Penelitian ini dimulai dengan mengurus izin penelitian, yang dilakukan pertama ialah membuat surat izin penelitian dari Poltekkes Kemenkes Bengkulu yang ditujukan kepada DPMPTSP Provinsi Bengkulu, selanjutnya surat dari DPMPTSP ditujukan ke Dinas Pendidikan Provinsi Bengkulu, dan surat dari Dinas Pendidikan Provinsi Bengkulu ke SMAN 7 Kota Bengkulu untuk mendapatkan izin melakukan penelitian. Penelitian ini dilaksanakan di SMAN 7 kota Bengkulu pada bulan Januari sampai bulan Februari 2020. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada Remaja.

Hal pertama yang dilakukan sebelum melakukan penelitian adalah melakukan kontrak waktu dengan pihak sekolah untuk dilakukannya penelitian. Selanjutnya peneliti mengumpulkan responden dari setiap kelas. Responden dibagi kedalam dua kelas yaitu satu kelas untuk kelas X dan satu kelas untuk kelas XI. Selanjutnya peneliti memberikan arahan untuk pengisian Inform Consent dan Kusioner kepada responden.

2. Hasil Penelitian

a. Analisis Univariat

1). Karakteristik Responden

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, hasil distribusi karakteristik responden yang meliputi umur, jenis kelamin dan pengalaman berkendara dapat dilihat pada tabel dibawah ini,

Tabel 4.1 Karakteristik Responden

No	Variabel	F	Persentase (%)
1	Umur Responden		
	14	1	1,4
	15	27	36,5
	16	39	52,7
	17	7	9,5
	Total	74	100
2	Jenis Kelamin		
	Laki-laki	39	52,7
	Perempuan	34	47,3
	Total	74	100
3	Pengalaman Berkendara		
	1	12	16,2
	2	20	27
	3	21	28,4
	4	10	13,5
	5	9	12,3
	6	2	2,7
	Total	74	100

Berdasarkan tabel 4.1 dapat diketahui bahwa, sebagian 52,7 % umur responden adalah 16 tahun yaitu sebanyak 39 siswa. Pada jenis kelamin responden sebagian besar 52,7 % berjenis

kelamin laki-laki sebanyak 39 siswa. Hampir sebagian 28,4% responden mempunyai pengalaman berkendara selama 3 tahun yaitu sebanyak 21 siswa.

2) Pengetahuan

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat pengetahuan tentang perilaku Safety Riding pada remaja dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Responden berdasarkan Pengetahuan

No.	Pengetahuan	Jumlah	Persentase (%)
1	Baik	65	87,8
2	Cukup	9	12,2
	Total	74	100

Berdasarkan tabel 4.2 dapat diketahui bahwa hampir seluruh 87,8% responden memiliki pengetahuan Baik mengenai Safety Riding yaitu 65 siswa..

3). Sikap

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat sikap tentang perilaku Safety Riding pada remaja dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Responden berdasarkan Sikap

No.	Sikap	Jumlah	Persentase (%)
1	Positif	34	45,9
2	Negatif	40	54,1
	Jumlah	74	100

Berdasarkan tabel 4.3 dapat diketahui bahwa sebagian besar 54,1% responden memiliki sikap negatif terhadap perilaku safety riding yaitu sebanyak 40 responden.

4). Perilaku

Distribusi frekuensi responden menurut tingkat perilaku tentang Safety Riding pada remaja dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Responden berdasarkan Perilaku

No	Perilaku	Jumlah	Persentase (%)
1	Aman	35	47,3
2	Tidak Aman	39	52,7
	Total	74	100

Berdasarkan tabel 4.4 dapat diketahui bahwa sebagian besar 52,7% responden memiliki perilaku tidak aman atau sebanyak 39 responden. Sebanyak 35 responden (47,3 %) memiliki perilaku aman terhadap safety riding.

3. Analisis Bivariat

a. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan pengujian hubungan antara tingkat pengetahuan dengan perilaku Safety Riding pada remaja menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 4.5 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Pengetahuan	Perilaku Safety Riding				Jumlah N	<i>P value</i>
	Aman		Tidak Aman			
	n	%	n	%		
Baik	35	53,8	30	46,2	65	100
Cukup	0	0	9	100	9	100
Total	35	47,3	39	52,7	74	100

Berdasarkan tabel 4.5 dapat diketahui bahwa sebagian besar 53,8% responden memiliki pengetahuan baik dan berperilaku aman yaitu 35 responden , dan 30 responden 46,2% berperilaku tidak aman. Dari 9 responden yang memiliki pengetahuan cukup seluruh responden berperilaku tidak aman 100%.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,02 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu.

b. Hubungan Sikap dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan pengujian hubungan antara sikap dengan perilaku safety riding pada remaja menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 4.6 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Sikap dengan Perilaku Safety Riding

Sikap	Perilaku Safety Riding				Jumlah	<i>P value</i>	
	Aman		Tidak Aman				
	n	%	n	%			N
Positif	30	88,2	4	11,8	34	100	0,00
Negatif	5	12,5	35	87,5	40	100	
Total	35	47,3	39	52,7	74	100	

Berdasarkan tabel 4.6 dapat diketahui bahwa hampir seluruh 88,2% responden memiliki sikap positif berperilaku aman yaitu 30 responden, dan 4 responden (11,8%) berperilaku tidak aman. Sedangkan dari 40 responden yang memiliki sikap negatif hampir seluruh 87,5% berperilaku tidak aman dan 5 responden (12,5%) berperilaku aman.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,00 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu.

c. Hubungan Umur dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan pengujian hubungan antara Umur dengan perilaku Riding pada remaja menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 4.7 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Umur dengan Perilaku Safety Riding

Umur	Perilaku Safety Riding				Jumlah N	P value
	Aman		Tidak Aman			
	n	%	n	%		
≥16 tahun	23	50	23	50	46	100
< 16 tahun	12	42,9	16	57,1	28	100
Total	35	47,3	39	52,7	74	100

Berdasarkan tabel 4.8 dapat diketahui bahwa setengah dari kejadian 50% responden dengan umur ≥ 16 tahun berperilaku aman yaitu 23 responden. Sedangkan sebagian besar 57,1% responden dengan umur <16 tahun berperilaku tidak aman yaitu 16 responden.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,551 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu.

d. Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan pengujian hubungan antara Jenis Kelamin dengan perilaku Riding pada remaja menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 4.8 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara Jenis Kelamin dengan Perilaku Safety Riding

Jenis Kelamin	Perilaku Safety Riding				Jumlah		P value
	Aman		Tidak Aman				
	n	%	n	%	N	%	
Laki-laki	11	28,2	28	71,8	39	100	0,001
Perempuan	24	68,6	11	31,4	35	100	
Total	35	47,3	39	52,7	74	100	

Berdasarkan tabel 4.7 dapat diketahui bahwa sebagian besar 71,8% responden laki-laki berperilaku tidak aman yaitu 28 responden. Sedangkan dari 35 responden yang berjenis kelamin perempuan sebagian besar 68,6% responden berperilaku aman yaitu 24 responden.

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,01 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu.

e. Hubungan Pengalaman Berkendara dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan pengujian hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku Riding pada remaja menggunakan uji *chi-square* diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 4.9 Hasil Uji *Chi-Square* Hubungan antara pengalaman berkendara dengan Perilaku Safety Riding

	Perilaku Safety Riding				Jumlah	<i>P value</i>	
	Aman		Tidak Aman				
	n	%	n	%			N
≥ 3 tahun	28	73,7	10	26,3	38	100	0,00
< 3 tahun	7	19,4	29	80,6	36	100	
Total	35	47,3	39	52,7	74	100	

Berdasarkan tabel 4.9 dapat diketahui bahwa sebagian besar 73,7% responden dengan pengalaman berkendara ≥ 3 tahun berperilaku aman yaitu 28 responden. Sedangkan hampir seluruh 80,6% responden dengan pengalaman berkendara <3 tahun berperilaku tidak aman yaitu 29 responden.

uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,00 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu.

B. Pembahasan

1. Analisis Univariat

a). Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sebagian 52,7 % umur responden adalah 16 tahun yaitu sebanyak 39 siswa., umur umur termuda 14 tahun yaitu sebanyak 1 siswa (1,4%), dan umur tertua responden adalah 17 tahun yaitu sebanyak 7 siswa (9,5%). Hal ini dikarenakan sebagian besar siswa masuk sekolah pada umur 6 tahun sehingga berumur 16-17 tahun pada kelas X dan XI. Menurut Budiman & Riyanto (2013) umur mempengaruhi terhadap daya tangkap dan pola pikir seseorang. Semakin bertambah umur akan semakin berkembang pula daya tangkap dan pola pikirnya, sehingga pengetahuan yang diperolehnya semakin membaik. Sesuai dengan perkembangan psikologi, pada rentang umur muda manusia memasuki umur produktif dan berkeinginan besar untuk mengeksplorasi dunia sekitarnya (Yogatama,2013). Pernyataan ini didukung oleh beberapa penelitian sebelumnya yakni Cafiso dkk.(2012) dan Jou dkk. (2012) yang menyatakan bahwa umur pengendara motor dapat mempengaruhi keparahan suatu kecelakaan sepeda motor. Rentang umur muda cenderung memiliki perilaku berkendara yang kurang baik (Sulistiyowati, 2014).

Berdasarkan hasil penelitian sebagian besar 52,7 % berjenis kelamin laki-laki sebanyak 39 siswa dan perempuan sebanyak 34 siswi

(47,3%). Hal ini disebabkan jumlah siswa di SMAN 7 Kota Bengkulu lebih banyak siswa dengan jenis kelamin laki-laki dibandingkan perempuan. Dari hasil yang di dapat bahwa, jenis kelamin juga menjadi bahan pertimbangan terhadap interpretasi tingginya kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan karena para individu pengguna jalan raya, cenderung lebih banyak pria dari pada wanita sehingga kecelakaan lalu lintas cenderung lebih banyak terjadi pada laki-laki (Sanrianika, 2008).

Berdasarkan hasil penelitian hampir sebagian 28,4% responden mempunyai pengalaman berkendara selama 3 tahun yaitu sebanyak 21 siswa. Pengalaman berkendara responden minimal 1 tahun yaitu sebanyak 12 siswa (16,2%) dan pengalaman berkendara maksimal responden yaitu 6 tahun sebanyak 2 siswa (2,7%). Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Maharani (2016) sebagian besar anak umur SMA telah mengendarai sepeda motor sejak mereka duduk di bangku SMP dengan rentang lama berkendara 1-3 tahun.

Hasil distribusi frekuensi pengetahuan hampir seluruh 87,8% responden memiliki pengetahuan Baik mengenai Safety Riding yaitu 65 siswa. Pada penelitian ini terdapat 15 pertanyaan pengetahuan , jawaban responden pada soal pengetahuan masih banyak terdapat yang salah pada pertanyaan konsep safety riding pada nomor 4 (empat) dan pertanyaan tentang undang-undang yang mengatur lalu lintas pada nomor 5 (lima). Hal ini menyebabkan nilai pengetahuan responden yang tertinggi yang mendapatkan nilai 100 hanya 5 responden. Asumsi peneliti ini

disebabkan oleh pilihan jawaban yang hampir menyerupai dan kurang edukasi mengenai safety riding pada responden.

Pada sikap, sebagian besar 54,1% responden memiliki sikap negatif terhadap perilaku safety riding yaitu sebanyak 40 responden. Pada penelitian ini terdapat 10 pernyataan sikap, skor sikap responden masih rendah pada pertanyaan negatif yaitu saat jalanan sepi, anda diizinkan memegang dan menerima telpon ketika berkendara pernyataan nomor 6 (enam) dan ketika melakukan perjalanan dekat tidak perlu dilakukan pemeriksaan kendaraan pernyataan nomor 7 (tujuh). Asumsi penelitian ini disebabkan oleh kurangnya pemahaman responden mengenai kewajiban untuk menerapkan safety riding dalam situasi apapun.

2. Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,02 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Adinugroho (2013) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety driving pada pengemudi angkutan kota jurusan Banyumanik-johar Semarang dengan nilai signifikan *p-value* 0,004. Hasil penelitian lain yang sejalan juga dilakukan oleh Ariwibowo (2013), tentang hubungan pengetahuan terhadap praktik *safety riding awareness*

pada pengendara ojek sepeda motor di kecamatan Banyumanik, dimana nilai signifikansi (*p-value*) sebesar 0,024 yang berarti ada hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku *Safety Riding*.

Penelitian ini sesuai dengan teori Lawrance green yang menyatakan bahwa perilaku itu dipengaruhi oleh faktor-faktor predisposisi yang salah satunya adalah pengetahuan. Pengetahuan didefinisikan sebagai hasil penginderaan manusia melalui indera yang dimiliki yaitu telinga, mata, hidung, rasa dan peraba. Pemberian informasi akan meningkatkan pengetahuan seseorang. Pengetahuan dapat menjadikan seseorang memiliki kesadaran sehingga akan berperilaku sesuai dengan pengetahuan yang dimiliki. Perubahan perilaku yang dilandasi pengetahuan, kesadaran dan sikap yang positif bersifat langgeng karena didasari oleh kesadaran mereka sendiri bukan paksaan (Notoatmodjo, 2011).

Berdasarkan penelitian di lapangan responden yang memiliki pengetahuan baik terlihat dari mereka bisa menjawab pertanyaan mengenai *Safety Riding* baik itu mengenai informasi umum tentang *Safety Riding* maupun tata tertib lalu lintas. Hasil penelitian di lapangan menunjukkan 53,8% responden yang memiliki pengetahuan baik berperilaku aman. Hal tersebut dikarenakan responden yang memiliki pengetahuan baik mengenai *Safety Riding* lebih memahami serta tahu bagaimana dan apa saja yang dilakukan ketika hendak berkendara, selama berkendara dan setelah berkendara. Orang yang memiliki

pengetahuan yang baik tentang *Safety Riding* cenderung akan berperilaku yang aman karena mereka mengetahui apa saja komponen dari *Safety Riding*.

Dari hasil penelitian masih terdapat responden yang memiliki pengetahuan yang baik namun berperilaku tidak aman yaitu sebanyak 46,2% atau 30 responden. Menurut asumsi peneliti hal ini disebabkan oleh masih banyaknya faktor lain yang berhubungan dengan perilaku misalnya pengaruh dari teman sebaya. Remaja sangat mudah terpengaruhi dengan teman sebayanya walaupun remaja tersebut memiliki pengetahuan yang baik namun masih sering ikut-ikutan dengan perilaku temannya yang tidak aman. Seperti contohnya seorang remaja yang kebut-kebutan dijalanan akan mengajak teman yang lainnya itu melakukan hal tersebut.

3. Hubungan Sikap dengan Perilaku Safety Riding

Berdasarkan hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,00 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Ariwibowo (2013) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan perilaku safety riding ($p = value$). hal ini disebabkan dari hasil penelitian ini sebesar 47,3 % memiliki sikap yang baik mengenai perilaku Safety riding. Hasil penelitian ini sejalan juga dengan penelitian yang dilakukan

oleh Azizah (2016) bahwa ada hubungan sikap dengan perilaku Safety Riding pada mahasiswa dengan nilai signifikasi ($pvalue=0,038$)

Penelitian ini sesuai dengan teori Lawrance green yang menyatakan bahwa perilaku itu dipengaruhi oleh faktor-faktor predisposisi salah satunya adalah sikap. Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang , belum merupakan suatu tindakan atau aktifitas, akan tetapi merupakan suatu kesiapan untuk bereaksi terhadap objek dilingkungan tertentu sebagai suatu penghayatan terhadap sebuah objek (Notoatmodjo, 2010). Sikap positif seseorang akan menyebabkan perilaku yang positif terhadap suatu objek (Suprapti, 2010).

Adanya hubungan antara sikap dan perilaku safety riding dikarenakan sikap merupakan salah satu komponen yang membentuk kecenderungan tindakan, dengan mengubah sikap maka cenderung lebih memudahkan mengubah perilaku seseorang dalam menerapkan perilaku Safety Riding. Jika seseorang yang memiliki sikap positif tentang Safety Riding berarti seseorang tersebut telah memiliki kesiapan untuk melakukan tindakan yang sesuai dengan perilaku Safety Riding yaitu seorang responden memiliki kesiapan untuk menggunakan APD saat berkendara, memeriksa kendaraan, mematuhi tata tertib lalu lintas.

Menurut penelitian yang dilakukan dilapangan, ditemukan bahwa responden yang memiliki sikap negatif 54% berperilaku tidak aman, sedangkan responden yang memiliki sikap positif cenderung

berperilaku aman sebesar 30 responden 40,5%, hasil ini dilihat dari kuesioner yang telah di isi oleh responden. Menurut pandangan peneliti masih banyak nya responden yang memiliki sikap negatif dan perilaku tidak aman dikarenakan masih banyaknya faktor lain yang menyebabkan responden bersikap negatif sehingga rendahnya kesadaran responden untuk berperilaku aman misalnya pengaruh teman sebaya dan orang tua. Hasil ini juga membuktikan bahwa sangat perlu adanya pengembangan sikap terhadap budaya keamanan dan keselamatan berkendara di lingkungan sekolah.

4. Hubungan Umur dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,551 ($p > 0,05$) yang berarti H_a ditolak dan H_0 diterima. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) yang menunjukkan tidak adanya hubungan antara umur dengan perilaku Safety Riding pada pengendara ojek motor dengan nilai *p-value* 0,514 ($p > 0,05$)

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa umur seseorang dapat mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara. Hal ini dikarenakan walaupun umur menjadi faktor yang mempengaruhi perilaku, namun masih banyak faktor lain yang menghambat perilaku seseorang tersebut dalam penerimaan informasi,

sehingga umur yang matang jika tingkat pengetahuannya kurang atau rendah sangat memungkinkan seseorang mengalami penghambatan dalam perubahan perilaku, faktor lain seperti pengalaman berkendara jika 3 tahun baru 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 (Khakim,2016)

5. Hubungan Jenis Kelamin dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,01 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sariwulan (2018) tentang pengaruh jenis kelamin dalam perilaku berkendara pelajar dan mahasiswa terhadap kecelakaan lalu lintas di kota Mataram yang mengatakan perbedaan gender berpengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara berdasarkan nilai probabilitas (P) = 0.000 (< 0.001).

Menurut penelitian yang dilakukan di lapangan responden yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 39 responden (57,2%) sebagian besar memiliki perilaku yang tidak aman sebanyak 28 responden (71,8%). Dilihat dari hasil penelitian ini bahwa responden dengan jenis kelamin laki-laki cenderung memiliki perilaku yang tidak aman misalnya tidak menggunakan APD lengkap, tidak melakukan pengecekan kendaraan,

dan tidak tertib berlalu lintas serta mengendarai dengan kecepatan tinggi saat berkendara dibandingkan dengan jenis kelamin perempuan.

Hal ini didukung dalam pendapat Tasca (2000) dalam Utami (2010) bahwa pengendara laki-laki cenderung meremehkan risiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Mereka beranggapan bahwa peraturan lalu lintas adalah sesuatu yang berlebihan. Lain halnya dengan pengendara perempuan yang cenderung akan mematuhi peraturan lalu lintas karena mereka memandang hal ini masuk akal serta memiliki kewajiban untuk mematuhi. WHO (2015) mengatakan laki-laki lebih tinggi mengalami resiko kecelakaan, akibat adanya norma-norma dan gambar di media sosial yang menyamakan pengemudi cepat dan kemampuan manuver yang sulit membuat pengemudi terlihat lebih maskulin.

Menurut Michael (2009) menjelaskan bahwa ada perbedaan antara otak laki-laki dan perempuan. Pada seseorang yang berjenis kelamin perempuan mempunyai otak yang lebih besar dari pada laki-laki akibatnya kaum perempuan memiliki daya ingat yang kuat dari laki-laki dalam menerima dan mendapat informasi dari orang lain. Peneliti berpendapat kaum perempuan mempunyai pemahaman yang cepat dibandingkan laki-laki. Selain itu, kaum perempuan juga sering curhat dan merasa nyaman ketika bertukar pikiran dengan teman perempuan yang mereka percayai. Sehingga informasi dapat berkembang dengan

cepat dan berpengaruh pada pengetahuan tentang keselamatan berkendara.

Menurut pendapat peneliti, pelanggaran lalu lintas lebih sering dilakukan oleh laki-laki. Hal tersebut karena mereka mempunyai sifat yang lebih berani dalam mengambil resiko, sedangkan perempuan memiliki sifat lembut dan bertanggung jawab. Dengan adanya sifat tersebut akan menyebabkan wanita lebih takut untuk melanggar peraturan dibandingkan laki-laki sehingga perempuan akan bersikap patuh terhadap peraturan yang ada dan lebih mementingkan keselamatan dalam berkendara.

Dari sudut pandang psikologi jenis kelamin tentu akan mempengaruhi perilaku seseorang, laki-laki akan cenderung lebih agresif dibandingkan perempuan. Hal ini dikaitkan dengan tingkat testosteron yang ada pada laki-laki adalah sebagai faktor penyumbang sikap agresif tersebut. Secara psikologis anak laki-laki lebih aktif dari pada perempuan. Tingkat keaktifan ini mempengaruhi bagaimana anak laki-laki berpandangan dalam segala aspek Suryabrata (2008).

Dari hasil penelitian masih terdapat responden yang berjenis kelamin perempuan namun berperilaku tidak aman yaitu sebanyak 31,4% atau 11 responden. Menurut asumsi peneliti hal ini disebabkan oleh perempuan biasanya tidak terlalu memperhatikan kondisi kendaraan saat berkendara yang merupakan salah satu komponen safety riding.

Perempuan umumnya memang lebih teliti saat berkendara namun perempuan kurang memahami hal-hal menyangkut kondisi kendaraan.

6. Hubungan Pengalaman berkendara dengan Perilaku Safety Riding

Hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai *p value* 0,00 ($p < 0,05$) yang berarti H_a diterima dan H_0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengalaman berkendara dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu. Hal ini sejalan dengan penelitian Manurung (2018) yang menunjukkan ada hubungan antara masa berkendara dengan perilaku Safety Riding dengan hasil uji statistik besar *p value* 0,00 ($p < 0,05$). Hasil penelitian ini sejalan juga dengan penelitian yang dilakukan Aeni (2016) bahwa ada hubungan antara pengalaman dengan perilaku Safety Riding dengan nilai signifikansi *p value* 0,04 ($p < 0,05$).

Pengalaman merupakan guru yang baik, yang bisa menjadi sumber pengetahuan dan juga merupakan suatu cara untuk memperoleh kebenaran pengetahuan (Sugiyono, 2010). Pengalaman dapat diartikan juga sebagai memori masa, yaitu memori yang menerima dan menyimpan peristiwa-peristiwa yang telah terjadi atau dialami individu pada waktu dan tempat tertentu, berfungsi sebagai referensi otobiografi (Syah, 2003). Menurut Khakim (2016) pengalaman berkendara seseorang dapat mempengaruhi perilaku Safety Riding apabila pengendara telah memiliki pengalaman berkendara selama 3 tahun.

Hasil penelitian ini sesuai dengan pernyataan yang ada, bahwa masa berkendara seseorang dapat dipengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara yang aman, jika pengendara berkendara sudah lama maka akan mengendarai sepeda motor secara aman dan sebaliknya. Hal ini dikarenakan sudah terbiasa dengan mengendarai secara aman dan faktor lain seperti lingkungan yang mengakibatkan perilaku aman. Kurangnya pengalaman artinya pengendara remaja kurang mampu mendeteksi dan merespon bahaya lalulintas, dibandingkan dengan pengendara yang telah memiliki pengalaman serta rentan dengan rangsangan menyimpang (WHO, 2015).

Menurut pandangan peneliti berdasarkan hasil penelitian sebagian besar responden telah memiliki pengalaman berkendara > 3 tahun yaitu sebanyak 38 orang 73,7% nya memiliki perilaku aman terhadap Safety Riding, hal ini menunjukkan walaupun dalam umur remaja responden telah memiliki pengalaman dalam berkendara tentu pengalaman berkendara akan mempengaruhi perilaku dari pengendara tersebut, pengendara akan lebih hati-hati dalam berkendara karena telah mengetahui apa saja resiko yang akan didapat bila tidak menerapkan perilaku Safety Riding dalam berkendara.

C. Keterbatasan Penelitian

Penelitian tentang Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu masih banyak memiliki keterbatasan diantaranya :

1. Peneliti harus menyesuaikan waktu dari sekolah.
2. Peneliti mengalami kesulitan dalam mengontrol lingkungan dan keterbatasan tempat. Hal tersebut dikarenakan sekolah hanya menyediakan satu ruangan kelas yang dapat digunakan dan gangguan dari siswa yang tidak menjadi responden sehingga suasana ruangan terkadang berisik.
3. Peneliti mengalami kesulitan saat pengambilan sampel karena tidak sesuai dengan BAB III.
4. Belum dilakukannya validasi dan reabilitas kuesioner penelitian sehingga menyebabkan data yang diperoleh tidak berdistribusi normal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian tentang Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu, maka dapat di ambil kesimpulan bahwa :

1. Karakteristik responden berdasarkan kategori umur sebagian besar (52,7%) berumur 16 tahun, sebagian besar (52,7%) berjenis kelamin laki-laki, dan hampir sebagian (28,4%) mempunyai pengalaman berkendara 3 tahun.
2. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu dengan nilai signifikansi *p value* 0,02
3. Ada hubungan antara sikap dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu dengan nilai signifikansi *p value* 0,00
4. Tidak ada hubungan antara umur dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu dengan nilai signifikansi *p value* 0,551
5. Ada hubungan antara Jenis Kelamin dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu dengan nilai signifikansi *p value* 0,01

6. Ada hubungan antara Pengalaman berkendara dengan perilaku Safety Riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu dengan nilai signifikansi *p value* 0,00

B. Saran

1. Bagi sekolah diharapkan sekolah dapat memberikan penyuluhan atau pelatihan mengenai Safety Riding dengan bekerja sama dengan pihak terkait lainnya untuk meningkatkan pengetahuan siswa-siswi mengenai safety riding dan menerapkan larangan bagi siswa-siswi yang belum cukup umur untuk mengendarai sepeda motor.
2. Bagi Siswa-siswi SMAN 7 Kota Bengkulu
Bagi responden diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan , sikap dan mempraktikan perilaku Safety Riding yang benar agar terhindar dari kecelakaan lalulintas.
3. Bagi peneliti selanjutnya
Bagi peneliti selanjutnya diharapkan dapat melakukan penelitian lanjutan tentang faktor yang berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Remaja dengan variabel penelitian yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Aeni Qurotul (2016). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku safety Riding Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Sebagai Pengendara Sepeda Motor*. Retrieved from <http://eprints.ums.ac.id/46558/1/NASKAH%20PUBLIKASI.pdf>
- Arikunto, S. (2013) prosedur penelitian: suatu praktik. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Ariwibowo, R . (2013). *Hubungan Antar Umur , Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor Di Kecamatan Banyumanik. JURNAL Kesehatan Masyarakat 2013. Unuversitas Diponegoro*
- Asdar, M. (2013). *Perilaku Safety Riding pada siswa SMA di Kabupaten Pangkep*.
- Azwar Saifuddin. (2012). *Sikap Manusia dan Teori Pengukurannya*. Yogyakarta : Pustaka Belajar
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bengkulu. (2019). *Provinsi Bengkulu Dalam Angka*. Retrieved from <https://bengkulu.bps.go.id/publication/2019/08/16/efa27e09738ef9cd184d7a9a/provinsi-bengkulu-dalam-angka-2019.html>
- Balladho, A., Colle, A., Asfian, P., Ode, W., Nur, S., & Andisiri, Z. (2016). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016*. 1–8.
- Capiso, S., La Cava, G., Pappalardo, G. (2012). *A Logistic Model For Powered Two- Wheelers Crash In Italy . Procedia-Social Behaviour Sciences. '*
- Hanggoro Putro, A. T. (2013). *Dampak psikologis kecelakaan lalu lintas*. Retrieved from http://eprints.ums.ac.id/24793/9/NASKAH_PUBLIKASI.pdf
- Hidayat, A. (2007). *Metode Penelitian Kebidanan dan Teknik Analisis Data*. Jakarta: Salemba Medika.
- Hurlock, Elizabeth B. (2011). *Psikologi Perkembangan : Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta : Erlangga
- Jou, R.C., Yeh, T.H., Chen, R.S (2012). *Risk Factor In Motorcyclist Fatalities In Taiwan. Traffic Injury Prevention*.
- Kementerian Perhubungan. (2013). *Petunjuk teknis, Pemilihan Awak Kendaraan Umum Teladan Tingkat Nasional Tahun 2013*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.

- Kemenkes RI. (2018). Hasil Utama Riskesdas 2018. *Riskesdas*.
- Khakim. R (2016). *Hubungan Antara Tingkat Pendidikan Masa Berkendara Dan Pengetahuan Dengan Perilaku Safety Riding*
- Lemeshow, Stanley.(1999), Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan,Gadjah Mada University, Yogyakarta.
- Lubis N. L. (2013). *Psikologi Kespro : Wanita & Perkembangan Reproduksi Ditinjau dari Aspek Fisik dan Psikologinya*. Jakarta : Kencana PrenadaMedia Group
- Manurung (2012). *Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Dan Akibat Kecelakaan Lalulintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Kota Medan Tahun 2008-2010*. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Sumatera Utara. Medan
- Michael (2009). *Handbook Of Human Resource Magagemen Practice. 11th Edition. United Kingdom Kopar Rage*
- Notoatmodjo S. (2010). Promosi Kesehatan dan Ilmu Perilaku. Jakarta : Rineka Cipta
- Notoatmodjo S. (2012). *Metode Penelitian Kesehatan (Revisi 2)*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Nursalam.(2011). Konsep dan penerapan metodologi penelitian ilmu keperawatan. Jakarta: Salemba Medika
- Pramitasari, R., Mahawati, E., Hartini, E. 2014. Perbedaan Perilaku *Safety Riding* (Keselamatan Berkendara) Berdasarkan Karakteristik Siswa SMA Negeri 1 Semarang Tahun 2013. Universitas Dian Nuswantoro.
- Pramono (2017).*Hubungan Pengetahuan Dan Sikap Dengan Praktik Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Pada Siswa Smk Semesta Bumiayu*. Retrieved from <http://ojs.stikesbhamadaslawi.ac.id/index.php/jik/article/view/14>
- Prima, D. W., Kurniawan, B., Masyarakat, F. K., & Diponegoro, U. (2015). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa*. 3(April), 370–381.
- Raharjo Rinto, (2014), *Tertib Berlalu Lintas*, Shafa Media, Yogyakarta.
- Riduwan.(2013).*Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta

- Riyanto A, (2011). *Metode penelitian kualitatif, kualitatif dan kuantitatif*. Yogyakarta : EGC.
- Sarwono (2011). *Psikologi Remaja Edisi Revisi*. Jakarta: Rajawali Press
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & Rohmah, N. M. (2018). *Factor Cause Of Road Accidents At Senior High School Students In Samarinda*. (March), 329–338. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v7i3.2018.329>
- Sinaga, E. F. (2018). *Faktor –Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Citeureup Kabupaten Bogor Tahun 2018*. Retrieved from <https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-12805-LAMPIRAN.Image.Marked.pdf>
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sulistiyowati, N., Suwene,F.P.(2014). *Pola penyebab kematian umur produktif (15-54 tahun) (Analisi umur lanjut dari "Pengembangan Registrasi Kematian dan Penyebab Kematian di Kabupaten / Kota di Indonesia Tahun 2012")*
- Suprapti. (2010). *Perilaku Konsumen Pemahaman Dasar Dan Aplikasinya Dalam Strategi Pemasaran, Bali : Udayana University Press*.
- Undang-Undang No 22 tahun 2009. *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*
- Utami, N. (2010). *Hubungan Persepsi Resiko Kecelakaan Dengan Aggressive Driving Pengemudi Motor Remaja*
- Utari (2010). *Hubungan pengetahuan, sikap, persepsi dan keterampilan mengendarai mahasiswa terhadap perilaku keselamatan berkendara (Safety Riding) Di Universitas Guna Darma*. Retrieved from <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/25568>
- Wade, C dan Tavis, C. 2007.*Psikologi Edisi Kesembilan Jilid 2*. Jakarta: Erlangga
- Wawan dan Dewi. (2010) *Teori dan Pengukuran Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Manusia*. Yogyakarta : Nuha Medika
- WHO. (2018). *Global Status Report On Road Safety*. Retrieved from https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/en/

Wulan Sari (2018). *Analisis pengaruh jenis kelamin dalam perilaku berkendara pelajar dan mahasiswa terhadap kecelakaan lalu lintas di kota mataram dengan menggunakan metode sem (structural equation modelling. Retrieved from <http://eprints.unram.ac.id/>*

Yogatama (2013). *Analisis Pengaruh Attitude, Subjective Norm, Dan Perceived Behaviour Control Terhadap Intensi Penggunaan Helm Saat Mengendarai Motor Pada Remaja Dan Dewasa Muda Di Jakarta Selatan.*Pros. PESAT

L

A

M

P

I

R

A

N

Lampiran 1

ORGANISASI PENELITIAN

A. Pembimbing

Nama : Sri Sumiati AB, S.Pd., M.Kes
NIP : NIP.195701101981032002
Pekerjaan : Dosen Jurusan DIV Promosi Kesehatan
Jabatan : Pembimbing 1

Nama : Dino Sumaryono, SKM,. MPH
NIP : NIP.197303051997021002
Pekerjaan : Dosen Jurusan DIV Promosi Kesehatan
Jabatan : Pembimbing II

B. Peneliti

Nama : Dina Astuti
NIM : P05170116017
Pekerjaan : Mahasiswa DIV Promosi Kesehatan
Poltekkes Kemenkes Bengkulu
Alamat : Dusun Tanjung Sakti, Desa Pondok Kelapa,
Kec. Pondok Kelapa, Kab. Bengkulu Tengah

Lampiran 3

**SURAT PENGANTAR
PERMOHONAN UNTUK MENJADI RESPONDEN**

Kepada Yth:

Bapak/Ibu/Sdr/i Calon Responden

Di

Tempat

Dengan hormat,

Saya yang bertanda tangan dibawah ini, mahasiswa DIV Promosi

Kesehatan,

Poltekkes Kemenkes Bengkulu.

Nama : Dina Astuti

NIM : P05170116017

Jurusan : DIV Promosi Kesehatam

Akan mengadakan penelitian dengan judul ***“Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu”***.

Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan tidak akan menimbulkan akibat buruk bagi Bapak/Ibu/Sdr/i sebagai responden. Kerahasiaan informasi yang diberikanakan dijaga dan hanya digunakan untuk tujuan penelitian.

Apabila Bapak/Ibu/Sdr/i menyetujui maka dengan ini saya mohon kesediaan responden untuk menandatangani lembaran persetujuan dan menjawab pertanyaan-pertanyaan yang saya ajukan dalam lembaran kuesioner.

Atas perhatian Bapak/Ibu/Sdr/i sebagai responden, saya ucapkan terima kasih

Hormat Saya Peneliti,

DINA ASTUTI

Lampiran 4

SURAT PERSETUJUAN MENJADI RESPONDEN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama :

Alamat :

Umur :

No. Responden :..... (diisi oleh petugas)*

Menyatakan bersedia menjadi responden dalam penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa prodi DIV Promosi Kesehatan Poltekkes Kemenkes Bengkulu yang bernama Tiara Wahyu Ningrum dengan judul “*Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku safety riding pada remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu*”.

Saya memahami penelitian ini dimaksudkan untuk kepentingan peneliti dalam menyelesaikan skripsi dan tidak merugikan saya dalam segi apapun dan jawaban yang saya berikan akan dijaga kerahasiaannya. Persetujuan ini saya buat secara sukarela dan tidak ada unsur paksaan dari manapun. Demikian pernyataan ini saya buat untuk dapat digunakan bagaimana semestinya.

Bengkulu, Februari 2020

Responden

(.....)

KUESIONER PENELITIAN

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU SAFETY RIDING PADA REMAJA DI SMA NEGERI 7 KOTA BENGKULU

NO :

IDENTITAS RESPONDEN

Nama :

Usia :

Jenis Kelamin : L / P

(* Pilih salah satu dan lingkari)

Pengalaman Mengendarai : tahun

A. PENGETAHUAN

Bacalah setiap pernyataan di bawah ini dengan seksama kemudian berikan jawaban dengan memberikan tanda Silang (X) pada pilihan jawaban Anda

1. Apa yang dimaksud dengan berkendara aman (*safety riding*)?
 - a. Suatu usaha yang dilakukan untuk meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara
 - b. Suatu pekerjaan yang dilakukan dalam berkendara agar mencapai tujuan yang ditempuh dengan selamat dan aman
 - c. Suatu usaha yang dilakukan dalam memaksimalkan tingkat bahaya dan meminimalkan keamanan dalam berkendara
2. Berikut yang merupakan manfaat *Safety Riding* ?
 - a. Mencegah terjadinya kecelakaan
 - b. Memaksimalkan tingkat bahaya dalam berkendara
 - c. Meningkatkan skill berkendara
3. Kecelakaan lalu lintas disebabkan beberapa faktor utama, salah satunya adalah
 - a. Faktor pengendara
 - b. Faktor Keamanan
 - c. Faktor sosial
4. Konsep *Safety Riding* diantaranya sebagai berikut, kecuali ?
 - a. Kewaspadaan (Alertness), Kesadaran (Awateness), Sikap dan mental (Attitude)
 - b. Kewaspadaan (Alertness), Kesadaran (Awateness), Percaya diri (Confidence)
 - c. Kesadaran (Awateness), Sikap dan mental (Attitude), Percaya diri (Confidence)

5. Mana yang merupakan undang-undang yang mengatur lalu lintas?
 - a. UU Nomor 22 Tahun 2009
 - b. UU Nomor 20 Tahun 1991
 - c. UU Nomor 14 Tahun 2000

6. APD merupakan salah satu usaha untuk meminimalisir bahaya. Dibawah ini manakah yang termasuk kedalam Alat Pelindung Diri dalam berkendara sepeda motor (secara lengkap)?
 - a. Helm, masker, jaket/rompi, topi, sarung tangan
 - b. Helm, masker, jaket/rompi, sarung tangan, sepatu
 - c. Helm, masker, jaket/rompi, sarung tangan, sandal

7. Dalam undang-undang yang mengatur lalu lintas diatur bahwa setiap pengendara wajib membawa ?
 - a. SIM
 - b. STNK
 - c. SIM dan STNK

8. Kapan waktu yang tepat untuk melakukan *service* sepeda motor, ?
 - a. Hanya dilakukan saat ditemukan kerusakan pada bagian motor
 - b. Rutin secara berkala untuk mengetahui kondisi motor
 - c. Saat sepeda motor mengalami kerusakan

9. Sebelum mengendarai sepeda motor, apa yang harus anda lakukan pada kendaraan anda?
 - a. Membaca doa dan melakukan peregangan otot
 - b. Melakukan pengecekan kendaraan secara keseluruhan
 - c. Mengganti oli dan mengecek ban serta lampu

10. Surat izin mengemudi (SIM) bagi pengendara sepeda motor adalah ?
 - a. SIM A
 - b. SIM B
 - c. SIM C

11. Apa arti dari gambar rambu di bawah ini ?



- a. Jembatan
- b. Penyempitan jalan
- c. Persimpangan

12. Apa arti gambar rambu di samping ?



- a. Batas akhir kecepatan maksimum 40 Km/jam
- b. Kecepatan dapat melebihi 40km/jam
- c. Kecepatan minimum 40 km/ jam

13. Faktor-faktor yang harus dihindari saat berkendara ?

- a. Konsumsi obat yang membuat kantuk
- b. Konsumsi vitamin
- c. Keadaan bugar

14. Pengendara harus dalam keadaan bugar saat berkendara, salah satu cara menjaga kebugaran adalah

- a. Istirahat yang cukup
- b. Konsumsi Alkohol
- c. Makanan berlemak

15. Yang tidak boleh dilakukan pengendara saat mengendarakan sepeda motor, yaitu

- a. Pengendara menepi saat akan menggunakan telpon
- b. Pengendara mendahului kendaraan lain dari arah kiri
- c. Pengendara menyalakan lampu sein saat akan menepi

B. SIKAP

Berilah tanda ceklis (✓) pada kolom yang sesuai jawaban Anda sebenarnya. Pilihlah salah satu jawaban berikut :

SS : Sangat Setuju

S : Setuju

TS : Tidak Setuju

STS : Sangat Tidak Setuju

NO	PERTANYAAN	JAWABAN			
		SS	S	TS	STS
1	<i>Safety Riding</i> dapat mencegah terjadinya kecelakaan				
2	Anda melakukan <i>safety riding</i> meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan				
3	Apabila dua orang teman saya minta diboncengi secara berbarengan, saya akan menolaknya.				
4	Demi keamanan, Anda selalu membawa SIM C dan STNK saat berkendara				
5	Ketika hendak membelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu sein				
6	Ketika jalanan sepi, Anda diizinkan memegang dan menerima telepon ketika berkendara				
7	Ketika akan melakukan perjalanan dekat, anda tidak perlu melakukan pemeriksaan kendaraan				
8	Jika akan berkendara dalam jarak dekat tidak diwajibkan menggunakan helm				
9	Saya selalu menjaga kebugaran tubuh dengan berolahraga				
10	Setiap pengendara harus mematuhi hukum dan undang-undang yang berlaku				

C. PERILAKU

Berilah tanda ceklis (√) pada kolom yang sesuai jawaban Anda sebenarnya. Pilihlah salah satu jawaban berikut :

SL : Selalu
S : Sering

KK : Kadang-kadang
TP : Tidak Pernah

NO	PERTANYAAN	JAWABAN			
		SL	SR	KK	TP
1	Apakah anda memeriksa/ memanaskan mesin motor sebelum berkendara ?				
2	Apakah anda mengecek tekanan ban sebelum berkendara ?				
3	Apakah anda memeriksa kondisi bahan bakar sebelum berkendara ?				
4	Apakah anda membawa STNK setiap kali berkendara				
5	Apakah anda membawa SIM setiap kali berkendara ?				
6	Apakah anda memakai jaket saat berkendara ?				
7	Apakah anda menggunakan Helm standar (SNI) saatberkendara ?				
8	Apakah anda memakai masker saat berkendara ?				
9	Apakah anda memakai sarung tangan saat berkendara				
10	Apakah anda memakai sepatu saat berkendara ?				
11	Apakah anda menyalakan lampu utama saat berkendara disiang hari ?				
12	Apakah anda menyalakan lampu sein sebelum membelok ?				
13	Apakah anda mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi ?				
14	Apakah anda sering melakukan pengereman secara mendadak ?				
15	Apakah Anda selalu menjaga jarak dengan pengendara lain ?				

Sumber :

Adaptasi dengan modifikasi kuesioner Sinaga (2018)

KOMITE ETIK PENELITIAN KESEHATAN
HEALTH RESEARCH ETHICS COMMITTEE
POLTEKKES KEMENKES BENGKULU
POLTEKKES KEMENKES BENGKULU

KETERANGAN LAYAK ETIK
DESCRIPTION OF ETHICAL EXEMPTION
"ETHICAL EXEMPTION"

No.KEPK.M/277/04/2020

Protokol penelitian yang diusulkan oleh :
The research protocol proposed by

Peneliti Utama : Dina Astuti
Principal In Inverstigator

Nama Institusi : Poltekkes Kemenkes Bengkulu
Name of the Institution

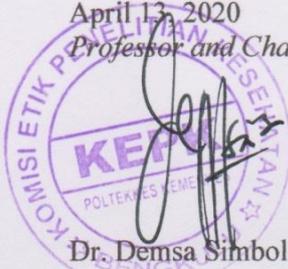
Dengan judul:
Title
Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja di SMA Negeri 7
Kota Bengkulu

Dinyatakan layak etik sesuai 7 (tujuh) Standar WHO 2013, yaitu 1) Nilai Sosial, 2) Nilai Ilmiah, 3) Pemerataan beban dan Manfaat, 4) Resiko, 5) Bujukan/Eksploitasi, 6) Kerahasiaan dan Privacy, dan 7) Persetujuan Setelah Penjelasan, yang merujuk pada Pedoman CIOMS 2016. Hal ini seperti yang ditunjukkan oleh terpenuhinya indikator setiap standar.

Declared to be ethically appropriate in accordance to 7 (seven) WHO 2013 Standards, 1) Social Value, 2) Scientific Values, 3) Equitable Assasment and Benefit, 4) Risks, 5) Persuasion/Exploitation, 6) Confidentiality and Privacy, and 7) Informed Concent, referring to the 2016 CIOMS Guidelines, This is an indicated by fulfillment of the indicators of each standard.

Pernyataan Laik Etik ini berlaku selama kurun waktu tanggal 13 April 2020 sampai dengan tanggal 13 Juli 2020.

This declaration of ethics applies during the period April 13,2020 until July 13, 2020

April 13, 2020
Professor and Chairperson

Dr. Demsa Simbolon, SKM, MKM

Lampiran 7

DOKUMENTASI



DOKUMENTASI



Lampiran 8

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

Nama pembimbing I : Sri Sumiati, AB., S.Pd., M.Kes
Nama mahasiswa : Dina Astuti
Nim : P05170116 017
Judul proposal : Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu

No	Hari/ Tanggal	Topik	Saran	Paraf Pembimbing
1	Senin, 14 Oktober 2019	Pengajuan Judul	ACC judul skripsi, mencari data dan lanjut bab I	
2	Selasa, 29 Oktober 2019	Konsul BAB I	Perbaiki BAB I dan lanjut BAB II	
3	Jum'at, 15 November 2019	Konsul perbaikan BAB I dan konsul BAB II.	Perbaiki BAB II, dan lanjut BAB III	
4	Senin, 27 November 2019	Konsul perbaikan BAB I-III dan Instrumen Penelitian	Perbaiki BAB III, Definisi Operasional dan Sampel, Instrumen Penelitian	
5	Kamis, 12 Desember 2019	Konsul perbaikan BAB I-III dan Instrumen Penelitian	Perbaiki BAB I-III, membuat kuesioner dan Perbaiki konsep media.	

6	Rabu , 18 Desember 2019	Konsul perbaikan BAB I-III, konsul kuesuioner dan media.	ACC proposal penelitian	
7	Senin, 20 Januari 2020	Konsul Revisi Ujian Proposal Penelitian	Acc Revisi Ujian Proposal Penelitian	
8	Rabu, 19 Februari 2020	Konsul Data Mentah	Pengolahan Data dengan SPSS	
9	Senin, 24 Februari 2020	Konsul Hasil Data SPSS	Membuat BAB IV dan BAB V	
10	Rabu, 10 Maret 2020	Konsul BAB IV dan BAB V	Perbaikan BAB IV dan BAB V	
11	Jum'at, 17 April 2020	Konsul Perbaikan BAB IV dan BAB V	Perbaikan BAB IV dan BAB V	
12	Rabu , 22 April 2020	Konsul Perbaikan BAB IV dan BAB V	Acc Skripsi	

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI

Nama pembimbing II : Dino Sumaryono, SKM, MPH

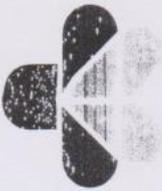
Nama mahasiswa : Dina Astuti

Nim : P05170116 017

Judul proposal : Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Remaja di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu

No	Hari/ Tanggal	Topik	Saran	Paraf Pembimbing
1	Senin, 14 Oktober 2019	Pengajuan Judul	ACC judul skripsi, mencari data dan lanjut bab I	
2	Selasa, 29 Oktober 2019	Konsul BAB I	Perbaiki BAB I dan lanjut BAB II	
3	Jum'at, 15 November 2019	Konsul perbaikan BAB I dan konsul BAB II.	Perbaiki BAB II, dan lanjut BAB III	
4	Senin, 27 November 2019	Konsul perbaikan BAB I-III dan Instrumen Penelitian	Perbaiki BAB III, Definisi Operasional dan Sampel, Instrumen Penelitian	
5	Kamis, 12 Desember 2019	Konsul perbaikan BAB I-III dan Instrumen Penelitian	Perbaiki BAB I-III, membuat kuesioner dan Perbaiki konsep media.	

6	Rabu , 18 Desember 2019	Konsul perbaikan BAB I-III, konsul kuesuioner dan media.	ACC proposal penelitian	r
7	Rabu, 22 Januari 2020	Konsul Revisi Ujian Proposal Penelitian	Acc Revisi Ujian Proposal Penelitian	r
8	Senin, 24 Februari 2020	Konsul Data Mentah	Pengolahan Data dengan SPSS	r
9	Jum'at, 17 april 2020	Konsul Hasil Data SPSS	Membuat BAB IV dan BAB V	r
10	Rabu, 22 April 2020	Konsul BAB IV dan BAB V	Perbaikan BAB IV dan BAB V	r
11	Selasa, 28 April 2020	Konsul Perbaikan BAB IV dan BAB V	Perbaikan BAB IV dan BAB V	r
12	Senin , 2 mei 2020	Konsul Perbaikan BAB IV dan BAB V	Acc Skripsi	r



KEMENTERIAN
KESEHATAN
REPUBLIK
INDONESIA

KEMENTERIAN KESEHATAN RI
BADAN PENGEMBANGAN DAN PEMBERDAYAAN SUMBER DAYA MANUSIA KESEHATAN
POLITEKNIK KESEHATAN BENGKULU

Jalan Indragiri No. 03 Padang Harapan Kota Bengkulu 38225
Telepon: (0736) 341212 Faximile (0736) 21514, 25343
website: www.poltekkes-kemenkes-bengkulu.ac.id, email: poltekkes26bengkulu@gmail.com



23 Januari 2020

Nomor : : DM. 01.04/...951.../2/2020
Lampiran : -
Hal : **Izin Penelitian**

Yang Terhormat.
Kepala DPMPTSP Provinsi Bengkulu
di
Tempat

Sehubungan dengan penyusunan tugas akhir mahasiswa dalam bentuk Skripsi bagi Mahasiswa Prodi Diploma IV Promosi Kesehatan Poltekkes Kemenkes Bengkulu Tahun Akademik 2019/2020 , maka bersama ini kami mohon Bapak/Ibu dapat memberikan izin pengambilan data kepada:

Nama : Dina Astuti
NIM : P05170116017
Program Studi : Diploma IV Promosi Kesehatan
No Handphone : 085382366535
Tempat Penelitian : Kota Bengkulu
Waktu Penelitian : Januari - Maret 2020
Judul : Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku Safety Riding pada Remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu

Demikianlah, atas perhatian dan bantuan Bapak/Ibu diucapkan terimakasih.

Wakil Direktur Bidang Akademik,

Eliana, SKM, M.PH
NIP.196505091989032001

Tembusan disampaikan kepada:
Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Bengkulu



PEMERINTAH PROVINSI BENGKULU
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Jl. Batang Hari No. 108, Kel. Padang Harapan, Kec. Gading Cempaka, Kota Bengkulu Telp : (0736) 22044 / Fax : (0736) 7342192
Website : <https://www.dpmpmsp.bengkuluprov.go.id> | Email : dpmpmsp@bengkuluprov.go.id

BENGKULU 38223

REKOMENDASI

Nomor : 503/82.650/80/DPMPSTSP-P.1/2020

TENTANG PENELITIAN

- Dasar :
1. Peraturan Gubernur Bengkulu Nomor 33 Tahun 2019 Tanggal 27 September 2019 Tentang Pendelegasian Sebagian Kewenangan Penandatanganan Perizinan dan Non Perizinan Pemerintah Provinsi Bengkulu Kepada Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Bengkulu.
 2. Surat dari Pembantu Direktur Bidang Akademik Politeknik Kesehatan Bengkulu Nomor : DM.01.04/051/2/2020, Tanggal 23 Januari 2020 Perihal Rekomendasi Penelitian. Permohonan Diterima Tanggal 27 Januari 2020 .

Nama / NPM : Dina Astuti / P05170116017
Pekerjaan : Mahasiswi
Maksud : Melakukan Penelitian
Judul Proposal Penelitian : Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja Di SMAN 7 Kota Bengkulu
Daerah Penelitian : SMAN 7 Kota Bengkulu
Waktu Penelitian/ Kegiatan : 27 Januari 2020 s.d 27 Maret 2020
Penanggung Jawab : Pembantu Direktur Bidang Akademik Politeknik Kesehatan Bengkulu

Dengan ini merekomendasikan penelitian yang akan diadakan dengan ketentuan :

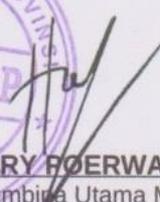
- a. Sebelum melakukan penelitian harus melapor kepada Gubernur/ Bupati/ Walikota Cq. Kepala Badan / Kepala Kantor Kesbang Pol atau sebutan lain setempat.
- b. Harus mentaati semua ketentuan Perundang-undangan yang berlaku.
- c. Selesai melakukan penelitian agar melaporkan / menyampaikan hasil penelitian kepada Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu.
- d. Apabila masa berlaku Rekomendasi ini sudah berakhir, sedangkan pelaksanaan penelitian belum selesai, perpanjangan Rekomendasi Penelitian harus diajukan kembali kepada instansi pemohon.
- e. Rekomendasi ini akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku, apabila ternyata pemegang surat rekomendasi ini tidak mentaati / mengindahkan ketentuan-ketentuan seperti tersebut di atas.

Demikian Rekomendasi ini dikeluarkan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya



Ditetapkan di : Bengkulu
Pada tanggal : 27 Januari 2020

a.n GUBERNUR BENGKULU
KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
PROVINSI BENGKULU


Ir. HENDRY FOERWANTRISNO
Pembina Utama Muda
NIP.19620921 199003 1 003

Tembusan disampaikan kepada Yth :

1. Kepala Badan Kesbang Pol Provinsi Bengkulu
2. Kepala Dinas Pendidikan Dan Kebudayaan Provinsi Bengkulu
3. Pembantu Direktur Bidang Akademik Politeknik Kesehatan Bengkulu
4. Yang Bersangkutan



PEMERINTAH PROVINSI BENGKULU
DINAS PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
Jalan Mayor Jenderal S. Parman ☎ 21620-21623-Fac (0736) 22117
Bengkulu – 38227

REKOMENDASI

Nomor : 070 / 713 / Dikbud/2020

TENTANG PENELITIAN

- Dasar : 1. Surat dari Pembantu Direktur Bidang Akademik Politeknik Kesehatan Bengkulu Nomor : DM. 01.04/051/2/2020, Tanggal 23 Januari 2020 Perihal Izin Penelitian.
2. Surat dari Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Nomor : 503/82.650/80/DPMPSTP-P.1/2020 tanggal 27 Januari 2020 tentang Rekomendasi Penelitian.

Dengan ini memberikan rekomendasi kepada :

Nama	: Dina Astuti
NPM	: P05170116017
Judul Proposal Penelitian	: Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Remaja di SMAN 7 Kota Bengkulu
Lokasi Penelitian	: SMAN 7 Kota Bengkulu
Waktu Penelitian/Kegiatan	: 27 Januari s.d 27 Maret 2020
Penanggung Jawab	: Pembantu Direktur Bidang Akademik Politeknik Kesehatan Bengkulu

Untuk melakukan penelitian yang akan diadakan dengan ketentuan :

- Sebelum melakukan penelitian harus melapor kepada Gubernur/Bupati/Walikota Cq. Kepala Badan/Kepala Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Bengkulu atau sebutan lain setempat.
- Harus mentaati semua ketentuan Perundang-undangan yang berlaku.
- Selesai melakukan penelitian agar melaporkan/menyampaikan hasil penelitian kepada kepala Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Bengkulu.
- Apabila masa berlaku Rekomendasi ini sudah berakhir, sedangkan pelaksanaan penelitian belum selesai, maka perpanjangan Rekomendasi Penelitian harus diajukan kembali kepada instansi pemohon.
- Rekomendasi ini akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku, apabila ternyata pemegang surat rekomendasi ini tidak mentaati/mengindahkan ketentuan-ketentuan seperti tersebut di atas.

Demikian Rekomendasi ini dikeluarkan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bengkulu, 29 Januari 2020

a.n. Kepala Dinas Pendidikan dan Kebudayaan
Provinsi Bengkulu
Kepala Bidang Pembinaan SMA,

ZAHIRMAN AIDI, M.TPd

Pembina TK.I / IV.b

NIP. 19740203 199609 1 001

Tembusan disampaikan kepada Yth :

- Kepala Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Bengkulu
- Pembantu Direktur bidang Akademik Politeknik Kesehatan Bengkulu Kementerian Kesehatan RI
- Kepala SMA Negeri 7 Kota Bengkulu
- Yang Bersangkutan



PEMERINTAH PROVINSI BENGKULU
DINAS PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
SMA NEGERI 7 KOTA BENGKULU
TERAKREDITASI : A

Jln. Jenggalu No. 1 Lingkar Barat Kec. Gading Cempaka Kota Bengkulu Telp/Fax (0736)-25355
Email: smaplusnegeri7bengkulu@yahoo.com NPSN 10702407 KodePos 38225

SURAT KETERANGAN SELESAI PENELITIAN

Nomor : 421.4 / 112.4 / SMAN7 / 2020

Kepala SMA Negeri 7 Kota Bengkulu menerangkan bahwa :

Nama : Dina Astuti
NPM : P05170116017
Fakultas : DIV Promosi Kesehatan
Universitas : Poltekes Kemenkes Bengkulu

Memang benar telah melakukan penelitian di SMA Negeri 7 Kota Bengkulu, dengan Judul ***"Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Prilaku Safety Riding Pada Remaja di SMA NEGERI 7 KOTA BENGKULU"***.

Waktu Penelitian: Tanggal 13 Febuari 2020.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bengkulu, 14 Febuari 2020

Kepala Sekolah,



MIDUAN HARTA, S.Pd.MM

NIP. 196411231989021001